

Vida de marinheiro.
Aspectos do quotidiano das gentes de mar nos séculos
XVeXVI

Amândio Jorge Morais Barros

Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos
Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2004, p. 249-263

Vida de marinheiro.

Aspectos do quotidiano das gentes de mar nos séculos XV e XVI

Amândio Jorge Morais Barros*

1. Introdução

A ocupação medievla do litoral europeu ocidental realizou-se de forma lenta. A ameaça de invasões por via marítima e a ligação dos centros de maior expressão a um sistema de comunicações predominantemente terrestre, dificultou a atracção das populações à borda do mar. As crónicas e as descrições geográficas da alta Idade Média confirmam essa imagem de desolação costeira.

Os pescadores foram os primeiros a vencer receios, a estabelecer-se nos locais mais favoráveis e a desenvolver aí uma actividade sistemática; só mais tarde, quando a conjuntura política se tornou mais estável e o mapa económico se foi dilatando, chegaram os mercadores, dispostos a arriscar os seus ainda pequenos capitais na construção de navios e no comércio marítimo a longa distância.

Comércio que não cessou de se desenvolver. A frota pesqueira juntava-se assim a comercial com efectivos, tantas vezes, recrutados entre aqueles que andavam na faina. Numa primeira fase, não era difícil para eles conciliar as duas ocupações; no entanto, rapidamente, o tráfico marítimo reclamou-os em exclusivo. Nascia a marinha mercante. Os escassos núcleos portuários de outrora multiplicaram-se. Alguns cresceram significativamente. Por eles passava então a maioria dos excedentes agrícolas e artesanais produzidos na Europa¹.

A costa portuguesa testemunhou idêntico processo. A medida que a Reconquista avançava, agregados populacionais acorreram ao litoral, desenvolvendo e fixando comunidades de mareantes. Grupos de pescadores e de marinheiros, inicialmente relacionados entre si, ligados à foz de um rio, responsáveis pela formação de um porto a partir do qual do qual baseavam a sua acção. Foram essas comunidades os grandes motores da evolução comercial do reino, pelos contactos com os lugares-chave do tráfico marítimo europeu; a elas se deveu, em grande medida, a génese e evolução de um processo de expansão ultramarina, plenamente arreigado nos séculos XV e XVI.

* Escola Superior de Educação Santa Maria (Porto). Bolseiro da EC.T.

¹ As zonas costeiras noroeste atlânticas e bálticas são as mais precoces na implantação deste sistema. Dinamizadas por mercadores frisões, bretões e eslavos vêem surgir grande número de portos. No início, estes são apenas ínfimos povoados, com pouco mais de uma rua ladeada de armazéns e com uma modesta igreja, à medida da pequena freguesia que a frequenta; mas isso pouco importa. A sua importância económica, cada vez mais acentuada, é garantia de sucesso. Entre as gentes do mar tornam-se familiares nomes de ancoradouros como Dinant, Huy, Valenciennes, Quentovic ou Duurstede, escalas obrigatórias do comércio marítimo medievo. No Mediterrâneo a realidade foi distinta. Aqui, apesar de oscilações e de câmbios nos agentes dinamizadores, há uma continuidade no acercamento ao mar, embora a génese do movimento fosse semelhante. Conforme notou Maurice Aymard, houve "gente de terra que se sobrepôs ao seu medo inicial para levar vida de marinheiro", que "não tardou em deixar-se tentar pela aventura: pelo descobrimento, pela colonização, pela conquista e reconquista do mar"; que construiu a história de um mar - o Mediterrâneo - "ao ritmo tanto destas chegadas de povos novos, como de expansões sucessivas: grega, fenícia, romana, árabe, cristã, otomana"; "Migraciones", in *El Mediterráneo. Los hombres y su herencia*, Fernand Braudel y Georges Duby (compiladores). México: Fondo de Cultura Económica, 1990, p. 117-118; ainda sobre este tema veja-se a síntese de HINOJOSA MONTALVO, José - *El Mediterráneo medieval*. Madrid: Arco Libros, 1998.

Os homens do mar portugueses, tal como os seus congéneres europeus, tinham fortes laços com o seu porto de origem. O mareante foi, é, também, um homem da terra. Um homem inserido num ambiente familiar e paroquial, comprometido por laços de vizinhança, de solidariedade profissional e vicinal. Um homem interessado e participante nos desígnios da sua comunidade. Em todo o caso, houve separações, temporárias ou permanentes. Temporárias por força da sua profissão, das viagens combinadas com os mercadores da sua terra e daquelas que lhe podiam surgir nos portos onde escalava. Permanentes quando, forçado pela necessidade ou motivado por novas perspectivas de vida, se fixava noutras paragens².

O tempo que este trabalho abrange foi um tempo de dificuldades, de vida complicada tantas vezes resolvida pelo expediente e pela transgressão da lei, onde a conflitualidade era latente e com a qual, veremos, o homem do mar também soube lidar.

Está assim definido o objectivo deste estudo. Com ele, procurarei descrever alguns aspectos da vida quotidiana das gentes de mar portuguesas nos séculos XV e XVI tendo em conta estas duas vivências distintas:

- por um lado, procurar saber como se desenrolava a sua existência em terra;
- por outro, analisar alguns aspectos do dia-a-dia a bordo.

As constantes referências aos mareantes do Porto, devem-se ao facto de os conhecer um pouco melhor e de sobre eles possuir mais elementos. Todavia, não deixarei de recorrer a dados sobre gentes de mar de outras terras que, para o tema em análise, contribuíram de forma decisiva.

2. A vida em terra. Medos, solidariedades, conflitos.

O medo e a insegurança dominaram, por muito tempo, as consciências das populações litorâneas. Medos comuns ao resto dos mortais, como o da fome, da guerra e da doença, acrescidos de outros, bem característicos do seu meio: medo da fúria do mar, dos roubos e raptos perpetrados por piratas e corsários. Estes factores condicionaram a forma de ocupação do espaço.

No Noroeste e Norte da Península Ibérica, a formação de uma rede consistente de núcleos marítimos não se concretizou antes da segunda metade do século XII. Até então, factores condicionantes como a débil urbanização geral e os ataques da pirataria árabe que, partindo de activas bases que se estendiam até Coimbra, assolavam a costa, impediram quaisquer projectos nesse sentido³.

"Os Portugueses, escreveu Armindo de Sousa, fugiam do litoral, embora gostassem de ter acesso a ele. Não há nenhuma grande cidade em cima das ondas. Lisboa, Coimbra, Porto e Silves eram cidades fluviais"⁴. Considera ainda o mesmo autor que, com excepção da zona compreendida entre Caminha e Aveiro, tudo o mais eram "praias e arribas desertas"⁵.

Vejamos o caso do Porto. Depois de transpor a tormentosa barra, as embarcações ainda tinham de percorrer cerca de três quilómetros até chegarem aos muros da cidade. O "velho casario" que hoje se estende até à foz do Douro, ainda não existia. Nas margens, os tripulantes vislumbravam apenas a aldeia de pescadores de S. João, a ermida de Santa Catarina, em Lordelo, edificada em finais do século XIV por força da religiosidade dos marinheiros, e uma ou outra casa emergindo por entre pinheiros e penhascos. Só quando se aproximavam da urbe viam aumentar os sinais de ocu-

² No Portugal dos séculos XV e XVI os mareantes revelam uma grande mobilidade; as comunidades marítimas integram com enorme frequência elementos vindos de fora, nacionais e estrangeiros.

³ Textos coevos, como a *História Compostelana* e a *Chronica Adefonsi Imperatoris*, "decriben con sombrias tintas el penoso estado de la orla costera cántabro-atlántica en los primeros decénios dei siglo XII, assolada por las continuas incursiones piráticas de los musulmanes que [...] devastaban y despoblavan las costas que se extendían entre Coimbra y los Pirineos, anadiendo que los moradores de esas costas, desde la mitad de la primavera hasta mediado el otono, las abandonavan o se refugiaban en cavernas con sus familias"; DE LA PENA SOLAR, Ignacio - *Villas portuárias y cartas pueblas*, in "Litoral Atlántico" 3 (*Villas ai mar*). Noia: Asociación Tajamar, 2001, p. 13. Repare-se no facto de esta informação nos esclarecer que a navegação praticada pelos árabes na Península era de tipo mediterrânico, com a utilização de galés durante o Verão, quando as águas estavam mais calmas. No Inverno, dificilmente poderiam ser rentabilizadas.

