

PAULO CELSO MICELI

O PONTO ONDE ESTAMOS

Viagens e viajantes nas
histórias da história da
expansão e da conquista
(Portugal, séculos XV e XVI)

PAULO CELSO MICELI

O PONTO ONDE ESTAMOS

Viagens e viajantes nas
histórias da história da
expansão e da conquista
(Portugal, séculos XV e XVI)

Tese de Doutorado apresentada ao
Departamento de História do
Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Estadual
de Campinas.

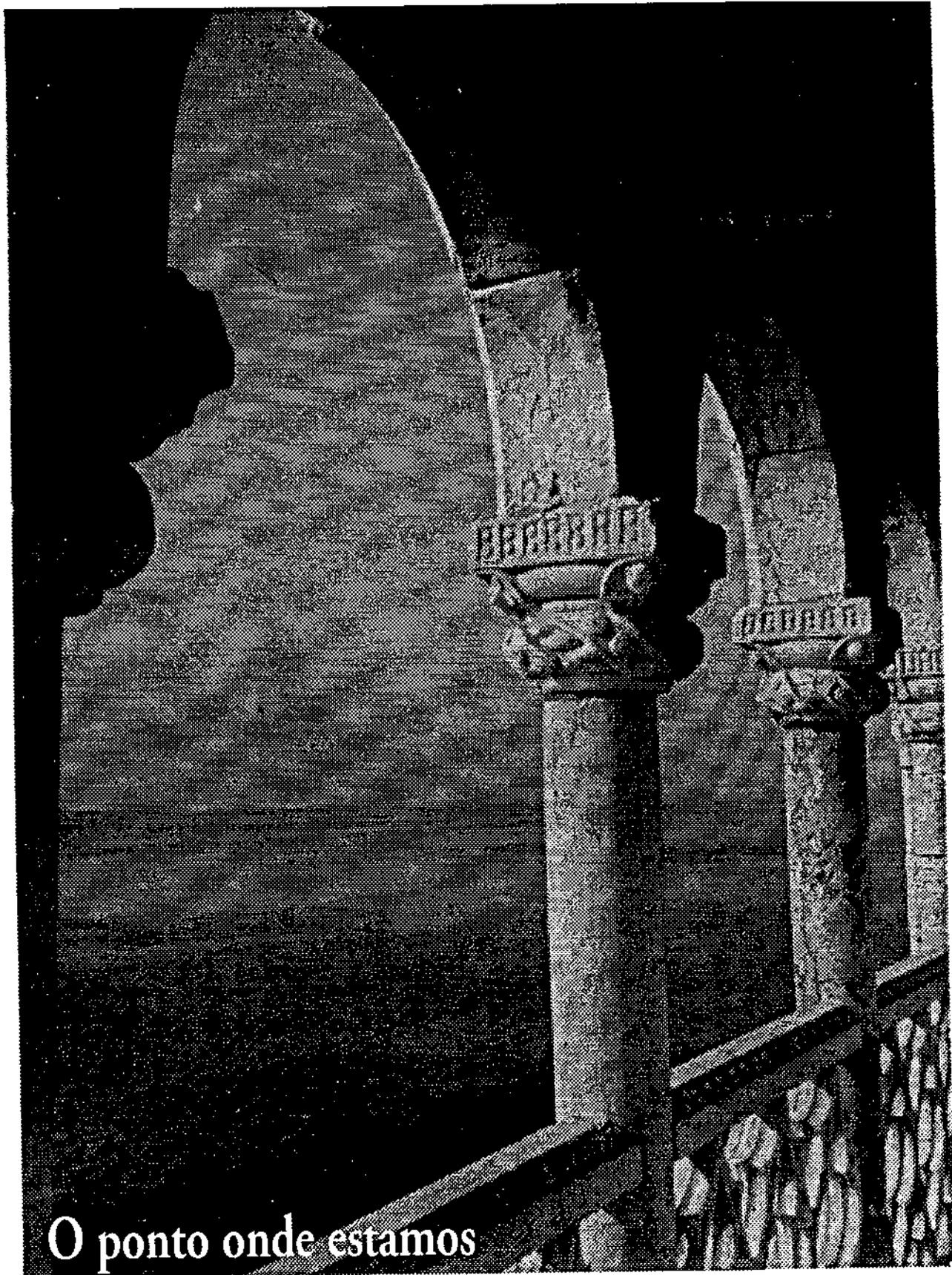


Este exemplar corresponde à redação final
da tese defendida e aprovada pela
Comissão Julgadora em 27/10/1992.

Orientador

Prof. Dr. Edgar Salvadori de Decca

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL



O ponto onde estamos

Viagens e viajantes nas histórias da história da expansão e da conquista
(Portugal, séculos XV e XVI)

Paulo Celso Miceli

Campinas 1992

SUMÁRIO

MEMÓRIA.....	2
INTRODUÇÃO - PARA O MAR DOS VIAJANTES.....	3
"Kairós".....	16
<i>O baile das efeméridas: quase-poesia, nada história.....</i>	19
CAPÍTULO 1 - O TERMO E SEUS TERMOS.....	23
<i>Daqui a cem anos.....</i>	24
<i>Um discurso engajado e ameaçado.....</i>	28
<i>Uma construção para alimentar a memória.....</i>	32
<i>A conta que se faz do tempo.....</i>	41
<i>Criar para o esquecimento.....</i>	47
CAPÍTULO 2 - FICÇÕES DA CONSCIÊNCIA.....	50
<i>Fernão Mendes mente?.....</i>	55
<i>De um lado, alguns sábios; de outro.....</i>	57
<i>O que se vive, e que se conta.....</i>	61
<i>Uma descrição objetiva.....</i>	64
<i>Afinal, Fernão Mendes mentiu?.....</i>	68
<i>A escrita e a fala.....</i>	74
<i>Vendo o que se quer ver.....</i>	77
CAPÍTULO 3 - LISBOA - LUGAR (E)VOCAÇÃO DA HISTÓRIA.....	79
<i>Lisboa, um lugar da história.....</i>	80
<i>O vaivém da pobreza.....</i>	84
<i>"A terrível personagem".....</i>	87
<i>Os tempos (sempre) difíceis.....</i>	95
<i>O cenário e o espetáculo.....</i>	101

CAPÍTULO 4 - O NAVIO - HISTÓRIA E TRABALHO.....	109
A fábrica e o discurso.....	110
Uma determinação natural: a madeira.....	117
A emersão dos fragmentos.....	130
A caravela dos descobrimentos.....	133
O discurso e a experiência.....	140
A fábrica e o trabalho - os carpinteiros de Portugal.....	143
Uma elite profissional.....	149
O navio: trabalho e natureza.....	151
CAPÍTULO 5 - SINGRADURA.....	155
"Vão para voltar, se é possível...".....	156
Em cena, os navegantes.....	160
Navegar é preciso?.....	168
Um mundo à parte?.....	174
O valor de cada um.....	179
O piloto, autoridade suprema.....	183
A voz (nem sempre ouvida) da experiência.....	189
Gaspar Ferreira: a memória da experiência.....	192
"Gente do mar".....	202
Os viajantes armados (Francisco Rodrigues Silveira).....	206
O autor e o monólogo.....	209
A chance da recompensa.....	213
Um mau começo.....	215
Uma guerra fora de moda.....	217
Um sistema corrompido.....	222

CAPÍTULO 6 - "DIA APÓS DIA..."	226
<i>A dieta de bordo</i>	227
<i>Doenças e remédios</i>	236
<i>O zelo da virtude contra a peçonha do diabo</i>	244
<i>O lazer proibido e o mau uso da língua</i>	249
<i>No embalo do mar, os braços da providência</i>	253
<i>O teatro de bordo</i>	259
<i>Tensão, violência e medo</i>	265
CAPÍTULO 7 - PASSAGEIROS DO ACASO.....	273
<i>Mensagens para o futuro</i>	274
<i>As (des)razões dos naufrágios</i>	277
<i>Questão técnica ou questão moral?</i> <i>(Crítica à cobiça e ao enfeite do dano)</i>	287
<i>O peso da cobiça</i>	290
<i>Primeiro ato: a tempestade</i>	297
<i>(Uma festa para a liberdade)</i>	304
<i>Segundo ato: "tudo seria um"</i>	304
<i>Entreato: a morte de D. Leonor</i>	307
<i>Terceiro ato: mal está o que mal acaba</i>	310
<i>Vales e abismos, serras e estrelas</i>	315
<i>Da consciência à ação?</i>	318
PONTOS FINAIS.....	326
FONTES.....	331
BIBLIOGRAFIA.....	331

Memória

Em memória de Luís de Albuquerque (1917-1992), pelo elevado significado de seu incentivo. (Talvez, por egoísmo, fiquei triste por me faltar uma avaliação final.)

Para Sílvia (porque sempre é mudar, dar-se, dança-calor), as aspas em todo silêncio e as lágrimas da emoção-alegria: por entender a lua com estrela na ponta.

Para Virgínia, mais um de nossos bilhetes: correio do coração, onde olhares dizem mais do que palavras. A compreensão do amor.

Para Ivan, olhos sempre postos no céu. E a cabeça perto das nuvens, que é o lugar dos poetas-voadores.

Para Flávia, outras desculpas por ainda estar longe do parlyhaço que você tanto queria: o que a história tem a ver com isso?

Ao Edgar de Decca, pela confiança incentivadora; a Paula Ravaschio, por esta amizade que já tem história; a Florêncio Ravaschio Henriquez e Carlos Roberto Lamare, pelo encontro e pela paciência: à Equipe do Projeto Memória do SENAI-SP, pelo ninho sempre aquecido. Amigos.

Em Lisboa, a Inácio Guerreiro, presidente do Instituto de Investigação Científica Tropical; a Maria Emília Madeira Santos, diretora do Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga; ao Comandante Estácio dos Reis, da Biblioteca Central da Marinha; ao Almirante Rogério de Oliveira, da Academia de Marinha. Às bibliotecárias e funcionários da Sociedade de Geografia de Lisboa e do Gabinete de Estudos Orlisiponenses.

Em Coimbra, a Aníbal Pinto de Castro, diretor da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, e Maria Luísa Lemos, historiadora das navegações.

Em Caldas da Rainha, a João Serra e família, pela amizade transoceânica.

Ao Fundo de Apoio ao Ensino e à Pesquisa - FAEP-UNICAMP, por custear parte das despesas com viagem de pesquisa a Portugal.



Para o mar dos viajantes ...

Doze signos do céu o Sol percorre,
E, renovando o curso, nasce e morre
Nos horizontes do que contemplamos.
Tudo em nós é o ponto de onde estamos.

Ficções da nossa mesma consciência,
Jazemos o instinto e a ciência.
E o sol parado nunca percorreu
Os doze signos que não há no céu.

(Fernando Pessoa. *Glosas*, 1925)

O nome não pode aprisionar a coisa nomeada, mas é sua apresentação primeira. Até quando o desejo principal for excitar a curiosidade, o leitor -onde todo livro completa seu sentido -talvez não devesse ser enganado, mesmo se ignorar que intenção e construção, compromissos e resultados, podem constituir instâncias quase-independentes, irredutíveis à unidade. Com o trabalho histórico, que enuncia sua espécie sempre para além do título, a nomeação irrefletida, muitas vezes, promete matéria não sustentada pelo desenvolvimento do texto. É preciso, portanto, considerar a questão do gênero, e estando decidido que não há (nem pode haver) uma única, definitiva ou verdadeira forma de se trabalhar qualquer objeto de investigação, isto também quer dizer que os procedimentos tradicionais ou consagrados, seguidos até o desgaste por sucessivas levadas de historiadores, devem ser considerados e ultrapassados pela criação historiográfica.

Quando o conhecimento acumulado sobre determinado tema, medido quem sabe pela extensão das prateleiras que suportam os volumes a ele dedicados, ilude sobre os níveis de profundidade atingidos, a reelaboração indispensável do saber histórico acaba confundida com atrevimento ou invasão aventureira de distritos onde o saber vira dogma que não convém afrontar. A história das viagens dos descobrimentos é um desses temas onde convivem abundância e míngua; a primeira, representada por incontáveis trabalhos dedicados ao restabelecimento da composição precisa das armadas, ao traçado das rotas ou aos conhecimentos técnicos aplicados pelos navegadores; a escassez, aqui considerada, por sua vez, como a multiplicidade de aspectos pouco ou nada explorados pelos investigadores, principalmente os referentes à viagem propriamente dita, ou à vida cotidiana a bordo dos navios.

Sobre a composição das armadas, por exemplo, Luís de Albuquerque -que tanto e tão bem trabalhou com aspectos essenciais da história das navegações-, numa breve observação aludiu à impossibilidade de sua reconstituição segura. Ao

comparar o *Livro das armadas*, da Academia de Ciências de Lisboa, com a *Memória das armadas*, de Lizuarte de Abreu, códice da Pierpont Morgan Library (NY), o grande pesquisador escreveu: "Desta longa comparação verifica-se que no penúltimo quartel do século [XVI] já a memória da constituição das primeiras armadas não era muito firme; de fato, sendo os dois códices sujeitos a esta comparação sistemática, verifica-se que eles apresentam de início profundas diferenças quanto às indicações sobre as armadas" (1). Isto quer dizer que os navios ainda singravam os mares e os registros de suas viagens já eram desconhecidos. Conquanto as diferenças se fossem "esbatendo (embora sem de todo desaparecerem) à medida que os anos vão avançando" (2), e mesmo -é possível acrescentar, apesar da improbabilidade- que novos achados documentais venham oferecer pistas mais seguras para trabalhar a questão, aonde se chegaria com o restabelecimento preciso desses dados? Antes de representarem obstáculos ao trabalho historiográfico, já que "estas várias e preciosas fontes de informação lançam freqüentemente em grandes perplexidades o historiador que pretenda fazer a história enumerativa da carreira da Índia" (3), as imprecisões e lacunas parecem forçar os historiadores a reconsiderar objetivos e decidirem, eles próprios, sobre as rotas que arbitram para seus trabalhos.

Entretanto, por cobiçarem a exatidão, muitas histórias foram ficando mais à superfície do que as embarcações pelas quais fingiram interesse. Distantes dos navios e da sociedade flutuante que transportavam juntamente com as merca-

(1) ALBUQUERQUE, Luís [Guilherme Mendonça] de. *Introdução à memória das armadas que de Portugal passaram na Índia e esta primeira e ha com que Vasco da Gama partio ao descobrimento dela por mandado de El Rei Dom Manuel no segundo anno de seu reinado e no do nascimento de Xpo de 1497*. Lisboa, Academia de Ciências de Lisboa, 1979. p.13. Ed. fac-símile.

(2) *Id.*, *ibid.*.

(3) *Id.*, p.7.

dorias trazidas e levadas para tecer os laços do nascente mercado mundial, para essas histórias, quase sempre, quem navegava eram os "súditos do infante", a "gente valiosa da terra", os "soldados e apóstolos da propagação e defesa da fé" e uma série de generalizações e abstrações a desfilar sua subjetividade pelo discurso histórico. Se no conto de Edgar Allan Poe, o autor do manuscrito encerrado na garrafa passava pelo navio sem ser visto, muitos historiadores das navegações dispensaram a companhia dos próprios navegadores, acabando por torná-los invisíveis para a história.

Mesmo que o século XVI seja considerado o século de ouro da história de Portugal, o que fez do estudo da literatura de viagens "um dos objetos primaciais" (4) de seus historiadores, ainda sobrevivem "vastas zonas de sombra" (5) inexploradas, principalmente no que se refere à vida a bordo, pois cada viagem, longe de limitar-se ao percurso riscado nos mapas, envolvia centenas de homens que resistiam "com dificuldade à longa monotonia dos dias sempre iguais durante meses seguidos. Monotonia que amiudadamente se quebrava apenas para lhe ver suceder o acidente, a tempestade ou o ataque de piratas e corsários" (6). Para explicar a persistência dessas zonas de sombra que ainda escondem a vida a bordo, Inácio Guerreiro e Francisco Contento Domingues aduziram à escassez documental a "banalidade do tema e o atraso epistemológico verificável em certos capítulos do percurso da historiografia portuguesa" (7), esclarecendo que *banalidade do tema* é entendida como "a pouca repercussão que o tratamento do mesmo traz

(4) DOMINGUES, Francisco Contento & GUERREIRO, Inácio. "A vida a bordo na carreira da Índia (século XVI)". *Revista da Universidade de Coimbra*, v.34, 1988. Reeditada pelo Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga. Série Separatas, n.198. Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical, 1988. p.4.

(5) *Id.*, *ibid.*.

(6) *Id.*, p.5.

(7) *Id.*, p.8.

(ou traria), quando comparado com objetos mais 'nobres' [como, por exemplo], os feitos militares que consubstanciaram a edificação do império" (8). Assim, curiosamente, a história dos descobrimentos fechou-se às descobertas, trancando-se em cidadelas que só muito recentemente começaram a ser visitadas.

A abertura aos novos temas propostos pela historiografia pode mostrar que, além de coisas visíveis e concretas, muito além da bandeira posta no mastro, a bagagem de todos os viajantes estava repleta de valiosos componentes que escapam à visão e ao tato. Do mesmo modo que trastes e mercadorias, valores e objetos destinados a manter recordações, quem viajava carregava em seus caminhos uma bagagem cultural de que faziam parte lembranças, emoções e todo um vasto e confuso mosaico de aspirações, instintos, frustrações e outros sentimentos dificilmente apreensíveis -apesar de sua enorme importância para estudar questões relativas à história e à memória. E se fosse possível conhecer a carga invisível de um viajante, a compreensão que teríamos de suas motivações seria surpreendente, diferindo bastante do que o discurso historiográfico, na ânsia de aplinar diferenças, procurou registrar como razão de seus atos e explicação de suas condutas.

Dra, antes de voltar-se para a construção do império, a propagação da religião, a demonstração da valentia da raça e coisas semelhantes, os olhos desses viajantes fixavam-se muitas vezes em coisas mais "insignificantes" na sua realidade ou até inconfessáveis. Em todo caso, poderiam estar nessa indevassável privacidade os motivos que faziam disparar o coração de cada um daqueles que, ouvidos atentos, prestavam

(8) *Id.*, p.8-9.

atenção ao alardo (9), como poderiam estar aí também as razões pelas quais encaminhavam-se mecanicamente para as naus, pouco se importando se chegariam ou não ao porto de destino. Mas, o que interessa é que eram essas as coisas levadas a bordo juntamente com a bagagem material; eram elas que tantas vezes explicavam o sucesso ou fracasso de muitas expedições e, após a partida, caracterizariam a sociedade do navio e flutuariam -homens e coisas- compondo sob céus incertos e desconhecidos um destino coletivo.

* * *

Os relatos de viagens vêm de um tempo de velocidades baixas. Para entendê-los, de pouco adiantam nossos olhares habituados ao ritmo frenético da civilização do cronômetro e das acelerações supersônicas. A penetração do observador deve ser lenta para que as narrativas cedam detalhes que insinuam uma história claramente avessa à luminosidade ofuscante da epopéia. Menos do que o resultado sempre positivo de batalhas materiais e morais, forjado com insistência pela lógica da evolução, é a própria dimensão da luta em seu acontecer o que elas podem mostrar. Marcadas sobretudo pela cobiça e por uma expressiva concepção técnico-utilitária da fé religiosa, essas histórias desenham cenas sempre exemplares de uma tragédia onde os personagens até pareceram pôr-se de acordo com algumas aspirações culturais do Renascimento, mas, ao invés de representarem para seus semelhantes, participaram de um gigantesco espetáculo para oferecer-se como em sacrifício para seus deuses.

(9) Em sentido geral, o alardo era a revista militar para verificar o estado de apresentação de armas e cavalos, quando, então, poderiam ser dispensados os velhos e os pobres que não pudessem manter cavalos. Extensivo a todas as forças combatentes, o alardo não se aplicava apenas à cavalaria, significando, no caso aqui tratado, da convocação e revista das pessoas que iam seguir viagem.

Muitos viajantes da época dos descobrimentos enfrentaram os mares como alguém que, hoje, entrasse num avião sem a garantia do aeroporto no final da viagem: assim como os passageiros não podem voar para salvar-se caso o pouso não seja possível, além da incerteza dos caminhos, rotas e portos, grande número daqueles navegantes sequer sabia nadar, morrendo aos montes quando os navios afundavam, às vezes a poucos metros das praias. Por isso, se o mar fazia-se agitado, olhos de desespero buscavam os sinais menos evidentes que prenunciavam o naufrágio, provocando sentimentos de medo e ódio capazes de pôr em disputa dois amigos por um pedaço de madeira que poderia significar a salvação; cada um a seu modo, todos lutavam concentrando forças de pânico, coragem ou covardia para escapar da morte - medo sempre maior a assombrar a vida a bordo.

Tempos mais tarde, o quadro redesenhava-se, oferecendo ao narrador a possibilidade de transmitir imagens da experiência. Em sua narrativa, os detalhes do naufrágio que vinham à tona eram ordenados, reordenados, reconsiderados e redimensionados, em função da reconstituição que se queria fazer. Como fazer, podemos saber mais facilmente, mas por que fazer essa reconstrução, se também sabemos que os trabalhos da memória trazem dor e fadiga? Por que transmitir a experiência do naufrágio e do espetáculo da morte, contemplada em horas de horror e pânico? Estas questões, muito mais agudas, dizem respeito ao próprio sentido daquilo que podemos considerar história.

Aqui, um alerta insistentemente reiterado pelos memorialistas: não era a totalidade da experiência que se punha no relato, mas apenas vestígios selecionados para compor seus lances mais notáveis e marcantes. Com a modéstia que falta a muitos historiadores, que, aliás, valem-se desses depoimentos para construir histórias que pretendem globais, um náufrago reconheceu: "posso afirmar com verdade a todos os

que isto lerem que não escrevo aqui a metade de tudo o que passamos, porque nem quando passei estes trabalhos tinha lembrança nem comodidade para os escrever, nem depois de passados me sofria a memória querer que se lhes representassem, mas somente é aquilo que me pode lembrar do muito que padeci nesta viagem" (10). Em seguida, a sentença conclusiva: "A tudo isto fui testemunha de vista, por isso o contei" (11).

Mas, se falar em naufrágios pode denunciar certo (mau) gosto pela desgraça alheia ou levar à conclusão de que nada é mais elucidativo da história da navegação do que os acidentes que pontevam seu curso, ignorá-los, talvez com a intenção de "enfeitar" um quadro histórico que se quer perfeito, significa voltar as costas a uma das mais evidentes verdades da história das viagens à época de expansão europeia. Além disso, como escreveu Paul Veyne, "a história é um saber decepcionante que ensina coisas que seriam tão banais como a nossa vida se não fossem diferentes" (12), acrescentando que "o que distinguiria dos outros acontecimentos aqueles que nós julgamos dignos da história seria o valor que nós lhe atribuímos" (13).

Às idéias de Paul Veyne é preciso acrescentar o reparo de que um historiador não escolhe somente porque valoriza, como se o problema consistisse apenas em descobrir e

(10) Para facilitar a leitura, todas as citações da *História trágico-marítima* incluídas neste trabalho foram organizadas do seguinte modo: os algarismos romanos representam o volume (I ou II) da edição; o algarismo seguinte indica o número da relação de naufrágio; os finais representam as páginas de onde vieram as citações. A edição integral aqui utilizada foi a seguinte: BRITO, Bernardo Gomes de. *História trágico-marítima*. Lisboa, Publicações Europa-América, s.d. 2 v. Na bibliografia incluída no final do trabalho todos os naufrágios encontram-se relacionados. (O naufrágio aqui relacionado corresponde a II, 1, 46).

(11) *Id.*, p.46.

(12) VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*, Lisboa, Edições 70, 1983. p.24.

(13) *Id.*, p.66.

mostrar o valor que alguns acontecimentos teriam em si mesmos, conquistando por isso sua atenção: são as escolhas desse historiador, dependendo do modo como fizer seu trabalho, que acabam por valorizar o objeto. Mais importante do que isso, contudo, é que os naufragos também evidenciam condutas que podem pôr em xeque premissas básicas da chamada *história das mentalidades*, para cujos representantes "a tudo o que fazem as pessoas corresponderiam sentimentos que elas teriam no espírito; um regimento que se bate bem fá-lo porque leva o patriotismo no coração; a tudo o que faz uma sociedade correspondem valores" (14). Ora, a história das viagens em geral - particularmente, no que se refere aos naufrágios- também mostra que "uma rotina, e sem qualquer dúvida qualquer conduta, remete mais para razões escondidas do que para um hábito, [sendo] preciso resistir à tentação de reduzir uma pluralidade de condutas a qualquer *habitus* geral que seria como uma natureza e daria lugar a uma espécie de caracterologia histórica: o nobre, o burguês segundo Sombart" (15). A esses tipos históricos pode-se acrescentar os navegantes, emprestando de Michel Foucault a idéia conclusiva: as épocas históricas não têm um rosto, conformado por uma única e mesma forma de historicidade [que] compreenda as estruturas econômicas, as estabílicas sociais, a inércia das mentalidades, os hábitos técnicos, os comportamentos políticos, e os submeta ao mesmo tipo de transformação" (16), como se a história pudesse ser "articulada em grandes unidades -estágios ou fases- que detêm em si mesmas seu princípio de coesão" (17).

* * *

(14) *Id.*, p.234.

(15) *Id.*, p.243.

(16) FOUCAULT, Michel. *A arqueologia do saber*. 2ªed. Tradução de Luiz Felipe Baeta Neves. Rio de Janeiro, 1986. p.11.

(17) *Id.*, *ibid.*.

Feita a escolha, é hábito cobrar-se do historiador que a justifique, senão a nobreza do tema (já que a avaliação do seu tratamento depende de outras variáveis...) acaba comprometida. Aqui, a questão da autoridade impõe-se sobre as demais, atribuindo-se méritos a temas e problemas em função da magnitude dos olhares e cérebros que os enxergaram e pensaram para classificá-los de acordo com sua importância (a do tema e a dos autores) para a história.

Para qualificar o tema, pode-se recorrer a Marx, que incluiu a empresa da expansão e da conquista entre os principais suportes necessários à sustentação do processo de transição do feudalismo para o capitalismo. No *Manifesto comunista*, escrito com Engels, lê-se: "com a descoberta da América e a circunavegação da África abriram-se para a burguesia, em ascensão, novas possibilidades. A Índia e a China, com vastos mercados, a América em processo de colonização, o ativo comércio das colônias, a evolução fantástica dos mecanismos de troca e o aumento das mercadorias, em geral, são os fatores que determinaram o desenvolvimento jamais antes verificado, do comércio, da navegação, da indústria, acarretando conseqüentemente a aceleração do processo revolucionário no bojo da já combalida sociedade feudal" (18). Mais ainda, a "descoberta da América propiciou terreno para que a indústria moderna criasse seu mercado mundial, o qual, naturalmente, provocou um prodigioso desenvolvimento do comércio, da navegação, e dos meios de comunicação" (19).

Anos mais tarde, n' *O capital*, a questão reapareceu na análise do processo de acumulação primitiva, onde Marx escreveu que "o descobrimento das minas de ouro e prata da América, a cruzada de extermínio, escravização e sepultamento da população aborígine nas minas, o início da conquista e do

(18) MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. *Manifesto do Partido Comunista*. 3.ed. São Paulo, Global, s.d. p.20.

(19) *Id.*, p.20-21.

saque das índias Orientais, a conversão do continente africano em campo de caça de escravos negros: são todos fatos que assinalam os albores da era de produção capitalista" (20), concluindo que "atrás deles, pisando suas pegadas, vem a guerra comercial das nações européias, cujo cenário foi o planeta inteiro" (21). Pouco adiante, assinalando os passos "nacionais" do processo, Marx afirmou que "as diversas etapas da acumulação originária têm seu centro, por uma ordem cronológica mais ou menos precisa, na Espanha, Portugal, Holanda, França e Inglaterra" (22). Na seqüência indicada, evidencia-se ainda a determinação das potencialidades navais dos países relacionados.

Na esteira de Marx, abrem-se possibilidades tanto para dignificar o tema -já que as viagens de descobrimento tiveram sua importância devidamente consideradas por ele - quanto para colocá-lo no espaço da mera curiosidade erudita, uma vez que o pensador não tratou diretamente dele, nem pareceu interessado em oferecer pistas sobre como trabalhá-lo, já que bem outros eram seus interesses e preocupações, para infelicidade de quem transformou suas idéias em dogmas e seus livros em regras para aprender a enxergar perfeitamente o mundo.

Nada, contudo, pode ser encontrado em Marx sobre as viagens propriamente ditas, acontecendo o mesmo com Fernand Braudel, para quem, numa outra perspectiva, "a conquista do mar alto deu à Europa a sua primazia universal, e isto durante séculos. A técnica, desta vez -a navegação do mar alto- criou uma 'assimetria' à escala mundial, um privi-

(20) MARX, Karl. *El capital - crítica de la economía política*. México, Fondo de Cultura Económica, 1978. v.1, p.638.

(21) *Id.*, *ibid.*.

(22) *Id.*, *ibid.*.

légio" (23). Novamente, as viagens são tocadas apenas levemente, mas um silêncio profundo se abate sobre os personagens que realizaram o que o autor chamou "de proeza do Ocidente" (24).

Associando o tema dos descobrimentos ao Renascimento, Georges Lefèbvre perguntou-se qual o fato essencial (...) desta grande e multissecular aventura a que chamam o Renascimento" (25), respondendo: "é evidente que foram os grandes descobrimentos"(26). Outro especialista na história do Renascimento escreveu que "as grandes viagens de descobrimentos significaram, no contexto da civilização ocidental, a vitória duradoura do mar" (27), acrescentando que, em troca da prata, do ouro, do anil, da cochonilha e do açúcar, "a Espanha, Portugal e logo depois a Inglaterra exportaram técnicas, livros, homens. Pois o Renascimento foi também o nascimento das Europas fora da Europa" (28). Em suma escreveu Jean Delumeau, "as grandes viagens de descoberta e o estabelecimento de relações regulares com a América e o Extremo Oriente foram dos maiores feitos desse tempo" (29).

Seria possível alongar bastante a relação de autores -maiores e menores- que destacaram a importância das viagens da expansão e da conquista na sustentação da grande virada da história mundial a partir da Europa. E quanto às viagens? O que a historiografia nos diz delas e de seus personagens? Nada ou muito pouco, à exceção de alguns casos raros em que se reproduzem, com séculos de atraso, os mesmos

(23) BRAUDEL, Fernand. *Civilização material e capitalismo - séculos XV - XVIII*. Lisboa, Editora Cosmos, 1970. p.332.

(24) *Id.*, *ibid.*.

(25) LEFÈVRE, Georges. *O nascimento da moderna historiografia*. Lisboa, Ed.Sá da Costa, 1981. p.53.

(26) *Id.*, *ibid.*.

(27) DELUMEAU, Jean. *A civilização do Renascimento*. Lisboa, Editorial Estampa, 1981. v.1, p.83.

(28) *Id.*, *ibid.*.

(29) *Id.*, p. 166.

procedimentos dos cronistas empregados pelo poder real para cantar os feitos de seus emissários para os confins da Terra.

Assim, já que o navio não se confunde com a fábrica --apesar das relações de exploração e dominação que caracterizavam seu cotidiano de trabalho e das profundas contradições (sociais) que se mantinham e reproduziam a bordo; apesar ainda da importância das viagens (e dos viajantes) ao processo geral da acumulação de capital; apesar de parecer pouco apropriado tentar aplicar os procedimentos da arqueologia industrial ao estudo da construção naval nos séculos XV e XVI, já que os esforços dessa disciplina raramente ultrapassam os limites postos pelo processo de industrialização europeu (a partir do século XVIII) e norte-americano (séculos XIX e XX) (30).