⁴ *História de Portugal* (dir. de José Mattoso), segundo volume ("A monarquia feudal (1096-1480)"). S/I: Círculo de Leitores, 1993, p. 349.

⁵ Idem. *Ibidem*.

pação humana. À sua esquerda podiam ver as humildes casas dos pescadores de Massarelos, em redor de uma pequena igreja que só seria ampliada no final do século XVI. Mais adiante, junto ao imponente pano oeste da muralha, e sobranceiro ao extenso areal, a distância segura das fúrias do Douro, surgia Miragaia, o verdadeiro centro marítimo do Porto antigo. Mais adiante era a cidade, propriamente dita, onde dominava a Alfândega e a praça da Ribeira, focos vitais do comércio portuense. Do outro lado do rio, o povoamento era ainda mais raro, com a população ribeirinha a concentrar-se, essencialmente, junto à igreja de Santa Marinha.

Acredito que este quadro se explica, acima de tudo, por razões de segurança. A cidade afirmou-se em período difícil, em época de invasões. Nasceu na segurança de um morro, o da Pena Ventosa, e aí se deixou ficar por muito tempo, antes de crescer em direcção ao rio, quando os tempos acalmaram. Apesar disso, as preocupações defensivas não diminuíram; e assim, foi edificado um novo perímetro amuralhado que percorria a margem, havendo o cuidado de delimitar a praia da Ribeira, onde parte dos navios era descarregada. Temos então, dois elementos de segurança garantidos (e refiro-me especificamente à salvaguarda contra ataques navais): um, de ordem natural, prendia-se com a extrema dificuldade na transposição da barra, dissuadindo alguns dos eventuais agressores; o outro, artificial, com a citada construção da muralha, sobretudo da sua secção junto ao Douro⁶.

O medo dos assaltos de piratas e corsários não era exclusivo das gentes ribeirinhas. Mas foram os homens do mar quem, habitualmente, fruto de conhecimentos adquiridos noutras terras, avançou com soluções para atenuar esses perigos. Em meados do século XVI, ao mesmo tempo que se iniciava a construção da muralha, pensou-se numa outra solução para obviar ataques vindos do mar. Junto "d'Arraba", possivelmente perto da actual Arrábida, "em uns penedos mui bons que aí estão", os vereadores de 1359 ouviram os mestres e pilotos de Miragaia acerca da viabilidade e eficácia da edificação de duas torres, uma em cada lado do Douro, ligando-se por uma grossa corrente de ferro que seria levantada de modo a impedir a passagem de navios hostis. Como acontecia, por exemplo, em Calais, porto frequentado pelos nossos marinheiros. Esse projecto, que se duvida tenha sido concretizado⁷, atesta o aumento do tráfego marítimo internacional e as capacidades dos marinheiros como conselheiros em assuntos de segurança da cidade.

Observemos como se desenrolava a existência destes homens e mulheres do mar⁸, continuando a olhar o caso portuense.

⁶ Complementarmente, organizar-se-ão atalaias para vigiar a costa, algumas galés (predominantes até finais do século XVI) para interceptar os adversários e para expedições organizadas pelo rei e, já em pleno século XVI, a edificação de um forte à entrada da barra e de uma torre baluarte junto à Porta Nova com uma série de canhões voltados para o rio.

⁷ As discussões arrastaram-se por vários dias. Tudo parece ter partido de uma iniciativa régia datada de 22 de Novembro desse ano, determinando que a torre a erguer do lado de Gaia o fosse "no lugar que chamam Ubicalho". Contudo, as despesas com a obra desencorajavam os da margem esquerda que se "desculpavam" ainda com o facto de já terem falado "com muitos homens bons e anciãos de sobre mar e com outros da terra e que todos diziam nunca se a dita cadeia podia manter no dito logo" e, além disso, não contribuiria para uma defesa eficaz. Mas não se julgue que se tratava de um projecto sem qualquer utilidade. A distância entre a cidade e o mar parece, por si só, garantia de segurança. Mas não o era. No século XV, em alturas de perturbação nacional - por exemplo, durante a confrontação civil que culminou em Alfaroqueira - a municipalidade ordenou o "carramento" das portas e postigos ribeirinhos e determinou uma escala de "roídas e velas" nos muros. Já em pleno século XVI (1553) o Porto assistiu, atónito, ao ataque a uma nau francesa ancorada junto à Ribeira, "ante o muro delia", levado a cabo por dois navios de armada biscaínhos. Sobre estes assuntos ver, respectivamente, Arquivo Histórico Municipal do Porto - *Vereações*, liv. 4, fl. 86v e DIAS, Francisco - *Memórias quincentistas dum procurador del-rei no Porto* (col. *Documentos e Memórias para a História do Porto*, vol. IV). Porto: Câmara Municipal/Gabinete de História da Cidade, 1937, p. 46. O documento que refere as iniciativas trecentistas de edificação das torres com a cadeia de ferro encontra-se no Arquivo Histórico Municipal do Porto - *Pergaminhos*, liv. I, doe. 53.

⁸ Aproveitando as palavras de Michel Mollat - *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique. IX^e-XVI^e siècle*. Paris: Hachette, 1983, p. 7-9, tomamos esta definição de gentes do mar de uma forma alargada. No século XVII, em França, os regulamentos da marinha, fixados no tempo de Richelieu, consideravam que essas gentes de mar se resumiam quase em exclusivo, àqueles que exerciam a profissão de marinheiro. Contudo, no século anterior, uma ordenação inglesa de 1540 alargava esta noção; em síntese, gentes do mar são todos aqueles cuja existência depende do mar: construtores e fornecedores de géneros aos navios; todos quantos praticam a arte e a ciência da navegação; os que, na cidade e no campo, trabalham para a "indústria" marítima fabricando aparelhos, cordas ou velas; as mulheres que laboram para o mesmo efeito; e, finalmente, as famílias que dependem do trabalho dos marinheiros.

É neste sentido que entendemos esta noção e cremos que nos séculos XV e XVI era assim que todos, governantes, autoridades locais e agentes profissionais a encaravam.

Em Miragaia, distribuía-se pelas poucas ruas que formavam o arrabalde. Embora se abastecessem maioritariamente na cidade, que ficava "ali mesmo ao lado", tinham junto à igreja paroquial uma pequena "venda" onde podiam comprar diversos produtos de uso corrente. Viviam em casas modestas, acanhadas, de um, dois ou, quando muito, três sobrados. O andar de baixo, sempre que possível dotado com uma saída pelas traseiras que era usada pelos moradores em tempos de cheias do rio, reservava-se ao armazenamento de mercadorias. Lembremos que foi nestes armazéns que, durante alguns séculos, se guardaram os vinhos de Riba Douro. Quando trabalhavam para o rei, como alcaides ou patrões das suas galés, deveriam esculpir na ombreira das suas casas "senhas feguas de gallees"⁹, símbolo de uma certa propaganda social, representativo de um estatuto mais elevado. O recheio interior era, também ele, modesto. Alguns bancos, uma mesa ou balcão, um leite tantas vezes partilhado com a gente e os filhos e a inevitável arca, onde se guardavam os haveres mais preciosos: a tão referida caixa de marinho, comum à grande maioria dos homens de mar, onde se transportava, por exemplo, uma agulha de marear, um assobio no caso dos mestres de navios, uma carta marítima ou algum peça necessária à sua função a bordo; a roupa de casa; um ou outro pano mais fino; anéis, voltas e alguns utensílios (talheres, pratos ou taças) em estanho, cobre ou, mais raramente, em prata ou revestidos a folha dourada, que passavam de geração em geração¹⁰. É importante constatar a existência deste tipo de peças e tratar de as inventariar; a documentação, em particular os testamentos, mostra que os objectos mais valiosos serviam, amiúde, como penhor de empréstimos contraídos em função das necessidades comerciais.

Como os homens da sua época, sempre que possível, os mareantes contratavam casamentos onde vislumbravam algumas vantagens. Neste sentido, o matrimónio era, por vezes, contraído fora do núcleo vicinal. Podia ser concretizado com mulheres de fora da cidade, do Douro, por exemplo, pois desde muito cedo houve uma movimentação muito apreciável de pessoas para jusante e montante do rio, criando laços familiares de grande interesse. Contudo, na maioria dos casos, os noivos eram naturais de outros lugares marítimos vizinhos como Massarelos, Vila Nova de Gaia, S. João da Foz, Matosinhos, Leça, Vila do Conde e, mesmo, alguns portos da Galiza, cujo tecido social se encontrava muito ligado, inclusivamente por relações de parentesco¹¹. O casamento constituía, assim, mais uma possibilidade de alargamento de contactos úteis em termos profissionais.

A celebração do casamento podia ser condicionada pelos ritmos próprios de profissão tão específica. Foram vulgares os casos em que a mesma era combinada para quando o noivo chegasse - se chegasse - de alguma viagem, por exemplo, ao Brasil¹².

Por seu turno, os filhos eram desde cedo iniciados na arte do pai. Aliás, por todo o período em análise, e para além dele, em todos os navios havia adolescentes a quem competia uma vasta gama de serviços de bordo, tal como acontecia em todas as marinhas europeias. Quando o piloto, mestre ou marinheiro tinham uma vida mais desafogada, chegando mesmo a ser co-proprietários de navios, para além dos filhos, tomavam a seu cargo o ensino de aprendizes que os acompanhavam durante quatro ou cinco anos, até estarem aptos profissionalmente.

É escusado insistir no facto de estarmos perante uma ocupação específica e arriscada. A quantidade de procações outorgadas por viúvas de marítimos aí está para o comprovar. Trata-se de uma fonte de enorme importância para o presente estudo. No entanto, não é esta a altura para a explorar; por isso, limito-me a assinalar esse tipo de registo e, a partir dele, a salientar o tremendo papel desempenhado pelas mulheres na administração dos negócios da família, quer quando os respecti-

⁹ Torre do Tombo - *Chancelaria de D. João I*, liv. 2, fl. 122, publ. por Silva Marques nos *Descobrimientos Portugueses*, (reed.), vol. I. Lisboa: INIC, 1988, p. 212.

¹⁰ Assinale-se, no entanto, que as condições de vida material começam a alterar-se nos finais da Idade Média e, principalmente, no século XVI: uma certa prosperidade começa a notar-se, por exemplo, no recheio das casas, mais rico e diversificado com a existência de panos mais finos, alguns objectos requintados vindos da Flandres, o uso de copos de vidro, e, também, o desfrutar de produtos trazidos de paragens por eles frequentadas.

¹¹ Por isso, torna-se difícil falar em rivalidades (que em todo o caso existiram) entre estas comunidades marítimas verificando-se, ao contrário, muitos mais espaços de convergência do que de afastamento.

¹² Espero desenvolver estes temas com o estudo das condições acordadas nos dotes de casamento e testamentos quinhentistas de portugueses ligadas ao mar.

vos maridos andavam embarcados quer depois da sua morte. O negro do luto era a cor dominante por todo o litoral português. E ainda continua a sê-lo.

A especificidade desta profissão era oficialmente reconhecida. No final da Idade Média, os monarcas concederam a marinheiros (e mercadores) a dispensa do direito de aposentadoria, atendendo às queixas contra os abusos de poderosos, agravadas pela ausência prolongada do "homem da casa". Esta situação era ainda mais sentida quando se avizinhava alguma expedição militar. As queixas eram antigas e os povos deploravam em cortes, desde o século XIV, os abusos cometidos pelos nobres e suas companhias durante estas aposentadorias em casas, estalagens e mosteiros, contando que lhes exigiam dinheiros, roupas, palha, animais e outros mantimentos¹³.

Em 1453, D. Afonso V outorgou-lhes outro privilégio, isentando-os da cobrança do imposto dos "dez reais de Ceuta". Já tive a oportunidade de relevar a importância sócio-profissional desta determinação. Socialmente, defendia os marinheiros da malquerença que, em todas as sociedades, os cobradores de impostos suscitam entre as populações; profissionalmente, evitava que eles pudessem, eventualmente, perder uma viagem de negócios, por estarem ocupados na cobrança desses mesmos tributos¹⁴.

Repare-se que estamos perante concessões a um grupo. A um grupo que, por essa altura, revelava alguma identidade e coesão, protegido por grandes mercadores e aristocratas envolvidos no comércio, e que porfiava na defesa dos seus interesses. Deste modo, deve-se mencionar outra faceta da sociabilidade destes homens, na forma da sua associação numa confraria: a confraria de S. Pedro de Miragaia. Não tanto na defesa de interesses profissionais pois no Porto, como na generalidade do reino, estas agremiações não tiveram força suficiente para se impor como corpo determinante na regulamentação de uma actividade, mas como dinamizadoras de uma importante função assistencial! Trata-se, no fundo, da concretização e do incremento de um forte espírito união entre elementos ligados por um conjunto de solidariedades que se manifestavam em lugares como a casa de família e a parentela, a paróquia, o navio, a nação e o mar aos quais se encontravam para sempre unidos¹⁵. Através desta instituição, documentada desde meados do século XV, os mareantes concretizavam um conjunto de ajudas a todos os seus congéneres caídos em necessidade, quer por acasos da fortuna, quer pela velhice. Para isso tomaram a seu cargo a administração de um hospital, da invocação do Espírito Santo, onde pobres, viúvas e idosos se recolhiam. Este movimento confraternal é sentido por toda a faixa litoral atlântica, fazendo-se notar no socorro a navios em perigo, a naufragos, na ajuda a viúvas e órfãos, na distribuição de esmolas aos confrades mais pobres retidos em terra, nos seus funerais e no encargo em ordenar as missas de sufrágio pelos defuntos¹⁶.

Mas nem tudo era assim tão linear. Como todos os outros, o homem do mar, sempre que a ocasião se lhe proporcionava, transgredia a lei. E transgredia-a frequentemente. O à-vontade com que se movia num meio estranho e temido pela maioria das pessoas¹⁷, explica a dificuldade que

¹³ [...] e que outros vam pousar com alguuns seus amigos que teem e suas companhias vam pousar pellas ruas com os seus vizinhos contra suas voontades e tomalhis as palhas e as cavalariças em que teem suas bestas e suas roupas no que elles dizem que recebem por ello grande agravoamento"; *Corpus Codicum Latinorum et Portugalesium eorum qui in Archivo Municipali Portucalensi aservanturantiqussimorum -Diplomata, Chartae ethnquisitiones*, vol. VI, fase. IV. Porto: Câmara Municipal, 1974, p. 61-62.

¹⁴ BARROS, Amândio - *Barcos e gentes do mar do Porto (séculos XIV-XVI)*, in "Revista da Faculdade de Letras - História", II Série, vol. XIV. Porto: Faculdade de Letras, 1997, p. 213. O estatuto social de mareantes, construtores de navios e mercadores evoluiu favoravelmente entre os finais do século XV e meados do século XVI. Juntamente com licenciados, funcionários régios e outros, compunham os moradores da casa de D. João III, como cavaleiros, dois mestres de naus e sete pilotos; sobre este assunto ver GODINHO, Vitorino Magalhães - *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa: Ed. Arcádia, 1971, p. 83-84.

¹⁵ A confraria de S. Pedro de Miragaia foi objecto da minha dissertação de mestrado; *A confraria de S. Pedro de Miragaia do Porto no século XV*. 2 vols. (policopiada). Porto: 1991. Sobre a ligação dos mareantes europeus a este tipo de associações ver: MOLLAT, Michel - *O.C.*, p. 240.

¹⁶ E evidentemente, na promoção de uma intensa espiritualidade, consubstanciada na manda de missas por alma dos defuntos e na celebração de diversas solenidades a que se ligam. Para estes assuntos ver MOLLAT, Michel - *O.C.*, p. 245.