Apesar de tudo isso, ou precisamente por essas e outras tantas razões que poderiam ser lembradas, escolher os viajantes também pertence a história, já que "o historiador é como o pintor de estilo: o quadro (isto é, o período), o assunto (isto é, aquilo que ele vai escolher do período) são-lhe dados mais pelos acasos da vida do que pelo trabalho do espírito. Mas estes não dizem nada da sua arte, que é o verdadeiro segredo da profissão e que não consiste em imaginar relações entre várias espécies de fatos reputados até então independentes ou em pôr questões novas sobre fatos que já são conhecidos: não, o historiador deve sobretudo devolver à

(30) é importante anotar que foi o historiador português Sousa Viterbo (1845-1910), dedicado ao estudo de temas relacionados às viagens dos descobrimentos, quem utilizou, pela primeira vez, a expressão arqueologia industrial, em artigo publicado n' *O arqueólogo português*, v.2, 1896, p.193-204, intitulado "Arqueologia industrial portuguesa - os moinhos". (Cf. BARCIA, José Manuel. In: VITERBO, Sousa. *Trabalhos náuticos dos portugueses - séculos XVI e XVII*. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988. p.171. Apresentação da reprodução em fac-símile da edição de 1898.

existência, pela magia da sua narrativa, todas estas vidas, estes pensamentos, estas paixões, perdidos nos manuscritos antigos que ninguém antes dele releu" (31). Ou, quem sabe mais modestamente, sem pleitear pioneirismos, apenas reler e dar a conhecer, a seu modo, o que foi capaz de ler e sentir, porque, num momento único, pode surgir "dos lados do oriente a luz loura do luar de ouro. O rastro que faz no rio largo abre serpentes no mar" (32). O mar dos viajantes, onde também pode expatriar-se quem escreve história.

"Kairós"

*There is a tide in the affairs of men,
Which, taken at the flood, leads on to fortune;
Omitted, all the voyage of their life
Is bound in shallows and in miseries.
On such a full sea are we now afloat;
And we must take the current when it serves,
Or lose our ventures.*

(William Shakespeare. *Julius Caesar*)

Sinal de advertência, mais do que epígrafe. A passagem de Shakespeare foi posta aí pela riqueza dos sentidos que encerra e sintetiza. Vale como a moral antecipada desta história e assim deve-se buscar seu entendimento. Pouco além da transparência imediata, em sua evidente clareza, pa-

(31) FURET, François. *A oficina da história*. Tradução de Felipe Jarro. Lisboa, Gradiva, s.d. p.21.

(32) Fernando Pessoa. "Lisboa, meu lar". *Livro do desassossego* por Bernardo Soares. São Paulo, Brasiliense, 1986. p.123.

rece alertar para o fato de que não são apenas os "homens do mar" que têm suas vidas determinadas por fluxos e refluxos: na metáfora do poeta, pode ser o desenho dos altos e baixos que assinalam a existência das pessoas -condições a que as parábolas sempre recorrem para produzir ensinamentos. Pode servir também à história, onde parecem cruzar-se e se opor, antes de se somarem, as marés de cada um.

Para conduzir ao êxito, a maré deve ser tomada no crescente. (Se a oportunidade única for) negligenciada, toda a viagem da vida (terá por destino) os baixios e as misérias (onde naufragam as esperanças). No mar sem limites em que flutuamos (Ao sabor das ondas e do acaso? Sem rumo? Desgovernados?), as correntes devem ser tomadas quando forem propícias. Ou perderemos nossas venturas...

Na lição antiga, ensina-se que o prêmio da desatenção é o fracasso e a dissipação de todo o trabalho feito, por exemplo, por um artesão descuidado que deixou passar o *kairós* -momento favorável e único: "se alguém deixar fugir a oportunidade de fazer uma coisa, perde-a [porque] a obra não espera pelo lazer do obreiro, mas força é que o obreiro acompanhe o seu trabalho, sem ser à maneira de passatempo" (33). Não há métodos para aprender essa percepção, nem regras que apenas se acumulem como receitas para usar fora do tempo e do

(33) PLATÃO. *A República*, II, 370 b. No mesmo sentido: "o resultado é mais rico, mais belo e mais fácil, quando cada pessoa fizer uma só coisa, de acordo com a sua natureza e na ocasião própria, deixando em paz as outras". (*Id.*, II, 370 c). Ainda mais adiante: "... nós impedimos o sapateiro de tentar ser ao mesmo tempo lavrador, ou tecelão, ou pedreiro, e só o deixamos ser sapateiro, a fim de que a obra do sapateiro resultasse perfeita; e, do mesmo modo, a cada um dos outros atribuímos uma única arte, aquela para a qual cada um nascera e que havia de exercitar toda a vida, com exclusão das outras, sem postergar as oportunidades de se tornar um artífice perfeito". (*Id.*, 374 b-c). Citações extraídas de *A República*, 2.ed. Introdução, tradução e notas de Maria Helena da Rocha Pereira. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1976. p.74 e 81-82.

espaço. Pouca coisa é mais histórica do que isso, cabendo "sempre ao próprio agente considerar o que é oportuno fazer, como no caso da arte da medicina ou da arte da navegação" (34).

No que diz respeito à história, é do ponto onde se está que a vigília deve ser exercida: o ponto onde estamos é o apoio onde assentamos as bases da curiosidade para formular questões que conduzirão à reflexão, à investigação e, conseqüentemente, à criação histórica. Mas, o ponto onde estamos é criação, abstração e convenção; inapreensível em sua essência: anima, mas não constitui a alma. Lugar da contemplação, é onde se engendra a teoria.

Mesmo quando não se reconhece, o ponto onde estamos é a problematização de nós mesmos; a verbalização sempre insuficiente de uma ação impossível: a passagem para o outro lado de um espelho, onde pudéssemos contemplar a invertida imagem gêmea que, sem nos destruir, mostrasse em seu silêncio que, até nos limites onde se debate a consciência, só aparece uma parte exterior e superficial do que pode ser conhecido. O ponto onde estamos é, portanto, o tempo/lugar em que consideramos estar; a instância (ainda e sempre móvel) a que chegamos penosamente para tentar dirigir o olhar a partir de uma individualidade absoluta e assegurar legitimamente que ali está um piano; mais adiante, um cavalo, um automóvel; para além, a cidade, uma fábrica ou um campo de cultivo. Enfim, um ponto de onde se possa, presunçosamente, afirmar qualquer coisa para além de nós mesmos.

(34) ARISTÓTELES. *Éthique à Nicomaque*, II, 2 1104 a. (Cf. Nouvelle traduction avec introduction, notes et index par J. Tricot. Paris, Librairie Philosophique J. Vrin, 1959.p.92). No capítulo IV de seu *Mythos et pensée chez les grecs*. ("Le travail et la pensée technique"), Jean Pierre Vernant assinala a importância do *khairós* para compreender o sentido do trabalho entre os gregos. (Cf. *Op. cit.*, Paris, Francois Maspero. 2ª ed. 1969. p.213 e 242-243).

O ponto onde estamos é mais do que a relação entre coisas e palavras, sujeitos e objetos, discurso e realidade, luzes e sombras, ou a distinção tensa e sempre maior entre indivíduo e sociedade -o um e os outros. Para o conhecimento histórico, mais ainda, o ponto onde estamos é criação da inteligência e da habilidade, desdobrando-se num arranjo de palavras com que se pretende dar começo e fim a mundos inteiros e objetos singulares; a tentativa de se ocultar que a criação histórica, longe de ser um olhar a partir de seu criador, acaba sendo uma espécie de autobiografia, seja de um indivíduo, seja daqueles limites que se denomina época ou formação social -abstrações e construções extremas, quase sempre além do ponto onde podemos estar. Entretanto, muito mais do que a invenção de palavras, o ponto onde estamos é nada mais (nada menos) do que a tentativa de criar e reproduzir verdades -pretensão maior de toda a história. É a intenção vaidosa de entender e explicar que trazem no íntimo todos os narradores, agentes da memória.

O baile das efeméridas: quase-poesia, nada história

Do ponto de vista da história, existe uma determinação básica para que seu processo de criação faça dela o que ela é, seja qual for o modo como a concebamos: a presença humana. Esta obviedade pode ser melhor entendida se a humanização for subtraída, mesmo que as coisas postas em seu lugar sejam extremamente atraentes para despertar nossa curiosidade.

Existe na natureza um acontecimento que afirma de modo eloqüente a importância de aproveitar o momento único e favorável. Entretanto... Ele ocorre no crepúsculo vespertino,

quando o cenário natural apresenta mudanças que estão além de suas cores e sons, oferecendo espetáculos singulares e silenciosos. Águas que, durante o dia, espelhavam nuvens e as árvores à sua volta, antes de reproduzirem estrelas, refletem milhares de insetos. São as efeméridas, "freqüentemente encontradas quase sempre ao crepúsculo, voando nas proximidades de rios, riachos, lagoas e pântanos, onde se criam. Há épocas em que aparecem em grande número, esvoaçando ao redor de lâmpadas e caindo aos miríades sobre as coleções de água em que se desenvolveram" (35). Seus olhos especiais "asseguram a visão de objetos distantes, com iluminação branda, durante a atividade crepuscular ou noturna" (36).

As efeméridas parece que existem somente para continuarem existindo: "resumindo o ciclo evolutivo dos efeméridos, poder-se-á dizer que esses insetos, biologicamente, se caracterizam pela longa duração do período de desenvolvimento pós-embrionário, em contraste singular com a vida abreviada ou praticamente efêmera da fase adulta, exclusivamente destinada à reprodução, ou, como elegantemente foi definido por Linneu (...): *Larvae natant in aquis; volatiles factae, brevissimo fruuntur gaudio, uno soepe eodemque die nuptias, puerperia et exsequias celebrantes*" [As larvas nadam nas águas; ao voarem, fruem um brevíssimo gozo, celebrando, muitas vezes, num único e mesmo dia, as núpcias, o puerpério e as exéquias] (37).

O acasalamento das efeméridas se dá "durante evoluções aéreas: vôo nupcial ou danças nupciais. Elas são executadas, mais freqüentemente ao entardecer, no crepúsculo e às primeiras horas da noite. (...) Durante essas danças, reu-

(35) LIMA, A. M. da Costa. *Insetos do Brasil*. 1. Rio de Janeiro, Escola Nacional de Agronomia, 1939. p.59. (Série Didática, n. 2).

(36) GRASSÉ, P. *Traité de zoologie - Anatomie, systematique, biologie*, t. 9. Paris, Masson, 1949. p.287.

(37) LIMA, A. M. da Costa. *Op. cit.*, p.63.

nidos em grupos, os machos elevam-se rapidamente em algumas batidas de asas, seguindo uma direção quase vertical, deixando-se em seguida cair lentamente. (...) Aproximando-se do solo, tornam a ascender vivamente, executando uma série de subidas e descidas alternadas. Quando chegam as fêmeas, em vôo ascendente, os machos se põem sob seu corpo (...). Realizada a cópula, descem lentamente até o solo e se separam" (38). Os machos morrem logo em seguida, durante as fêmeas apenas o suficiente para efetuar as posturas.

O lugar desse espetáculo pode ser qualquer espaço e o tempo o mais recuado possível. Registros fossilizados atestam a existência das efeméridas desde pelo menos o cambriano, fazendo da entomologia uma quase-poesia e representando delicada manifestação da diferença e da singularidade: "algumas espécies, em certas circunstâncias, desenvolveram-se em tão grande número, que chegam a formar nuvens. O curioso é que todos nascem no mesmo dia -quando a evolução durou alguns anos" (39).

Observando esses acontecimentos podia estar alguém que, pouco antes, ao procurar um peixe, surpreendera-se com sua própria imagem refletida na água. Poderá ser um cientista, que tentará sustentar teorias a partir do espetáculo bruto que a natureza oferece. O primeiro pode distrair-se enquanto quiser e afastar-se a qualquer momento; o entomologista também decidirá quando encerrar sua observação, para reproduzi-la no papel ou descrevê-la à frente de outras pessoas, mas -independentemente de qualquer uma dessas ou de outras escolhas- a cena seguirá seu desenrolar milhões e mi-

(38) GRASSÉ, P. *Op. cit.*, p.294.

(39) IHERING, Rodolpho Von. *Dicionário dos animais do Brasil*. São Paulo, Ed. UnB, 1968. p.283. O autor acrescenta que esse acontecimento logo é sabido pelos pescadores "porque a 'siriruaia', como eles chamam as efeméridas, voando em bandos compactos sobre o rio, chamam logo a atenção dos peixes. 'Hoje os peixes não pegam', dizem eles, 'estão cevados'; é dia de 'siriruaia'".

lhões de vezes, obedecendo aos fios invisíveis que movem espontaneamente os personagens do teatro natural.

Uma coisa, contudo, aprisiona o baile das "Mayflies" num espaço impenetrável para a história: embora seja um acontecimento verdadeiro, passível de sofrer interferências humanas, não comporta humanização. Permanece aquém da consciência, reproduzindo-se à margem da história. Apesar de sua aliciante beleza (40).

(40) Devo à Sra. Magali França Villaca, então chefe da Biblioteca Roberto Simonsen, de São Paulo, a "apresentação" às efeméridas, em meados da década de 70.



O termo e seus termos

"... a história tem por tarefa dar nome àquilo que mudou, àquilo que foi abolido, que foi outro. A velha dialética do mesmo e do outro ressurgue aqui; o historiador de profissão encontra-se sob a forma assaz concreta de dificuldades de linguagem histórica, sobretudo da nomenclatura: como denominar e inserir na linguagem contemporânea, na língua nacional atual, uma instituição, uma situação hoje abolida, senão pelo emprego de semelhanças funcionais, em seguida corrigidas pela diferenciação? Baste-nos lembrar as dificuldades vinculadas a termos como tirania, servidão, feudalidade, Estado etc. Cada qual atesta a luta do historiador em prol de uma nomenclatura que permite ao mesmo tempo identificar e especificar; eis por que a linguagem histórica é necessariamente equívoca".

(Paul Ricoeur. *História e verdade*, 1955).

Daqui a cem anos...

... apesar dos alertas da ficção, o mundo poderá ser parecido ao de hoje em sua evidência material, resultante do trabalho das pessoas, mas será diferente na essência: à exceção de raros exemplos, apenas quem não vive agora vai estar lá, existindo e compondo paisagens humanas, porque a vida só se perpetua na seriação infinita da sucessão entrecruzada e sobreposta da hereditariedade -esta espécie de memória natural, capaz de engendrar o futuro de presentes sempre múltiplos e sucessivos. No universo da cultura, esta herança se transmite enquanto tradição e permanência, permitindo-se apenas brevemente a sobrevivência de forças novas ou inovadoras, pois tão logo se insiram eventuais manifestações originais num imaginário processo evolutivo, acaba-se aprisionando a criação cultural nos limites estreitos e homogeneizadores -porém, seguros- da linearidade.

Nessa relação com a temporalidade, o discurso histórico pode constituir-se a partir de longas permanências, registrando em sua simulação as aparências que sobrevivem para muito além das vidas individuais; basear-se em um tempo longo e unívoco, onde a efemeridade das existências singulares pareça servir somente para alimentar o motor de uma história de pessoas que não se movem, ou marcham com lentidão desesperadora, inconsciente, de quem não pretende chegar a seu destino; quanto mais deliberar sobre ele. É uma história quase-natural, de largos períodos e da descrição monótona de estruturas pouco dinâmicas, que parece impor às formações sociais uma sorte implacável. Esta, a principal crítica que se pode fazer à história estrutural, aquela história de *profundidade*, subjacente e alheia ao acontecimento; uma história que, se for concebida no limite de suas tendências, acaba por desumanizar-se (1).

(1) "... Fernand Braudel, reléguant dans l'ultime partie de sa *Méditerranée* les épisodes guerriers ou diplomatiques, présente essentiellement, au coeur de son livre, l'archéologie d'une mer". (Cf. LADURIE, Emmanuel Le Roy. *Le territoire de l'historien*. Paris, Gallimard, 1973. p.169.

Ora, se o rosto de um observador colar-se ao chão, ele verá formigas e outras minúsculas formas de vida; mas, se ele tentar o vôo das águias, a visão se tornará aérea, as formigas desaparecerão e os detalhes darão lugar a grandes contornos de uma visão de conjunto, sobressaindo-se apenas os traços mais fortes da paisagem. Será uma visão nem mais abrangente, nem menos precisa, imperfeita ou mais (ou menos) interessante. Pode-se dizer que serão visões diversas, mas isto é óbvio. O que varia nos dois casos é a posição do observador; o ponto onde estiver em relação ao (diferente) objeto de observação; e o que importa de fato é aquilo que anima sua escolha, pois será a partir dela que ele poderá falar de formigas ou cenários mais vastos. Mas, considerando que a história tem um objeto particular -os seres humanos e suas ações-, mesmo correndo o risco de permanecer num espaço indefinido entre a história e a antropologia, as opções "teórico-metodológicas" do historiador são essenciais para se compreender as formas de constituição desse objeto, pois é para ele que afirmam voltar-se todas as histórias. No centro da questão também se põe velho problema, cuja solução poderia até estabelecer um sentido prático para a história: além dessa história de longas permanências -cenário da ação quase inconsciente dos homens-, haveria uma história emancipadora, capaz de alterar, com a pertinência de seu discurso, o destino que a outra parece apenas enunciar como algo inexorável. Em outras palavras, ou a história não serviria para nada, ou deveria transformar-se em alavanca para erguer um novo mundo.

Parece claro, então, que é na consideração que se tem do acontecimento que o problema começa a ser armado; é em torno do universo conceitual que o constitui, conforma e evidencia que o discurso histórico vai sendo elaborado. É possível uma metáfora: o mar, em sua movimentação eternamente contida, seria a estrutura de onde salta o peixe que o historiador deve apanhar em pleno vôo, sob pena de perdê-lo para sempre se deixar escapar o momento único. Este peixe seria o

acontecimento em sua forma pura, elementar. Tire-se o mar e o que o historiador conseguirá recolher será apenas a mão vazia onde se esconde o tesouro imaterial que imaginou reter com sua ambição de atingir a realidade. Pode ser ainda que o historiador (nada a ver com a leitura que Le Roy Ladurie fez de Braudel) permaneça na observação e descrição do mar, mas sua história inanimada não alimentará coisa alguma e ficará à margem do acontecimento. É quase automático concluir imaginando que bastará associar estrutura e acontecimento para se chegar a uma história convincente na sua abrangência, onde o mar, o peixe e o pescador participem de uma ação ou pacto que possam dar sentido à existência de cada um e de todos ao mesmo tempo. Entretanto, como a natureza escapa sempre à lógica do conhecimento, conduzindo-se, sem deliberar, a partir de sua espontânea anarquia, o peixe pode tardar a saltar ou encontrar desatento o pescador quando se decidir a fazê-lo, pode permanecer submerso ou ficar invisível graças a um equilíbrio de luzes e sombras etc. Estará, enfim, sujeito às infinitas possibilidades que independem da vontade do pescador, igualmente submetido pelo acaso que, também nesta história, tem enorme importância. Isso torna impossível qualquer conciliação que não resulte da construção deliberada operada no interior do discurso histórico. O acontecimento não é a decorrência mecanicamente possibilitada pela estrutura, relacionando-se com ela num jogo de alternâncias e escolhas que nenhum método pode reduzir à complementaridade. O acontecimento não tem, também, o poder de trazer à luz o sombrio e pesado plano da estrutura, nem esta a função de sustentar sua irrupção. Imaginar-se que nesta síntese impossível a história, afinal, encontraria seu sentido sempre buscado, é colocá-la num beco sem saída, construído pela ambição nada razoável de que o discurso possa traduzir a realidade, finalmente apreendida.

A história é sempre construção a partir de fragmentos e não há como sustentar uma discussão sobre a capaci-

dade que tem (ou não) o discurso histórico de apropriar-se da realidade em sua imaginária totalidade, o que é um avanço em relação a décadas de árido proselitismo e um alívio para quem jamais foi cativado pela erudição pedestre, mas empolada, com que a partir de meia dúzia de idéias se alimenta o léxico que sustenta tantos debates intelectuais, onde a história vai sendo transformada em migalhas e o conhecimento avança para trás, retornando a seus princípios para efetuar a imitação tardia e imperfeita da epigrafia.

Por que, então, fazer história, se o real, assim como a verdade, não podem ser conhecidos, apreendidos e demonstrados pelo historiador, que não dispõe de qualquer aparelho normativo capaz de testar a veracidade de suas teorias e sua aplicação na descrição dos acontecimentos? Talvez para afirmar e reafirmar o caráter anárquico de seu objeto, que há de resistir até a extinção a qualquer sistema fechado, totalizante e totalitário que sacrifique a liberdade, o casual, o episódico, à busca frenética da perfeição, que -afinal!- transformaria a história em ciência, mesmo que isto exigisse imolar a força do acaso ou a capacidade humana de deliberar no altar da divindade teórica.

No caso das efeméridas, o quadro natural estava lá, realmente dado, oferecendo-se como laboratório ao observador. Mas, o historiador -desde que não admita ser possível aplicar às sociedades humanas os métodos da entomologia- deve criar, ele próprio, o laboratório para executar suas observações, sendo-lhe vedado recolher os frutos que uma espontaneidade ilusória parece pôr à sua disposição. Ele vê, mas vê de pontos de vista que vão sendo elaborados juntamente com a construção teórica de suas "realidades históricas". Ele também é parte integrante de seu próprio laboratório. Por isso, embora se deva lutar para que a elaboração do discurso histórico, em sua objetividade, leve ao aprimoramento dos procedimentos metódicos, a sensibilidade e a imaginação (numa pala-

vra, a subjetividade) devem preservar o caráter artístico e intencional de sua construção (2). E mesmo quando a inspiração pareça nutrida por enormes doses de racionalidade, é preciso saber que este é o artifício essencial de que se valem os produtores de história para tornar aceitáveis e convincentes as narrativas que produzem.

Um discurso engajado e ameaçado

Dedicar-se à elaboração do discurso histórico é integrar os mecanismos de educação e constituição permanentes da memória social, engajando-se, conscientemente ou não, no processo de transmissão contínua das informações responsáveis pela conformação da chamada identidade social. Nada a estranhar, portanto, que o discurso histórico, antes de representar a sempre desejada função moral de instrumento de conscientização, também se inclua nos sistemas de controle dessa sociedade que ajuda a instituir. É simples, mas nem por isso pouco verossímil, concluir que as motivações que inspiram essa educação da memória social prendam-se à necessidade de elaborar verdades que assegurem (ou ao menos justifiquem) o exercício de poder na sociedade.

Mas, nós também sabemos que a história dos profissionais está tão longe da compreensão, ou sequer da preocupação das pessoas "comuns, quanto sofisticadas teorias

(2) A história da história pode relativizar muito do que se vem afirmando até aqui, mas estas considerações iniciais, além de procurar sustentar o trabalho em seu conjunto, pretendem partir do chamado estado atual da questão (o estado da arte); dos problemas que, atualmente, parecem preocupar os historiadores

astronômicas de um casal de apaixonados que contemplan estrelas enquanto tomam fôlego para seus beijos. Nem mesmo no sistema de ensino -lugar valioso para a sobrevivência das tradições "históricas" de uma formação social- as elucubrações desses sábios conseguem penetrar e, quando o fazem, é de maneira modesta e só raramente são assimiladas ou mesmo compreendidas. Por isso, é preciso pôr em exame as afirmações tão sedimentadas quanto irrefletidas que atribuem ao discurso histórico o papel de principal agente formador-controlador da memória social e indutor das ações que, a partir dela, caracteriza qualquer formação social. O necessário redimensionamento desta postura presunçosa, que atribui ao discurso histórico uma eficácia que ele não tem, é recomendável principalmente em sociedades como a brasileira, onde a história -enquanto área específica de conhecimento- dispõe de reduzido espaço num esfacelado universo intelectual. Mais ainda, não é privilégio exclusivo dos historiadores constituir a cultura histórica de qualquer formação social. Esta cultura histórica resulta de uma intrincada rede de influências provocadas pelas tradições culturais, interesses, sentimentos; enfim, elementos inumeráveis do complexo arranjo responsável pela concepção histórica da nação -ou idéia de nação.

Do ponto de vista quantitativo (e mesmo qualitativo, a se considerar os seus efeitos), há outros e mais eficazes meios para se compor e manter a identidade social, e são justamente esses veículos de comunicação de massa -rádios, TVs e jornais, principalmente- que desempenham na montagem atual do acontecimento histórico o papel central, com eficiência absurdamente superior aos livros de história ou aos conhecimentos históricos tradicionalmente considerados. Um exemplo? Quem se atreve a afirmar que uma tese universitária, por mais reconhecida que seja a competência do autor, possa destruir a imagem de um herói construído e promovido

pela TV? Nos meios universitários, que se nutrem de outros mitos, a tese poderá dar a seu criador momentos de glória, enquanto a sociedade ensurdecida passará ao largo, rebolando a enorme bunda de sua alienação, para aumentar ainda mais a intranquilidade do intelectual, que vê na conscientização desta mesma sociedade (seja lá o que se entender por isso) sua função principal. O que parece uma disfunção nada mais é do que a denúncia enfática de um preconceito: doa a quem doer, o discurso histórico dos profissionais foi sempre destinado aos pares e não é difícil perceber que Hegel, por exemplo, jamais teria escrito três linhas se pusesse como interlocutora de suas reflexões a "sociedade alemã". Em resumo, o mercado do historiador é bastante restrito, e só raramente, quando o discurso se aproxima da elaboração artística ou sua narrativa consegue passar a idéia de que nela estão as ferramentas para construir um novo mundo, esses limites culturais podem ser dilatados.

A partir dos anos sessenta deste século, essas intenções de pôr o conhecimento histórico em relação íntima com o "conjunto da sociedade", de modo bastante peculiar, encontraram na alquimia tecnológica um poderoso aliado: o computador. Graças ao cibernético auxiliar, responsável pelo que a euforia nominativa classificou como uma "revolução documental" (3), foi possível a integração (estatística) da multidão à narrativa histórica, inaugurando-se a "era da documentação de massa". Esta ânsia de pôr-se na moda -com tudo o que ela, enquanto repetição, reprodução em série ou imitação, possui de conservadorismo- muitas vezes tem como resultado tornar inapreensível a matéria-prima do discurso histórico, cujo enunciado, à semelhança dos procedimentos técnicos que pretende reproduzir, se põe fora do distrito da

(3) LE GOFF, Jacques. "História", In: *Enciclopédia Einaudi*, v. I. *Memória-história*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1984, p. 99.

compreensão (4). O objeto da história apequena-se até se transformar em minúsculo, anônimo e inanimado componente de séries estatísticas, prisioneiro das relações matemáticas com que se apresenta uma história quantitativa desumanizada: a ladainha pode ser monótona, mas -ao escapar da compreensão- o conhecimento histórico se transforma em mais um instrumento de controle e polícia social.

O espaço deixado à imaginação e à reflexão também se reduz, quase desaparecendo ante o arranjo numérico que informa o historiador. A reflexão, que sempre existe, antecede o trabalho, parecendo pôr fora dele as escolhas do autor: convence, graças à aparência de sua forma acabada, cientificamente elaborada, inquestionável em sua demonstrada e impenetrável competência. A discutível sabedoria popular vira premissa metodológica: "os números não mentem"... Jacques Le Goff afirmou que essa "revolução documental tende também a promover uma nova unidade de informação: em lugar do fato que conduz ao acontecimento e a uma história linear, a uma história progressiva, ela privilegia o dado, que leva à série e a uma história descontínua" (5). Entretanto, uma história subordinada à informática (a técnica não é neutra...), além de (des)politizar-se, procura esconder que só exerce controle

(4) Apesar de ser outro o objeto de reflexão de Hannah Arendt, suas observações sobre os riscos que ameaçam o discurso podem ser aqui consideradas: "A razão pela qual pode ser prudente desconfiar do juízo político dos cientistas (...) não é fundamentalmente sua falta de 'caráter' -que não se negaram a desenvolver armas atômicas- ou sua ingenuidade - que não entenderam que uma vez desenvolvidas estas armas seriam os últimos a serem consultados sobre seu emprego-, senão, concretamente, o fato de que se movem em um mundo onde o discurso perdeu seu poder. E qualquer coisa que o homem faça, saiba ou experimente só tem sentido na medida em que possa expressá-lo". Além disso, "onde quer que esteja em perigo o próprio do discurso, a questão se politiza, já que é precisamente o discurso o que faz do homem um ser político". (Cf. ARENDT, Hannah. *La condición humana*. Barcelona, Editorial Seix Barral, 1974. p.14-15).

(5) LE GOFF, Jacques. *Op. cit.*, p.99-100.

sobre os dados postos a seu alcance, e que, além disso, esses dados -como quaisquer outros- estão impregnados de intenções. Assim, enquanto os historiadores positivistas sacralizaram os documentos escritos, os historiadores "pitagóricos", imaginando-se senhores da quantidade formadora do que seria o subsolo do acontecimento, são servos do número, esquecendo-se que neste universo de convenções, graças à exatidão de seus axiomas, não há descontinuidade possível, nem se admitem rupturas que não sejam desde sempre enquadradas em normas precisas, rigorosamente estabelecidas, sem qualquer possibilidade de variação: mesmo as exceções, que poderiam representar as diferenças, aqui só servem para confirmar o caráter absoluto das regras.

Uma construção para alimentar a memória

"Um navio afundou". Este fato pode ser verdadeiro, mas nada se extrai dele se a sentença não for acrescida de palavras que demonstrem circunstâncias, causas, datações, adjetivações; enfim, todo o aparato simbólico que constitui a narrativa histórica e permite compreender e explicar cada fato em sua singularidade. "No ano de 1551, a 21 de agosto, próximo à costa de Moçambique, em meio a uma tempestade, afundou uma nau portuguesa da carreira da Índia, que voltava ao Reino trazendo produtos do comércio com o Oriente..." etc. Este, claramente diferenciado, é o espaço da história: localizado além de verdades elementares e fechadas sobre si, escapa à circularidade e ganha sentido ao deduzir seu universo representativo exatamente daquilo que caracteriza a diferença: também por isso, as generalizações em história, apesar de sua operacionalidade e função didática -ao pretenderem "elevá-la" ao estágio das ciências apoiadas em

modelos de laboratório-, antes de alcançar a objetividade, produzem uma racionalidade artificial, suspensa no espaço, independente de qualquer determinação contextual -um procedimento a-histórico, portanto.

Mas, nada do que se acrescenta ao fato bruto constitui posições neutras, que têm apenas a função de fornecer elementos para o aprimoramento do conhecimento histórico. Antes de tudo, são produtos de uma escolha prévia, que conduz a interpretação do fato para além do espaço da inocência ou de uma pretensa "virgindade interpretativa". Em outras palavras, enquanto as ondas não deliberam em conselho se vão provocar ou não o naufrágio (Camões localizou na instância do mito a intenção de se castigar os Lusíadas...), a partir de sua ocorrência, o que se faz dele é sempre produto dos mais variados tipos de especulação e interpretação humanas. Com isso, o que poderia ser mera descrição de um acidente vira simulacro de avaliações e análises que podem informar toda uma filosofia ou visão de mundo. Desse modo, quando um navio naufraga -o que é um fato objetivo-, não se está diante de nada particularmente histórico, pois se o adjetivo é muito importante para quem escreve, para o historiador a adjetivação do fato é fundamental. É através dela que ele atua para retirar o fato de seu estado bruto, concedendo-lhe em primeiro lugar a possibilidade de integrar um movimento geral que muitas vezes se atribui a toda uma época, caracterizada - aqui, não lá...- a partir da eliminação das diferenças e da constituição de um conjunto de procedimentos homogêneos, voltados para um fim único, como seria, por exemplo, o engendramento da modernidade em oposição à Idade Média.

Assim, mesmo quando iam ao fundo, as caravelas flutuam no discurso histórico como monumentos destinados a fazer parte desse movimento geral, celebrando a glória de povos viajantes, a cujo arrojo e perícia se deve o

"descobrimto" de "novas" terras e sua integração (não importam, por ora, os procedimentos) ao universo hegemônico da Europa católica. Menos do que documentar condições específicas de organização social ou derivações técnicas que essa organização produzia, a história "das navegações" comemora o feito de alguns heróis e faz apologia do rei, da igreja ou da nação - todos empenhados em cumprir seu papel no gigantesco cenário onde se representam os movimentos rigorosamente previstos no roteiro elaborado posteriormente pela história... Apesar de óbvio, parece útil deixar claro que os documentos que o historiador utiliza em sua narrativa resultam de seleções operadas em vários níveis. Em primeiro lugar, porque o autor - agente do discurso histórico - os escolheu, ao invés de outros sobre o mesmo tema, ou até sobre temas diferentes, dentre as infinitas possibilidades oferecidas à elaboração historiográfica. Em seguida, o autor pôde elegê-los porque foram preservados pelo acaso ou pela tradição que alimenta aquilo que, grosseiramente, é denominado *memória coletiva*, cujos sujeitos se encarregaram de reproduzir e conservar. Entretanto, obviedade máxima, nenhuma dessas escolhas seria possível sem a opção primeira que levou à produção do documento.

Evidentemente, cada uma dessas instâncias pode relacionar-se a outras em um encadeamento infinito, mas nada terão em comum além do fato construído originalmente, do qual cada uma delas - a seu modo e por razões específicas - pretende se apropriar. Algo mais importante, contudo, as identifica, apesar de raras vezes isso aparecer claramente: em todos os casos, o que se pretende para além de qualquer reflexão é a superação dos limites temporais que aprisionam a existência; uma luta de palavras que devem sobreviver a quem as pronuncia contra a evidência tantas vezes traumática da morte. Quem vai à frente, em marcha por terrenos desconhecidos, sinaliza para os que vêm atrás e, salvo em caso de perseguição de inimigos,

indica os locais de risco e perigo. Do mesmo modo, quem se sente à frente do próprio futuro põe monumentos para iluminar os descendentes. Não seria esta uma das intenções maiores e sempre simulada da elaboração historiográfica? Fingindo ser um olhar para trás, é a procura de ensinamentos que o presente -à frente do futuro- deve deixar, em solidariedade para os que vierem depois. Em suma, o que se registra para construir a memória, de cuja elaboração se passa à história, seria, então, uma espécie de sinalização, mas também pode ser uma tentativa do presente (que aqui é passado) de assenhorear-se do futuro (que aqui é presente), impedindo qualquer "livre" conformação que esse futuro queira fazer dele: "-é assim que desejamos ser lembrados!" parecem gritar os monumentos de que nos valemos para compor as narrativas com que (igualmente) desejamos marcar nossa presença: todo documento, portanto, é um monumento intencional que a intencionalidade da história deve considerar como tal (6). Pouca coisa não seria intencional para assinalar os caminhos temporais da história, e é a partir dessa consideração que a elaboração do discurso histórico deve começar, duvidando da própria organização original do (in)voluntário oferecimento.

A memória pode assumir, assim, outra dimensão essencial. Instrumento de controle social, sim; espaço para

(6) "... o documento sempre era tratado como a linguagem de uma voz reduzida ao silêncio: seu rastro frágil mas, por sorte, decifrável. Ora, por uma mutação que não data de hoje, mas que, sem dúvida, ainda não se concluiu, a história mudou sua posição acerca do documento: ela considera como sua tarefa primordial, não interpretá-lo, não determinar se diz a verdade nem qual é seu valor expressivo, mas sim trabalhá-lo no interior e elaborá-lo: ela o organiza, recorta, distribui, ordena e reparte em níveis, estabelece séries, distingue o que é pertinente do que não é, indica elementos, define unidades, descreve relações. O documento, pois, não é mais, para a história, essa matéria inerte através da qual ela tenta reconstituir o que os homens fizeram ou disseram, o que é passado e o que deixa apenas rastros: ela procura definir, no próprio tecido documental, unidades, conjuntos, séries, relações". (Cf. FOUCAULT, Michel. *Op. cit.*, p.7.

manter e exercer o poder, também (7); mas poderá ser igualmente o espaço ideal para se forjar uma imortalidade artificial, onde o ato constante de memorizar possa representar uma tentativa de superar a morte. Por isso, o navegador cristão - com todas as cautelas que se deve ter frente a qualquer categoria geral-; este que, por exemplo, sobrevivia ao naufrágio, fazia de sua salvação uma espécie de decorrência (sobre)natural da memória religiosa que o impregnava e graças à qual fora escolhido para salvar-se. Mais ainda, no ato consciente do relato, cumpria seu papel de manter e propagar a lembrança, disparando seus efeitos para bem longe no tempo e no espaço, ampliando igualmente a participação já primordial que a religião ocupava na memória social (8).

Não se vai tentar traçar aqui a evolução da associação morte-memória, até chegarmos aonde nos interessa. Além do mais, seria mais correto fazer a associação morte-esquecimento, pois a lembrança tem por finalidade justamente aliviar a sensação de perda ou ausência: é mais um esforço para permanecer e durar; um desejo de superar e relativizar todas as partidas e separações. Exemplo banal, mas eloqüente: se o casal de apaixonados deixa de olhar as estrelas e esculpe seus nomes em cascas de árvores ou grafita muros e paredes, além de desesperar ecologistas e proprietários, repete sem saber prática antiqüíssima: *quorum nomina ad memorandum conscripsimus* ["aqueles de quem escrevemos os nomes para os guardarmos

(7) "... a memória coletiva foi posta em jogo de forma importante na luta das forças sociais pelo poder. Tornar-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva". (Cf. LE GOFF, Jacques. *Op. cit.*, p.13).

(8) No "tempo dos viajantes", o espaço que a religião ocupava na memória social do Ocidente era gigantesco. Herança da Idade Média, a preeminência do cristianismo no terreno intelectual, além de deixar quase sem registro a memória "popular", não oficial, quase apagou a memória "laica", em favor da hagiografia e da lembrança de seus mártires.

na memória"] (9). Mas, mesmo reconhecendo ser possível compor história a partir de coisas muito diversas, os historiadores concedem pouco espaço às "fraquezas" humanas, preferindo interessar-se pelos exemplos magistrais, de maior destaque, onde está, segundo se acredita, a matéria-prima adequada à elaboração do discurso histórico. Assim, os registros de pânico ante um naufrágio contam menos do que as toneladas de pimenta que se traz da Índia, indo para o fundo também muito da possibilidade de que aprendamos com a história alguma coisa a respeito de nós mesmos. E se esta é ou não a função da história trata-se de questão insolúvel que ultrapassa os limites de qualquer filosofia da história para localizar-se no espaço inconcludente das preferências e interesses humanos.

A memória que os viajantes sugerem em seus relatos é medieval (adjetivo): impregnada de religiosidade, destaca-se em suas manifestações o amor-temor a Deus e ao Diabo; o primeiro, premiando e castigando de acordo com sua suprema vontade; o segundo, recolhendo para sua glória os despojos dos condenados às penas eternas. Se a incredulidade, como demonstrou Lucien Fèbvre, era impossível no século XVI (quando foi ou será?), não é novidade alguma demonstrar isso novamente, relacionando expressões tiradas desses relatos apenas para provar o que já está provado (10).

(9) Citado por LE GOFF, Jacques. *Op. cit.*, p. 27.

(10) Nietzsche atingiu o ponto central desse "vício" cultural: "quando alguém esconde uma coisa atrás de um arbusto, vai procurá-la ali mesmo e a encontra, não há muito que gabar nesse procurar e encontrar: é assim que se passa com o procurar e encontrar da "verdade" no interior do distrito da razão. Se forjo a descrição de animal mamífero e em seguida declaro, depois de inspecionar um camelo: "Vejam, um animal mamífero", com isso decerto uma verdade é trazida à luz, mas ela é de valor limitado, quero dizer, é cabalmente antropomórfica e não contém um único ponto que seja "verdadeiro em si", efetivo e universalmente válido, sem levar em conta o homem". (Cf. NIETZSCHE, Friedrich. "Sobre

Essa memória, ou aquilo que se deduzir dos fragmentos que dela nos chegaram, tem pouco ou nada a ver com o que se convencionou indicar para caracterizar a "época do Renascimento", com o culto à razão e à experiência, tão valorizadas por Galileu, por exemplo. Ora, quem foi ao mar para experimentar a esfericidade da Terra e lutar para não sucumbir às dificuldades quase intransponíveis dessa longa viagem foram personagens incultos, dirigidos pelo faro instintivo de pilotos todo-poderosos e alimentados com as sobras da cobiça de mercadores e governantes, apenas versados na aritmética mais elementar do lucro, nada filosófica ou poética. E se ainda há quem não admita que a história se faz pela interposição e interpenetração de tempos múltiplos, aqui as evidências são enormes: as máquinas de Da Vinci conviviam e conviveriam por longo período com homens de boca tão pequena pela qual só passava o cheiro do alimento ou indígenas com cauda, exemplos recolhidos ao acaso na vasta e persistente teratologia justificadora da superioridade européia.

É verdade que a imprensa liberou a memória de seus limites corporais e das vozes de sua enunciação, transformando os mecanismos de transmissão cultural e permitindo sua circulação através do "silêncio" das palavras impressas, favorecendo lentamente o registro escrito e rompendo o movimento pendular que fixava a memória medieval entre a oralidade e a escritura, em favor desta última. Mas, isso também deve ser relativizado e deslocado no tempo em alguns séculos, porque a disseminação do texto impresso na Europa ocidental veio bem depois de Gutenberg de Mainz, e o livro só foi popularizado no século XIX.

Paralelamente ao avanço da memória impressa, já a partir do século XVI, perdia importância e entrava em agonia o narrador, que todavia sobrevive a duras penas até hoje,

verdade e mentira". *In: Obras incompletas*. 3.ed. São Paulo, Abril Cultural, 1983. p.50).

apesar de Walter Benjamin -também ele um narrador de experiências- ter anunciado seu fim nostalgicamente às vésperas da segunda guerra mundial, quando, do ponto onde estava, acabou por distanciar este valioso personagem histórico de sua própria história (11).

Também por essas razões, estudar as narrativas de viajantes significa tatear por terrenos movediços, tão inseguros para a história quanto foram os caminhos desconhecidos para quem os percorreu e descobriu. Ali, enquanto a voz se punha em luta de resistência contra o "silêncio" impresso, exigia-se do narrador novas habilidades, bem diversas daquelas necessárias ao retórico: o descritor não dispõe dos recursos da entonação, da mímica, dos intervalos silenciosos; enfim, do próprio corpo e do conjunto das expressões de quem fala. Por isso, deve lançar mão de todas as possibilidades da linguagem e criar infinitamente outras para merecer a atenção e a simpatia do interlocutor, sem o quê também seu discurso naufraga. Mais ainda, no caso dos viajantes portugueses, nosso exemplo mais importante, não se trata apenas de verificar o nascimento da língua, mas, principalmente, de conhecer a formação de uma nova linguagem -no sentido técnico mais amplo e abrangente da palavra-, destinada a completar, e se possível substituir, a arte difícil e arcaizada da narração oral. Para um mundo que, ao mesmo tempo, se ampliava e se reduzia (na medida em que seus limites, outrora desconhecidos, foram sendo sabidos e controlados), a partir de múltiplas estratégias de conquista, também deveriam ser descobertas novas formas de narrativa que pudessem dar conta da elasticidade do cenário que se queria descrever.

(11) BENJAMIN, Walter. "O narrador - considerações sobre a obra de Nikolai Leskov". In: *Magia e técnica, arte e política - Ensaios sobre literatura e história da cultura*. 2.ed. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. p.197 e segs. (Obras escolhidas, v.1).

Faz parte desse esforço a recorrência de afirmações com que se procurava atestar a qualidade de observador direto e imediato do acontecimento que ia sendo narrado. Era a autoridade do testemunho pessoal, paradigmática, afirmada e reafirmada, que procurava legitimar a história que se contava, também para que a poesia do relato pudesse servir de alguma forma a quem não vira a cena descrita. Estabelece-se, assim, uma espécie de rede de solidariedade, onde a comunicação adquire sentido moral. Seria esta, então, a razão da produção desses relatos? Se a valorização do testemunho vem, pelo menos, desde Heródoto e está enraizada no próprio sentido original da palavra que usamos para designar o que se entende por *história* (12), isto não quer dizer que qualquer resposta satisfatória a esta questão de fundo possa ser extraída das próprias afirmações desses viajantes, quando resolveram reter no papel aquilo que consideraram os momentos essenciais de suas experiências.

É preciso considerar também que, apesar do que afirmavam os autores desses relatos, eles também acabaram servindo -ao pôr em evidência as diferenças- para criar e reforçar idéias de uma natural superioridade européia, fazendo parte de um conjunto de estratégias e técnicas do qual participaram a caravela, a arma de fogo e o crucifixo para impor-se e, através do discurso histórico, justificar-se, não como guerra de conquista e extermínio que foi, mas como ação legítima e decorrência natural da coexistência impossível de personagens que encarnavam tempos históricos múltiplos. Entretanto, não se deve esquecer que, quando representantes de uma cultura ou civilização, em nome de sua propagação, destroem outras que encontram pela frente nessa expansão, não

(12) "A palavra 'história' (em todas as línguas românicas e em inglês) vem do grego antigo *historie*, em dialeto jônico. Esta forma deriva da raiz indo-européia *wid-*, *weid*, 'ver'. Daí o sânscrito *vettas* 'testemunha' e o grego *histor* 'testemunha' no sentido de aquele que vê. (Cf. LE GOFF, Jacques. "História". *Op. cit.*, p.158).

é exclusivamente a disseminação que merece destaque. Ao contrário, esse aniquilamento deve ser lembrado justamente para que a história possa ir além da crônica que reconhece e legitima a violência e o extermínio.

A conta que se faz do tempo

Quando pensamos em coisas como identidade social ou consciência coletiva, estamos diante de objetos que se deve examinar com cuidado, pois remetem também ao problema das relações do discurso histórico com a questão da temporalidade, que ultrapassa a seriação cronológica e se põe na base das considerações teóricas sobre a memória. Se o presente é sempre o ponto de partida da observação histórica, este fazer histórico deve superar esquemáticas prisões temporais e fundar-se sobre um tempo próprio, onde a separação operacional entre o passado, o presente e o futuro desfaça a ilusão de que é possível operar em compartimentos estanques.

A cronologia, por exemplo, tem méritos didáticos e valor explicativo, podendo amparar a lógica elementar que dá coerência ao trabalho historiográfico de concepção linear, mas a fidelidade ao calendário, além de excluir infinitas possibilidades de arranjos temporais, está longe de assegurar a reconstituição perfeita de qualquer tempo histórico em sua fluência: o passado que a história descreve é reconstrução artificial, localizada fora daquele presente, que é inapreensível em sua efetividade. No limite, a submissão às datas poria fora da história ações humanas indiscutivelmente verdadeiras: toda a fabulosa pintura de Bosch, por exemplo, pois o único dado com data precisa de seu trabalho é a pintura do "Juízo final", em 1504, encomendado por Felipe, o Belo, duque da Borgonha...

Entretanto, a mera sucessão de datas não dá conta das infinitas considerações que se possa fazer a respeito do

tempo, um problema inesgotável. Mas, algumas questões práticas se apresentam ao historiador, quase sempre preso a posicionamentos de anacronismo quando se propõe a descrever ou explicar formações sociais diferentes daquela em que vive. Paul Ricoeur indicou um limite importante que complica a capacidade do historiador de migrar pelo tempo, num processo de expatriação constante: "a época que [o historiador] estuda é tida por ele como presente de referência, como o centro de perspectiva temporal: existe um futuro desse presente, que se faz da espera, da ignorância, das previsões, dos temores dos homens de então, e não daquilo que nós outros sabemos ter acontecido; existe também um passado desse mesmo presente, que é a memória dos homens de outrora, e não aquilo que nós próprios sabemos do passado deles" (13). Essas idéias são claras e dispensam comentários adicionais, a não ser para destacar a denúncia que fazem de todos os julgamentos feitos *a posteriori* pelos historiadores.

O tratamento que foi dado aos luditas ao longo do tempo, desde sua ação no século XVIII, é exemplar. Combatidos ferozmente no seu tempo, a prática dos quebradores de máquinas foi condenada por Marx no século XIX, quando foram postos na pré-história do movimento operário, para ser vista com simpatia mais tarde, por todos quantos se oponham ao capitalismo, a ponto de serem considerados resistentes tenazes a esse sistema social de produção. A ação dos luditas passa, então, por leituras e releituras sempre presentes, feitas por uma história moral que ora condena, ora aprova; ora evidencia, ora procura apagar.

Existe aqui outra questão referente à temporalidade que convém pôr em exame. Quando se afirma que os luditas foram massacrados no século XVIII, isso não significa que "o

(13) RICOEUR, Paul. *História e verdade*. Tradução de F. A. Ribeiro. Rio de Janeiro, Cia. Editora Forense, 1968. p.31.

século XVIII" -imaginária e inapreensível totalidade- condenasse suas práticas, pois, assim como as demais, essa convenção temporal de que os historiadores lançam mão para elaborar suas narrativas também é uma construção. Mais ainda, uma construção posterior com que se pretende homogeneizar épocas inteiras, em função de algumas manifestações que se escolhe, concatena e relaciona a um objetivo comum. O mesmo também serve para Marx, que "condenou" os luditas a partir do século XIX, mas não significa o século XIX, apesar de sua representatividade. O que importa aqui -e a história está repleta de exemplos nesse sentido- é notar que a narrativa histórica, a partir de um acontecimento original e único, produz modelos que, ao sabor de conveniências as mais variadas, vão servindo para sustentar a objetividade volátil de cada discurso.

Os séculos XV e XVI, no sentido de uma época homogênea, são, portanto, elaborações posteriores, e Leonardo da Vinci é seguramente mais conhecido hoje do que pelos seus contemporâneos aventureiros marítimos, por exemplo, e dificilmente podem ser postos lado a lado, a não ser por um exercício de esquematização histórica. Ao chamar a atenção para a importância da descontinuidade no interior do discurso histórico, Michel Foucault criticou essa confortável tendência que têm os historiadores de atribuir um caráter único e determinante a todo um período: "supõe-se (...) que uma única e mesma forma de historicidade compreenda as estruturas econômicas, as estabilidades sociais, a inércia das mentalidades, os hábitos técnicos, os comportamentos políticos e os submeta ao mesmo tipo de transformação; supõe-se, enfim, que a própria história possa ser articulada em grandes unidades -estágios ou fases- que detêm em si mesmas seu caráter de coesão" (14). Esta coesão estabelecida arbitrariamente, ao atribuir uma tendência única a determinada época, acaba por inseri-la

(14) FOUCAULT, Michel. *Op. cit.*, p.11.

numa linha de progresso que, paralelamente, é usada para denunciar atrasos e estagnações (isto é, diferenças) que não convém tolerar: como admitir, por exemplo, que ateus antropófagos --nus, ainda por cima-- barrassem o avanço de uma Europa que se afirmava no orgulho de seus valores e no poder guerreiro de suas técnicas?

Ora, se a discussão de questões relativas à consciência individual já é difícil, o que pensar então de uma consciência coletiva à qual se atribua uma razão única que explique as ações de determinada formação social? Dentre outras coisas, essa tendência resulta de uma facilidade do historiador: assim como o sábio de Nietzsche, que "descobre" uma coisa depois de escondê-la, ele é uma espécie de adivinhador do passado. Do século XX, vê as ações do século XVI, que levaram às do XVII, do XVIII, do XIX e que, no fim da linha da evolução (ele próprio!), acabaram por constituir a contemporaneidade.

Assim, a cronologia, além de servir para "ensinar" história ou escrever livros didáticos, em nível mais elevado de sofisticação, termina sustentando teorias de evolução que ambicionam --no limite da parcialidade de escolha-- demonstrar a existência de leis, a partir das quais a história se desenrolaria. Se o anacronismo chega a ser a negação da história, a subordinação do trabalho historiográfico à cronicidade absoluta impede o aparecimento das pessoas, desumanizando o discurso historiográfico e esvaziando-o de seu sentido essencial, na medida em que pretende afirmar-se e confirmar-se fora de qualquer contexto, mesmo que aparente subordinar-se a ele.

Na verdade, quando um navio deixava o porto de Belém, no século XVI, emergia um acontecimento original que nada tem a ver, por exemplo, com o rapto de Helena e as forças marítimas envolvidas na guerra de Tróia. Pode-se dizer

que esse fato relacione-se ou faça parte da história da navegação e das técnicas de construção naval, mas mesmo assim porque isso facilita a compreensão elementar de fatos brutos pelo discurso histórico, envolvido sempre com as tentativas de inserir os acontecimentos numa rede de regularidades com as quais se quer desenhar o conjunto da sociedade: falar-se, para os séculos XV e XVI, somente numa época de descobrimentos, mesmo que isso passa ser determinante, é tornar toda a complexa trama das relações sociais tributária de uma empresa única e impedir a percepção de que o tempo social é múltiplo -como deve ser o tempo da história. Difícil é colocar o infinito inapreensível na finitude da narrativa histórica, pois embora esta seja a única possibilidade do fazer histórico este fazer deve ser desvendado e decomposto nas partes de que é constituído, mesmo (e principalmente) quando se reconheça que esse encadeamento é infinito, como naquele conto de Kafka em que um império infinito é ameaçado infinitamente por exércitos infinitamente longínquos. O imperador, infinitamente remoto no tempo e no espaço, determina que gerações infinitas ergam, infinitamente, um muro infinito, e a história não termina... (15).

Por tudo isso, chegar à história que se pretende exige o sacrifício de idéias confortáveis, cristalizadas através do tempo, que põem os autores de relatos e crônicas de viagens, por exemplo, apenas como objetos inconscientes de um comportamento geral, orientado por alguns personagens essenciais, concentradores da vontade coletiva (vontade histórica, portanto...), que acabou desdobrando a Europa sobre os oceanos. Se "naqueles tempos" era à vontade divina que -gracias a capitães e pilotos iluminados por ela- se atribuía o sucesso ou o fracasso das viagens, hoje é uma onipotente von-

(15) O conto é "A construção da muralha da China", de 1919. Borges chamou a atenção para o tema da "infinita postergação" que aparece nos escritos de Franz Kafka: Cf. BORGES, Jorge Luis. *Prólogos com um prólogo dos prólogos*, Rio de Janeiro, Rocco, 1985, p. 120-123.

tade histórica que procura explicá-las, através de uma integração automática a um universo determinante e fechado a qualquer possibilidade de matização.

Agora, mais do que nunca, "não é o tempo que conta, mas a conta que se faz do tempo", não só a partir da interrogação dos monumentos/documentos com que se conta a história, como sugeriu Michel Foucault, mas em função da consideração de que a história também é um monumento cultural, intencional como todos os demais, não obstante sua especificidade. E se é necessário pôr sempre em análise a noção de documento, avança-se pouco se não se fizer o mesmo com a própria noção de história, pois já que tudo aquilo que é feito resulta da deliberação humana e do acaso a ela associado, o mesmo também acontece com os registros onde essas ações são inscritas para durar. A este respeito, o alerta de Foucault é exemplar: "é preciso desligar a história das imagens com que ela se deleitou durante muito tempo e pela qual encontrava sua justificativa antropológica: a de uma memória milenar e coletiva que se servia de documentos materiais para reencontrar o frescor de suas lembranças" (16).

Assim, o grito dos naufragos chega até nós através dos relatos de alguns sobreviventes. Outros sons do desespero devem ter se perdido pela ausência de quem os contasse ou pelo desaparecimento de seus registros. Relatos de mortes, valem antes de tudo como tentativas de preservação da vida. Aqui, podem valer mais, não pelas possíveis e esquemáticas ligações desses acontecimentos com a história do comércio marítimo: além dos sistemas, além dos mercados e além dos mecanismos econômicos, vozes que ainda permanecem nos relatos produzidos, reproduzidos e apropriados para servir de exemplo. Mensagens às vezes íntimas que a narrativa histórica pode transformar em diálogo, mas que dificilmente sobrevivem no espaço sufocante da grande história, ignorante do fato de

(16) FOUCAULT, Michel. *Op. cit.*, p.7-8.

que a memória, na medida em que permite "passear" pelo tempo e pelo espaço, também pode mostrar a cada viajante o momento oportuno de tomar a maré. Antes que os frutos de seu trabalho, junto com as ondas, rebentem contra os baixios.

Criar para o esquecimento

No "Pierre Menard, autor do Quixote" -onde "irreal é o destino que seu protagonista se impõe"-, Jorge Luis Borges denunciou a ingenuidade da crença na ilusão de ser útil ou possível um aperfeiçoamento contínuo e progressivo de qualquer universo conceitual: "Não há um exercício intelectual que não resulte, ao fim, inútil. Uma doutrina filosófica é no princípio uma descrição verossímil do universo; os anos giram e é um simples capítulo -quando não um parágrafo ou um nome- da história da Filosofia" (17), ou seja, o conhecimento que alimenta (ou pode alimentar) o conhecimento não o afirma e acaba por constituir-se em sua própria negação. No mesmo sentido, uma das mais caras e amadurecidas sugestões que Foucault apresentou no livro que fez como inventário de suas idéias: "o problema não é mais a tradição e o rastro, mas o recorte e o limite; não é mais o fundamento que se perpetua, e sim as transformações que valem como fundamento e renovação dos fundamentos" (18). Criativa em sua obviedade, transparente como uma vitrina, provocadora como tudo que sabemos existir *do outro lado do espelho do conhecimento*, esta lição afirma-se nos espaços em branco da teoria de Foucault e propõe ao conhecimento caminhos que não passem pela acumulação infinita de conhecimentos. É fora dos limites

(17) BORGES, Jorge Luis. *Ficções*. São Paulo, Abril Cultural, 1972. p.57.

(18) FOUCAULT, Michel. *Op. cit.*, p.6.

do contínuo, no espaço escorregadio das rupturas, que pode se constituir uma racionalidade nova em sua formação e efeitos: para além de um sedutor jogo de palavras, propõe-se uma nova tradição que possa quebrar permanências e repetições, repudiando heranças que aprisionam quando pretendem pôr a cada um e a todos num processo linearmente concebido. Não mais a palavra em busca da invenção da palavra, mas da demonstração dessa invenção.

Borges teria sido cruel ao evidenciar a efemeridade dos méritos de um conhecimento que se pretende eterno e Foucault parece ingrato ao propor recusa às heranças (im)postas pela história da cultura, mas também por isso pode ser válido suspender num tempo próprio, no espaço pesadamente indefinido onde são realizados os rituais do discurso, o relato de um viajante ou a crônica de um naufrágio, associando-o a um canto d'*Os lusíadas*, um poema de Fernando Pessoa ou ao teatro de Shakespeare -este profundo conhecedor de tempestades.

Mas, entre a utilidade e a inutilidade de se produzir conhecimentos, coloca-se outra questão: a ninguém ocorre dizer que se Stendhal tivesse "dado" cinco filhos à senhora de Rênal seu amor adúltero por Julien Sorel daria mais consistência à sua "crônica do século XIX", ou que Goethe -que preferia *O vermelho e o negro* a todas as obras quantas escrevera Stendhal- tornaria o *Fausto* mais bem fundamentado e preciso se o personagem fosse devolvido ao final do século XV, quando um doutor Fausto, tipo obscuro e dado à magia, teria tido existência real em Wurtemberg. E o que dizer de um crítico que condenasse Velásquez por não ter pintado quatro meninas em sua famosa tela? Ou de outro que denunciasse como negativa ou insuficiente a inspiração que Camões buscou em Virgílio e Ariosto para compor seu poema moderno e nacional? Embora essa crítica rasteira ainda seja praticada, um romance, um quadro ou um poema são julgados por aquilo que são e pelo que contêm, não pelo que poderiam ou deveriam ser. Em relação à história, contudo, isso não acontece. é comum

dizer-se (e repetir-se...) que Marx, ao ocupar-se detalhadamente dos mecanismos de exploração social deixou de lado as questões de poder e dominação que estão na base das mais íntimas relações pessoais; que Foucault, ao fazê-lo do ponto de vista histórico, deixou de lado a geografia, e assim por diante, até chegar-se às minúsculas teses universitárias, onde se premia com o céu ou o inferno por conta das virtudes da abrangência ou dos pecados da insuficiência. A velha lição do velho Mommsem continua válida; se perdeu em positivista e novecentista sisudez, aparece sempre renovada pelos bafos de sucessivas modernidades. O historiador, entre outras infelicidades, não tem o alívio dos artistas, de quem se gosta ou não, independentemente de acirradas batalhas teóricas (19). Além disso, sua realização parece depender sempre da especialização e da busca garimpeira dos detalhes e do que se acredita ser o aperfeiçoamento contínuo do conhecimento. Mesmo que ele se desfaça numa palavra ou se desintegre no espaço do esquecimento.

(19) Nietzsche apresentou uma razão para tentar justificar essa admiração quase incondicional pelas obras de arte: "...tout ce qui est fini, parfait, excite l'étonnement, tout ce qui est en train de se faire est déprécié. Or personne ne peut voir dans l'oeuvre de l'artiste comment elle s'est faite; c'est son avantage, car partout où l'on peut assister à la formation, on est un peu refroidi. L'art achevé de l'expression écarte toute idée de devenir; il s'impose tyranniquement comme une perfection actuelle". (Cf. NIETZSCHE, Friedrich. "Humain, trop humain". In: *Pages Choïsées*. Publiées par Henri Albert. Paris, Société du Mercure de France, 1906. p.67).



Ficções da consciência

"... e creia [Vossa Alteza] bem por certo que,
para alindar nem afear, não porei aqui mais do
que aquilo que vi e me pareceu".

(Pero Vaz de Caminha. "Carta". 1500)

Fernão Mendes mente?

A partir do próprio nome do autor da *Peregrinação* armou-se trocadilho que põe em evidência um problema fundamental relativo às narrativas de viagens: verdade versus mentira; o mal em luta contra o bem, ameaçando transformar a história que nelas se basear em uma fábula falsa, originariamente má. Quando muito, literatura ou ficção; jamais história.

A questão não escapou a Shakespeare, que a pôs saborosamente em cena na comédia *A tempestade* (Ato III, cena III). Valendo-se de magia, Próspero, o legítimo duque de Milão, conduz os naufragos até sua ilha, oferecendo-lhes farta mesa servida por espíritos. Sebastião, irmão do rei de Nápoles, espanta-se:

*"São fantoches com vida. Agora creio
que haja unicórnios, que na Arábia serve
uma árvore de trono para a fênix,
que a reinar lá se encontra neste instante"* (1).

Antônio, usurpador do trono de Milão, interfere e apresenta sua opinião:

*"Creio nos dois; e tudo o mais que de hábito
tem sido posto em dúvida, procure-me;
jurarei que é verdade nua e crua
Os viajantes não mentem, muito embora
na pátria os tolos os acoimem disso"*.

(1) Todas as citações d'*A Tempestade* foram extraídas da tradução de Carlos A. Antunes, Biblioteca Clássica UnB. São Paulo, Melhoramentos; Brasília, Ed. da Universidade de Brasília, 1982.

Para dissipar o medo de Antônio, rei de Nápoles, que recusava o alimento, Gonzalo, sábio conselheiro, conclui:

"Ora senhor, não tenhais medo. Quando nós éramos meninos, quem creia, porventura, que houvesse montanhesees com barbela de touro na garganta, a pender-lhe do peito como saco balouçante de carne? Ou gente houvesse com a cabeça no peito? Ora, tudo isso nos é presentemente asseverado pelos viajantes sobre os quais apostas correm de um contra cinco".

Unicórnios, aves maravilhosas, seres monstruosos... Coisas da imaginação literária? Nem tanto. Deixando o teatro, que é ficção e fantasia, e subindo (ou descendo) às páginas mais concretas das fontes historiográficas, esta disputa entre verdade e mentira aparece insistentemente, com os autores afirmando e reafirmando a veracidade de suas informações sobre terras e povos distantes ao olhar e à compreensão dos leitores europeus que, na dúvida, preferiam duvidar, custando a crer na descrição de pessoas que vivessemas, tendo por lei alguns costumes inexplicáveis e que, além de tudo, comiam-se entre si.