¹⁷ Havia muitos que pensavam como Eugênio de Salazar, ouvidor castelhano, obrigado a fazer uma tormentosa viagem de Tenerife a Santo Domingo (1573), que o convenceu, definitivamente, que "a terra é para os homens e o mar para os peixes", um pouco à semelhança de todos aqueles que hoje têm receio do avião e justificam-no afirmando que "o céu é para os pássaros". O episódio de Eugênio de Salazar encontra-se em LUÍS MARTÍNEZ, José - *Pasajeros de índias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. (3ª ed.). México: Fondo de Cultura Económica, 1999, p. 113. Voltarei a referir-me a este importante trabalho.

tinha em resistir a lucrativas operações ilícitas. Arriscando punições severas, encontramo-lo à luz do dia em lugares pouco frequentados, ou pela calada da noite a contrabandear mercadorias. No mar, quando a relação de forças lhe é favorável, não hesita em cometer actos de pirataria. Nem hesita, sequer, em esquecer a solidariedade para com os seus iguais, recorrendo à denúncia, tão característica desta época, quando se sente posto de parte de um qualquer negócio ilegal e frutuoso¹⁸.

Os centros portuários eram, igualmente, lugares de conflitualidade. Desembarcados, os mareantes buscavam distrações. O jogo, de cartas ou de dados, era passatempo preferido dos homens do mar, que o praticavam nos tempos mortos da carga e descarga dos navios, no cais junto dos barcos ou na mesa de uma taberna. Nos jogos, participavam parceiros da mesma viagem, mercadores conhecidos de anteriores negócios ou parceiros ocasionais que não resistiam ao apelo do colorido dos naipes. A frequência das multas, registadas nos livros de receita dos cativos¹⁹, leva a crer que eram presa fácil dos guardas do porto que se apressavam a recolher o dinheiro da coima, engrossando os rendimentos do concelho, a redenção dos cativos e a bolsa de quem os denunciava. As cartas rendiam mil reais por cabeça; os dados, dois mil. Algumas partidas eram realizadas nas tabernas e mancebias, lugares animados com a chegada de navios. Esta animação, frequentemente, redundava em agressões e violentas zaragatas, aproveitadas para ajustes de contas. E estas alterações proporcionavam-se ainda mais em vésperas da partida de uma qualquer armada, composta por homens tensos, agressivos e habitualmente embriagados. Citem-se, a este propósito, dois casos significativos. Em 1436, face às queixas da cidade de Lisboa, D. Duarte ordenava que todos quantos se preparassem para embarcar em armadas "vão pousar ao estaaço novo que se ora faz no rossio acerca de Sam Domingos tanto que acabado for". Em 1472 era a vez do Porto queixar-se dos "desvayrados arroydos e outros muytos males" que sucediam quando os fidalgos e a sua gente aí vinham tomar navio. O embarque passava então a ser regulamentado da seguinte forma: quando um fidalgo chegasse, a cidade dava-lhe pousada para si e para quatro servidores e espaço para guardar "o que cumpria pêra sua hyda". O restante da sua gente permaneceria nas respectivas terras, sendo chamada apenas na véspera da partida; e "tamto que acheguava, cada huum fidalguo mandava logo alojar sua jemte demtro no navyo que lhe era repartido por avitarem os ditos males e damnos e nom andarem vagueiamdo nem rafiando pella cidade"²⁰. Estas preocupações tinham razão de ser. Na memória da cidade estavam bem vivos acontecimentos ocorridos noutras ocasiões. Por exemplo, em 1437. Nessa altura, andava o infante D. Pedro "fazendo a armada que foy a Tanger", quando um João Vaz, escudeiro, com outros homens, fizeram "tomada de huua moça que huua noyte foy filhada de cassa de Gill Vaasquez cónego"²¹.

As rivalidades entre marinheiros de diferentes lugares também geravam rixas que nem sempre acabavam bem. Em 1456 Antão Trigo, marinheiro de Lisboa, obteve perdão do rei, mediante o embarque na armada contra os Turcos, pelo "arroido que houvera com Joham Rodriguez", marinheiro de Aveiro, "dando-lhe huua ferida de que depois viera a finir por maa cura"²².

Junto aos barcos, na areia, as coisas também não corriam pelo melhor. Conta o pescador João Farto, também de Lisboa, que em véspera de S. Vicente de 1445 "sse alevantara grande aroydo na ribeyra honde chamam a Lapa junto com a Porta da Cruz". Era rixa grossa, envolvendo "muitos homees com espadas nuas pêra sse darem huus a outros". Estavam as coisas nestes termos quando Afonso Martins, pescador, pai do citado João Farto chegou "a dita ribeira pêra correger huua sua barca e aparelhos delia"; deparando com tal cena, "com boa tençom e preposito de fazer bem e

¹⁸ Em 1460, Álvaro Lourenço, mestre da nau *Falcoa*, do Porto, denuncia (esperando receber parte da coima aplicada aos transgressores?) uma série de marinheiros e mercadores da cidade, acusando-os do contrabando de pão; Arquivo Histórico Municipal do Porto - *Vereações*, liv. 3, fls. 246-247,250.

¹⁹ Guardados vários volumes no Arquivo Histórico do Porto. Referem muitas a marinheiros e mercadores apanhados a jogar cartas ou dados. São tantas, que conseguimos saber quem participava no jogo.

²⁰ Para os dois casos ver, respectivamente, Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa - *Livro 2 de D. Duarte e D. Afonso V*, n.º 10, publ. nos *Descobrimientos Portugueses*, vol. I, p. 499 e Torre do Tombo - *Além Douro*, liv. 4, fl. 24.

²¹ AZEVEDO, Pedro de - *Documentos das chancelarias reais anteriores a 1531 relativos a Marrocos*, tomo I. Lisboa: Academia das Ciências, 1915, p. 233.

²² AZEVEDO, Pedro de - *Documentos das chancelarias reais...* cit, tomo II. Lisboa: Academia das Ciências, 1934, p. 474.

estremar tomara huu pedaço de paao que achara na dita ribeyra porque hia ssem algua arma e sse metera a estremar e dizer da nossa parte [do rei] que estevessem quedos e ouvessem paz". Só que, entretanto, acorria ao local um certo Álvaro Anes, marinheiro "que lhe tolheo o paao" e o começou a agredir com uma espada. Além disso, como "era ornem mancebo e valente [...] lançou o dito seu pay no mar que era hi muito açerqua porque a maree era chea e o deribara de focinhos na agoa [...] querendo-o afogar e matar". Foi nesta altura que, alertado pelos "da dita volta e arroido", entrou em acção o referido João Farto, em defesa do seu progenitor. E o caso acabou mal. Álvaro Anes acabou por levar uma punhalada fatal e João Farto, autor do golpe, pagou com dois anos de degredo em Ceuta²³. Brigão e agressivo²⁴, o homem do mar não escolhia portos para se envolver em cenas de violência de consequências trágicas. O caso que passo a relatar ocorreu na Flandres e teve continuação em Lisboa. Lopo de Cortes, homem de mão do prior do Hospital D. Vasco de Ataíde, conta "que poderia ora [1456] auer dous anos [...] que estando elle em Framdes em himdo huu dia tomar carne e com elle huu Gonçalo Fernandez ssayram a elles huus Gill Vicente e Luis d'Almança querendo matar o dito Gonçalo Fernandez rrequerendo lhe da parte de Deus que estevessem quedos". Esse pedido, todavia, não foi atendido. De acordo com o mesmo testemunho, na luta que se seguiu, "os sobreditos lhe deram sete cuytelladas e que estando elle assy no dito arroido em defendimento de sseu corpo dera duas cuytelladas ao dito Gill Vicente das quaes sse finara da vida deste mundo". Quis o destino, ou o desejo de terminar o que começara na Flandres, que o dito Lopo de Cortes se cruzasse com Luís de Almança em Lisboa, a quem se dirigiu "dizendo lhe que sse era elle lenbrado do que lhe dissera e fizera e contendera contra elle e o matara de rrostro a rrostro". Pagou esta quitação com três anos de degredo em Ceuta²⁵.

Os exemplos podiam multiplicar-se²⁶. No entanto, estes são suficientes para ilustrar um clima de permanente hostilidade sentido na generalidade dos portos de mar. Para fechar esta breve resenha da vida em terra e de algum modo introduzindo o ponto seguinte, fica uma rápida referência, muito mais tardia, ao comportamento social dos marinheiros. De acordo com ela, "são as mulheres mais laborózas, que os homens acostumados desde longas eras como permite a occupação marítima a trabalhar entre perigos e fadigas, e em seguida a descansar maior espaço de tempo do que consumirão na viagem d'alto mar, pois feito o alternado serviço da barra e da pesca detem-se esquecidos na conversação crítica [da vida alheia], ou consomem os dias da indolência olhando para o Oceano, talvez por ser elle a mina que de todas as formas explorão; com tudo são corajozos e destros devendo-se á sua animosidade não pequeno numero de factos de intrepidez e dedicação soccorrendo vidas e fazendas prestes a perderem-se entre as tormentozas ondas do mar"²⁷.

3. A vida a bordo. Religiosidade, entreajudada, sexo.

Quando Pepino, tomado pela curiosidade de ir para o mar, mas temendo-o, pergunta a Alcuíno o que é um navio, este responde-lhe:

*- Um navio é uma casa errante, uma albergaria em todo o lado, um viajante que não deixa rasto*²⁸.

¹⁶ AZEVEDO, Pedro de -O.C., tomo I, p. 342-343.

²³ Como aliás, a generalidade da sociedade portuguesa tardomedieval. Luís Miguel Duarte constata a "muita violência" e agressividade de uma sociedade demasiadamente armada. *Ver Justiça e criminalidade no Portugal medieval (1459-1481)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 1999, p. 266-369.

²⁴ AZEVEDO, Pedro de -O.C., tomo II, p. 467-468.

²⁵ Analisando, por exemplo, aquilo que se passava em Sevilha onde bairros portuários com um grande historial de criminalidade e violência, como a área Triana-Arenal (curiosamente apreciados por muitos pela "vida fácil, alegre e despreocupada"), eram habitados por uma numerosa comunidade lusa. Veja-se LADERO QUESADA, Miguel A. - *Historia de Sevilla. La ciudad Medieval (1248-1492)*, 3ª ed.. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989, p. 148-149; MORALES PADRON, Francisco - *Historia de Sevilla. La ciudad de Quintientos*, 3ª ed.. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1989, p. 30-31 e 109 e seguintes. O ambiente social da cidade é também caracterizado nos diferentes artigos publicados em *Sevilha, século XVI. De Colombo a D. Quixote, entre a Europa e as Américas - o coração e as riquezas do mundo* (dir. Carlos Martínez Shaw; ed. portuguesa dir. por Carlos Araújo). Lisboa: Terramar, 1993.

²⁷ REIS, Henrique Duarte e Sousa- *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto*, vol. I (1866). Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto ("Manuscritos Inéditos da BPMP"- II Série, vol. I), 1984, p. 371.

²⁸ *Patrologia Latina*, tomo 101, col. 798, cit por MOLLAT, Michel -O.C., p. 29.

O navio é, por muito tempo, a casa do marinheiro, o seu abrigo e o meio através do qual ele chega aos lugares mais distantes. Mas é má casa, pior albergaria e péssimo viajante para quem a ele não está acostumado. Quem nele tem necessidade de viajar, seja fazer comércio, para ir à guerra ou para emigrar, sofre desconfortes e privações a que nem sempre resiste. Veremos já alguns exemplos. Por outro lado, o navio é, desde muito cedo, mais do que uma simples casa. Ele é uma parte, móvel, do território de um reino²⁹; um espaço que se rege e onde se aplicam as mesmas leis e onde persiste a mesma hierarquia social existente dentro das fronteiras de um estado. Também teremos oportunidade de o verificar um pouco adiante.

A já de si dura vida a bordo complicava-se nas viagens oceânicas, vulgares a partir do século XVI, onde se passavam largas jornadas no mar sem sequer vislumbrar terra³⁰. A alimentação era má e insuficiente, as roupas estavam permanentemente húmidas, as doenças e maleitas eram vulgares e perigosas. A relativa fragilidade das embarcações tomava-as extremamente vulneráveis perante a fúria dos elementos. Era vital o bom funcionamento dos mecanismos de solidariedade profissional. Todos tinham tarefas bem definidas a cumprir. Mestres, pilotos marinheiros "bordaleses" (os que servem nos bordos) e marinheiros da "avantagem" (os que servem à proa), deveriam funcionar em bloco para "levar a nau a bom porto". Bombear a água infiltrada, fazer a limpeza da nave, cuidar de cordas e velas e manobrar o navio, contavam-se entre as suas obrigações.

Já se disse que a comida era má. Equipagem e passageiros, estes à sua custa, alimentavam-se, sobretudo de biscoito, carne e peixe salgados, vinho e água. Algumas conservas, marmelada e compotas melhoravam significativamente a dieta mas eram muito mais raras. O calor, a humidade, o imperfeito acondicionamento e a demora da jornada provocavam a deterioração dos géneros, tantas vezes devorados e contaminados pelos ratos e bicharada. As condições de higiene eram precárias; as roupas, de fraca qualidade, húmidas e quase nunca despidas, proporcionavam o campo ideal para o desenvolvimento de parasitas, de infecções e de doenças tantas vezes fatais³¹. O estado sanitário dos tripulantes podia agravar-se com as escalas em zonas tropicais, com a ingestão de águas estagnadas e a picada de inúmeros insectos.

O alojamento era deficiente. A maior parte dos ocupantes, algumas centenas nas viagens para o Oriente e menos para o Brasil, embora os navios fossem de menor calado, abrigava-se na parte de trás do navio, na tolda; nas embarcações de alto bordo, muitos recolhiam-se sob o convés, nas cobertas³². E não era só o desconforto que preocupava; muitas vezes esse espaço era partilhado com gente de quem se podia desconfiar, gente a contas com a lei, a caminho do degredo³³. Apenas o mestre ou o capitão e alguns passageiros especiais possuíam cabines individuais, as câmaras, à

²⁹ Com toda a ironia, e amargurado por ter de o utilizar, o já nosso conhecido Eugénio de Salazar classifica-o como uma cidade; in LUÍS MARTÍNEZ, José - O. C., p. 294 e seguintes, num capítulo significativamente intitulado "La mar descrita por los mareados". Chamo a atenção para a importância desta obra, onde são abordados todos os aspectos da vida a bordo dos diferentes navios no âmbito da coroa espanhola.

³⁰ Este assunto foi objecto de um excelente estudo realizado por Francisco Contente Rodrigues e Inácio Guerreiro: *A vida a bordo na carreira da Índia (século XVI)*, in *Actas da VI Reunião Internacional da História da Náutica e Hidrografia*. Lisboa: Ed. da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1989, p. 185-225. No presente trabalho, limitar-me-ei a retomar algumas ideias básicas sobre o tema e a acrescentar algumas notas que considero de interesse. Sobre a mesma problemática deve consultar-se a, como sempre, clara e concisa síntese apresentada por A. H. de Oliveira Marques na *Nova História da Expansão Portuguesa* (dir. de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques), vol. II (*A Expansão Quatrocentista*). Lisboa: Editorial Estampa, 1998, p. 141-163.

³¹ A morte a bordo dos navios era um acontecimento recorrente. Por exemplo, os contratos de companhia para a exploração comercial de embarcações incluem frequentemente uma cláusula para a substituição do mestre em caso de falecimento; as procurações de viúvas relatam casos de leilão dos bens dos defuntos entre a equipagem do navio onde morreram; por fim, os livros paroquiais de freguesias de mareantes, como Miragaia, registam dezenas de casos de mareantes mortos em viagem; apenas dois casos: Pantalão Ribeiro, marinheiro, morreu em 1587 vindo do Brasil; Manuel Fernandes, também marinheiro, faleceu em 1591 vindo da Índia. Ver, respectivamente, Arquivo Distrital do Porto - *Registos paroquiais. Miragaia*, liv. 1, fl. 200,201v.