Em Jean de Léry, um dos mais importantes descritores do Brasil no primeiro século do "descobrimento", a posse da verdade contava muito na luta do bom (ele) contra o mau (Thévet) uso dos ofícios da religião. Em princípio, serviu para alimentar as discussões de Léry, calvinista, com André Thévet, "um refinado mentiroso e imprudente caluniador"; enfim, um "bom católico romano" (2). Ao relacionar as

(2) LÉRY, Jean de. *Viagem à terra do Brasil*. 4.ed. Tradução Sérgio Milliet. São Paulo, Liv. Martins Ed., 1967. p.32.

razões que o levaram a escrever sobre a América, dezoito anos após sua viagem, Jean de Léry concluiu, justificando-se inicialmente pela demora: "Na verdade havia uma razão para isso: o fato de não me sentir à altura de usar a pena, embora ao chegar ao Brasil, em 1558, fosse publicado o livro *Singularidades da América*, redigido pelo Sr. de la Porte de acordo com as narrações e memórias de André Thévet, e que, como bem observa o Sr. Fumée, em seu prefácio à *História geral das índias*, se apresenta preñhe de mentiras. E teria conservado o silêncio se o dito autor se houvesse contentado com essa série de erros. Mas, ao verificar, neste ano de 1577, pela leitura da *Cosmografia* de Thévet, que ele somente repetia suas mentiras e ampliava seus erros (sem dúvida na esperança de que todos estivéssemos enterrados ou não ousássemos contradizê-lo) (...) vi-me constrangido a dar à luz o relato de nossa viagem" (3).

A se acreditar nessas afirmações, teria sido a serviço da verdade que Jean de Léry se colocara para recompor suas lembranças de viagem, produzindo um dos mais valiosos relatos sobre a vida e as paisagens do Novo Mundo. Alguns trechos de seu texto, contudo, contêm informações bastante curiosas, a começar pela própria origem dos habitantes: "É evidente que descendem de um dos três filhos de Noé, mas acho difícil dizer de qual, baseando-me nas Santas Escrituras ou nos doutores profanos" (4). Difícil, mas não impossível, pois "são os selvagens um povo maldito e desapegado de Deus, não obstante as noções muito imperfeitas que possuem da vida futura, e embora com respeito à vida terrena não exista, como já demonstrei, povo menos apegado aos bens humanos. Parece-me pois mais provável que descendam da Cam" (5).

(3) LÉRY, Jean de. *Op. cit.*, p.32.

(4) *Id.*, p.187-188.

(5) *Id.*, p.188.

Esse povo, originariamente maldito, possuía também estranha fisiologia, confirmada pelo fato de as índias, mesmo vivendo nuas, não apresentarem sinais de menstruação: "permanecemos quase um ano nesse país, visitando amiúde os selvagens e suas aldeias, mas nunca percebemos nas mulheres sinais de menstruação. Penso que os afastam ou empregam modos de sangrar diversos das européias, pois vi meninas de doze a quatorze anos cujas mães ou parentas as punham de pés juntos sobre uma pedra e com um dente afiado de animal lhes faziam incisões no corpo desde o sovaco até as coxas e os joelhos; e as raparigas, com grandes dores, sangravam assim por certo espaço de tempo. Creio que procedem deste modo desde o início para que não lhes vejam as impurezas (6). Se me objetarem os médicos, ou outros mais sábios do que eu em tais matérias, que não podem ser tão prolíficas as mulheres casadas, como disse que eram, já que sem menstruação não é possível conceber nem procriar, responderei que não é minha intenção resolver o problema nem discuti-lo" (7). Quanto à língua dos índios, algumas observações de Léry merecem ser destacadas. Hoje, podem parecer absurdamente descabidas, não havendo razão também para se acreditar que todos os leitores

(6) Caracterizar a menstruação como *impureza* está de acordo com a aversão medieval ao sangue, traduzida, por exemplo, no baixo conceito em que se tinham as profissões mais *sujas*. Jacques Le Goff, depois de confirmar que essas restrições representavam a sobrevivência de velhos tabus das sociedades primitivas, esclarece: "Em primeiro lugar, vem o tabu do sangue. Se se manifesta sobretudo contra os cortadores e os carrascos, atinge do mesmo modo os cirurgiões e os barbeiros, ou boticários que praticam sangrias - todos mais duramente tratados que os médicos; atinge por fim os soldados. Dir-se-ia que esta sociedade sanguinária que foi a do Ocidente medieval oscilava entre o deleite e o horror pelo sangue derramado". (Cf. LE GOFF, Jacques. "Profissões lícitas e ilícitas no Ocidente medieval". In: *Para um novo conceito de Idade Média - Tempo, trabalho e Cultura no Ocidente*. Lisboa, Editorial Estampa, 1980. p.67). Valeria a pena ter em conta essas observações ao se considerar a sempre controversa questão da antropofagia, muitas vezes identificada a um incompreensível "gosto pelo sangue".

(7) LÉRY, Jean de. *Op. cit.*, p.193.

contemporâneos do autor de *Viagem à terra do Brasil* se fiassem nele, não o pondo, por isso, no elenco dos que faltavam com a verdade: "... rematarei aqui as minhas observações acerca dos costumes dessa gente. Todavia poderão os leitores encontrar ainda alguma coisa a respeito no colóquio (...) que compus na América com a ajuda de intérprete muito senhor da língua do país não só por ali ter estado sete ou oito anos mas ainda por tê-la estudado e confrontado com o idioma grego, do qual os tupinambás tiraram algumas palavras como poderão observar os que a entendem" (8).

Apenas outro exemplo, extraído agora de uma passagem das mais obscuras do texto de Jean de Léry, dando-nos conta de uma ingênua cosmologia, talvez coincidente em grande parte com o senso comum presente no terceiro quartel do século XVI, mas suficientemente imperfeita para ser tida como verdadeira pelos leitores *melhor informados*, tanto os daquele tempo -mais próximos do estado da arte então atingido por essa área do conhecimento- quanto os que vieram depois: "Já declarei no capítulo IV as aflições que tivemos, na ida, perto do Equador; mas observando por experiência quanto maiores são as dificuldades na viagem de regresso, o que bem sabem os que atravessaram a zona tórrida, direi aqui qual a causa na minha opinião acerca do fenômeno. Supondo-se que a linha do Equador, tirada de leste ao oeste, seja como o espinhaço do mundo, não basta, para os que viajam de norte para sul e vice-versa, pois bem sei que não há altos e baixos em uma bola, o trabalho de subir a essa sumidade, há que lutar também contra as correntes marítimas que podem vir de ambos os lados sem que as percebamos, em meio ao abismo das águas, e contra os ventos inconstantes que saem desse ponto de seu ninho e sopram em sentido oposto repelindo os navios [-as calmarias...]. Essas as três coisas que no meu entender fazem o Equador de difícil acesso; e o que me confirma nesta opi-

(8) LÉRY, Jean de. *Op. cit.*, p.210.

nião é que ao chegarmos a 1 grau da linha equinocial, tanto na ida como na volta, os marujos jubilosos por terem transposto esse obstáculo auguram bem da viagem e exortam os passageiros a comer tudo que cuidadosamente guardavam na incerteza da travessia. Por conseguinte quando os navios estão no declive do globo, descem e não se esforçam como na subida. Acrescente-se a isso que os mares se comunicam uns com os outros sem que cubram a terra, graças a Deus, embora sejam mais altos e se apoiem nela; apenas a dividem em muitas ilhas e parcelas que consideram ligadas entre si como que por raízes presas ao fundo dos abismos. Essa grandiosa massa d'água está assim suspensa com a terra sobre dois quícios em perpétuo movimento como demonstram as marés; como esse movimento geral tem o seu ponto de partida sob a linha equinocial, quando o hemisfério sul avança girando até os limites que lhes são prescritos, o hemisfério setentrional recua na mesma proporção e os que se encontram no meio da bola são agitados como se estivessem sobre uma gangorra que se abaixa a cada instante e vêem-se assim impedidos de avançar" (9). Afora rápidas passagens, principalmente na descrição da fauna do continente e na análise da "religião" dos habitantes, são essas as mais evidentes mentiras de Jean de Léry e a ninguém ocorre dispensar o conjunto de suas informações tão raras por conta delas. Entretanto, mais do que procurar compensá-las contrapondo-lhes as verdades do conjunto, importa saber que essas mentiras são as verdades, se não de uma época, de alguém que certamente não pensava sozinho desse modo, representando em sua ingenuidade evidente (para nós...) um esquema explicativo do mundo, composto de crenças e valores que desafiam os preconceitos e o anacronismo com que, do ponto onde estamos, costumamos avaliar o passado. Hoje, é mais fácil crer que os índios não descendessem de Cam, que nada emprestaram à língua de Aristóteles ou que a "máquina redonda" é muito mais sofisticada em sua concepção e movimentos. Isso porque as mentiras produzidas pelo conhecimento, mais cedo ou mais tarde, tendem a evidenciar-se, enquanto as verdades, seja lá

(9) LÉRY, Jean de. *Op. cit.*, p.215-216.

o que forem, ocultam-se em áditos cada vez mais recônditos, resistindo sempre e sempre aos olhares da curiosidade.

De um lado, alguns sábios; de outro...

No livro de Hans Staden, a veracidade das informações apareceu atestada pela autoridade de um legítimo porta-voz da ciência. Johan Eichmann - professor, anatomista, matemático, astrônomo, reitor da universidade de Marburgo... - tinha todos os títulos para confirmar a honestidade do autor. No prefácio que escreveu, Eichmann nos diz que aceitou fazê-lo, em primeiro lugar, por conhecer o pai de Hans Staden: "cidadão reto, pio e valoroso, e que dispõe de boa cultura" (10). Além disso, por seu interesse pelos "assuntos que se avizinham da matemática, tal como a cosmografia, isto é, a descrição e medição das terras, cidades e roteiros de viagens" (11). Mais ainda, "o faço com gosto, pois observo que os acontecimentos são expostos com franqueza e verdade, e está fora de dúvida que Hans Staden não descreveu nem ilustrou sua viagem através das narrações de outrem" (12). Para ele, o próprio estilo do autor assegurava a veracidade da descrição: os acontecimentos vinham expostos "em palavras despidas de ornato e pompa, e sem tirar conclusões, [convencendo] o leitor de sua sinceridade e veracidade" (13). Hans Staden escrevia buscando não a fama, mas a confirmação de sua fé. "Além do mais, é ele, como seu pai, domiciliado neste país, sem nunca tê-lo deixado como aventureiro, char-

(10) STADEN, Hans. *Duas viagens ao Brasil*. Tradução de Guiomar de Carvalho Franco. Sociedade Hans Staden, 1942. p.29.

(11) *Id.*, *ibid.*.

(12) *Id.*, *ibid.*.

(13) *Id.*, p.30.

latão ou cigano. Deveria, portanto, recear que outros viajantes que porventura voltassem do novo mundo o desmentissem. Uma prova bem convincente porém de que sua narração é fidedigna, acho-a no fato de que ele cita o lugar e a ocasião em que se encontrou, na terra dos selvagens, com Heliodoro, o filho do sábio e famoso Eobanus Hessus. Heliodoro, que já há muito tempo se retirou para o estrangeiro, e que era tido por nós como morto, deveria ter presenciado como Hans Staden, de modo lastimável, foi feito prisioneiro e levado embora. Este Heliodoro pode, entretanto, voltar à pátria dentro de maior ou menor tempo, como é de esperar-se, e se a história de Hans Staden for falsa e mentirosa, poderá cobri-lo de vergonha e reduzi-lo a um homem sem honra" (14).

Mas, quais seriam, de acordo com o apresentador das viagens de Hans Staden, os motivos da descrença com que eram recebidas as narrações de viagens? Em primeiro lugar, a culpa era dos próprios viajantes, pois "os aventureiros com suas mentiras disparatadas, suas falsidades e narrações fantásticas contribuíram para que se dê pouca consideração às pessoas honestas e amantes da verdade, que vêm de terras estranhas, e também vulgarmente se diga: Quem quiser mentir, discursar sobre coisas distantes, pois ninguém lá vai verificá-las. É mais cômodo acreditar do que certificar-se" (15). O próprio gênero literário, portanto, teria em si os vícios da falsidade, o que não deveria, contudo, ser generalizado - sentenciava o professor Eichmann, apresentando a segunda razão das dúvidas com que eram recebidos os relatos: "nada se ganha em não aceitar a verdade por causa das mentiras, e deve-se considerar que há coisas que parecem impossíveis a um homem simples, ao passo que para o erudito, quando lhe são expostas, são fatos seguros e incontestáveis, como realmente o são" (16), ou seja, somente a erudição (isto é, o conheci-

(14) *Id.*, *ibid.*.

(15) STADEN, Hans. *Op. cit.*, p.31.

(16) *Id.*, *ibid.*.

mento elevado ou a ciência) pode discernir o verdadeiro do falso. Aqui, Eichmann introduziu um longo argumento em defesa do conhecimento científico e seus representantes, contrapondo-o ao senso comum, onde repousavam os preconceitos e a ignorante resistência dos "homens simples". De passagem, nota-se ainda uma crítica àqueles que permaneciam apegados às tradições, não obstante as evidências em contrário produzidas pelas viagens marítimas: "Alguns exemplos tirados da astronomia podem elucidar o fato. Nós, habitantes da Alemanha e das regiões vizinhas, sabemos por uma longa tradição e experiência, quanto tempo dura o inverno, o verão e as outras duas estações, o outono e a primavera. Do mesmo modo, a duração dos dias e noites mais longas, ou mais curtas, no verão e no inverno. Quando, pois, alguém afirmar que no mundo existem lugares onde o sol não desaparece durante meio ano e que o dia mais longo dura seis meses ou meio ano, e a noite mais comprida igualmente; ou que se encontram regiões nas quais as quatro estações aparecem duas vezes ao ano, havendo desse modo dois verões e dois invernos; ou que o sol e outras estrelas, por diminutas que sejam, e mesmo a menor delas no céu, são todavia maiores que a terra toda; e muitas coisas incontáveis desta sorte --também não dará o homem simples, a tais afirmativas, nenhum crédito e terá tudo por impossível. Entretanto, estas coisas são tão claramente provadas pelos astrônomos que, aqueles que tenham cultura científica, não duvidarão delas. Não se deve pois, concluir, pela circunstância de que a grande massa tem por falsas as narrações desta sorte, que elas na verdade não possam ser exatas. Como não estaria mal a ciência astronômica se ela não pudesse fazer cálculos certos sobre o dia e a hora dos eclipses, isto é, das trevas do sol e da lua. Há séculos que as trevas são calculadas antecipadamente, e os cálculos têm sido comprovados. Ora, diz o povo, quem esteve no céu, para tudo ver e medir? A resposta só pode ser: a experiência cotidiana confirma as conclusões, e devemos ter isto por tão exato, como certo é que três mais dois são cinco. (...) Todas essas coisas o ho-

mem simples não conhece, assim como bem pouco nelas acredita. Deve-se perdoar-lhe a ignorância, pois que ele não aprendeu mesmo muito das ciências naturais. Que, porém, gente prezada e muito instruída duvide ainda de tais fatos, cuja veracidade está provada, é tão vergonhoso quanto lamentável, pois que o homem simples, guiando-se por eles, acha confirmação ao seu erro e diz: Se isto fosse verdade, este ou aquele estudioso não teria contestado" (17).

Finalmente, a descrença também decorria das diferenças entre os europeus e os habitantes do Novo Mundo, não se devendo dar "precipitadamente por mentira aquilo que ao homem simples parece estranho e incompreensível, como na narração presente, as indicações sobre os habitantes nus das ilhas (18), que não conheciam nenhum animal doméstico para sua alimentação, nem porcos, vacas ou cavalos, nenhum objeto por nós usado, como vestimenta ou cama, nem vinho ou cerveja, ou coisas semelhantes, e com que, a seu modo deveriam manter-se e acomodar-se" (19).

Mas, a grande prova da honestidade de um autor vinha da coincidência entre sua narrativa e a de algum outro viajante que observasse e descrevesse do mesmo modo coisas semelhantes. Com isso, atingia-se a evidência e os relatos sustentavam-se uns aos outros, funcionando como vestígios espontâneos de enorme valor probatório. E foi o que ocorreu com Jean de Léry e Hans Staden, acrescentando-se, no seu caso, a circunstância de serem de países diferentes, escreverem em línguas igualmente diversas e jamais terem se encontrado, seja no Brasil, seja na Europa. Quando Léry, voltando do Brasil, chegou à Europa em 1558, o livro de Hans Staden já fora publicado em Marburgo, no carnaval do ano anterior, mas

(17) STADEN, Hans. *Op. cit.*, p.31-32.

(18) No tempo de Hans Staden, o Brasil ainda era tido como uma ilha.

(19) STADEN, Hans. *Op. cit.*, p.24.

não existe qualquer indício de que Léry tivera acesso ao texto alemão. Ao contrário, há indicações de que esse contato só se deu em 1586, bem depois da publicação de seu próprio livro, como ele próprio afirmou numa de suas cartas: "é mister que acrescente aqui, para satisfação dos leitores e confirmação de tudo o que referi nesta narrativa, que me encontrei em Basel, na Suíça, no mês de março de 1586, com o Dr. Félix Plateros, personagem notável pelo seu saber e amador de preciosidades com que encheu a sua residência. (...) Conversamos longamente sobre a minha viagem à América, que ele possuía em sua biblioteca, e ele me afirmou que a tendo conferido com a obra de Hans Staden, um alemão que por lá esteve também muitos anos, verificou que concordávamos na descrição dos costumes dos selvagens americanos. Emprestou-me esse cavalheiro o livro de Hans Staden, impresso em alemão, com a condição de devolvê-lo, o que fiz após o Sr. Teodoro Turquet, de Mayenne, conhecedor da língua (...), o traduzir em grande parte, pelo menos ao que lhe pareceu essencial. (...) E muito contente fiquei ao verificar que a tudo se referiu como eu o fiz, oito anos antes de conhecer a sua obra, e que a tal ponto coincidia o que escrevemos ambos tanto acerca dos selvagens do Brasil como das coisas vistas no mar, que parecia termo-nos concertado para fazer as nossas narrativas" (20).

O que se vive, o que se conta

As relações de naufrágios incluídas na *História trágico-marítima* também mostram a preocupação de frisar a veracidade das coisas que se conta. Pela própria natureza des-

(20) LÉRY, Jean de. *Op. cit.*, p.44-45.

ses textos, destaca-se a ênfase com que os narradores fixam a sua participação no desastre ou, pelo menos, que tenham se valido das informações de alguém que o tenha testemunhado diretamente. Esta circunstância, por si, faz prova da honestidade do autor, o que não significa que o leitor pudesse enxergar a totalidade do acontecimento descrito: Manuel de Souza Sepúlveda "passou tantos trabalhos antes de sua morte que não podem ser cridos senão de quem lhos ajudou a passar" (21)

Mas, mesmo assim, o narrador conta... Fascinados, talvez, pelo interesse que as histórias de viagens, pontilhadas de perigos incríveis, despertavam num largo círculo de pessoas, mais ou menos informadas, os autores desses relatos pintavam com entusiasmo as cenas da tragédia marítima, fingindo omitir detalhes para melhor destacar-lhes a essência: "fazia isto tamanha mágoa ver ficar o parente e o amigo sem lhe(s) poder valer, sabendo que dali a pouco espaço haviam de ser comidos de feras alimárias, que, pois faz tanta mágoa a quem o ouve, quanta mais fará a quem o viu e passou" (I, 1, 34).

Às vezes, o próprio autor, imaginando a possibilidade de que duvidassem daquilo que contava, para reforçar as chances de merecer a confiança dos leitores, apelava para o testemunho coletivo, como fez Manuel de Mesquita Perestrelo, que naufragou no cabo da Boa Esperança em 1554, ao voltar de Cochim: "E vindo a noite, enquanto a chuva se aparelhava como a passada, cada um tornou ao lugar da sua estância e gasalhado, ocupando-se em fazer alguns fogos, para que menos sentissem a frialdade dela. Posto que o conselho do sábio seja, que as coisas de admiração e espanto, ainda que verdadeiras, sejam antes de passar caladas que de contar com risco de serem mal cridas, atrevo-me a dizer uma, pelas

(21) *História trágico-marítima*, I, 1, 25. (Vide nota 10 - Introdução).

muitas testemunhas com que posso alegar; e é que, assim esta noite, depois que fomos recolhidos, como a outra atrás passada e as mais que neste lugar estivemos, quando era já bem cerrada a noite ouvíamos claramente brados altos no lugar onde se a nau quebrara, que por muitas vezes gritavam, dizendo: 'A bombordo, a estibordo, a riba' e outras muitas palavras confusas, que não entendíamos, assim e da maneira que nós fazíamos quando, já alagados, vínhamos na força da tormenta que nos ali fez encalhar. O que isto fosse nunca se pôde saber de certo, somente suspeitamos que, a nós se representava aquilo nos ouvidos, pelo trazermos atoados dos brados que continuamente naquele tempo ouvíamos, ou eram espíritos malignos que festejavam o que de alguns ali poderiam alcançar" (I, 2, 57-58).

Nessa integração buscada com o leitor, a imaginação ganhava asas e a teratologia formava corpo: no porto de Quíloa, costa de Melinde, "teve Francisco Barreto notícia de uns dois monstros que ali havia, filhos de um bugio e de uma negra, que se dizia ser mulher de um xeque. Trabalhou Francisco Barreto todo o possível pelos haver e levar a El-Rei D. Sebastião; mas como eram de El-Rei de Quíloa, não os quis resgatar. Determinou então Francisco Barreto de os mandar furtar; mas como isto não esteve tanto em segredo que se não aventasse, sabendo-o o rei, mandou que os pusessem em cobro até que Francisco Barreto se fosse" (I, 4, 146).

Apelando, embora em sentido inverso, para as afirmações do apresentador do livro de Hans Staden, não é difícil imaginar a impressão que essas descrições provocavam nos vários tipos de leitores: enquanto os senhores do saber e da ciência talvez sorrissem com isso -sem descuidar evidentemente de reforçar as idéias de superioridade da Europa católica frente a povos que se insitia em bestificar e demonizar, onde negras acasalavam-se com macacos-, os "homens simples", que é para quem dirigiam-se também os relatos de naufrágios,

iam formando suas imagens daqueles mundos que as viagens dos "descobrimientos" e da conquista revelavam.

Em outros casos, a economia de palavras também era recurso para tentar aproximar o relato da verdade, agora identificada à objetividade do narrador: "E porque querer escrever nossos infortúnios e acontecimentos de cada dia (pois não passou nenhum que os não tivéssemos) seria um grande processo e causaria mais fastio ao leitor que contentamento (já que as coisas compridas, como afirma o Poeta [Horácio], costumam ser desprezadas e tidas em pouco, e agradar as breves), não tratarei mais que com a maior brevidade que em mim for possível as coisas notáveis que nos aconteceram, assim na viagem como na perdição, e os dias em que foram, usando de toda a verdade que me assiste..." (I, 6, 173).

Entretanto, o argumento essencial para afirmar a sinceridade do relato era a observação direta: "a tudo isto fui testemunha de vista, por isso o contei (II, 1, 48). E isso sempre valia, mesmo quando fosse para confessar a incapacidade ou impossibilidade de traduzir imagens em palavras, como admitiu o padre Gaspar Afonso, sobrevivente do naufrágio da nau *São Francisco*, da armada que foi para a Índia em 1596: "eu não quero nem posso dizer, por não saber pintar tantas e tão medonhas tormentas, tão diferentes no número e tão semelhantes na figura e imagem da morte, que em todos os atos desta tragédia entrou sempre pela principal figura, falando com grande espanto, e tão senhora de todos como se o teatro fosse todo seu" (II, 5, 227).

Uma descrição objetiva

Quando esses antigos narradores confessavam a impossibilidade de recompor em sua totalidade os acontecimentos

descritos, valiam-se de um recurso que excitava em sua imaginação os leitores, transportando-os com a história de suas viagens para o espaço sem limites da fantasia. Mas, com isso também manifestavam, sem o saber, uma determinação fundamental do conhecimento histórico, que se qualifica à medida em que, conhecendo aquela impossibilidade, reconhece-a e explicita-a, renunciando à irrealizável tarefa de recompor o real. É no modo como a narrativa (seja a dos viajantes, seja a dos historiadores) se organiza e dá a conhecer o vivido -mesmo quando o revista de silêncio- que se abriga todo seu poder explicativo. Vem daí, também a capacidade de fazer compreender que dá à história sua aparência de verdade ou inverdade. Assim, o que se costuma chamar de verdade em história resulta dessa objetividade que põe cada historiador à procura de evidências que atestem ou desmintam a veracidade das informações de que se vale para organizar a narrativa.

A propósito, as idéias de Paul Veyne sobre o que caracteriza a história, à diferença do romance ou do conto (verdadeiro versus verossímil e inverossímil), de tão claras, beiram a tautologia: "a história é uma narrativa de acontecimentos verdadeiros", sendo que "nos termos dessa definição, um fato deve preencher uma só condição para ter a dignidade da história: ter acontecido realmente" (22). Esta a única determinação do campo histórico e também o que acaba por distingui-lo da ciência: "a história descreve o que é verdadeiro, o que é concreto, vivido, sublunar; a ciência descobre o que está escondido, abstrato e, de direito, formalizável" (23).

A ciência *descobre*; a história *descreve*, e nessa descrição -ainda de acordo com Paul Veyne- a beleza e a raridade não contam, pois "o historiador não é nem um colecionador, nem um esteta: a beleza não o interessa, a raridade tam-

(22) VEYNE, Paul. *Op.cit.*, p.22.

(23) *Id.*, p.209.

pouco: apenas a verdade" (24). Apenas a verdade... Evidentemente, essas idéias devem ser relativizadas, o que pode ser feito com outras afirmações do próprio autor, que parece aduzir à necessidade de que somente acontecimentos verdadeiros façam parte da história a possibilidade de que o discurso mantenha-se nitidamente contraditório: "o interesse de um livro de história (...) está mais no que faz o valor literário desse livro. Pois a história é uma arte, como a gravura ou a fotografia. (...) é uma arte de produção onde não basta conhecer os métodos: é necessário também talento" (25). Além disso, "a história, como o teatro e o romance, mostra homens em ação e exige algum sentido psicológico para nos tornar vivos; ora, por razões de resto misteriosas, existe uma ligação entre o conhecimento do coração humano e a beleza literária" (26).

Resta o problema da verdade, que ultrapassa a instância superficial (embora necessária) da análise que estabelece a confiança ou a desconfiança no documento ("Fernão Mendes mente?"), sem procurar atingir a sumidade impenetrável da especulação filosófica ("O que é verdade?").

Para tratar do problema da verdade em história, Paul Ricoeur começou por uma pergunta: "aquela história que ocorreu [Veyne] e que interessa ao ofício do historiador, prestar-se-á a um conhecimento da linha da verdade, de acordo com os postulados e regras do pensamento objetivo postos em função nas ciências?" (27). Objetividade, para o autor, é tomada no sentido epistemológico estrito: "é objetivo aquilo que o pensamento metódico elaborou, pôs em ordem, compreendeu, e que por essa maneira pode fazer compreender" (28). Ou seja, a objetividade em história só se realiza (só a torna

(24) *Id.*, p.22.

(25) *Id.*, p.273-274.

(26) *Id.*, p.274.

(27) RICOEUR, Paul. *Op. cit.* p.9.

(28) *Id.*, p.23.

verdadeira) quando ela faz compreender; quando explica ou convence, o que é exato não só para as ciências físicas e biológicas quanto para a história: "esperamos da história que ela proporcione ao passado das sociedades humanas o acesso a essa dignidade da objetividade" (29). Aproximando agora os dois autores, para Paul Veyne, só os fatos verdadeiros podem atingir a *dignidade da história*; para Ricoeur, é à *dignidade da objetividade* que o historiador deve aspirar com seu ofício: a história não possui uma dignidade *em si*, independentemente de quem a produza; essa dignidade depende da ação do historiador, que objetivamente constrói sua verdade (a dele e a da história). "Isso não quer dizer -adverte o autor de *História e verdade-* que essa objetividade seja a da física ou a da biologia: há tantos níveis de objetividade quantos procedimentos metódicos" (30), tratando-se de buscar, então, uma objetividade que convenha à história: "a maneira pela qual a história nasce e renasce não-lo atesta; procede ela sempre da retificação da armação oficial e pragmática feita pelas sociedades tradicionais com relação ao seu passado" (31). Mais ainda, a essa objetividade deve corresponder uma subjetividade do historiador: "sob o título de subjetividade, esperamos algo de mais grave do que a boa subjetividade do historiador; esperamos que a história seja uma história dos homens e que essa história dos homens ajude o leitor, instruído pela história dos historiadores, a edificar uma subjetividade de alta categoria, a subjetividade não só de mim mesmo, mas do homem" (32), o que desloca o problema para o nível da reflexão filosófica e põe no centro de interesse o leitor, "no qual se completa, por conta própria, todo livro, toda obra" (33).

(29) *Id.*, p.23-24.

(30) *Id.*, p.24.

(31) RICOEUR, Paul. *Op. cit.*, p.24.

(32) *Id.*, *ibid.*.

(33) *Id.*, *ibid.*.

Concluindo, tanto essa objetividade específica quanto a boa (ou a má) subjetividade que lhe corresponde são determinadas pelo historiador, quando ele reflete sobre seu trabalho -antes, durante e depois de sua realização. Por isso, o historiador ideal talvez fosse o céptico radical que, crendo, duvidasse de sua crença e, descrendo, pusesse em dúvida sua descrença.

Afinal, Fernão Mendes mentiu?

Fernão Mendes Pinto, ele mesmo, encarregou-se de pôr em movimento o quase tetracentenário julgamento da *Peregrinação*, abrindo desse modo o capítulo CXIIII do livro: "por me temer que particularizando eu todas estas coisas que vimos nesta cidade, a grandeza estranha delas possa fazer dúvida aos que as lerem, e também por não dar matéria a murmuradores e gente praguenta, que querem julgar das coisas conforme ao pouco que eles viram, e que seus curtos e rasteiros entendimentos alcançam, de lançarem juízos sobre as verdades que eu vi por meus olhos, deixarei de contar muitas coisas que quiçá darão muito gosto a gente de espíritos altos, e de entendimentos largos e grandes (...). Mas por outra parte não porei também muita culpa a quem me não der muito crédito, ou duvidar do que eu digo, porque realmente afirmo que eu mesmo que vi tudo por meus olhos, fico muitas vezes confuso quando imagino..." (34).

De fato, não faltaram "murmuradores e gente praguenta" da mais variada espécie para pôr em juízo o valor informativo da *Peregrinação*, avaliando sua correspondência à

(34) PINTO, Fernão Mendes. *Peregrinação*. Transcrição de Adolfo Casais Monteiro. Fac-símile da edição de 1952. Lisboa, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1983. p.329.

verdade histórica, desde que seu autor "pegou na pena para nos deixar essa extraordinária narração do que passou, viu e ouviu -ou do que nem passou, nem viu, mas apenas ouviu e leu, segundo querem alguns, do que imaginou, segundo outros (ainda hoje há adeptos do 'Fernão: Mentos? Minto!')" (35).

Grande parte do prefácio que escreveu para apresentar a *Peregrinação*, Casais Monteiro dedicou à justificativa do "perigoso empreendimento" que foi a atualização do texto, "alterando a pontuação, abrindo parágrafos, cindindo períodos demasiado longos, substituindo construções e palavras caídas em desuso, pondo coerência sintática onde ela tantas vezes falta" (36). Mas, mesmo com essas interferências -de resto inofensivas para o leitor erudito que, na edição de 1952, também dispunha do livro conforme à primeira edição (1614)-, o texto de Fernão Mendes Pinto é de leitura difícil, "em parte pelas mesmas razões que nos tornariam difícil dialogar com um homem do seu tempo; é que ele partiu da língua falada, e a sua narração, na própria enormidade dos períodos, até na freqüente incorreção sintática, é o monólogo do homem que se põe a contar, ao canto do lume, para encher serões intermináveis, todo o passado que lhe vem à memória. Ele escreve como teria falado, como porventura muitas vezes terá feito, perante vizinhos, perante amigos, perante a fami-

(35) Prefácio de Adolfo Casais Monteiro. *Op. cit.*, p.751.

(36) *Id.*, p.752. Para Luís Filipe Barreto, a "profunda complexidade [da *Peregrinação*] assenta tanto na estrutura semântica do próprio tecido textual como no conjunto de leituras e 'poemas' que sobre a mesma e o seu autor foram produzidas desde o século XVII até aos nossos dias. A sua compreensão interpretativa é pois bastante indeterminável porque estamos frente a um universo difícil não só pela estrutura labiríntica da sua interioridade como pela nebulosidade que do exterior rodeia e penetra as figuras do sujeito e da unidade discursivas". (Cf. "Introdução à *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto". In: *A Abertura do mundo - estudos de história dos descobrimentos europeus*. Domingues, Francisco Contento e Barreto, Luis Felipe, org. Lisboa, Presença, 1986. p.103).

lia reunida à sua volta, todos desejosos de ouvir aquelas coisas maravilhosas e extraordinárias do cabo do mundo" (37). Esta é uma das características essenciais da obra: assim como tantas outras narrativas de viagens, a *Peregrinação* situa-se no espaço quase indeterminado de um tempo em que a transmissão oral adaptava-se à informação escrita, e o leitor deve ser lembrado que um texto escrito sobre duradouro suporte material, assumido por seu autor, não pode ser desmentido facilmente, o que não acontece quando apenas se fala, podendo o orador corrigir-se com menor dificuldade.

Essa oralidade imaginária insinua-se por vezes no próprio texto, como, por exemplo, no capítulo CLXV, "Em que se dá larga informação deste império do Calaminhan, e alguma do reino de Pegu, e dos Bramas". Neste passo, Fernão Mendes Pinto informa que "segue este povo vinte e quatro seitas de diferentes opiniões, nas quais há tanta variedade e confusão de erronias e preceitos diabólicos, principalmente nos sacrificios de sangue de que usam, que é espanto ouvi-los, quanto mais vê-los (...), mas a maior e mais freqüentada seita de todas é a de um ídolo, de que já fiz menção muitas vezes (...) e o que adora o Calaminhan, e todos os principais senhores do reino (...). Os seus maiorais, a quem por grau supremo chamam Cabizondos, não conhecem mulheres, segundo se deles presume. Mas para efetuarem os seus torpes e sensuais apetites não lhe[s] faltam invenções diabólicas, mais para se chorarem do que para se dar notícia delas, e por isso me pareceu coisa devida e necessária passar por elas com silêncio, porque são totalmente indignas das línguas e orelhas Cristãs" (38).

E quanto às coisas que o autor julgava dignas das orelhas de seus leitores? Muitas vezes carregadas com tintas

(37) Prefácio de Adolfo Casais Monteiro. *Op. cit.*, p.752.
(38) *Op. cit.*, p.505.

de evidente exagero, sucedem-se cenas de sacrifícios e es-
quartejamentos coletivos, com banhos de sangue e milhares de
supliciados (cap. CLV); espetáculos de coprofagia (cap. CLX);
descrição de atos de pirataria, traição, naufrágios e bata-
lhas; imagens de seres monstruosos, pela violência e deformi-
dades (cap. CLXVI); enfim, uma longa e detalhada sucessão de
quadros "em que se pode ver claramente a miséria da vida hu-
mana" (39), numa recriação constante e nítida da atmosfera que
envolvia a expansão européia enquanto os navios circundavam a
Terra.

Ora, o que os críticos de Fernão Mendes Pinto não costumam levar em conta é que o livro só foi escrito muitos anos depois de suas andanças pelo mundo, devendo o autor ter "aperfeiçoado" detalhes ao longo de inumeráveis discursos, restando de todo esse processo de construção da sua verdade as imagens postas no papel. Em resumo, sua experiência era a do narrador, não a do historiador profissional, o que não impede que seu texto seja considerado "o discurso da essência e do essencial da teoria e prática da vida do português re-
nascentista condenado à aventura colonial. (...) A *Peregrinação* vive da e entre a herança e a condição naturais dum dominante e totalitário etnocentrismo frente a uma domi-
nada, pontual e contraditória, mas real, descoberta e in-
venção duma descentração antropológica que, nos quadros epo-
cais do possível e impossível, nada mais pode ser que um ne-
buloso conjunto de idéias e ideais agrupados em torno da crí-
tica dos valores éticos" (40). O resultado disso "é uma obra
literária que se alimenta tanto da existência concreta dum eu
vivencial como do trabalho literário de aproveitamento e com-
plexificação doutros" (41). Adolfo Casais Monteiro resolvera
de modo semelhante a questão da verdade versus mentira em

(39) PINTO, Fernão Mendes. *Op. cit.*, p. 552.

(40) BARRETO, Luís Filipe. *Op. cit.*, p.106-107.

(41) *Id.*, p.106.

Fernão Mendes Pinto: "embora a *Peregrinação* possua igualmente um interesse, digamos, erudito, e levante problemas que importam à geografia, à história geral e à literária, parece-me necessário insistir em que não foi por via de nenhum desses aspectos que ela teve, com esta [de 1752], dez edições, coisa rara para obras quinhentistas (...). Se alcançou um êxito invulgar entre nós, foi porque constituía um alimento para a imaginação, foi por pertencer, realmente, ao gênero literário que sempre despertou mais geral curiosidade: a ficção" (42). Ou seja, se não for ilícito concluir o que este autor parece ter começado, foi porque a *Peregrinação*, ao longo de quase quatro séculos de existência, continuou a cumprir sua função original de explicar, a seu modo, coisas que seus leitores não puderam, eles mesmo, experimentar, o que também serve para atestar o valor permanente da narrativa.

Concluir pelo caráter literário do livro de Fernão Mendes Pinto resolve apenas a questão deste texto, na medida em que isenta o autor da obrigação de escrever somente coisas verdadeiras. Além disso, um esforço multidisciplinar poderia conferir a veracidade de suas informações, confrontando-as também com aquelas disponíveis em outros autores -desde que esses autores, a seu modo, não tivessem faltado com a verdade. Entretanto, o problema se complica, na medida em que existe muita discordância entre os autores que sustentam os arranjos oficiais que Paul Ricoeur recomendou retificar: as anotações feitas por Luís de Albuquerque na edição da *Crônica do descobrimento e primeiras conquistas da Índia pelos portugueses* permitem uma primeira comparação entre os dados apresentados pelo anônimo autor do valioso manuscrito e aqueles oferecidos por Álvaro Velho (?) (*Diário da viagem de Vasco da Gama*), João de Barros (*Ásia*), Gaspar Correia (*Lendas da Índia*), Fernão Lopes Castanheda (*História do descobrimento & conquista da Índia pelos portugueses*), Damião de Góis

(42) MONTEIRO, Adolfo Casais. Prefácio, *cit.* p.755.

(*Crônica do Felicíssimo Rei D. Manuel*), além de uma *Carta de El-Rei D. Manuel ao Rei Catholico*. Neste caso, não bastando a discrepância entre os vários autores, o responsável pelo códice carregou-a para seu próprio texto, tornando-a explícita: "E el-Rei de Narsinga (...), ouvindo de nossas vitórias, e desejando nossa amizade, sabendo que o vizo-Rei era em Cananor, enviou a ele um embaixador, acompanhado de cem cavalgadas -por outras pessoas que algumas coisas escreveram desta ida do viso-Rei, acharam serem cento e cinquenta cavalgadas, outros cento e trinta, assim que desvairaram nisto como em outras [coisas], [e como] de que em tudo [faço] o melhor que posso, me ponho em o meio, assim que podereis crer que de cem cavalgadas veio acompanhado" (43).

Assim, se a *Peregrinação*, aqui utilizada como exemplo, e outras narrativas de viagens não podem (ou devem) ser tomadas como *documento* em sentido estrito, devem (ou podem) ser consideradas por seu valor monumental, aos quais não convém colocar a questão da mera confiabilidade.

Somente os tolos não crêem nos viajantes, com suas histórias sobre coisas e seres fantásticos, escreveu Shakespeare, para quem de pouco também serviria a comprovação de sua teratologia, pois às pesadas e concretas evidências das coisas materiais reserva-se fim idêntico ao que têm as visões produzidas pela imaginação. Seria assim também com a história? Ela trata de pessoas e coisas que não existem por uma dupla determinação: a evidência de que já passaram e não tornarão mais e a sensação de que tudo aquilo que se junta para contá-la não passa de imagens talvez feitas da mesma "matéria de sonhos" de que falava Próspero, com inegável *objetividade*:

(43) *Crônica do descobrimento e primeiras conquistas da Índia pelos portugueses*. Introdução, leitura, atualização, notas e glossário de Luís de Albuquerque. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986. p.262.

"... E tal como
o grosseiro substrato desta vista,
as torres que se elevam para as nuvens,
os palácios altivos, as igrejas
majestosas, o próprio globo imenso,
com tudo o que contém, hão de sumir-se,
como se deu com essa visão tênue,
sem deixarem vestígios. Somos feitos
da matéria dos sonhos; nossa vida
pequenina é cercada pelo sonho" (44).

A escrita e a fala

Falar e ouvir são as determinações básicas das formas de comunicação oral e o aparecimento desses verbos em textos escritos também representa sinais da sobrevivência tardia dessas formas, agora nos discursos feitos para serem lidos, à distância do narrador (no tempo e no espaço). Embora desprovida de informações sobre as viagens propriamente ditas, a *Crônica do descobrimento e primeiras conquistas da Índia pelos portugueses* (45) é exemplar neste sentido, pas-

(44) *A tempestade*. Ato IV, cena I.

(45) *Op. cit.* O manuscrito é de meados do século XVI, "ou mais provavelmente, a avaliar pelo tipo de letra, segunda metade deste século", informa Luís de Albuquerque (p.11), acrescentando que "a linguagem empregada, simples e direta, logo dá a entender que quem escreveu os textos não possuía a cultura de Damião de Góis ou de João de Barros, nem sabia redigir com a desenvoltura de Gaspar Correia ou de Fernão Lopes de Castanheda; cinge-se diretamente aos fatos, descritos sem circunlóquios, e furta-se em quase todos os casos (as exceções são raríssimas) a exprimir quaisquer reflexões de carácter pessoal; (...) além disso, a narrativa dedica particular atenção aos feitos guerreiros, deixando em geral um pouco em segundo plano as particularidades das navegações". (p.12-13).

sando às vezes a impressão de que seu desconhecido autor falava para seus leitores. Esta característica não foi considerada pelo erudito apresentador, que interpretou uma dessas passagens como prova de que o responsável pelo texto "teve a preocupação de conferir unidade à narrativa tomada de diversos originais" (46). No capítulo 65, ao tratar da viagem do vice-rei Francisco de Almeida à Índia, em 1505, o autor da *Crônica* escreveu que, após tomar Quíloa e dar posse a outro rei, a esquadra portuguesa passou por Mombaça e Melinde, "que era uma cidade muito principal e rica; a qual, por já saber o que se fizera em Quíloa, el-Rei estava muito apercebido de gente e artilharia, e sua cidade cercada de mui fortes muros e torres, com um baluarte à borda de água com duas bombardas grossas e doze outras e um falcão que el-Rei houve da nau Rei em que ia Sancho de Tovar, que se perdeu ali em uns baixos na armada de Pedro Álvares Cabral, como já ouvistes..." (47).

Em sua apresentação, o Professor Luís de Albuquerque considerou o "já ouvistes" do autor quinhentista deste modo: "é evidente que esta redação podia ser a do documento utilizado; contudo, a estrutura geral da *Crônica* sugere que ela resulte antes de um cuidado em urdir, a partir dos vários escritores consultados, uma exposição sem descontinuidade" (48). Entretanto, o entendimento que aqui se impõe parece ser o de que o autor remetia o leitor para outro trecho do próprio livro, onde tratou da viagem de retorno da esquadra de Cabral a Lisboa: "E despedido de el-Rei [de Cananor] e de todos se fez à vela; e atravessou o golfão, onde, em uns baixos, se perdeu a nau de Sancho de Tovar, que vinha mui rica, e salvou-se toda a gente. Foram ter a Melinde, onde tomaram água e lenha..." (49).

(46) *Op. cit.*, p.14.

(47) *Crônica do descobrimento...*, *cit.*, p.258.

(48) *Id.*, p.14.

(49) *Id.*, p.61.

Aliás, a própria conclusão do capítulo 65 aconselha esta leitura, com o autor do manuscrito, após relacionar as conquistas portuguesas, informando que "foram ter a Cananor, [fazendo] o que ouvireis (50).

Outros exemplos encontrados ao longo do livro ilustram este estilo narrativo, confirmando a permanência de formas típicas da narração oral que, lenta e relutantemente, assumia as novas e nem tão conhecidas (ou seguras) configurações do discurso escrito. "Os nossos, com o batel, tomaram a nau, que acharam carregada de lixo de aves para curtir peles. E dali foram ancorar à vila de Meito, de mouros, que fizeram o que ouvireis..."; "...e, discorrendo por esse mar, foram ter à cidade de Gé, e fizeram o que ouvireis"... "Já vos disse como à partida de Tristão da Cunha de Socorotá, deixou no estreito de Ormuz Afonso de Albuquerque, por capitão-mor..."; "... e partiram caminho de Ormuz, onde chegaram em um domingo, saindo o Sol, 25 de setembro de 1507, e fizeram o que ouvireis" ; "...el-Rei [de Ormuz] era ainda moço, como já vos disse, e que ele o governasse enquanto a el-Rei de Portugal aprovesse". "Partindo Tristão da Cunha de Pandarane, como já vos disse"...; "...Chegaram a Dabul uma sexta-feira, 29 de dezembro e fizeram o que ouvireis" (51).

Desse modo, assim como Fernão Mendes Pinto fazia silêncio sobre coisas "indignas das línguas e orelhas Cristãs", o autor da *Crônica* apelava para os ouvidos de seus leitores, prometendo dizer-lhes coisas interessantes, valendo-se às vezes da inclusão no texto de monólogos teatralizados, ditos nas lonjuras orientais e retidos na memória que o nacionalismo tornava prodigiosa, dispensando o próprio suporte material que asseguraria a conservação de longos discursos... Os caminhos da linguagem, assim como as

(50) *Id.*, p.260.

(51) *Op. cit.*, respectivamente, p.143, 288, 302, 310, 315, 329 e 340.

estradas do oceano, custavam a ser conhecidos e percorridos. Descobrir, menos do que achar, significava revelar, e para dar conta da nova geografia desenhada pela expansão e pela conquista, a arte da gramática também deveria ser outra, mesmo quando se valesse, de modo acessório, dos recursos arcaicos sabiamente valorizados pelos velhos contadores de histórias.

Vendo o que se quer ver

A Carta de Pero Vaz de Caminha -por conta de seu valor documental, beleza literária e síntese de valores humanistas (52) -já foi objeto de avaliações e leituras as mais variadas, desde que o padre Manuel Ayres do Casal publicou-a pela primeira vez, em 1817, na *Corografia Brasílica*, editada pela Imprensa Régia do Rio de Janeiro. A Carta é um daqueles textos de que (quase) todos ouviram falar, mas (quase) ninguém leu, e dentre os seus méritos destaca-se a percepção aguda de Caminha, que não deixou passar sem ver o dilema insolúvel da parcialidade do observador, posto entre o aconte-

(52) "... e viemo-nos às naus, a comer, tangendo gaitas e trombetas, sem lhes dar mais opressão. E eles tornaram-se a assentar na praia e assim por então ficaram ". (Cf. CORTESÃO, Jaime. *A carta de Pero Vaz de Caminha*. Lisboa, Portugália Editora, 1967. p.235). Destacada do trecho da Carta, a palavra *opressão*, esclarece Cortesão, " era o termo comum na gíria política do povo e seus procuradores para designar os abusos tirânicos das classes nobres, ou, no sentido lato, todo o impedimento posto ao livre excercício da vontade. Caminha tinha a consciência, ou melhor, a preocupação (tão estranha ao seu tempo) de que a presença dos Portugueses constrangia os indígenas". (*Op.cit.*, p. 73). Além disso, o modo levemente irônico e nada preconceituoso com que Caminha considerou a nudez dos índios, colocam-no a uma intransponível distância de outros viajantes, cujas observações eram assinaladas por fortes e presentes valores de moralidade religiosa.

cimento bruto, encravado na instância efêmera e inapreensível do vivido, e sua apropriação traduzida pelo conhecimento.

A honestidade daquele cidadão portuense sustenta uma lição elementar tão próxima do entendimento que chega a tocar, perigosamente, o senso comum de que se afastam, numa teima incontida, tantos historiadores profissionais: quem viu (53) *melhor o quê?* Uma evidência vaidosamente ignorada, ensinamento de narrativa cinco vezes centenária, a criação histórica resulta de ato de vontade e a interpretação é arbitrada por seu criador, o que não quer dizer que a observação se realize sempre como deliberada falsificação: o que se conta é o que se viu, ou o que pareceu ser visto, de acordo com o entendimento de quem viu. Alguns índios foram levados a bordo da nau do capitão... "Deram-lhes ali de comer: pão e peixe cozido, confeitos, fartéis, mel e figos passados. Não quiseram comer quase nada daquilo, e, se alguma coisa provavam, logo a lançavam fora. Trouxeram-lhes vinho numa taça; mal lhe puseram a boca; não gostaram nada, nem quiseram mais. Trouxeram-lhes água em uma albarrada. Não beberam. Mal a tomaram na boca, que lavaram, e logo a lançaram fora. Viu um deles umas contas de rosário, brancas; acenou que lhes dessem, folgou muito com elas, lançou-as ao pescoço. Depois, tirou-as e enrolou-as no braço e acenava para a terra e de novo para as contas e para o colar do capitão, como dizendo que dariam ouro por aquilo. Isto tomávamos nós assim por assim o desejarmos. Mas se ele queria dizer que levaria as contas e mais o colar, isto o não queríamos nós entender, porque não lho havíamos de dar" (54).

Tomávamos nós assim por assim o desejarmos... A descrição histórica -principalmente quando se basear nas in-

(53) Ou entendeu, analisou, explicou etc.

(54) *A carta de Pero Vaz de Caminha*. *Op. cit.*, p.228-229. Logo no início da *Carta*, Caminha já alertara o rei: "... e creia bem por certo que, para alindar nem afear, não porei aqui mais do que vi e me pareceu. (*Id.*, p.221).

formações de observadores menos sinceros do que Pero Vaz de Caminha- não pode ignorar isso.



Lisboa - lugar (e)vocação da história

"Lisboa, a senhora dos Mares, nesse ano de 1500, em que a armada de Cabral largava da Ribeira das Naus a caminho da Índia, mal começava a esburacar a sua velha mas resistente capa medieval. Possuía um aspecto exterior e íntimo, único na sua história. Por então ainda os melhores paços do rei e dos senhores condiziam na fábrica e na severa desconfortabilidade com a singela policia daquele século, a findar. Todas as maravilhas duma arquitetura que atingira a expressão da mais sublime idealidade, quasi exclusivamente se guardavam para os templos e os cenóbios, a atestar assim um sentido da vida sinceramente religioso. O vulto e a traça da cidade não obedeciam a qualquer plano de enobrecimento externo. O burgo tumultuário conservava o ímpeto e rudeza nativos da grei que o construía. Velvidos poucos anos, seria a Lisboa manuelina, oriental e faustosa, cujos fidalgos, abandonando a antiga cêrca e dobrando a última colina, que escondia a cidade (a de Sta. Catarina), pejavam, a exemplo do rei, de pompas e palácios a Ribeira, em direcção ao Mar".

(Jaime Cortezão. Lisboa no ano de 1500).

Lisboa, um lugar da história

Olhos e ouvidos presos às coisas do rio e do mar, o destino e a história de Lisboa forjaram-se na determinação multissecular que a cidade recebeu de suas águas. Cidade-porto, antes de tudo, daí tirou suas riquezas; daí, vieram-lhe os problemas. À diferença das cidades industriais, constituídas na Europa séculos depois, a Lisboa quinhentista vivia e trabalhava em sintonia direta com os elementos naturais, apesar do enorme peso que as coisas sobrenaturais exerciam sobre essa relação de dependência: cidade do prêmio e do castigo, portanto. Lugar de partida, mais do que de chegada, a cidade jamais pôde contar as separações temporárias e perpétuas ocorridas em sua praia. Lugar de passagem, espaço onde riqueza e pobreza cruzaram-se para desenhar fortes contrastes. Lugar da coroa reluzente que atraía e da peste tenebrosa que ameaçava continuamente esvaziar ruas e casas. Lugar do comércio, da cobiça e da luxúria, da fé desesperada e da religiosidade onipotente. Lugar do espetáculo e dos rituais, das procissões, das solenidades fúnebres e da violência coletiva. Lisboa, lugar da história.

Derrubadas as portas por onde se atravessavam suas muralhas no caminho do rio e do mar, volta-se a Lisboa pela porta oferecida por alguns de seus memorialistas...

Em 1551, Cristóvão de Oliveira contava para Lisboa "dez mil casas, em que há dezoito mil vizinhos, sem a Corte, afora que entram cada dia naus, e há muitos mercadores estrangeiros, e muita outra gente de fora, e as mais das casas são de dois, e três, e quatro, e cinco sobrados. Nestes dezoito mil vizinhos, há cem mil almas, entrando nisso nove mil, e novecentos escravos. Tem Lisboa trezentas e vinte e

oito ruas, e cento e quatro travessas; e oitenta e nove becos; e sessenta e dois postos, que não são ruas" (1).

Destino da cidade, o rio e o mar também lhe serviam de moldura: "Desta ermida [de Nossa Senhora do Paraíso] até onde disse chamar-se Santos é a cidade cercada de mar, lavados os muros e casas dela da mesma água que traz já em si o rio Tejo, metido nela por espaço de doze léguas de largura no espaço que esta defronte à cidade seis mil passos; e todo o mais onde a maré chega, é quase desta largura, ou pouco menos, cuja mansidão das águas, e outras vezes braveza, às casas que tem defronte faz fazer mui aprazível vista, ocupadas sempre com muitas, e grossas naus, e navios ali estrangeiros, como do reino" (2).

João Brandão (de Buarcos), contemporâneo de Cristóvão de Oliveira, ao celebrar as "grandezas de Lisboa" (3), assinalava haver na cidade "um rio de porto, o melhor que há em toda a costa do mar descoberto, aonde acodem e entram em cada um ano: mil e quinhentas naus e caravelas de todas as partes da Cristandade, e isto um ano por outro" (4). Para este memorialista, a maior dificuldade em descrever Lisboa vinha justamente de sua majestade: "nem me parece que pode haver diligência humana que baste a especificar quanto excede todas as cidades do mundo" (5).

(1) OLIVEIRA, Christovam Rodrigues de. *Sumario, em que brevemente se contem algumas cousas, assim Ecclesiasticas, como Seculares, que ha na Cidade de Lisboa*. 2.ed. Lisboa, Officina de Miguel Rodrigues, 1735. p.118.

(2) *Op. cit.*, p.121.

(3) BRANDÃO (de Buarcos), João. *Grandeza e abastança de Lisboa em 1552*. Organização e notas de João da Felicidade Alves. Lisboa, Livros Horizonte, 1990. (Coleção Cidade de Lisboa).

(4) *Op. cit.*, p.111.

(5) *Op. cit.*, p.225.

Entretanto, entusiasmo à parte, Lisboa vai se mostrando como uma das cidades mais movimentadas do seu tempo, acompanhando internamente as mudanças que ajudava a promover à escala do planeta: "com o progresso das navegações e conquistas, tornadas a partir de D. João II, empresa do Estado (...), houve, por parte dos soberanos, de tomar um certo número de medidas tendentes a preparar Lisboa para se tornar o centro dinamizador de todas as operações, arrancando, de vez, a alternativa que, durante a primeira fase, pertenceu também aos portos do Algarve. Essas medidas implicaram, naturalmente, grandes obras públicas, como importantes trabalhos de aterragem, modernização do porto com a abertura e diversificação de novos cais para embarque de pessoas e mercadorias, ampliação dos estaleiros, construção de novos armazéns e fundições, diversificação das alfândegas, criação de repartições para coordenação e fiscalização do comércio, implicando edificações que, pelo seu número, volume e sua implantação na zona ribeirinha, vão pressionar o centro urbano de Lisboa para junto do Tejo, contribuindo para dar nova imagem à cidade" (6).

À nova imagem correspondiam novos modos de organizar a vida e o trabalho, e isso exigia a ampliação dos mecanismos de controle social. Cristóvão de Oliveira, por exemplo, era guarda-roupa do arcebispo de Lisboa, Fernando de Vasconcellos e Menezes que -interessado na "verdade do Rendimento" que poderia ser auferido na cidade- encomendou-lhe o levantamento que acabou resultando no *Sumário* de 1551, onde aparecem número e nomes das ruas, travessas e becos de cada freguesia; número de habitações e moradores; enfim, um valioso inventário sobre aspectos da vida da cidade em meados do século XVI, o que inclui a discriminação das atividades

(6) MOITA, Irisalva. "A Imagem e a vida da cidade". In: *Lisboa quinhentista - a imagem e a vida da cidade*. Lisboa, Museu da Cidade, s.d. p.2-3.

eclesiásticas e seculares, com a indicação do número de pessoas que desempenhavam cada uma das profissões e ocupações urbanas.

João Brandão (de Buarcos), por sua vez, era "cavaleiro fidalgo da Casa de Sua Alteza, no lugar de rendeiro, por via de sucessão direta, da dizima do carvão, e lenha e casca, telha e tijolo, junco e esparto, linho e arcos [de pipal], de que havia sido arrendatário o seu pai Duarte Brandão" (7). Essas e outras rendas fizeram de João Brandão um interessado fiscal da arrecadação, incluindo em seu variioso relato denúncias de sonegação praticada pela maior parte dos comerciantes. Assim, "visto o muito que se furta pela cidade", ofereceu ao rei "esta mealha (8) de serviço, o qual direi por estar corrente (9) na sabedoria de quanto cada renda rende, cada uma em especial e todas em geral, pelas quais tirarei de cada coisa, assim do que se gasta nos mantimentos como nas mais mercadorias que a dita cidade gasta. E assim o que V. Alteza nela tem de renda, e fidalgos de fora. E cada coisa especificarei, por que melhor de mim possa dar razão, e isto que faço é por os muitos anos que há que vivo nos baixos desta vossa cidade" (10).

Observadores interessados principalmente no rigor "estatístico" de seus trabalhos, esses memorialistas acabaram conservando registros valiosos e raros da vida cotidiana da Lisboa quinhentista, num tempo em que os frutos e problemas da expansão voltavam às suas praias trazidos pela maré da história.

(7) Cf. BRANDÃO (de Buarcos), João. *Op. cit.*, p.6.

(8) Mealha = migalha.

(9) Corrente = versado.

(10) *Id.*, p.21 e 23-24.

O vaivém da pobreza

O dia às vezes começava com o pregão das vendedoras de arroz-doce, "50 mulheres, entre brancas e pretas, forras e cativas, que em amanhecendo saem da Ribeira com panelas grandes cheias de arroz e cuscoz e chicharos, apregoando" (11). Atentos aos gritos, ouvidos educados despertavam para a luta diária pela sobrevivência difícil: "e como os meninos as ouvem da cama, se levantam chorando por dinheiro a seus pais e mães. E na verdade não é muito mau, porque com isso dão almoço às crianças. E o mesmo fazem os moços que andam a ganhar, assim brancos como negros, com isso fazem seus almoços e quentam suas barrigas. E desta maneira [as ambulantes] gastam mui presto suas panelas" (12).

Às vozes das vendedoras de arroz, misturava-se a oferta de ameixas cozidas, trazidas por mulheres negras, para alívio de seus fregueses, "porque há aí na cidade muitos homens desamparados e forasteiros, que andam doentes e mal dispostos, que por não acharem aparelho para as cozer, comprando-as [cruas], as compram a estas [cinquenta] negras, porque as trazem muito limpas, com panos lavados e muito bem cobertas" (13). E também passavam vendedores de tripas cozidas, favas e azevezinhos (14), pastilhas de óleos, obréias (15), aguardente, peneiras, cestos..., compondo-se sobre o cenário da cidade a música de mil tons que acompanha a pobreza coletiva.

Ao pregão do alimento barato misturavam-se os odores do *Mal cozinhado*: "estão junto da Ribeira 10 cabanas, em que estão de contínuo homens e mulheres, com braseiros de fogo, assando sardinhas e peixes de toda a outra sorte, segundo o há na Ribeira. Donde comem homens e negros trabalha-

(11) *Id.*, p.72.

(12) *Id.*, *ibid.*.

(13) *Id.*, *ibid.*.

(14) Azevezinho = espécie de doce ou massa.

(15) Obréia = massa muito fina.

dores que ganham na Ribeira, e os que se embarcam para fora nas barcas e barqueiros" (16)

Enquanto isso, mil negras tiravam água do Chafariz del'Rei e de outras fontes, "as quais ganham dois vinténs cada uma. Porque delas pagam a seus senhores um vintém, vinte e cinco rs; e o mais que ganham é para si e seu comer, porque de dia comem à sua custa e de noite em casa dos senhores". (17). Além dessas, "da mesma maneira andam 1000 negras de canastra, e porque são de mais baixo espírito que as que andam à água, lhe dou a trinta rs por dia" (18)..

Misturados a esses trabalhadores, perambulavam pela cidade aqueles a quem os frutos da riqueza nunca chegaram. "Nesta cidade há, segundo soube pelo rol das licenças, 400 pobres e 440 que andam pelas portas a pedir; e além destes podem andar perto doutros tantos a pedir sem licença"; mas, também havia aqueles a quem a sorte abandonara, pois "andam muitos homens que foram abastados, em suas capas e capuzes, a pedir a muitas pessoas que conhecem de suas criações, aos quais pedem secretamente. E da mesma qualidade andam mulheres pedindo"; e outros que pediam por terceiros, "para filhas órfãs que querem casar, e para soltura dos presos" (19).

Entretanto, vezes havia em que Lisboa era invadida por legiões de pobres, vindos de outras partes do país, atraídos pela imagem de riqueza que a cidade projetava. Tangidos pelo desespero, além da fome, traziam consigo a ameaça de doenças que sempre rondavam a sede da Corte. E foi assim em 1598, "pela grande falta de pão que geralmente em todo o reino há neste ano, e por causa dela descem a esta cidade de todas as partes do sertão dele grandes companhias de homens, mulheres e meninos, de que por virem mantidos de ervas e ou-

(16) BRANDÃO (de Duarcos), João. *Op. cit.*, p.107.

(17) *Id.*, p.85.

(18) *Id.*, *ibid.*.

(19) *Id.*, p.89.

tros mantimentos de tão fraca sustância e má qualidade adoeciam tantos que já os não podia curar o Hospital Real de Todos os Santos de V.M., como lhe da parte do provedor e irmãos da mesma foi significada, ordena outro em que estes, que assim lá não recolherem, se curem e tenham remédio suas vidas" (20). Além de um imposto para cobrir as despesas extraordinárias que a invasão dos pobres exigia, a Câmara sugeria "com toda a humildade a V.M. mande a custa de sua real fazenda, na melhor forma que parecer, algum pão ao sertão das províncias (...), quando o houver e vier de fora, porque de presente há tão pouco nela que se Deus não acudir (...) não tem com que se sustente um mês" (21).

Para livrar Lisboa dessas ameaças, era preciso sítiar a miséria, mantendo os pobres em suas províncias, pois o "bom acolhimento será porventura parte para virem mais, e se teme que possam despovoar muitos lugares do reino" (22). Contudo, o que mais se temia era a doença, companheira constante dos corpos mal alimentados: "virá também [da] cópia da gente de fora, que se aqui vai ajuntando, outro muito grande mal que, como é muito pobre e mal mantida, em manadas anda por esta cidade, pedindo esmola, entrando em todas as casas dela, se teme e quase o temos experimentado que causará contágio, e assim o assentaram todos os médicos mais doutos e experimentados desta cidade" (23).

(20) *Cf.* Carta da Câmara de 18 de abril de 1598, Livro IV de registro de Provisões de reis, fls. 9 v., , transcrita por OLIVEIRA, Eduardo Freire. *Elementos para a história do município de Lisboa*. Lisboa, Tipografia Universal, 1885. 1ª Pt., t.2., p.100-109.

(21) *Id.*, p.104.