³² Em todo o caso, as condições eram deploráveis. Voltemos ao infortunado Eugénio de Salazar, já em pleno mar alto a caminho das Antilhas, e vejamos como ele descreve o alojamento: "e ali, por grande favor, nos meteram num compartimento que tinha três palmos de altura e cinco de quadrado onde, em entrando a força do mar, provocou tanta violência nos nossos estômagos e cabeças que, pais e filhos, velhos e moços, ficamos da cor de defuntos e começamos a entregar a alma". LUÍS MARTÍNEZ - O. C., p. 78.

³³ Como aquele Baltasar Ferreira, morador em Gaia, que, em 1573 foi preso para o Brasil, onde se ia "lyvrar de certos casos", a bordo do navio Espírito Santo; os bens hipotecados pelos seus familiares serviam como garantia ao mestre de que o condenado não haveria de fugir "do dito navio [...] nem lhe fazer nehua registencia antes hir a sua hobydiencia e muito quyeto e pasyfico". Arquivo Distrital do Porto - *Ro. F.*, 3ª série, liv. 45, fl. 28v.

popa. Nos navios de menor calado, quando o mestre autorizava que um passageiro viajasse numa câmara, era quase sempre necessário fazer-lha em lugar que não estorvasse o espaço de carga, dada a inexistência deste tipo de compartimentos (com exceção do ocupado pelo mestre).

Nestes termos, era difícil manter o moral e a disciplina. Estava assim aberto o caminho para ser minada a necessária coesão entre quem seguia a bordo, nomeadamente entre oficiais e subordinados. A lista de exemplos de contestação ou descontentamento pelas decisões tomadas pelos capitães, no período áureo da Expansão portuguesa, é suficientemente longa para comprovar estas afirmações. Por esse motivo, também as punições eram bastante severas e aplicadas de forma rápida. É bem conhecido o presumível episódio de insubordinação ocorrido após a primeira passagem do Cabo da Boa Esperança: perante a pressão e ameaças dos seus homens, Bartolomeu Dias foi obrigado a desistir dos seus propósitos de prosseguir viagem por mais algum tempo e a regressar ao reino. Em 1524, a última viagem que Vasco da Gama faz à Índia, foi marcada pela indisciplina: pouco depois da partida, "a tripulação da caravela de Mossem Gaspar revolta-se, mata-o, e, abandonando a frota dirige-se ao Estreito para o corso; serão todos capturados e enforcados"³⁴.

O descontentamento e a desobediência agravavam-se principalmente nas alturas em que os elementos ameaçavam o navio. Eram momentos de grande incerteza e ocasiões para pôr à prova o ânimo dos embarcados. Nessas alturas, mais do que nunca, o mareante recorria à fé e à oração.

No seu *D. Quixote*, Cervantes coloca na boca de Sancho Pança um dito vulgar na Península Ibérica: "Se queres aprender a rezar vai para o mar". São muitos os relatos de viagens quinhentistas que confirmam este ríto. Abordo dos navios não faltavam imagens e retábulos de Nossa Senhora bem como crucifixos, a quem todos dirigiam preces pedindo a intervenção divina quando a situação se complicava.

A 1 de Abril de 1502, o já referido Vasco da Gama, ao comando de uma armada de cinco navios, partia pela segunda vez para a Índia. A 7 de Junho estando nas imediações do Cabo da Boa Esperança, rebentou uma grande tempestade que, para além de provocar a dispersão das embarcações, causou grandes estragos no seu navio. De acordo com o relato de Tomé Lopes, "era cousa pasmosa ver como o mar estava empolado". A fúria do mar e dos ventos e o débil estado da embarcação fizeram temer o pior. As orações e os votos multiplicaram-se. E, repare-se na curiosidade, "deitaram-se *sortes* sobre quem devia ir visitar a devota Igreja de N. Senhora de Guadalupe". Não sabemos quantos tiveram que cumprir essa promessa ou como a cumpriram uma vez que o destino era a Índia; sabemos, sim, que o navio se salvou, pode prosseguir viagem e suportar outra forte tormenta no regresso a Portugal³⁵.

Acompanhemos outra viagem onde ocorreram peripécias semelhantes a estas e analisemos o caso acedendo ao relatório de D. João Henriques, capitão de armada. A expedição que este comandava, partiu para a Índia em seis de Fevereiro de 1548. Como em todas as viagens para o Oriente, eram esperadas dificuldades. A seis de Abril, junto da costa da Berberia, a força dos ventos danificou o traquete e, ao mesmo tempo, a nau começou a fazer água. Recorde-se o que se afirmou atrás: em situações como esta não podia falhar a logística e havia que contar com a eficácia dos laços de solidariedade; todavia, isso não viria a acontecer. Com sérios danos à vista, "começou de querer aver deshasocego", sobretudo entre a gente de mar, sendo necessários "ameaças e palavras" para os acalmar.

Perante situações desta gravidade era necessário ouvir a opinião de gente avalizada. Foi o que o capitão fez, convocando o piloto, o mestre e os restantes oficiais da nau. Este conselho confirmou o mau estado da embarcação e determinou solicitar ajuda aos restantes navios³⁶. Mais uma vez, falha-

³⁴ FONSECA, Luís Adão da - *Vasco da Gama. O homem, a viagem, a época*. Lisboa: Edição do Comissariado da Exposição Mundial de Lisboa de 1998, 1998, p. 73.

³⁵ Atente-se no título do capítulo XXVII: *Como fomos assaltados de uma terribilíssima tempestade, na qual não tivemos outro remédio senão encomendarmo-nos a Deus, e como nos veio a faltar o mantimento*. Referências colhidas em CRUZ, António - *A navegação às Índias Orientais* do portuense Tomé Lopes", in *O Porto e os Descobrimentos* (Ciclo de estudos comemorativos do V centenário do nascimento de Vasco da Gama). Porto: Biblioteca Pública Municipal, 1972, p. 68.

³⁶ *O Livro das Armadas* regista o seguinte: "Dom João Enriques capitam-mór. Anno de 1548. Dom João Henriquez capitam-mór partio a seis de Fevereiro. Capitães: Aires Munis Bareto e António d'Azambuja". Na margem esquerda: "Capitam-mór na não Espera = Aires Monis Barreto na Galega = António de Azambuja em Flor de la Mar". Na margem direita: "3 vellas a 6 de

ram as solidariedades. *AnãuAtouguia*, aquela em que seguiam antenas sobresselentes³⁷, não quis arribar à capitânia e, dado o estado do mar, a armada acabou por se dispersar. D. João Henriques, abandonado à sua sorte, lamentava-se por se ver "desemparrado d'ambas has nãos como se fora ha nao de Vosa Alteza de turquos".

Outra informação a reter diz respeito ao número de tripulantes da nau: cerca de 400 pessoas. Só em casos excepcionais as naus da *carreira* levariam mais gente³⁸. As doenças e surtos epidémicos, já se constatou, eram vulgares. A toda aquela gente "deu hua imffirmitade (...) de grandes dores d'olhos que não escaparão dez pessoas". A rudimentar medicina de bordo e a botica da nau pouco adiantaram. Assim, "o melhor remédio que se lhe achou erão samgrias" e, por acaso, "disso não morreo ninguem"³⁹.

Enfim, também este relatório dá conta do vício do jogo entre a guarnição na Índia.

Um aspecto habitualmente omissos na documentação tem a ver com a sexualidade a bordo. As notícias acerca de mulheres embarcadas escasseiam. Para a Idade Média são praticamente nulas. A partir do século XVI em diante, começam a surgir dados referindo a presença de mulheres mas incluídas na emigração de famílias que buscam melhorar as suas condições de vida noutra lugar. Podemos acreditar que, em alguns casos, seria embarcada uma ou outra prostituta, particularmente em viagens mais alongadas, deixadas em um qualquer porto de escala.