(22) *Id.*, *ibid.*.

(23) *Id.*, *ibid.*.

"A terrível personagem"

As doenças entravam em Lisboa pelos caminhos da terra e das águas, acumulando vitórias no embate desigual com os corpos desnutridos. Antes de ser só portugueses, como sabem os estudiosos do período, o problema se projetava à escala da Europa: "uma má colheita, passa ainda. Duas, os preços ficam perturbados, a fome instala-se, e nunca sozinha: mais cedo ou mais tarde, abre a porta às epidemias que, é claro, têm os seus próprios ritmos. A peste, *hidra de várias cabeças, estranho camaleão*, de formas tão diversas que os contemporâneos as confundem sem reparar com outras doenças, é a grande, a terrível personagem. Ornamento das danças macabras, é uma permanência, uma estrutura da vida dos homens" (24).

E Lisboa, porta sempre aberta, pagou pesados tributos à peste, assistindo durante séculos à passagem do cortejo mortal que assinalou seu cotidiano de modo indelével.

O serviço sanitário era um dos pelouros mais importantes. Escolhido geralmente por sorteio, este pelouro era atribuído a um dos vereadores, "cuja ação, transpondo os limites da cidade e termo, se irradiava por todo o país, sujeita a posturas e regimentos sancionados pelo poder central" (25). Essas normas previam "que os feridos da peste não [se] comunicassem com pessoa alguma, nem mesmo com os parentes; e, sendo pobres (...), que fossem tratados em bairros e ruas separadas, menos corrente de gente (...); que se metesse muito gado *vaccum* pelas ruas, com especialidade vacas criadeiras; que nas ruas e casas se fizessem grandes fogueiras de ervas e coisas cheirosas, procurando por este meio de tiragem purificar a atmosfera; que se tapassem de pedra e cal as portas e

(24) BRAUDEL, Fernand. *Civilização material e capitalismo - Séculos XV e XVIII*. Trad. de Maria Antonieta Magalhães Godinho. Lisboa, Ed. Cosmos, 1970. t.1, p.62.

(25) OLIVEIRA, Eduardo F. de. *Op. cit.*, 1 Pt., p.453.

janelas das habitações em que a horrível calamidade houvesse feito vítimas" (26).

Os enterros também eram regulados, construindo-se cemitérios fora da cidade, "para que os ventos dominantes, passando por eles, não arrastassem para o povoado os gases deletérios, que evoluem das sepulturas, e que sem dúvida exercem perniciosa influência na saúde pública" (27). Por cautela, acontecimentos públicos, como as procissões, eram proibidas, "porque por experiência está visto que dos ajuntamentos de muita gente, quando morrem nessa cidade de [pestilência], se segue maior dano e se acrescenta mais o dito mal", devendo-se então "escusar o ajuntamento da festa do corpo de Deus, e que somente bastaria se fazer a dita festa, o melhor que se pudesse fazer, na Sé e em cada igreja, com os fregueses dela; e assim nos mosteiros, sem outro maior ajuntamento de toda a cidade, por se escusar causa mais principal do dano da peste" (28).

Para fugir ao risco do contágio, o rei protegia-se como podia, chegando a recompensar a delação para isolar seu real corpo das ameaças da doença. Na carta régia de 3 de julho de 1531, D. João III, entrincheirado em Évora, ordenava que toda a pessoa, "vindo dessa cidade [Lisboa], ou de qualquer outro lugar impedido, morra por [isso] morte natural, e assim que farei mercê à pessoa, que o descobrir e fizer certo, de cinquenta cruzados" (29).

O elenco das pestes que atingiram Lisboa é extenso, aprofundando raízes num tempo que as crônicas mal conseguiram registrar. Malgrado os privilégios, nem sempre a cidade foi poupada, como aconteceu em julho de 1415, quando D. Filipa de Lancastre, mulher de D. João I, morreu em Sacavém vitimada pela peste: "estando assim a Rainha com el Rey em Sacavém, morreram alguns de peste, que em Lisboa andava muito acesa. Pelo que el Rey disse à Rainha que se fossem dali logo, antes de comer. A Rainha fez com el Rey que saísse logo, e que, como ela acabasse de rezar seus ofícios, se iria logo; porque em mulheres velhas não havia tanto que recear. El Rey partiu caminho de Odivelas, e a Rainha não quis partir

(26) *Idem*. p.453-454.

(27) *Idem*. p.454.

(28) *Provisão da saúde*, livro I, fls.80, apud OLIVEIRA, Eduardo Freire. *Op. cit.*, p.455.

(29) Cf. OLIVEIRA, Eduardo Freire. *Op. cit.*, p.455.

até meio dia, como tinha dito; e estando na igreja, lhe deu o mal da peste" (30).

Em 1437-1438, novamente, a peste atingiu o país, castigando duramente Lisboa. O rei D. Duarte, "que tanto fugira à mortífera epidemia, dela faleceu em Tomar, a 9 de setembro de 1438", após receber de Santarém uma carta contaminada, o que explica a prudência de D. Sebastião que, em 1569, determinou à câmara que lhe escrevesse "em parte, que não haja suspeita dela" (31). Em 1458, 1464, 1480-1481 -quando, mesmo isolado em Cintra, morreu D. Afonso V- e durante o longo período de 1483 a 1496 a peste fustigou Lisboa, espalhando por suas ruas a sombra da morte coletiva.

Às vezes, como em 1492, recomendava-se lavar as pessoas, sugestão pouco eficaz, segundo um historiador: "verdade seja que o asseio do corpo em todos os tempos tem sido aconselhado; mas quem se lembra de seguir conselhos contrários aos seus hábitos?" (32).

Desse modo, além das tentativas de limpar a cidade através de canos de esgoto e da remoção do lixo e matérias fecais para as praias, "o fumo de alecrim era então, e foi por muito tempo considerado como um dos melhores desinfetantes, bom para afugentar os germes pestilenciais que fluíam na atmosfera; por isso se prescrevia o seu uso em larga escala, ordenando-se à câmara, não só que por sua conta fizesse da sua planta silvestre bastantes fogueiras pelas ruas, mas também que a mandasse vir para vender aos particulares pelo preço do transporte procurando deste modo facilitar a sua aquisição, e provavelmente evitar o monopólio" (33).

(30) Cf. Duarte Nunes de Leão. *Crônica d'el-rei D. João I*, cap. 86, apud OLIVEIRA, Eduardo Freire. *Op. cit.*, p.457.

(31) *Op. cit.*, p.458.

(32) *Id.*, p.462.

(33) *Id.*, p.462.

Chegado o século XVI, a peste ainda escreveria páginas tristemente importantes da história de Lisboa. Em outubro de 1505, aportou em uma das naus da companhia do bispo do Porto, D. Diogo de Souza, que vinha da Itália, ficando na cidade até abril de 1507: "a pestilência se espalhou por todo o reino, e foi uma das mais bravas e [cruéis], que em muitos tempos se acha que houvesse em nenhuma outra parte da Espanha" (34). Para reduzir seus efeitos, D. Manuel, refugiado em Abrantes, escreveu à câmara, sugerindo que Lisboa fosse esvaziada "por alguns dias, pois tem lugares ao redor em que a gente pode bem estar". Recomendava ainda que "não estejam fora juntos, mas o mais espalhado que se possa", entregando-se a cidade à guarda de algumas pessoas indicadas pela câmara" (35). Enquanto isso, elevava-se a mortandade e, em março de 1506, ao mesmo tempo em que a câmara manifestava-se incapaz de aplicar a medida sugerida pelo rei, Lisboa ganhou dois novos cemitérios. Após rápido, embora fatal, aparecimento em 1510, a peste voltou a Lisboa em 1520-1521, 1523 e 1524-1525, recrudescendo neste último ano e, "ao que parece com tal intensidade, que da população de Lisboa, quem pôde fugir fugiu, deixando-a quase deserta" (36), independentemente de qualquer orientação do poder central...

Em 1527, a peste voltou, o mesmo acontecendo em 1531, após grandes abalos de terra. O terremoto no dia 26 de janeiro foi o mais violento: em Lisboa arruinou muitos templos e derrocou cerca de mil e quinhentas casas, perecendo um grande número de pessoas nas ruínas. Em seguida veio a peste e "para remate de tamanha provação, a que o país parecia condenado, foi também nesse fatal ano que D. João III, depois de uma pertinaz e prolongada insistência, obteve do sumo ponti-

(34) Cf. Damião de Góis. *Crônica d'el-rei D. Manuel*, apud OLIVEIRA, Eduardo Freire de. *Op. cit.*, p.464.

(35) Carta de 11 de março de 1506, apud OLIVEIRA, E. F. de, *op. cit.*, p.465.

(36) *Id.*, p.470.

fice, Clemente VII, o estabelecimento do tribunal da Inquisição, satisfazendo assim a sua *indiscutível piedade*, e pondo nas mãos da realeza uma arma de que ela não desconhecia o valor" (37).

Em 1569-1570, Lisboa e seus arredores foram duramente atingidos pela *peste grande*, assim descrita pelo frei Cláudio da Conceição: "no mês de junho deste ano [1569] se descobriu na cidade de Lisboa o terrível contágio da peste, chamada a *peste grande*, pelo excessivo número dos que morreram, os quais foram tantos que só em Lisboa excederam oitenta mil, experimentando-se a maior força do contágio nos meses de julho, agosto e setembro; e neles houve dias, que caíam em Lisboa mortas quinhentas a seiscentas pessoas (...): abriam covas grandes em que se lançavam trinta a quarenta cadáveres, por não haver homens sãos bastante que enterrassem tantos defuntos, soltaram os criminosos das galés, e lhes comutaram o tempo do castigo no serviço de enterrarem os mortos" (38). Desta vez, Lisboa quase sucumbiu, como dá conta um assentamento da câmara, escrito em 1572: a *peste grande* "foi a maior que os nascidos viram, e que não se achava em memória dos homens haver outra igual; em tanta maneira que, sendo esta cidade a mais insigne que havia no mundo, de que todo o bem e saúde deste reino pendia, se viu assolada e cheia de mortos, que caíam em bandos, só e desamparada de todos; tudo nela era fogo e mortandade, choros e gemidos, e ia em tanto crescimento, que os antigos da dita cidade e físicos, assim naturais como estrangeiros, homens de muita autoridade, a houveram por perdida e estragada" (39).

(37) *Id.*, p.472.

(38) *Id.*, p.472-473.

(39) *Livro carmesim*, fls. 50, v^o, apud OLIVEIRA, E.F. *Op. cit.*, p.473.

Após o tremor de terra de 1575, dez anos depois da peste grande, a fome e a peste, agravadas agora pela guerra, chegaram a Portugal: "a seca destruiu as searas todas, e a peste que primeiro começou a lavrar em Itália, Alemanha, Inglaterra e parte da França, passou a Portugal e a toda Hespanha; mas em Lisboa foi mais violenta. Este mal, que se comunicava com o trato das pessoas e mercadorias que vinham dos países infestados, cresceu com o calor do clima, pouco asseio da cidade, má nutrição do povo, e pouca conta que tinham os oficiais da saúde em separar os infestados da peste daqueles que o não estavam" (40).

Quando a peste atingiu maior evidência, a coroa promulgou um regimento, estabelecendo medidas para controlar a epidemia. Além dos doentes, os próprios "físicos e cirurgiões não poderiam ter contato com pessoas "desimpedidas, nem sairão de suas pousadas, nem pessoas delas, senão quando forem curar do dito mal, levando a insígnia que a cidade ordenar, para serem conhecidos, e à sua porta, ou na parede dela, terão o sinal que a cidade mandar que se tenha nas portas das casas impedidas, e não consentirão que alguma pessoa desimpedida lhe entre em casa. Terão sempre as portas fechadas, e não se abrirão senão quando for necessário proverem-se de coisas necessárias para suas pessoas e família" (41), devendo os sangradores proceder do mesmo modo.

Quanto aos doentes, os ricos poderiam curar-se em casa, mas submetiam-se ao mesmo e rigoroso isolamento, ampliado para o conjunto da família, "e o necessário se lhes porá à porta, onde se receberá, ou se dará pela janela com muito resguardo". No caso de "doentes ou impedidos que não

(40) Cf. La Clede. *História de Portugal*, t.9, apud OLIVEIRA, E.F., *Op. cit.*, p.477-478.

(41) Cf. Regimento de 27 de janeiro de 1580, transcrito integralmente por OLIVEIRA, E. F. *Op. cit.*, p.478-484. Vêm daí todas as citações que se seguem.

tiverem posse ou comodidade para estar em suas casas ou alheias, serão levados à cada da saúde, com licença do provedor-mor, por seu pé se puderem, e serão pelos ministros para isso deputados"

"Os ministros dos esquifes andarão vestidos de bocasin (42) da cor que à cidade parecer, para que sejam conhecidos", enquanto os coveiros "farão, para os falecidos do mal, as covas mais altas dois palmos que as ordinárias (...) e serão avisados que não se cheguem aos tais mortos, até que não sejam bem cobertos de terra pelos ministros dos esquifes" As roupas dos doentes, focos de contaminação, também eram postas sob controle, devendo ser lavadas no mar, onde permaneciam de molho por quatro horas, pelo menos. Depois, eram lavadas em água doce e postas ao sol, "em lugar alto, que areje", seguindo daí --sob guarda-- para uma espécie de depósito, aguardando determinação do provedor-mor da saúde para serem distribuídas. As lavadeiras, impedidas de tocar nas roupas após a lavagem, também traziam "um sinal, onde e qual a cidade ordenar", o mesmo acontecendo para quem as transportasse.

As penas a quem descumprisse o regimento eram rigorosas. Para físicos, cirurgiões, sangradores e cristaleiras (43), havia multas elevadas, acrescidas de degredo por um ano fora da cidade e cassação do direito de exercer o ofício. A conversa com gente desimpedida era igualmente punida com multa e seis meses de degredo. O transporte ou mudança de doentes e mortos era fiscalizado diretamente pelos meirinhos da saúde e quem se mudasse de casa "onde deu algum rebate" da peste, ou dela tirasse qualquer coisa ou pessoa, também pagava multa e seria condenado a um ano de degredo. Além disso, "que nenhuma pessoa impedida por mandado de algum dos provedores da saúde se saia do lugar onde estiver sem licença do provedor-mor, sob pena de um ano de degredo para a Africa, e vinte cruzados da cadeia, e sendo nobre pagará o que parecer justo à cidade".

Quem se comunicasse com gente impedida, ou entrasse em sua casa, pagaria multa, sofreria degredo de seis meses fora da cidade e seria posto sob condição de impedido

(42) Bocasin = pano encerado.

(43) Cristaleira = clistereira; aquela que tinha por função aplicar clister.

por trinta dias, enquanto os transportadores de doentes e dos seus pertences que se comunicassem com pessoas desimpedidas ou tomassem qualquer coisa dos doentes teriam confiscado "todo o dinheiro que lhe for achado", além de serem penalizados com um ano nas galés. Como se vê, o regimento de 29 de janeiro de 1580 pretendia submeter a cidade a rigoroso controle para impedir o avanço da peste. Todavia, o aumento do número de mortos punha o pânico no lugar da prudência e da solidariedade e "os que podiam tratar de si já não faziam pouco" (44).

Ao aproximar-se o final do século XVI, a crise se tornou mais aguda: "1596 é o primeiro mau ano agrícola dum total de quatro, que até ao fim do século irão provocar graves perturbações no regular abastecimento da capital, juntando-se aos desastres causados pela guerra" (45). Em julho do ano seguinte, Lisboa foi atingida pela *doença de pintas* (sarampo?) e, em 1598, depois de um tremor de terra, instalou-se o cólera, acompanhado da varíola e da sífilis (46). Naquele mesmo ano, para agravar ainda mais a situação, a cidade recebeu novamente a trágica visita da peste. Desde meados de outubro de 1598 até 1603, a doença fez milhares de vítimas. Frei Luís de Souza, na *História de São Domingos*, escreveu que, chegada a epidemia, "foi pela misericórdia de Deus muito menor o dano em Lisboa, que o da primeira [1569], inda que maior que o da segunda [1579]", tendo valido "muito a experiência que se tinha do mal antigo, para haver ordem e preservação" (47). Apenas entre "25 de outubro de [15]98 até 8 de setembro presente de [15]99 tinham entrado na Casa da Saúde vinte mil duzentos e vinte e sete feridos da peste, dos quais saíram dela são treze mil oitocentos sessenta e um, e

(44) OLIVEIRA, E. F. *Op. cit.*, p.486.

(45) RODRIGUES, Teresa. *Crises de mortalidade em Lisboa - Séculos XVI e XVII*. Lisboa, Livros Horizonte, 1970. p.116.

(46) *Id.*, p.117.

(47) OLIVEIRA, E. F. *Op. cit.*, p.487-488.

os mais faleceram" (48), ou seja, 6.366 mortos em pouco mais de dez meses.

"O mal que Deus nos livre" chegou a Lisboa pelas rotas do comércio, "desta feita numa urca vinda da Galiza" (49). O medo fez com que muita gente abandonasse a cidade, mas "apesar disso, o mal agrava-se, em parte devido a novos problemas de escassez e aos inúmeros pobres que vagueavam pelas ruas. Em janeiro de 1599, decidiu-se isolar o bairro da Rua Ferosa, onde eles seriam recolhidos, por forma a minorar as probabilidades de contágio. A cidade propõe mesmo pagar as custas do seu transporte ao Brasil, onde povoariam a terra" (50), o que não se fez devido à situação de insolvência da câmara de Lisboa.

Os tempos (sempre) difíceis

Fome, doenças, guerras e catástrofes naturais marcaram, durante séculos, o fluxo da maré demográfica europeia. Crises intermitentes puxavam para baixo os números da população, de resto espremida por uma reduzida esperança de vida. Enquanto perto da metade dos nascidos vivos morria antes de completar sete anos, "a esperança de vida de um homem dos séculos XIV a XVIII rondaria os trinta anos, consoante a origem e integração em dado contexto sócio-económico" (51).

Portugal recebeu em cheio os efeitos da escassez crónica que atingia o continente, pois "é a Europa do litoral a mais sensível e arcaica, porque mais aberta e mais dificilmente controlável" (52), cabendo à capital atrair e concentrar os problemas que afetavam o país. Em meio à assimetria que caracterizava o território português, Lisboa destacava-se

(48) *Id.*, p.438.

(49) RODRIGUES, Teresa. *Op. cit.*, p.117.

(50) *Id.*, p.117-118.

(51) *Id.*, p.16.

pela sua importância: "a época Moderna testemunha o acentuar da macrocefalia da capital (...). Esse fenómeno acompanha e é condicionado pela sucessão dos vários ciclos económicos, que afirmam a dependência do Reino e da Coroa em relação à urbe, não só em termos estritamente fiscais (em 1526 Lisboa contribuía com cerca de 35% do total das receitas do Estado), como pela dependência nacional dos réditos alfandegários, que tende a aumentar ao longo de toda a primeira metade de Quinhentos (19, 5% das receitas ordinárias em 1526, 48, 9% trinta anos mais tarde)" (53).

A imagem de grandeza projetada por Lisboa exercia forte atração sobre estrangeiros e sobre os habitantes do restante do país, que procuravam a cidade talvez na crença de que lhe sobrasse um pouco da riqueza acumulada pela empresa da expansão e conquista.

Da componente estrangeira que, desde meados do século XV, chegou a Lisboa, faziam parte alemães e italianos, principalmente, além de flamengos, espanhóis e franceses. Em sua maioria, dedicavam-se ao comércio, mas incluíam técnicos de marinharia, artistas ou "simples aventureiros" (54).

Além desses estrangeiros, "data também da segunda metade do século XV a entrada dos ciganos em Portugal e a sua fixação em Lisboa, onde vão desempenhar papel de grande importância no enriquecimento do folclore local. Tornam-se, desde então, componente indispensável em todas as festas e cortejos reais que enriquecem com suas danças gitanas e os seus instrumentos musicais, tomando parte importante nas grandes procissões que animam com seus trajos garridos e danças de estranho ritmo" (55). Desde o início, pesou sobre eles o estigma da rejeição: "entregavam-se a atividades

(52) *Id.*, p.25.

(53) *Id.*, p.39.

(54) MOITA, Irisalva. *Op. cit.*, p.14.

proibidas, à rapinagem, abuso de confiança, etc., o que levou a população a reagir contra eles" (56).

Entretanto, além dos imigrantes "voluntários", o cadinho em que se somaram as etnias para formação da população de Lisboa recebeu o acréscimo determinante dos trabalhadores forçados. Garcia de Resende, secretário-particular de D. João II, em 1534(?), alertava para os riscos que a entrada maciça de escravos representava para Portugal:

*"Vemos no Reino meter
tantos cativos, crescer,
e irem-se os naturais,
que se assim for, serão mais
eles que nós, a meu ver"* (57).

Desde 1441, quando os primeiros escravos vindos da Guiné desembarcaram no porto de Lagos, trazidos na armada de Antão Gonçalves, formou-se a "numerosa corrente exótica, de várias origens (...) e que engloba grande variedade de raças, negros, índios e mouriscos", à qual cabe "a principal responsabilidade pelas grandes alterações sociais e étnicas e, numa forma geral, pelas grandes transformações operadas no quotidiano do lisboeta do século XVI. Recebidos na intimidade dos lares, influenciam os costumes, alteram o ritmo de vida, acabando por se fundir com a população local" (58). E todos, "pobres e ricos, pretendiam ter o seu escravo e até as regateiras da Ribeira tinham uma escrava para se ocupar dos ser-

(55) *Id.*, p.15-16.

(56) *Id.*, p.16.

(57) *Cf.* GODINHO, Vitorino Magalhães. *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa, Ed. Arcádia, 1971. p.44.

(58) MOITA, Irisalva. *Op. cit.*, p.16.

viços domésticos a quem tratavam de *cadela* e outros mimos que tais, mas com quem conviviam com a maior familiaridade" (59).

Outra descrição eloqüente sobre a presença dos negros na Lisboa quinhentista foi deixada pelo viajante Jerônimo MÜNZER, autor de valioso *Itinerário*: "Há em Lisboa muitíssimos homens e marinheiros que se empregam nesta navegação para a Etiópia [= Guiné] e é verdadeiramente extraordinária a quantidade de escravos negros e acobreados que nesta cidade existem. Aqueles que são das regiões equatoriais são pretos retintos", e só na fábrica de material naval "eram tantos os trabalhadores negros junto dos fornos que nos poderíamos supor entre os Ciclopes no antro de Vulcano" (60).

A grande procura pelos escravos, tanto maior quanto mais se acentuava o desprezo pelos trabalhos manuais, fazia subir seu preço, o que se tornou particularmente evidente em meados do século XVI, quando passaram a quarenta e cinco ou cinquenta mil *rs em 1552, contra quinze mil rs em 1548. Aliás, aqueles foram anos de carestia, conforme se queixava João Brandão (de Buarcos): "... quero começar na courama que se gasta nesta cidade, que é coisa de maior despesa. E o que em olhar de todos vai maior carestia e crescimento, que não há razão que baste [a] determinar que hoje há quatro anos que uns *borzeguis* valiam dois tostões e agora valem seis" (61).

Do tratamento que recebiam os escravos enquanto vivessem também dá conta a maneira como se dispunha de seus corpos após a morte: "antes de 1515, os escravos, quando morriam, eram lançados no monturo da Porta de Santa Catarina, e em outros lugares pelas herdades daí em redor (...), expostos à voracidade dos cães. D. Manuel, em seu desejo de sanear a cidade, mandou à Câmara que fizesse abrir um poço, onde os

(59) *Id.*, p.18.

(60) Cf. GODINHO, Vitorino Magalhães. *Op. cit.*, p.204.

cadáveres fossem consumidos em cal virgem. É a origem da denominação da Rua do Poço dos Negros" (62).

Portugueses e estrangeiros, trabalhadores livres e escravos, uma população que, apesar das dificuldades e da mortandade por ocasião das epidemias, crescia sempre, passando de 70.000 habitantes em 1528 - quando foi realizado o primeiro recenseamento geral de fogos em Portugal (1527-1531)- para 100.000 em meados do século, cerca de 120.000 em 1590, atingindo 165.000 em 1619 (63).

Raramente, a produção de alimentos bastava para o sustento da população, compreendendo-se as sucessivas crises demográficas que atingiram Lisboa ao longo dos séculos XVI e XVII, quando "ter-se-iam registrado em média para cada três anos normais um de mortalidade extraordinária, distribuídos de forma irregular, embora manifestassem certa periodicidade" (64).

Os pobres, como sempre, sofriam mais os efeitos da escassez de alimentos, o que parecia uma constante, independentemente das crises intermitentes de maior profundidade. Em 1580, por exemplo, quando Felipe II assumiu o governo português, Veneza enviou a Lisboa os embaixadores Tron e Lippomani, havendo um relato anônimo da embaixada onde se encontram dados sobre a alimentação da população. "O povo miúdo vive pobremente, sendo a sua comida diária sardinhas cozidas, salpicadas, que se vendem com grande abundância por toda a cidade. Raras vezes compram carnes, porque o alimento mais barato é esta casta de peixe, que se pesca em notável cópia fora da barra, como se pesca muito outro de todas as qualidades e muito grande; mas em geral menos gostoso do que o das águas de Veneza, e tão caro, que faz espanto aos estrangeiros e custa muito aos naturais, que passam mal pelo preço excessivo de tudo o que serve para sustento. Comem os pobres uma espécie de pão nada bom, que todavia é barato, feito de trigo do país, todo cheio de terra, porque não costumam joeirá-lo, mas mandá-lo moer nos seus moinhos de vento, tão sujo como o

(61) *Op. cit.*, p. 44.

(62) Cf. Gomes de Brito, em nota à edição de 1923 do livro de João Brandão (de Buarcos); *cit.*, p. 230 da edição aqui utilizada.

levantam da eira. O pão bom e alvo faz-se de trigo de fora, que trazem da França, Flandres e Alemanha os navios destas nações quando vêm a Lisboa buscar sal e especiarias. Este, na verdade, também não é joeirado; mas as mulheres pobres escolhem-no grão a grão, sentadas à porta da rua, com paciência fleumática mais própria de alemães que de portuguesas. Estas mulheres têm licença para fabricar o pão e vendê-lo pela cidade onde e como lhes apraz, o que sempre é de alto preço" (65).

Nem mesmo o vinho, antigo remédio para corpos e espíritos, parecia agradar aos paladares mais exigentes: "o vinho comum é pouco bom, para não dizer mau; porque não sabem, ou não querem ter o incômodo de o fazer bom. Os vinhos finos são excessivamente caros; os senhores embaixadores tiveram de pagar o branco para o consumo ordinário da sua mesa a sessenta escudos a pipa"... (66).

Enquanto o queixoso visitante passeava sua pena pelos sinais evidentes da pobreza cotidiana, esgueirando-se pela Ribeira, os vadios da cidade apoderavam-se de bolsas e objetos, provocando sua peculiar agitação. E não eram poucos no século XVI: "Lisboa teve sempre este sestro desgraçado: criar vermes na pele (...). Desde pequenos andavam os vadios a gandaiar pela Ribeira" (67), o que exigiu a criação de um cargo público especial -o *Pai dos velhacos*-, custeado pela câmara, para encaminhar os pobres vadios e arranjar-lhes amos. Mesmo os pequenos ladrões eram punidos com rigor, e um roubo de até 300 réis fazia com que "aos culpados se devam e hajam de cortar as orelhas" (68), as quais se pendurava na forca para servir de exemplo. Mais tarde, o mesmo D. Manuel que determinara a exposição das orelhas, mandou que fossem

(63) GODINHO, Vitorino Magalhães. *Op. cit.*, p.27.

(64) RODRIGUES, Teresa. *Op. cit.*, p.71.

enterradas imediatamente, talvez preocupado com o saneamento da cidade (65). Ao que parece, tanto a atuação do *Pai dos venhacos*, quanto os castigos físicos impostos aos "vermes" que Lisboa criava "em sua pele" não foram eficientes, pois, em 6 de maio de 1536, D. João III determinava em alvará que "os moços vadios de Lisboa, que andam na Ribeira a furtar bolsas, e fazer outros delitos" sejam desterrados para o Brasil (70).

O cenário e o espetáculo

Do lado ocidental, a Torre de Belém (S. Vicente) e o Mosteiro dos Jerônimos; a oriente, o convento da Madre de Deus -estes, os limites físicos de Lisboa, mas também os pilares sobre os quais ergueu-se a história de Portugal, submetida ao mesmo tempo pela política das navegações e da religião. A partir desses desígnios, o cenário urbano foi sendo desenhado, especializando regiões e atribuindo-lhes funções específicas no intrincado jogo das relações sociais.

Centro econômico e administrativo, a Ribeira era "a área mais chique, onde habitava a grande maioria dos mercadores e principais mesterais, alguns professores, cirur-

(65) Cf. transcrição em CASTELO-BRANCO, Fernando. *Presença de Portugal no mundo*. Atas do colóquio. Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1982. p.373.

(66) *Id.*, *ibid.*.

(67) CASTILHO, Júlio de. *A Ribeira de Lisboa*. 2.ed. 1942. v.4, p.74.

(68) OLIVEIRA, Eduardo Freire de. *Op. cit.*, v.1, p.392, 1882.

(69) CASTILHO, Júlio de. *Lisboa antiga*. v.4. *O bairro alto de Lisboa*. Lisboa, Antiga Bertrand-José Simão, 1903. p.15-16.

(70) CASTILHO, Júlio de. *A Ribeira de Lisboa*. 2.ed. 1942. v.4, p.74.

giões e membros da oficialidade camarária e régia" (71). Pulsando em torno do Rossio, Santa Justa era o segundo bairro de Lisboa, nele residindo 22, 7% dos trabalhadores braçais da cidade. Ali também ficavam o Hospital-de-Todos-os-Santos, o palácio do Santo Ofício e o mosteiro de São Domingos. Cerca de 20% da população tributável morava nos chamados Bairros Ocidentais, "situados entre o morro de São Francisco e a beira-rio, abrindo-se a uma zona em expansão, que era Belém. À sombra de alguns palácios, mosteiros e conventos antigos, como os da Trindade e do Carmo, vivia o grosso dos homens ligados às atividades marítimas e ao comércio internacional: pilotos, mercadores, fornecedores de navios, alguns pescadores" (72). Além desses, "outro bairro com profundas tradições marítimas se desenhava para Oriente, embora de características diversas". Ali "residiam 80% dos pescadores (...) e a atividade preferencial das famílias [18, 4% do total da cidade] estava ligada ao comércio interno e ao abastecimento de alimentos para Lisboa" (73).

Apesar de todas essas diferenças, a empresa da expansão e da conquista impunha o tom determinante da vida da cidade, atrelando-a à movimentação (histórica) das águas do rio e do mar, como se os homens -mais do que os peixes- dependessem delas para terem seu espaço vital. E era em torno dessa vocação maior que Lisboa armava-se como cenário para representação das mais variadas formas de espetáculo.

Às vezes, a já tumultuada rotina da cidade sofria a interferência de episódios pitorescos, como aquele patrocinado por D. Manuel, em 1517, quando o rei quis divertir-se pondo em luta dois inimigos que os naturalistas consideraram irreconciliáveis: um elefante e um rinoceronte, trazidos a Lisboa em alguma nau portuguesa. Postos frente a frente, o elefante apavorado disparou em direção ao seu estábulo, fugindo ensandecido pelas ruas da cidade e distraindo a população de seus trabalhos e dores cotidianas. Desse rinoceronte, sabe-se que, meses depois, quando viajava para ser

(71) RODRIGUES, Teresa. *Op. cit.*, p.48.

(72) *Id.*, *ibid.*

(73) *Id.*, p.48-49.

oferecido de presente ao papa Leão X, morreu no naufrágio da nau que o transportava, próximo de Veneza. Mesmo assim, foi recolhido na praia chegando empalhado ao seu destino... (74).