A mulher a bordo sempre foi olhada com desconfiança. Entre homens que estão fora de suas casas há algum tempo, portanto sem contactos sexuais, ela pode ser causadora de instabilidade e de indisciplina; além disso, e como factor dissuasivo da sua presença, no caso de serem descobertas, tanto são punidos aqueles que as ocultaram, como elas próprias⁴⁰. Nas viagens para o ultramar a satisfação do desejo sexual, rechaçado durante bastante tempo, apenas teria lugar em certos pontos de escala com alguma escrava moura ou negra. Além dos problemas que pode causar, a mulher é mal vista a bordo por outro motivo: de acordo com uma tradição antiga ela traz má sorte; por isso é de evitar deixá-las entrar a bordo.

Desse modo, as hipóteses de sexualidade do mareante eram o onanismo e os contactos homossexuais. Mais uma vez o documento que temos vindo a citar dá conta daquilo que poderia acontecer numa longa viagem. "Semdo a seys amdados de Julho, conta o capitão-mor, estando recolhido na minha camará no quarto da prima⁴¹ foy ter commiguo dom Manoel Telo e me dixे que dous criados seus lhe descobrirão naquela ora que hum Dioguo Ramires castelhana hos cometera do pecado de sodomia". Tratava-se, como se pode ver do documento publicado em apêndice, de dois jovens; e sabemos como nestas sociedades estes eram, muitas vezes, vítimas de abuso sexual⁴². A homossexualidade era qualificada como crime e punida severamente. De acordo com o título XII do livro V das *Ordenações* do reino, qualquer pessoa que incorresse "nessa cousa tão abominavel", deveria ser queimado "e feito por fogo em poo"⁴³. O tribunal reunido a bordo, depois de ouvido o parecer de fidalgos, cavaleiros, frades e oficiais da nau⁴⁴, confirmou a lei geral: o tripulante castelhana foi condenado à morte - ao que parece por enforcamento - e a pena foi imediatamente executada. "Morreo bom cristão". Assim, este documento fornece-nos informações normalmente silenciadas,

Fevereiro. Outros dizem que a 28 de Março"; *Relação das náos e armadas da Índia. Com os successos delias que se puderam saber, para noticia e instrução dos curiozos, e amantes da Historia da Índia* (British Library, códice Add. 20902), (Leitura e anotações de Maria Hermínia Maldonado). Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985, p. 61. Este documento amplia a informação que temos sobre essa armada.

³⁷ Ou seja, mastros sobresselentes ou madeiro para os fazer. LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente - *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, (3ª ed.). Lisboa: Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga/Edições Culturais da Marinha, 1990, p. 46.

³⁸ Como me confirmou o Prof. Francisco Contente Domingues, a quem agradeço a informação.

³⁹ No fim da viagem, o capitão assinalava, ao que parece com relativa satisfação, que apenas haviam falecido três pessoas.

⁴⁰ Atente-se mais uma vez na viagem de Vasco da Gama em 1524 e no episódio das três mulheres encontradas na frota em Moçambique, contrariando ordens expressas do almirante a esse respeito e que foram imediatamente punidas, sendo açoitadas publicamente. Sobre este assunto ver FONSECA, Luís Adão da - *O.C.*, p. 73-74. Aliás, o facto de o almirante proibir o embarque de mulheres é prova de que esse era um uso mais do que ocasional.

⁴¹ Isto é, o período compreendido entre as 8 horas da noite e a meia-noite. LEITÃO, Humberto; LOPES, J. Vicente - *O. C.*, p. 440.

⁴² *História da vida privada* (dir. Georges Duby), vol. II. Porto: Edições Afrontamento, 1990, p. 583.

⁴³ *Ordenações do senhor rey D. Manuel*, livro V, (Título XII: "Dos que cometem pecado de sodomia"). Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1797, p. 47 (ed. fac-simil. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984).

⁴⁴ Ou seja, a transposição para o navio da divisão hierárquica de terra. O rei é representado pelo capitão.

segundo as quais, a bordo dos navios da Expansão, ocorriam práticas homossexuais; que os jovens, sujeitos a um tratamento duro a bordo, eram os mais vulneráveis; e, finalmente, que a justiça não esperava por escalas ou portos, sendo, inclusivamente, aplicada a pena de morte nos casos considerados mais graves.

4. Conclusão

É altura de concluir. Por estas breves páginas repassamos alguns aspectos da vida quotidiana das gentes de mar dos séculos XV e XVI. Retenha-se uma ou outra ideia.

Em primeiro lugar a atracção pelo litoral é notória. Contudo, o estabelecimento das populações faz-se a distância segura do mar. É que, quando menos se espera, por ele chegam assaltantes que roubam e matam com grande facilidade e com uma rapidez tal que contra eles pouco se pode fazer.

Em segundo lugar, o desenvolvimento destas comunidades costeiras deu lugar ao estabelecimento de um conjunto de solidariedades entre os mareantes que se concretizavam na fundação de confrarias e hospitais onde os mais desfavorecidos encontravam abrigo e conforto. Uma rede de solidariedades que, muitas vezes, ultrapassava as fronteiras nacionais. Que funcionava não só no auxílio aos homens da terra mas também, muitas vezes, aos marinheiros e equipagens estrangeiras caídas em desgraça. Contudo, os mesmos homens que mantinham estas instituições de solidariedade cumprindo as obras de misericórdia cristã, eram capazes dos mais elementares actos de agressão e utilizavam activamente a denúncia, mesmo contra os seus iguais, em proveito pessoal.

Em terceiro lugar, não devemos esquecer que o homem do mar de Quatrocentos e Quinhentos era, antes de mais, um homem da terra. Um homem profundamente ligado à sua família, à sua terra. Um homem que casava predominantemente dentro do seu grupo, mas que também não deixava de o fazer com gentes do mar de outras comunidades vizinhas ou, ainda mais distantes, facto que resultava na formação de redes que no futuro lhe trariam proveito. Um homem ligado aos grandes mercadores, que servia, de posses relativamente modestas, que esperava melhorar a sua fortuna investindo alguma coisa do que ganhava na armação, em partes, de navios e participava, em pequena escala, no trato de mercadorias que adquiria nas áreas que frequentava.

No mar, a vida é dura. Abordo do navio, mais do que em qualquer outro lugar, devem funcionar as solidariedades. Tivemos oportunidade de observar factos que ocorriam no decurso de grandes viagens, sobretudo na *carreira da Índia*, mas também na do Brasil e das Índias de Castela. A utilização dos relatos existentes e dos relatórios dos comandantes pode ajudar a compreender melhor o fenómeno da viagem marítima como o fizeram para Portugal Inácio Guerreiro e Contento Domingues, e para Espanha José Luis Martínez. No caso presente, procurei não me afastar demasiado do que se podia retirar da carta do capitão João Henriques: dos perigos e procedimentos durante as tempestades, dos danos nos navios, da religiosidade e devoção perante a eminência do desastre, da organização interna da embarcação, da vivência a bordo.

Perante dificuldades potencialmente fatais, ao conselho de bordo, que reproduzia no navio a organização sócio-política-judicial do reino, competia resolver situações de indisciplina que poderiam agravar o estado de coisas e que partiam daqueles de quem menos se esperavam: das gentes de mar. Daí o constante recurso à ameaça, à disciplina férrea, aconselhada pelos regimentos dos navegantes. A uma disciplina exemplarmente aplicada, como pudemos observar.

Contudo, em casos extremos, nem essa disciplina nem a autoridade funcionavam. A história da Expansão portuguesa está cheia de relatos - veja-se, por exemplo, a *História Trágico-Marítima* - dando conta de que, quando o navio ameaçava soçobrar por força das tempestades ou de assaltos de inimigos, grande parte da tripulação como que se demitia das suas funções, entregando a sua sorte na Providência Divina e no trabalho desesperado dos poucos que não se permitiam desistir de sobreviver. No mar aprendia-se a rezar. Acreditava-se que o recurso a Deus, à Virgem e aos santos era o meio mais eficaz de conseguir a salvação. Uma vez esta garantida e renovada a fé, preparavam-se cerimónias de acção de graças. Diziam-se missas e decidia-se os motivos que deveriam figurar nos *ex-votos*⁴⁵. O convés transformava-se em *via sacra* com a realização de procissões de agradecimento.