Mas, quando a cena estivesse ligada diretamente às coisas do mar, o espetáculo tomava conta da cidade. E se os relatos de naufrágios acomodam-se muito bem ao gosto popular, a materialização das tragédias marítimas, legitimamente representadas pelos escombros das naus, elevaria o espetáculo à quase-perfeição. Foi o que aconteceu em 1565, como se lê na relação do "naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565, escrito por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito naufrágio". Chegando a Portugal toda destroçada, a nau foi rebocada e -por determinação do infante D. Henrique, "cardeal neste Reino de Portugal que neste tempo governava"- exposta à frente da igreja de São Paulo: "e por espaço de um mês ou mais que ali esteve ia tanta gente vê-la que era coisa espantosa, e todos ficavam admirados vendo seu destroço" (75).

Outras vezes, contudo, o acidente acontecia na própria cidade, como ocorreu no dia 13 de dezembro de 1576, às dez horas da manhã, quando todos os sons cotidianos de Lisboa foram abafados por um estrondo violento que espalhou o pânico entre os moradores, quem sabe ainda não recuperados do tremor de terra acontecido três anos antes... Trazidos da Flandres e armazenados nas tercenas que margeavam o Tejo, cento e quarenta e seis barris de pólvora -algo em torno de quarenta e quatro mil kg de explosivo- foram detonados devido talvez à brincadeira de alguns meninos. "Abalaram-se casas por toda Lisboa; aluíram paredes e muros; torceram-se ferrolhos; voaram pedras de grande peso a largas distâncias; veio a terra com muito fragor o lanço dos edifícios ao rés da praia, e o das casas do caminho de Alcântara; morreu gente; ficou muita outra ferida dos escombros; e o ribombo da ex-

(74) Cf. Reconstituição da *Crônica de El-Rei D. Manuel*, por Damião de Góis. In: CASTILHO, Júlio de. *A Ribeira de Lisboa*, v.2, cit., p.168-173.

(75) *História trágico-marítima*, cit., II, 1, 46.

plosão ouviu-se (dizem) em Santarém, e sentiu-se em Badajoz! Foi um dia de juízo" (76).

Apesar do caráter espetacular desses acontecimentos, cabia à morte representar papel central no vasto teatro das coisas cotidianas. O maior destaque, como é evidente, ficava para os grandes funerais régios, mas a morte anônima - afora a morte coletiva, durante a sucessão de pestes - também participava com destaque dos rituais fúnebres: "há nesta casa [a Irmandade e Confraria da Misericórdia] uma tumba, que está sempre prestes com quinze homens para enterrarem toda a pessoa, que o manda pedir. Os ricos dão suas esmolas; aos pobres enterram de graça. Vão seis homens com a tumba, e seis com tochas; e os três leva um a bandeira, e outro uma campainha, e outro uma caixita pedindo esmola: vão mais com esta tumba dois irmãos com suas varas ordenando. Anda pela cidade todos os dias outra tumba pequena com quatro homens enterrando toda a pessoa pobre" (77).

No conjunto, entretanto, o cenário urbano era dominado pelo espetáculo religioso, mesmo que se relativizem as concepções que exageram a consistência da religiosidade da população: "a desordem da cidade de Lisboa em particular é para o contista [Trancoso] as muitas órfãs (e mulheres casadas) sujeitas à corrupção física e moral; é as famílias constituídas ameaçadas na sua estabilidade pelos conflitos monetários e ambições várias ou pela mobilidade/ausência dos homens. A desordem de Lisboa é também o abundantíssimo clero dissoluto (...). Lisboa (e os seus habitantes) vive em pecado, tanto mais quanto a religiosidade dominante é uma religiosidade de fachada e não vivida quotidianamente" (78).

(76) CASTILHO, Júlio de. *Op. cit.*, v.5, 2.ed., 1943. p.58.

(77) OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues de. *Op. cit.*, p.45.

(78) SILVA, Armando Jorge. "Lisboa nos contos quinhentistas". In: *Lisboa*, ano 48, 2ª série, n.22, 4º trimestre, p.23, 1987.

Assinalando de modo determinante a vida pública, as procissões correspondiam aos principais ritos cristãos: batismo, casamento e morte. "Por consequência, porque definiam mudanças na vida pública, os batismos, casamentos e enterros dos reis incluíam procissões e espetáculos públicos, tanto mais grandiloquentes quanto mais o pretendia ser o rei em questão. (...) Sabe-se que durante o tempo em que o corpo do rei [D. João I] esteve na Sé de Lisboa aguardando a ida para a Batalha, por ele eram ditas diariamente trinta missas, umas rezadas outras cantadas e que uma vez por semana se fazia *saymento solenizado*" (79).

Mesmo que se descontassem os exageros dos cronistas, "a tonalidade do real não estaria muito longe do descrito. Nascimentos, mortes e casamentos reais tocavam o povo de perto, porque tangiam os destinos da nação e porque a nobreza, no seu papel simbólico, representava uma classe escolhida e os seus revezes a todos tocavam simbolicamente, como mercê ou expiação de pecados de toda a nação" (80).

Desse modo, salvo quando a peste desaconselhasse os ajuntamentos públicos, longas procissões serpenteavam pela cidade, subindo e descendo suas ruas. Além de assinalar as datas do calendário litúrgico, seus motivos eram os mais variados: homenagear a entrada do rei ou da rainha na cidade; comemorar as exéquias de algum infante ou a trasladação do corpo ou dos restos de um antigo monarca; rezar pelo bom parto da rainha; pedir pela cessação de uma epidemia ou até organizar procissões por toda a cidade, como aconteceu em 1515 e 1516, para que "muyto devotamente se peça a nosso Ser-

(79) ARAÚJO, Renata de. *Lisboa - A cidade e o espetáculo na época dos descobrimentos*. Lisboa, Livros Horizontes, 1990. p.33.

(80) *Id.*, p.41.

nhor que queira dar agoa, e niso se lembrar de seu pouo" (81).

João Brandão (de Buarcos), no livro em que descreveu as grandezas de Lisboa, deixou precioso registro de uma procissão realizada em meados do século XVI: "a que se faz à Quinta-Feira [da Ceia] leva esta ordem: e dali passam à Trindade e descem ao Carmo, e dali vão a São Domingos e tornam pelo Rossio e pela Praça da Palha e Rua das Arcas, Correaria até à Sé, e da Sé tornam até à Misericórdia. E gastam nisto até meia-noite ou uma hora.

"E a ordem que levam os irmãos que se acham na cidade, é esta: todos são obrigados ir à procissão, que sempre serão duzentos e cinquenta até trezentos, segundo a quantidade dos que se acham na cidade. E todos vão vestidos com suas vestimentas pretas e postos em ordem de procissão, com suas candeias e velas na mão. Diante deles na mesma procissão vão oitocentos, novecentos, até mil homens e mulheres, disciplinando-se: os quais todos vão vestidos de vestimentas pretas, os quais assim homens como mulheres se ferem com as disciplinas que tiram muito sangue.

"E esta procissão vai repartida em três ou quatro estâncias. E, entre uma e outra, um retábulo ou Cristo posto na cruz; e no meio vão dez ou doze irmãos, com suas varas nas mãos, regendo-os e metendo-os em ordem. E entre estes disciplinantes, vão muitos homens com varas de ferro e cruces de pau grandes e pedras às costas. E para claridade da gente levam cinquenta faróis de fogo, em que se gastam dois mil novecentos de fiado, de tomentos [= estopa grossa], engraxados em borras de azeite e sebo, para darem bom lume, os quais faróis vão postos em hastes muito compridas, e altos. E levam trinta lanternas muito grandes nas mesmas hastes metidas, com candeias dentro acesas; e os irmãos que regem trazem nas mãos

(81) Carta régia de 24 de março de 1516, *Livro de D. Manuel*, fls. 80, apud OLIVEIRA, Eduardo Freire de. *Op. cit.*, v.1, 1882. p.448.

muita quantidade de candeias para, tanto que faltar, proverem de outras.

"E levam mais vinte a trinta homens com bacias nas mãos, de vinho cozido; e os disciplinantes molham e lavam nele as disciplinas, porque lhe apertam as carnes.

"Da mesma maneira vão dez ou doze homens com caixas de marmeladas feitas em fatias, as quais mandam muitas pessoas fidalgas e devotas para aquele santo ofício, as quais dão aos penitentes; e levam outras de confeitado e diacidrão [= casca de cidra em doce], para os que enfraquecem, socorrem-lhe com um bocado. E vão outros tantos homens com quartas de água e púcaros nas mãos, dando água aos que têm dela necessidade.

"E tanto que chegam à Casa da Misericórdia, estão físicos que espremem as chagas dos penitentes, e lhes lavam com vinho para isso confeccionado, e os apertam e vestem, e se vão curados para suas casas" (82).

(82) BRANDÃO (de Buarcos), João. *Op. cit.*, p.121-122.



O navio - história e trabalho

"É ocioso demonstrar quanto são árduas todas as investigações de arqueologia naval. De sobejo têm provado os mais notáveis eruditos desta especialidade a pouca fé que merecem geralmente os documentos antigos, quando se referem, pela escrita, pelo desenho, pela pintura, pela escultura, a tudo quanto diz respeito à navegação".

(Henrique Lopes de Mendonça.

*Estudos sobre navios portugueses
nos séculos XV e XVI, 1892).*

A fábrica e o discurso

Princesa das artes é o nome que se deu à arquitetura "pela eminência que ela tem sobre as outras que (chamadas erradamente mecânicas) se praticam e exercitam sem professores, em pedra, e na madeira, e em metais. (...) Ela só dá razão das obras que delas fazem, se busca e se descobre nela, coisas maravilhosas, e escondidas, e só ela se aproveita das ciências certas, que são a aritmética, e a geometria, sem as quais é toda a arte vil, e de pouco preço, e a que as possui, quanto tem delas, tanto tem de nobreza. Com a comunicação destas, e de outras disciplinas, com que se orna a arquitetura, se diferencia também das artes, que procedidas só dos sentidos exteriores, se alcançam com a experiência, e se aperfeiçoam com o uso das mãos. Mas porque outras nobres se enriquecem também com várias ciências, convém que tenha a definição da arquitetura uma diferença própria e esta é, aprovarem-se com o seu parecer as obras, que as outras artes acabam, atributo nobilíssimo, e concedido só a sábios e prudentes" (1).

Naquele universo de iletrados, em meio a capitães, pilotos e marinheiros pouquíssimo ou (quase sempre) nada alfabetizados, nobres e mercadores bem mais próximos dos números do que das letras, João Baptista Lavanha destacou-se como "homem de incontestável merecimento e das mais variadas aptidões" (2). Foram seus discípulos ninguém menos do que Mi-

(1) LAVANHA, João Baptista. *Livro primeiro da arquitetura naval*. Cf. BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "O Livro primeiro da architectura naval - Estudo e transcrição do mais notável manuscrito de construção naval portuguesa do final do século XVI e princípio do século XVII". In: *Etnos*. Lisboa, Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia, 1965. v.9, p.264-265.

(2) VITERBO, F. M. de Sousa. *Trabalhos náuticos dos portugueses - séculos XVI e XVII*. Reprodução em fac-símile da edição de 1896. Introdução de José Manuel Garcia. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988. p.207.

guel de Cervantes e Lope de Vega. Este último, aliás, fez ao mestre duas menções elogiosas na epopéia trágica *Jerusalém conquistada*, invocando sua influência para criticar em outra obra (*Dorotéia*) as tentativas de se prever o futuro: "Esto estudié em mi tierna edad del doctíssimo Português Juan Bautista Lauaña" (3). Além disso, Lope de Vega, inspirado na astronomia, dedicou um soneto ao cultuado professor:

*"Maestro mio, ved si ha sido engaño
Regular por amor el mouimento,
Que haze em Paralelos de su intento,
El sol de Fili, discurriendo el año.*

*Tome sua altura en este desengaño
Y em mi sospecha, que es cierto instrumento,
Por coronas conte su pensamiento
Y señalome el indice mi daño.*

*O no son estos arcos bien descritos
(Digo estos ojos) o esto limbo indicio
Que aquella antigua escuridad me torno.*

*O yo no obserua vuestros escritos,
Que se haze Fili en Geminis Solsticio,
No escapa mi Zenith, de Capricorno" (4).*

Ao que parece, Lavanha também era dotado de razoável senso de oportunidade, valendo-se de sua enaltecida competência para insinuar-se no privilegiado círculo dos protegidos do rei, pois foi graças à interferência de Filipe II que ele, não obstante a ascendência judaica e a condição de cristão novo, pôde "tomar o hábito de Cristo". O entusiasmo com que Sousa Viterbo o apresentou em seu livro pode achar correspondência nos inúmeros e importantes cargos que ele

(3) Cf. VITERBO, F. M. S. *Op. cit.*, p.595.

(4) *Id.*, p.208-209.

ocupou na corte: engenheiro-mor do reino de Portugal (1586) e cosmógrafo-mor (interino em 1591 e efetivo em 1596) - a quem, de acordo com o regimento real, concerniam "as cartas de marear e instrumentos de navegação", além da obrigação de "ter conferência com os pilotos e mestres das naus e navios acerca da dita navegação" (5). Por essa época, Lavanha passou a reger a cátedra de matemática em Lisboa, onde teria "o cuidado de ler aos pilotos e gente do mar a dita matemática e lhes daria lição e examinaria as cartas e instrumentos de marear" (6).

Além disso, dedicou-se à elaboração de trabalhos sobre a arte de navegar e construiu instrumentos para orientar pilotos no estabelecimento da posição do sol e pontos de longitude durante as viagens. Em 1618, ano em que integrou o grupo de peritos responsáveis pela supervisão das obras de encanamento de água em Lisboa, Lavanha foi nomeado cronista-mor do reino, no lugar do falecido frei Bernardo de Brito, fazendo-se essa nomeação por se tratar de "pessoa de talento e capaz de estilo histórico" (7).

Todos esses atributos projetaram o autor do *Livro primeiro da arquitetura naval* como um dos principais responsáveis pelo estudo científico do navio, num momento em que alguns "homens de inteligência esclarecida (...) se apercebiam dos graves riscos do empirismo. (...) Lavanha bem mostra a preocupação de estabelecer regras independentes da incerta experiência dos artifices rotineiros, conforme considerou o apresentador de seu valioso (e inacabado) livro" (8).

Para Lavanha, "nasce a arquitetura (como diz Vitruvius) da fábrica, e do discurso. A fábrica é uma contínua,

(5) Cf. VITERBO, F. M. S. *Op. cit.*, p.213.

(6) *Id.*, *ibid.*.

(7) *Id.*, *ibid.*.

(8) Cf. BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Op. cit.*, p.224.

e costumada meditação do exercício, posta com as mãos, na matéria do gênero, que para a obra for necessária, e o discurso é o que declara e demonstra as coisas fabricadas com proposição, e indústria. (...) Porque o uso só não faz arquiteto, nem só o discurso, e assim quem quisesse com a notícia, e ciência das coisas somente ser arquiteto, achar-se-ia muito enganado, querendo pôr em obra suas imaginações, que desacompanhadas de exercício prático, são as mais das vezes fantasmas, com que perdendo o crédito, e a autoridade, ficará sujeito às afrontas, e menosprezo dos oficiais jornaleiros" (9). Mais ainda, não pode o arquiteto prescindir do discurso ("que é a principal parte"), pois sem ele "em tudo ordenará às cegas, de nada confiará, senão o que provar com longa experiência, e de nenhuma coisa que faça poderá dar razão, e assim quando das suas obras lhe perguntarem os especulativos, ficará mudo, e semelhante à matéria em que exercita seu ofício. Pelo que convém, que tenha notícia da prática e seja muito especulativo, o que quiser merecer, com justo título o nome de arquiteto" (10).

Existindo em função da defesa, da religião, da comodidade ou da navegação, a arquitetura triparte-se em militar, civil e naval, sendo esta última "a que ensina com regras certas fabricar navios, nos quais se possa navegar bem e comodamente" (11). A arquitetura naval era um saber em fase de elaboração, posto como exigência nova pelas viagens da expansão e da conquista, devendo sua conceituação formar-se sem auxílio da cultura greco-latina: "como até agora não escrevesse dela nenhum autor grego, latino, nem vulgar cujos escritos nos dêem alguma luz, em matéria tão escura por novidade, é bem dificultosa empresa sem precedente notícia, reduzir à arte a grosseira prática dos fabricantes de navios,

(9) *CY. BARATA*, João da Bama Lobo Pimentel. *Op. cit.*, p.263.

(10) *Id.*, *ibid.*

(11) *Id.*, p.263.

aprendidas de seus mestres, que de outros menos suficientes que eles, a souberam, e tirar de suas incertas regras (com as quais nunca poderão fazer duas naus em tudo semelhantes) certos e determinados preceitos (como têm as outras duas arquiteturas, militar, e civil) com que fabriquem com arte os navios, que hoje sem ela fazem às apalpadelas, mas suprirão as faltas, que houver na nova criação desta arte, e na construção de suas regras, os desejos, com que se procurou acertar, e os que obrigarão, para benefício público, pôr a primeira pedra neste edifício, sobre a qual, o poderão levantar tão alto os grandes engenhos, que não haja inveja ao mais ornado, que os antigos e modernos, com seus trabalhos enriquecerão" (12).

Esse novo saber, indispensável à superação do empirismo que Lavanha afirmava ser praticado na construção naval portuguesa, provinha "da prática, e da especulação, e ambas convém que tenha o seu arquiteto, sendo prático no lavrar da matéria, de que esta arte se serve (que é madeira) e muito especulativo para demonstrar, e declarar a proporção, e arte com que ordene o navio, para que assim satisfaça às perguntas dos sábios e se livre das zombarias dos ignorantes" (13).

A exemplo do arquiteto universal, o naval deveria ser sábio, prudente, hábil nas práticas e competente no discurso, mas nem isso bastava, sendo necessário que ele "saiba traçar, e debuxar, e tenha alguma notícia da astronomia, e muita aritmética, da geometria e da mecânica que são partes da matemática. Porque [na] traça representará suas obras, e com o debuxo lhes dará a graça que sem ele não podem ter. Com a aritmética orçará a despesa do navio que pretende fazer, e entenderá as proporções das suas medidas. A geometria o ensinará medir todas as partes da sua fábrica, e nivelá-las, es-

(12) Cf. BARATA, João da Gama Lobo Fimentel. *Op. cit.*, p. 245.

(13) *Id.*, *ibid.*

quadrá-las, e compassá-las, arquear o navio, e usar das linhas, [dos] ângulos, das superfícies, e de outras muitas coisas, que desta ciência dependem; da astronomia há mister o conhecimento dos tempos acomodados para o corte das madeiras, segundo o sítio da província, em que nascem, e se criam em respeito do céu e de suas influências; e assim a notícia das marés (dependentes do conhecimento da lua, e das suas conjunções) para deitar os navios no mar, ou tirá-los a monte, a mecânica lhe dará todas as máquinas, de que se serve na sua fábrica naval (...), e com o seu conhecimento se inventarão outras muitas máquinas, a tempo e a lugar convenientes, e necessárias" (14).

Do mesmo modo, as seis partes que constituem a arquitetura deviam orientar, no conjunto, os trabalhos do arquiteto naval: usando da "ordenação é necessário, primeiro que tudo, que forme na sua imaginação, uma figura do navio, que quer fabricar, e que esta [se] aperfeiçoe com o entendimento, e com as regras da sua arte, para que emendada, por este modo, das faltas e inconvenientes que se lhe representam, a possa logo (servindo-se da disposição) traçar, em todos os cinco modos, de que se usa esta parte, e assim fará a planta do seu navio. (...) Fará logo montras da popa, da proa, e de um, ou do outro costado do navio. E com o perfil mostrará as suas partes interiores, cortando-o ao longo, de popa à proa, ou através, por qualquer lugar que quiser que vejam. Porá depois em perspectiva toda esta sua fábrica segundo a vista e sítio, que lhe escolher. E ultimamente o que mais importa, obrará de madeira um modelo dela, no qual conhecerá melhor as faltas que na imaginação, e assim emendadas o acabará para que por ele, se faça com muita perfeição, o navio, que determina fabricar. E não pareça ao professor desta arte que quer merecer o nome de arquiteto dela, que

(14) Cf. BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Op. cit.*, p.268-269.

pode escusar o uso destas cinco partes da *disposição*, e que lhe basta saber as medidas do proposto navio, para sem as ditas partes o poder acabar sem o que se enganará grandemente, e cometerá muitos erros, e para fugir deles, convém que faça o *modelo* no qual primeiro os emende, e este perfeito lhe sirva de molde, e exemplar, pelo qual fabrique todos os navios daquele gênero, e grandeza. Mas como o modelo custe tempo, e dinheiro, [tem-se] por mal gastada a despesa de ambos, e não se faz consideração do muito que importa à fábrica de uma nau da Índia, para com cem cruzados mais (que é o que pode custar o seu modelo) fazer-se acertada e sem erros" (15).

Além da *ordenação* e da *disposição*, "deve mais, o nosso arquiteto considerar com grande cuidado outras três partes da arquitetura que são a *correspondência*, o *ornato*, e o *decoro*, e procurar que se vejam nas suas obras, para o que lhe será de muito momento a construção e presença do modelo, porque buscadas, e achadas nele estas 3 partes, as terá também o navio, que por ele se houver de fabricar. E assim convém que nas suas partes se guarde a correspondência, não bastando, que todas elas tenham suas determinadas medidas, senão que estas convenham de tal maneira entre si, que se respondam proporcionalmente, por que nenhuma coisa sobeje ou falte com a proporção; a obra seja firme, e a arte com que se faz maravilhosa" (16).

O respeito a essas regras deveria ser tal que, ao se encontrar um navio despedaçado, achando-se "uma só parte sua inteira, por ela, se poderá conhecer o seu tamanho, e fazer outro navio em tudo semelhante ao desfeito. Tendo a fábrica do nosso arquiteto esta correspondência tão necessária, todas as suas larguras, comprimentos, e alturas, se respon-

(15) *Id.*, p.269.

(16) *CF. BARATA*, João da Gama Lobo Pimentel. *Op. cit.*, p.269.

derão entre si com grande harmonia, como uma bem temperada viola; de que receberá a obra, uma agradável formosura, e deleitosa vista, que é a outra parte das três, chamada *ornato*. E quando se guardar na mesma fábrica, a propriedade devida ao tempo, e ao lugar, fazendo os navios conforme aos mares por que hão de navegar, aos portos em que hão de entrar, e ao serviço, que deles se há de ter, conseguirse-á o *decoro*" (17).

Finalmente, além de tudo isso, deve o arquiteto naval considerar a *distribuição*, para gastar "com temperança as matérias de sua obra e a faça com mais ordenada despesa que puder, acomodando-se à terra onde fabrica servindo-se do que nela há, e não procurando o que se não pode alcançar sem grande despesa. (...) Use pois o nosso arquiteto de todas estas coisas, segundo o lugar onde estiver, com que exercitando a *distribuição*, e servindo-se das outras cinco partes da arquitetura, e acompanhado das ciências com que o ornamento será perfeito na sua profissão, e merecerá com justo título o nome de arquiteto naval" (18).

Uma determinação natural: a madeira

Para João Baptista Lavanha, o arquiteto naval deveria conhecer astronomia, pois só assim saberia os "tempos acomodados para o corte das madeiras", segundo o lugar em que "nascem e se criam em respeito do céu e de suas influências". Por sua importância na indústria naval, a madeira deveria

(17) *Id.*, p.270.

(18) Cf. BARATA, João da Gama Lobo Fimentel. *Op. cit.*, p.269.

constituir preocupação fundamental, o que não estava ocorrendo quando Lavanha escrevia seu livro (19). Entretanto, "se em uma tábua (...) está a salvação dos navegantes, e só dois dedos de sua grossura se mete entre eles, e a morte, como disse Anacarsi Selyta, um dos sete sábios da Grécia, será grande temeridade estimar em pouco o conhecimento da natureza da madeira, (...) e do tempo em que se há de cortar, pois de não ser ela qual convém para esta fábrica, ou de ser cortada fora de sazão, força de não resistir às ondas, e corromper-se e logo a perdição dos que nela confiam" (20).

O padre Fernando Oliveira também insistiu na crítica ao corte de madeira feito fora do tempo apropriado, esclarecendo que essa prática era usual nos pinhais reais: "não se guarda nesta terra tempo devido no cortar da dita madeira, ao menos da del Rey nosso senhor, a qual se corta no verão, tempo para isso mais inconveniente de todos porque então está mais fora de sua sazão que nunca" (21).

Entretanto, se cortar a madeira no verão era impróprio para fabricar navios, havia outras conveniências em jogo, como percebeu Fernando Oliveira: "se o fazem por ferrar os jornais dos trabalhadores, que nesse tempo fazem mais ser-

(19) A falta de madeira de dimensões e curvas apropriadas começou a preocupar seriamente os técnicos, pois vemos que mestre Manuel Gomes Galego, em 1628, declarava que "as madeiras de sobre que hoje se cortam, não são de tanto comprimento para que fiquem embaraçadas e ligadas umas com outras, como antigamente eram" e prevê péssimo futuro para a construção naval porque "ao que hoje se acha, e é tão pouca que em poucos anos não achará para se fabricarem as naus". E por esta falta, começou a usar-se de madeiras verdes ou insuficientes de dimensões, o que foi uma das causas indiretas da enorme perda de navios que a navegação portuguesa sofreu, a partir dos meados do século XVI, mais acentuada para o final e durante o século XVII" (Cf. BARATA, J. G. L. P. *Op.cit.*, p.230).

(20) LAVANHA, J.B. Cf. BARATA, J. G. L. P. *Op. cit.*, p.271.

(21) OLIVEIRA, Fernando. *A arte da guerra do mar*. Lisboa, Ministério da Marinha, 1969. p.37. (Coleção Documentos).

viço pelos dias serem grandes, não é bem que por seu interesse dêem perda a sua Alteza, e trabalho aos navegantes com perigo. (...) Portanto os oficiais que disso têm cargo, deviam olhar nisto, e não dissimular com os carpinteiros, porque sua cobiça não traga tanto dano não somente de fazendas mas também de vidas" (22).

... Fernando Oliveira nasceu em 1507, na vila de Aveiro (23). Aos treze anos, estava no convento de S. Domingos, em Évora, onde aprendeu gramática com André de Resende. Aos vinte e cinco anos, desertou da ordem dominicana e expatriou-se em Castela, voltando a Portugal em data ignorada, sendo certo que ali já estava em 1536, quando foi publicada a primeira *Gramática da linguagem portuguesa*, de sua autoria. Nesse tempo, Fernando Oliveira tornou-se mestre dos filhos de João de Barros, cronista da Índia, e de "filhos e filhas de alguns senhores principais desta terra", como declarou ao ser preso pela Inquisição. Esse convívio, aliás, teria facilitado o perdão que obteve dos dominicanos a quem abandonara.

Em 1541, por razões não sabidas, viajou para a Itália, de onde voltaria em 1543, vivendo nas sombras até 1545, quando estabeleceu relações com os franceses de uma armada que passava pelo Tejo, a caminho de Havre. Rapidamente, influenciou-se junto aos franceses, acabando por tornar-se piloto da galé do barão de Saint-Blancard, mudando seu nome para Martinho, o que dificultou ainda mais o trabalho dos pesquisadores de sua identidade.

Naquele tempo, as galés já estavam em desuso em Portugal, mas Fernando Oliveira insinuara-se a tal ponto

(22) *Id.*, *ibid.*.

(23) Os dados biográficos sobre Fernando Oliveira são extraídos dos "Comentários preliminares" escritos pelo comandante Quirino da Fonseca para a 2.ª ed. de *A arte da guerra do mar* (1937), cuja primeira edição é de 1555. (Cf. OLIVEIRA, Fernando. *Op. cit.*, Lisboa, Ministério da Marinha, 1969. p. XI-XXXVII.

junto ao barão de La Garde -capitão da armada francesa que participava do conflito que se travava no Canal da Mancha entre franceses e ingleses (1545-1546)-, que, por sua sugestão, foram reduzidas a quatro as cinco ordens de remos das galés francesas. Mais ainda, para atestar o prestígio rapidamente adquirido, Fernando Oliveira chegou a servir de árbitro na questão da repartição de uma presa feita pelos franceses.

Caindo prisioneiro dos ingleses, o sagaz ex-dominicano não tardou a insinuar-se junto ao próprio Henrique VIII: "certamente Fernando Oliveira teria chegado à Inglaterra como prisioneiro, antes de assinado o tratado de paz entre a França e aquele país, isto é, antes de 4 de junho de 1546. Ali, o humilde piloto, como ele se apresentava, tendo artes de se fazer valer junto do próprio Rei, se declarava seu afeiçoado por ter sido seu criado e comer de seu pão" (24).

Na Inglaterra, vivia-se então a luta entre os católicos tradicionais e os protestantes favorecidos pela coroa, e Fernando Oliveira, como seria esperado, inclinou-se para os segundos, manifestando-se mais tarde "abertamente contra a idolatria das imagens", além de condenar a revelação dos milagres, por julgá-la "uma exploração da turba ignara".

Enquanto isso, correspondia-se com o conde de Castanheira, instando para ser autorizado a voltar a Portugal, o que -além da acolhida e do perdão pela fuga- também dependia da concordância do rei inglês. Em janeiro de 1547, morto Henrique VIII, o trono inglês passou a ser ocupado por seu filho, Eduardo VI, e foi dele que Fernando Oliveira obteve uma carta recomendando-o a D. João III. De volta a Portugal, ao invés da convivência de religiosos, o autor da *Arte da Guerra do mar* foi morar em Cata-que-Farás, o bairro dos mareantes de Lisboa.

(24) *Id.*, p.XVI.

Sobrevivente de batalhas e perseguições, Fernando Oliveira acabaria por envolver-se num conflito verbal que muito lhe custaria. Foi no dia 18 de novembro de 1547, como contou Quirino da Fonseca:

"...É de crer que Fernando Oliveira, um tanto confiante na sua boa estrela até aquela data e nos seus altos protetores, seguisse então uma vida muito solta, resultante de hábitos adquiridos no curso de sua última aventura por mar e terras distantes.

"A sua índole rebelde e franca o tornara imprudente no manifestar de opiniões acerca das práticas abusivas do catolicismo que ele ouvira debater na protestante Inglaterra; com essas doutrinas subversivas havia de escandalizar muitos que o escutavam nessas preleções, incluindo os próprios cristãos-novos contra os quais ele teria maquinado em Roma, quando se faziam as negociações para o estabelecimento da Inquisição em Portugal.

"O conflito que teve no dia citado parece não ter sido fortuito, mas sim provocado por efeito de qualquer maquinação contra a descuidada vítima, maquinação a que não foi alheio o provocante, certo livreiro, João de Borgonha, com quem Fernando Oliveira tivera antigas desinteligências.

"(...) Ao entardecer de 18 de novembro de 1547, achava-se o nosso clérigo, tornado piloto e embarcadiço, à porta da livraria de João Fernandes, na Rua Nova.

"Em uma livraria próxima, pertencente a João de Borgonha, malavindo com Fernando Oliveira e ao qual este apodava de judeu, também assumara à portada o erudito mestre André de Resenade, que, avistando aquele seu antigo discípulo e porventura êmulo em controvérsias gramaticais, com suspeitosa intenção o indicou a João de Borgonha. Este, dirigiu-se logo a Fernando Oliveira, embora seu desafeto, e entabou abe-

lhuda conversação, perguntando-lhe por onde tinha andado. Oliveira, com a franqueza e desassombro que lhe eram peculiares, referiu-lhe as circunstâncias da sua última aventura, e mais instigado por João de Borgonha, expandiu-se em considerações sobre a questão religiosa em Inglaterra e a ação do defunto rei, Henrique VIII, a esse respeito.

"O seu antagonista, assanhando-se em fé cristã, rancorosamente aludiu aos sacrilégios com que denegria aquele monarca, mais exacerbando Fernando Oliveira, na defesa e apologia do rei, do qual se dizia afeiçoado, louvando-lhe as arremetidas contra a supremacia papal.

"A contenda redundou em impropérios despendidos de parte a parte, tornando-se mais brava a sanha do irreconhecível clérigo, expendendo doutrinas que o seu adversário classificava de formais heresias. Foram-se juntando vários curiosos de potência do livreiro Fernando, chamado Pedro Lasso, e certo Manuel Pires, familiar do cardeal D. Henrique, figura magna do Santo Ofício.