⁴⁵ Voltemos ao relato de Tomé Lopes; conta-se que na viagem de regresso, após os percalços motivados por mais uma tormenta,

O mareante sabia a quem devia interceder pela salvação⁴⁶ e não hesitava em fazer promessas que ele, ou alguém por ele, cumpriria. A sua religiosidade era tão forte como peculiar. E, assim, tirava-se à sorte quem deveria ir em peregrinação a Nossa Senhora de Guadalupe. Se os sorteados lá chegassem, queria dizer que o navio arribara a bom porto.

Apêndice documental

1548. Outubro. 27. Goa.

D. João Henriques, capitão de armada, dirige um relatório ao rei D. João III dando conta do sucedido na viagem até à Índia.

Torre do Tombo - *Corpo Cronológico*, parte 1, maço 81, documento 68.

[fl.1]

"Senhor".

"O carreguo em que me Vosa Alteza emcarreguou trás consigo hobryguação de lhe dar comta d'alguas cousas que se offerecerão na viagem e o mesmo farey doutras desta terra as que me parecerem mais seu serviço fazer-lhe lembrança delas posto que ao guovernador seja mais anexo faze-lo ha mesma obriguação cabem todos hos que somos criados e vasalos de Vosa Alteza. Ha seys dias pasados d'Abril semdo abarcado com a costa de Berberia por respeyto dos ventos escasos que achey no mar me remdeo ho masto do traquete e juntamente com iso fazia muita agooa com estas duas causas começou de querer aver deshasocego na gente na do mar mais que me foy neceçario com ameaços e palavras torna-los ha soceguar mamdey ho piloto e mestre e asy aos mais officiaes da nao e outras pesoas com juramemto que lhe dey que se tornasem a certefficar se era ho masto quebrado todos me diserão que ho era. Por ser a vista das duas nãos que levava em minha companhia mandey fazer hos sinaes que Vosa Alteza mamdava em seu regimento Amtonio dAzambuja capitão de Frol de Ia Mar arribou a mim e Atouguia ho não quis fazer de que eu tinha mais nececidade nem por hum recado que lhe mamdey por levar emtenas com que me poderá remedear quando m'asy vy deseparado. Quando m'asy vy deseparado d'ambas has nãos como se fora ha nao de Vosa Alteza de turcos não se poderá mais fugir dela do que fez Fernão dTUvarex da Cunha poderá ser outro periguo maior e perecerem quatrocentas e tamtas almas por falta de não arribar a mim me fuy com pouca vela ate costa de Guine onde me remedeey d'ua emtena que levava de que se fizerão duas someas com que o masto ficou seguro. Dahy por diante fuy com toda ha vela e sempre com bom tempo prouve ha Deus que a dous

[fl. lv]

grãos da linha da banda do Norte me derão hos geraes ate ser em altura de vimfoito omde tive alguns dias de pano com vemto Sul e nesta altura deu hua imffirmitade em toda ha gente de grandes dores d'olhos que não escaparão dez pesoas melhor remédio que se lh'achou erão samgrias diso não morreo nimguem. Semdo ha seys amdados de Julho estando recolhido na minha camará no quarto da prima foy ter commiguo dom Manoel Telo e me dixey que dous criados seus lhe descobrirão naquela ora que hum Dioguo Ramires castelhano hos cometera do pecado de sodomia e por ser cousa tão abominabel ante Deus mety ha mão niso buscando as raises com detreminação de has tirar e judicialmente procesey tanto no caso per inquirições, perguntas e outras deligencias neceçarias que mandey fazer comfforme as leys e ordenações de Vosa Alteza e por me constar do caso totalmente o condeney ha morte natural tomando primeiro ho parecer dos fidalguos e cavalei-

que incluíram mesmo o choque entre dois navios, "vendo todos nós este milagre, fizemos voto de quando chegássemos a Lisboa irmos imediatamente em romagem a Nossa Senhora da Vida, e de em sua honra fazermos dizer uma missa solene, e darmos uma pintura do milagre de ambas as naus, passando todo o dia em aquele lugar"; CRUZ, António - *O. C.*, p. 142. ⁴⁶ José M. Montes - *El libro de los santos*. Madrid: Alianza Editorial, 1996, entre marinheiros e navegantes refere 18 santos intercessores. Não há grupo profissional com tantos patronos. Curiosamente, não inclui entre eles a Senhora de Guadalupe.

ros, frades e officiaes da nao comformados com has culpas e comffição do propio agresor e 'alguns menores que achey comffiscados no caso também lhe dey o castigo moderadamente como me Deus inspirou e como Vosa Alteza pode mamdar ver no livro da Casa da Imdia omde tudo mandey escrever e ho príncipal se fez nele emxucução e morreo bom cristão.

Antes de chegar ha Moçambique se deytou ho esquiffe fora e nele mandey Diogo de Miranda sobrinho d'Antonio de Miranda com alguns homens que lhe dey ha saber da terra como estava e nisto quys que começase ha servir Vosa Alteza parece-me segundo he bem acostumado em tudo arremedara seu tio. Ha oito amdados d'Aguosto cheguey a Moçambique aos doze party para ha Imdia. Cheguey ha barra de Guoa a vimfa quatro de Setembro omde achey nova da morte do Vysso Rey que Deus aja e pela conjunção da terra e tempo semty que foy mui grão perda pêra ho serviço de Vosa Alteza. Tamto que desembarquey fui ter com o guovernador Guarçia de Saa e lhe dey ha via de Vosa Alteza que foy a primeira das nãoos por a Guallega ha este tempo não ser cheguada e juntamente lhe emtreguey ho lyvro da nao. Toda h'armada Deus seja louvado veio ha salvamento e na viagem por vir tarde me não morrerão mais de três pesoas.

Dar novas ha Vosa Alteza desta terra e estado e desposição dela ho guovernador a quem mais pertende (*sic*) ho fará asy das pazes que jaa tem feito com ho Idalquão e El Rey de Cambaya como das mais de toda ha Imdia soomente lhe trarey a memória que hemquanto ha jurdição de Dio estiver pelos mouros não avera asoçeguio neles dos turquos. Ha nova que estão em Baçora com dous cubelos feitos e que em Çues tem grande armada. Adem esteve por Vosa Alteza alguns dias e dom Paio demtro nela; com ha nova que teve do socorro dizem que se sahio imdo jaa dom Alvorro per caminho com trimta velas antes de chegar lhe derão novas como erão jaa outra vez hos turquos de pose dela polo qual se tornou bem ordenava Deus não estarem tão vizinhos se ha cousa viera ha lume parece que poios pecados da gemte que Vosa Alteza trás nesta terra se tornou ha perder. E por me parecer seu serviço lhe faço lenbrança que hua das cousas que hee mais neççario nestas partes aver mesas pêra ha gente de guerra desta maneira escusar-são muitos emcomvenientes que socedem polas não aver que amdão polas portas de dia e de noite pedimdo por amor de Deus e se por aquy acabasem seria menos mal vão-se pêra hos mouros por lhe darem soldos e hos deixarem viver em sua liberdade ho que não seria se tivesem que comer se lhe paguão soldo e mantimento joguam-no e depois tomão por remédio

[fl.2]

ho que jaa diguo. Hua obra de misericórdia se avia de prover sobre hos criados de Vosa Alteza fidalguos pobres he outras pesoas que por não terem dinheiros que dar ha fisiquos nem ha boticas morrem ao desamparo ho que não seria se hos obríguados as fortalezas hos visitasem em sua casa sem nehun imterese e pois esta conta se tem com a gemte de menos obrigação também se avia de ter com ha de mais. Ho derradeiro de Setembro matarão Luis Falquão estando por capitão na fortaleza de Dio d'ua espimguarda em sua casa no quarto da prima se este emxemplo pasa sem castigo pode Vosa Alteza crer que os capitães am de ser menos seguros da sua gente d'armas que dos imffieis. Eu espero em Deos que Vosa Alteza veja tam bem enpreguou a mercê que me fez na vagante de todos hos providos dela.

Deus acrecemte a vida e real estado de Vosa Alteza. De Guoa a vimfa sete d'Outubro de 548".

"Beyjo as reaes mãos de Vosa Alteza". [Assinado: "D. Joham Anrriques"]