"As heresias do revoltado piloto poderiam então ser bem testemunhadas"... (25).

Imediatamente, João de Borgonha denunciou Fernando Oliveira à Inquisição. No dia seguinte, o livreiro Francisco Fernandes, parente do dono da livraria em que se dera o confronto também depôs, seguido das demais testemunhas... Em 21 de novembro, Oliveira já era interrogado, desenvolvendo-se minucioso processo que duraria até 4 de agosto de 1548, quando a sentença foi pronunciada, considerando-se "heréticas, temerárias e escandalosas as doutrinas por ele defendidas, ordenando-se que delas fizesse abjuração formal" (26).

(25) *Id.*, p. XVIII-XIX.

(26) *Id.*, p. XX.

Mesmo abjurando, Fernando Oliveira ficou preso até 3 de setembro de 1550, quando pôde deixar o cárcere em troca de ir para o mosteiro de Belém, retomando o hábito e a tonsura sacerdotais. A liberdade só viria em 22 de agosto de 1551, mesmo assim limitada pela exigência de que não saísse de Portugal e de que se ocupasse de *exercícios virtuosos*.

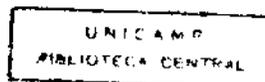
Assim, em agosto de 1552, agora como sacerdote, Fernando Oliveira estava de novo no mar...

A esquadra em que viajava para repor em seus domínios o destronado rei Mulei Buharon, de Velez, no Marrocos, foi atacado por piratas argelinos, e Fernando Oliveira foi aprisionado juntamente com muitos portugueses. Quem pôde, trocou a prisão por 150 coroas em ouro ou mercadorias, cabendo a Fernando Oliveira participar dessas negociações junto ao rei de Portugal. Suspeita-se até que o religioso tentou pôr-se a serviço dos mouros argelinos, o que explicaria a reclamação feita ao rei pelo capitão da armada, Inácio Nunes: "Ao padre Fernão d'Oliveira que la vay sobre nós faça V. A. mercê, que se me Deus desta fortuna tira eu dyrei quanto serviço de Deus e seu foi mandal-o desta terra" (27). Do mesmo modo, o capitão de Ceuta, Pedro de Meneses, queixou-se da rápida permanência dos negociadores do resgate dos prisioneiros portugueses, especialmente de "um padre que veio em sua companhia [de Gaspar Fernandes] que se chama frei Fernando Oliveira", lembrando "a V. A. que é homem muito *desassossegado* e segundo o que passei com ele e sinto de seu juízo é homem aparelhado para fazer mais mal que bem" (28).

Todas essas reclamações devem ter produzido efeito, pois o *desassossegado* religioso foi excluído das negociações subseqüentes, permanecendo em Portugal de 1552 a

(27) *Id.*, p. XXII.

(28) *Id.*, *ibid.*



1554, quando teria escrito *A arte da guerra do mar*, que tem a dedicatória datada de 28 de outubro de 1554.

O livro foi dedicado a D. Nuno da Cunha, seu grande protetor, cujo pai, Antonio da Cunha, acabou por hospedar Fernando Oliveira em sua casa. O hóspede, não se sabe por que, acabou irritando Antonio da Cunha, a ponto de ser denunciado por ele a um seu concunhado, camarista do rei... Em 8 de janeiro de 1554, o rei ordenou sua prisão, o que não deve ter sido cumprido, pois, em dezembro daquele ano, Fernando Oliveira assumia o cargo de revisor ou corretor da Imprensa da Universidade de Coimbra, onde se fez a primeira edição d'*A arte da guerra do mar*, concluída em 4 de julho de 1555.

Em Coimbra, o irrequieto personagem teria dado aulas de humanidades, arranjando motivos para nova prisão nos cárceres da Inquisição, pouco mais de três meses após a edição de seu livro (26/10/1555).

Dois anos depois, nomeava-se seu substituto em Coimbra, perdendo-se Fernando Oliveira em sombras impenetráveis para a investigação histórica, desconhecendo-se até as circunstâncias e a data de sua morte (29).

Pois bem, a par de uma vida agitada, Fernando Oliveira revelou-se destacado estudioso das questões náuticas, principalmente as relativas à construção naval, equipagem dos navios e problemas relacionados à guerra no mar. Na comparação feita por um pesquisador, "no aspecto científico e prático, na clareza da exposição, Lavanha sobreleva ao Pe. Fernando Oliveira, que é outro grande teórico da matéria, co-

(29) Além de *A Arte da guerra do mar*, sobre temas náuticos, Fernando Oliveira escreveu um *Livro da fábrica das naus* (incompleto) e uma *Arte de navegar*, em latim, conhecida apenas por uma referência que ele fez no *Livro da fábrica das naus*.

nhecedor da prática, talvez nem tanto como aquele, pois que se espraiava em generalidades, além de que envereda mais pela teoria, com regras muito pessoais, de pouco alcance para o real conhecimento da construção do navio" (30).

Mesmo com essas restrições, Fernando Oliveira deve ser considerado como um dos principais autores portugueses dedicados ao estudo das artes náuticas, o que aumenta a importância de suas observações sobre os interesses envolvidos no corte da madeira em desobediência às condições naturais e suas conseqüências para a navegação.

Não faltava razão a João Baptista Lavanha ou ao padre Fernando Oliveira em suas advertências, principalmente considerando-se a quantidade de acidentes navais provocados pelo descaso com que se tratava a principal matéria-prima destinada aos estaleiros portugueses. Para essa indústria, recomendava Lavanha, "convém que [as madeiras] sejam rijas, enxutas, de sumo amargoso e resinento, e brandas. A rijeza, e fortaleza delas resiste ao ímpeto dos mares, e dos ventos, sendo enxutas da umidade, não apodreçam com a muita das águas, antes nelas se conservam. E para as despedir de si, há de ser o seu sumo resinento, e para que não entre por elas o busano, amargoso. E ultimamente brandas, para que de lavradas (como é necessário em algumas partes) não estalem (31).

Mas, somente a teca e o angelim, naturais da costa do Malabar, concentravam todas essas qualidades, parecendo que "as criou a natureza para a arquitetura naval" (32).

Em Portugal, para o liame, além do azinho, usava-se o sobro, que "é muito duro, enxuto, não entra nele humor

(30) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *O Livro primeiro da architatura naval*, de João Baptista Lavanha..., *cit.*, p.226.

(31) *Id.*, p.271

(32) *Id.*, *ibid.*.

exterior por sua densidade, não cria caruncho, não apodrece na água, antes nela com a umidade se conserva, e reverdece, e além de todas estas qualidades tão conformes ao que se há mister, tem outra não menos importante, que é a tortura de seus ramos, de [tal] maneira curvos, que parece que foram criados só para esta arte" (33), uma vez que algumas partes estruturais das naus eram construídas aproveitando-se as curvas naturais da madeira. Para o tabuado, usava-se o pinho manso (resinoso), "cuja madeira é branda, e como tal se pode dobrar, e acomodar por todas as voltas do costado da nau(...). E tem mais uma perfeição, que a sua resina resiste muito à umidade da água, e sendo amargosa, não entra por ela o bicho" (34).

Além do pinho resinoso e do sobro, Lavanha mencionava o pinho bravo, aplicado na construção das obras mortas das naus, pois, embora menos resistente à água, por ser leve, adequava-se à fabricação de mastros e antenas.

Entretanto, para tomar na devida conta as "influências do céu", o arquiteto naval não deveria fazer regra geral das recomendações baseadas nas espécies de madeiras, prestando atenção aos sinais que a natureza oferecia para seu conhecimento: "são este sinais, a folha, e o fruto, os quais nas árvores são significadores de sua natureza, de suas interiores compleições. E assim as árvores de casca áspera, de folhas crespas, e de fruto duro, têm a madeira densa, e forte, e as que ao contrário têm a casca macia, as folhas brandas, e o fruto mole, são de madeira porosa, e mole. As que crescem devagar, se criam em muito tempo, são

(33) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Op. cit.*, p.271.

(34) *Id.*, *ibid.*. As frequentes menções ao buseno, conhecido no Brasil como teredo, turu ou ubiraçoca, põem em relevo o contínuo ataque que esse molusco fazia (e faz) às embarcações de madeira, cais e embarcadouros, cavando galerias em suas partes submersas, a partir de um movimento rotatório onde usa os pequenos dentes que possui nos sulcos de suas duas pequenas valvas.

mais fortes, que as que crescem depressa. As pesadas são mais cerradas, e mais densas, que as leves. As que duram e vivem muito, corrompem-se devagar, e quanto menos têm de coração tanto é mais robusta a sua natureza, e as resinentas, e de sumo amargoso, resistem muito à água e ao busano" (35).

Mais ainda, era imperativo cortarem-se as madeiras no tempo adequado: para que "não fendam, torçam, encolham, e apodreçam, [é imprescindível] ser este corte sazonado, que de não se ter nele muito resguardo, procede uma das causas da perdição das naus" (36).

Para Lavanha, "o tempo (...) em que as árvores estão maduras, e se devem colher é depois que dão seu fruto, e recolhida toda a sua virtude, e força, descansam para tornarem de novo à frutificação, sendo causa desta sua alteração, a presença e o apartamento do sol, o qual com o próprio movimento, chegando-se à árvore a aquece, e com o seu calor colhendo elas o nutrimento da terra consentem porem a tempo o seu fruto, cobrado e cumprido este ofício, com o frio causado da ausência do sol, se recolhem, apertam, e reformam a virtude gastada, para a tornarem a despender quando voltar este planeta" (37). Grande importância também tinha a lua, "porque como ela esteja mais chegada à terra, que todos os outros planetas, e por esta razão obra nela, mais que eles, e seja úmida por sua qualidade, levanta continuamente vapores úmidos, com os quais umidecendo o ar, corrompe os corpos inferiores a ela sujeitos, influindo neles umidade e fazendo-os moles: e porque ela há com tanto mais força, quanto mais cresce de luz (e que é de nova até cheia), e como se lhe diminui (que é de cheia a nova) enfraquece. E nas árvores influi em grande império, crescendo, e diminuindo-se nelas a

(35) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Op. cit.*, p.272-273.

(36) *Id.*, p.273.

(37) *Id.*, p.273-274.

umidade, segundo este planeta nos mostra mais, e menos luz" (38).

Resumindo, João Baptista Lavanha aconselhava: "se tenha por regra geral, que as madeiras para esta fábrica se cortem nas minguantes da lua dos dois meses mais chegados ao princípio do inverno, um antes, e outro depois, os quais nestas partes são dezembro e janeiro" (39), valendo observar que, nesses meses, as baixas temperaturas exigiam elevado consumo de madeira para aquecimento, o que Lavanha não perdoava, pois dela dependia não só a flutuação das naus como a própria sobrevivência da economia portuguesa. Considerando a escassez de madeiras apropriadas à construção naval, o autor advertia que eram "tão poucas, que se pode já temer (com notável dano das navegações deste reino, o qual convém remediar) que as não haja para fazer uma nau, o que procede da pouca consideração com que se gastam as madeiras, e se queima um bosque de grandes sobros para fazer um saco de carvão, como se não fossem necessários para nenhum outro uso, senão para o fogo, e que pudesse logo nascer, e crescer outros em breves meses como ameixeiras" (40).

Depois da madeira, o arquiteto naval deveria considerar as outras matérias-primas que entravam na construção naval: pregadura, linho estopa, breu, alcatrão, graxa e chumbo, as quais convém que se "tenha prevenidas, e com abundância recolhidas, antes de começar a obra, porque como a maior parte delas, venha de outras terras, e as não haja nesta, é necessário que se use de muita prevenção, assim para serem mais baratas, como para que não faltem ao tempo que se houverem mister, e por esta causa [pare] a fábrica" (41)..

(38) *Id.*, p.274-275.

(39) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Op. cit.*, p.275.

(40) *Id.*, 275-276.

E começam as indicações sobre o traçado das partes estruturais da nau, ensinando-se como medi-las e projetá-las, considerando suas proporções e harmonia. Além de valiosos desenhos, demonstra a vontade do autor em se fazer compreender a indicação detalhada dos procedimentos recomendados aos profissionais dos estaleiros: "feitas as formas as entregará o arquiteto ao mestre dos carpinteiros, para que por elas marque as madeiras, as quais devem ser lavradas por ambas as faces da sua grossura, e escolhidas para o que cada uma pode servir. Sobre as ditas faces se porão as formas, e com um pau delgado de um palmo de comprimento e um dedo de largo, chamado esgaravote, molhado no tinteiro de almagre irão correndo ao longo da forma da parte de fora, e assinando-a, e marcando-a (o que chamam calivar), com a almagra do dito esgaravote" (42). Em seguida, Lavanha descreveu o traçado e construção do liame de proa e de popa, reproduzindo o processo que, na prática, era seguido na Ribeira das Naus, acrescentando algumas imagens à descrição: "e começando o mestre a fábrica da nau, preparado na Ribeira o espaço, que houver de ocupar a quilha e feito muito chão; e pendente para o mar, ordene nele uns assentos sobre que se há de pôr a quilha, que se chamam atacadas, as quais se fazem de paus de seis e de quatro palmos de comprimento, e de um de quadrado, lavrados por todas as quatro faces; para que assentem bem, e com igualdade uns sobre os outros" (43).

Entretanto, não era propósito de João Baptista Lavanha descrever o processo de trabalho de um estaleiro português do século XVI ou XVII. *O Livro primeiro de architectura naval* tem outros e inegáveis méritos e por eles deve ter reconhecido seu valor. Pimentel Barata, por exemplo, assinou que "habituaados às leituras dos escritos dos nossos práticos da época, mal alinhavados, repetitivos, obscuros, com

(41) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Op. cit.*, p.276.

(42) *Id.*, p.282.

(43) *Id.*, *ibid.*.

alusões a regras desconhecidas, é para nós um prazer percorrer o texto de Lavanha. Evidentemente, vai uma grande distância deste autor culto e literato aos mestres de poucas letras, mal afeicionados a exporem ordenadamente as práticas que lhes eram familiares, cujo fundamento raramente saberiam" (44).

Lavanha, ao contrário, expressava-se na linguagem valorizada da ciência - "o Discurso q he a principal parte" - e, por isso também, seu texto atravessa o tempo e aporta compreensível aos nossos dias. Mas, apesar de tudo isso (ou, talvez, por isso mesmo), os "fabricadores de navios" só aparecem raramente no texto, e mesmo assim para servirem de exemplo de como não se deveria proceder na construção de uma nau... E se houver interesse em procurá-los, será preciso percorrer outros caminhos, desfazendo a ligação da fábrica ao discurso para uni-la, desta vez, ao trabalho da história.

A emersão dos fragmentos

Sonhos de riqueza e ambição animam os caçadores de tesouros da atualidade, na busca do espólio que velhas embarcações naufragadas esconderam em profundezas até pouco tempo impenetráveis. Com a ajuda da ciência, que oferece, com precisão cada vez maior, roteiros e coordenadas para localização dos despojos que outrora flutuaram carregados de valores que o tempo não pôde consumir totalmente, esses aventureiros conseguem fazer emergir imagens multisseculares, surgidas do azul profundo para testemunhar acontecimentos que só a imaginação teimosa insiste em colocar nas páginas da grande história.

(44) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Op. cit.*, p.266.

Tudo isso, contudo, é pouco para que se possa conhecer aqueles velhos navios de madeira que, durante séculos, cruzaram os oceanos nas rotas da expansão e da conquista. Mais do que pouco, será sempre insuficiente para representar em detalhes o maior e mais complexo engenho que a indústria humana até então concebera e conseguira realizar.

O arqueólogo naval, à diferença de pesquisadores dos outros ramos da arqueologia, convive com uma dificuldade básica, pois "falta-lhe o próprio objeto dos seus estudos - o navio" (45). Além do mais, considerando-se o quase positivismo que inspira a maior parte desses profissionais - razão principal, aliás, de seus créditos e méritos -, a imaginação resiste pouco aos freios que a evidência deve impor, fazendo com que o conhecimento avance lentamente, como se mares desconhecidos ainda impusessem temor e aconselhassem cautela, agora para se viajar pelos áxilos caminhos do conhecimento.

Além da destruição pura e simples, provocada por agentes naturais, ou das dificuldades ou impossibilidade de acesso que escondem os navios da história, os próprios modelos das embarcações receberam sobre si a força sempre considerável dos preconceitos que transformam a ignorância em normas de procedimento: "em 1581, o visitador apostólico Monseñor Bossio, ordenou a destruição de numerosos modelos votivos duma igreja, sob o pretexto de a limpar de objetos cheios de pó e pouco apropriados ao lugar sagrado" (46). Na verdade, não só pela atuação desse modesto Savonarola, são raros os casos de modelos anteriores ao século XVII, importantes tanto para orientar a construção naval, como enfatizou Lavanha,

(45) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Introdução à arqueologia naval - a crítica da documentação plástica*. Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1973. p.3.

(46) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Introdução à arqueologia naval - a crítica da documentação plástica*. Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1973. p.4.

quanto para sustentar os estudos de arqueologia naval (47). Prática usual no norte da Europa, a construção de modelos nos estaleiros também ocorreu em Portugal: "no primeiro quartel de século XVII, o Vice-rei da Índia mandava a El-Rei o modelo duma nau que se pretendia construir, modelo que foi presente a uma junta de peritos, a qual então discutia a questão de três ou quatro cobertas para as naus" (48).

Embora mais abundantes, as descrições literárias, neste caso, são insuficientes para representar o fugiente objeto de estudo do arqueólogo naval, e por mais minuciosas que sejam, não conseguem "dar idéia da forma do navio e das suas partes. Se não foram os desenhos da época, só se conheceria a forma e dimensões de muitas partes do navio antigo se se achassem os restos dele, e muitos pormenores seriam obscuros por defeituosa descrição ou omissão dos textos. O caso das velas é muito característico, pois que nenhuma descrição literária permite ter idéia exata da forma geométrica delas" (49).

Mas, mesmo os desenhos não oferecem segurança ao investigador, pois são imperfeitos, simplificados ou repletos de pormenores criados pela fantasia do artista, além de todas as determinações dos fatores de natureza cultural. "É curioso notar como em Portugal, que viveu intensamente do mar durante cerca de dois séculos, as representações de navios antigos são relativamente escassas, apesar de Lisboa e outras terras terem nas armas municipais o navio, o que daria azo a abun-

(47) Às vezes, ocorre que o arqueólogo naval vê-se traído pela falsidade do modelo, sendo conhecido o caso de uma nau veneziana "do século XVI", exposta no Museu de Veneza: "tomada por muito tempo como executado nessa época e que depois se averiguou ser do século XIX". (Cf. *Id.*, p.22).

(48) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *O livro primeiro...*, cit., p.225.

(49) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Introdução à arqueologia naval - ...*, cit., p.5.

dantes exemplos de navios, ao longo de oito séculos de vida municipal" (50).

Por tudo isso, nessa história de poucos documentos, os menores vestígios ganham importância, como o emblema de um mestre de caravela, de 1488, a mais antiga representação de caravela que se conhece, valiosa por representar com certa nitidez a morfologia do casco da embarcação, ou - como também assinalou Pimentel Barata - o fato de que "só nos biombos japoneses do final do século XVI e início do seguinte, aparece representada a saia que protegia a casa do mastro, em redor deste" (51).

O domínio da igreja católica, de acordo com o estudioso português, seria a principal causa dessa escassez, fazendo predominar na arte os motivos de caráter agiológico, à diferença do norte da Europa, onde a influência do protestantismo teria permitido maior liberdade de expressão e onde "a clientela já não era o rude marinheiro que se contentava com as ingênuas e quase simbólicas representações do navio no ex-voto, mas o rico armador ou o nobre que ornava o seu palácio, exigentes com a veracidade da representação. Daí que cedo no século XVI surgissem os marinheiros flamengos e holandeses, de tanto apuro, e se criasse a escola que floresceu pela primeira metade do século XVII" (52).

A caravela dos descobrimentos

O mais famoso navio da empresa da expansão e conquista perdeu contra o nevoeiro dos tempos os detalhes de sua

(50) *Id.*, *ibid.*.

(51) *Id.*, *ibid.*.

(52) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel., p.6.

concepção, surgindo apenas lentamente das brumas do desconhecimento para transcriar-se sob o sol da história. Durante quinhentos anos, a caravela serviu à pesca, ao comércio e à guerra, transportando e relacionando homens e coisas, entrelaçando o mundo com as linhas tão longas quanto incertas das navegações. Alimento da fantasia e desafio à perícia dos historiadores, essa embarcação parece flutuar apenas no horizonte da imaginação, desaparecendo nas curvaturas da grande esfera que foi levada a experimentar e conhecer: "as caravelas, cujo nome se conserva na tradição oral e escrita, ligado às glórias dos grandes navegadores da Península Hispânica, as caravelas, ilustradas pelas viagens de Colombo e de Gama, e que desapareceram da Europa em meados do século XVII, não deixaram de si uma representação nítida e incontroversa, nem documentos que aclarassem de uma maneira definitiva a sua origem, a sua forma, o seu aparelho, as suas condições de navegabilidade" (53).

A origem da caravela ultrapassa os limites desta história, aparecendo mencionada pela primeira vez num foral de Vila Nova de Gaia, doado por D. Afonso III, em 1255, parecendo relacionar-se a "certas embarcações de pescadores, e também a uma dada espécie de navios mercantes" (54). A partir do século XV, a caravela navegava nas costas africanas (Cabo Branco), sendo usada em viagens de cabotagem e comércio entre a África, as ilhas atlânticas e o reino, além de servir no abastecimento das fortalezas africanas. No século XVI, pescava-se com ela o bacalhau da Terra Nova, num tempo em que esse tipo de embarcação já predominava também nas viagens para o Brasil. Desde o século XV, a caravela aparecia nas guerras (55) contra os mouros, catalães e provençais, para

(53) MENDONÇA, Henrique Lopes de. *Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI*. Lisboa, Tipografia da Academia Real de Ciências, 1892. p.40.

(54) *Id.*, p.43.

(55) "Foi D. João II, de 1441 a 1495, que, ajuizando as apreciáveis qualidades náuticas das caravelas, imaginou artelhá-las poderosamente, fazendo-as temidas de outros navios de

defesa das vias de ligação marítima com as praças fortes da África, acompanhando, no século seguinte, as armadas da Índia no enfrentamento de turcos e árabes, além de participar dos comboios que, nos Açores, recebiam as naus da Índia para acompanhá-las com segurança até o reino.

Servindo de ligação, correio e abastecimento nas armadas da Índia, as caravelas eram os navios que melhor podiam aproveitar os ventos contrários, ofereciam pequeno alvo aos inimigos, eram ligeiras e fáceis de manobrar, adaptando-se perfeitamente às viagens de descobrimento, pois "demandavam pouco fundo, podendo chegar-se bem à terra" (56), acompanhando com certa facilidade a sinuosidade das costas e sofrendo menos com o entra e sai nas enseadas e costas dos rios.

Mas, apesar de toda essa importância, até sobre seu nome pairaram dúvidas durante muito tempo. Estudando a etimologia da palavra, em trabalho publicado em 1892, Lopes de Mendonça aceitou o que sugeria o *Glosario etimológico de las palabras españolas (castellanas, catalanas, gallegas, mallorquinas, portuguesas, valencianas y bascongadas) de origem oriental (arabe, hebreo, malayo, persa y turco)*, editado em Granada, em 1886, por Leopoldo de Eguilaz y Yanguas, e para quem *caravela* deriva de *caravo*, palavra que, através do árabe, teria vindo do latim (*carabus*) ou do grego (*karabos*), o que também provava a influência dos árabes na marinharia portuguesa. Assim, *caravo* - "pequena embarcação usada no Mediterrâneo", às vezes "destinada ao serviço do navio" (57) - teria evoluído para *caravela*, seu diminutivo. Mais recentemente, Pimentel Barata retomou a questão, buscando em

maior vulto". (Cf. FONSECA, Quirino da. *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*. Coimbra, Imprensa da Universidade, 1934. p.457-458.

(56) FONSECA, Quirino da. *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas*. Coimbra, Imprensa da Universidade, 1934. p.459.

(57) MENDONÇA, Henrique Lopes de. *Op. cit.*, p.43.

Estrabão informações que pudessem explicar o nome do famoso navio: "os habitantes das costas entre os rios, hoje chamados Douro e Minho, serviam-se de pequenas embarcações de vime e forradas de couro, como os coracles irlandeses, ainda hoje existentes. Os marinheiros gregos das galés romanas que passavam ao longo dessas costas chamavam-lhes *karabos* (lagosta), palavra que aparece latinizada e escrita pela primeira vez no século VI, numa obra escrita na Península Ibérica" (58).

A explicação da palavra, entretanto, não resolve as questões da coisa representada, e não se pode esquecer que as antigas embarcações de vime revestidas de couro estão a uma insuperável distância da caravela do descobrimento. Pouco conhecida, apesar da fama, além dos ataques de piratas e inimigos, a caravela também foi vitimada pelo senso comum e pelos historiadores de superfície, que adornaram o primeiro navio europeu que passou do Atlântico para o Índico (Bartolomeu Dias, 1482) com acessórios da mais variada imaginação, a começar pelo cesto da gávea, de tanto valor simbólico, a partir de onde os marinheiros perscrutavam os horizontes até anunciar, felizes, o "-Terra à vista!" que representava a recompensa ao final das longas e sofridas viagens dos descobrimentos (59).

Na verdade, o que se pôde apurar até agora é que a caravela dos descobrimentos foi concebida e construída pelos portugueses por volta de 1430-1440, aperfeiçoando-se ao mesmo tempo dois outros meios técnicos: "a navegação astronômica e a cartografia. Mas, há uma conseqüência da construção da caravela, praticamente ignorada dos historiadores dos navios

(58) BARATA, João da Rama Lobo Pimentel. "A caravela - Breve estudo geral". *Stvdia*. Lisboa, Instituto de Investigação Científica Tropical - Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1987. p.166.

(59) As caravelas "não tinham cestos de gávea, os quais eram incompatíveis com o aparelho latino-triangular". (Cf. MENDONÇA, Henrique Lopes de. *Op. cit.*, p.64.

de vela e que influi no quarto meio técnico, que é o navio de aparelho redondo (60). Entre 1435 e 1440, os construtores portugueses de caravelas introduzem nos estaleiros do Duque de Borgonha, Filipe, o Bom, cunhado do Infante D. Henrique, a técnica da construção do casco de forro liso [que] permitiu a construção de cascos de grandes dimensões e muito robustos, o que não se alcançava com a tradicional técnica nórdica do forro trincado" (61).

No final do século XV, apareceu o protótipo do navio de aparelho redondo -três mastros, castelos integrados ao casco e arqueação de 250 a 300 toneladas- que estaria na origem de dois tipos de navios de alto bordo: "um é a nau da Carreira das Índias, a qual já por 1515 alcança as 800 t (quilha de 33,25 m, comprimento máximo de 56,32 m, boca maior de 13,31 m), com dois mastros de aparelho redondo e um ou dois latinos. é o navio de transporte das preciosas mercadorias do Oriente. O outro tipo é o galeão português, o primeiro navio redondo concebido e construído exclusivamente para a guerra do alto-mar, mencionado e representado já em 1519 e muito provavelmente já em existência por 1515" (62).

(60) Navio de aparelho redondo não deve ser confundido com navio redondo, pois este último, como reclamava Lopes de Mendonça, em 1892, tem sentido preciso: "as palavras navio redondo, por oposição a navio longo, têm a significação genérica de embarcações cuja proporção entre o comprimento e largura era apenas de 3 ou 4:1, e cujo motor era quase sempre exclusivamente a vela. A significação abusiva que entre nós se deu àquela frase, designando os navios de velas quadrangulares [em oposição às latinas, triangulares], envergadas em antenas transversais ou de cruz, justifica contudo esta explicação". (Cf. MENDONÇA, Henrique Lopes de. *Op. cit.*, p.52.

(61) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "A caravela - Breve estudo geral," *cit.*, p.158.

(62) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "A caravela - Breve estudo geral," *cit.*, p.159.

Além dessas derivações, e conforme o número de mastros, é possível identificar quatro tipos predominantes de caravelas (63), a começar pela pequena e rasa embarcação de um mastro latino -herdeira, talvez, da caravela do século XIII-, usada para pesca e transporte de carga. O mastro era comprido e aparentemente vertical, como se vê nas iluminuras de 1520-1525 e imagens de Lisboa do final daquele século, e sua tonelagem andava em torno de 20 a 25 t. A caravela de dois mastros latinos começou a ser mencionada nos documentos do início do século XV, aparecendo ainda no século XVII, o que lhe dá uma vida de, pelo menos, duzentos anos: "de certeza, a caravela dos Descobrimentos era de dois mastros, dada a sua tonelagem, mas note-se que no século XVI havia grandes caravelas de dois mastros, de portes à volta de 100 t" (64). Convivendo com as anteriores, a caravela de três mastros latinos "vê-se representada no primeiro quartel do século XVI, mas não exclui que possa existir já pelo final do século XV. Alcança portes superiores a 100 t, o que se deduz do número de mastros e do comprimento da quilha necessário para os implantar. (...) Esta caravela já tem dois andares no castelo de popa (...) e em regra tem uma pequena mureagem de grades na proa"(65). Sua vida foi curta, pois embora ainda apareça mencionada no final do século XVI, desapareceu praticamente por volta de 1530-1540. Em seguida, no segundo quartel do século XVI, surgiu a caravela de quatro mastros, chamada *redonda* por ter à proa um mastro de aparelho redondo. Em meados do século, atingiu seu maior porte (150 a 180 t), sendo mencionada ainda em 1738, numa ação contra piratas mouros: "é a grande caravela de guerra e de comércio dos séculos XVI e

(63) Dados extraídos de BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "A caravela - Breve estudo geral", *cit.*, p. 175 e segs.

(64) *Id.*, p.175.

(65) *Id.*, p.175-176.

(66) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "A caravela - Breve estudo geral," *cit.*, p.176.

(67) *Id.*, *ibid.*.

XVII, com uma ou duas cobertas, dois sobrados no castelo de popa e um no de proa" (66). Finalmente um tipo de caravela pouquíssimo conhecido -o caravelão, apesar de sua intensa atividade nos Açores e no Brasil. "Documentos de 1535 mostram que tinha o aparelho das caravelas, redondas e latinas", destacando-se uma particularidade: "o sufixo aumentativo ão, indicaria que se tratava de caravela de grande porte, mas na verdade houve caravelões de 40 t e 50t, como consta de uma lista de 1591" (67).

Essa tipologia, ligeiramente mencionada, é de muita importância, pois cada espécie de navio requeria técnicas próprias de concepção e construção, constituindo-se no principal desafio da indústria naval, sempre solicitada a aumentar o tamanho dos navios, como aconselhava o padre Fernando Oliveira, este notável personagem do Quinhentismo português: "aqui me lembra, que ouvi dizer, que algumas pessoas diziam, que se fizesse navios pequenos para a viagem da Índia: mas a mim não me parece o seu conselho acertado: assim pela razão que disse, da despesa ser maior que a receita, come também, porque os navios pequenos não são seguros naquela viagem, tanto como os grandes: digo seguros, do mar e dos ladrões. O mar naquela viagem requer navios grandes: porque assim como ele um navio de quinhentos tonéis na costa da cafraria de Moçambique até o cabo, como no [caminho] de Sacavém para Vilafranca um barco de punhete: e mais asinha (68) comerá um navio pequeno. Pois de ladrões, muito melhor se defende o grande, que o pequeno: porque o grande traz mais gente, e mais armas para se defender: e só a magestade do grande atemoriza os contrários, que não ousam cometê-lo, e entrar nele: porque nem gente pode trazer, de que se receiem. Se me dizem os avarentos, que perdendo-se um navio grande, perde-se muito, respondo-lhes, que mais se perde em muitos pequenos (...): por isso não há que duvidar, senão que é me-

(68) Asinha = rapidamente, depressa.

lhor fazer as viagens grandes como a da índia com navios grandes"... (69).

O discurso e a experiência

Na *Crônica de D. João II* (cap. CXLVI), Garcia de Resende fez menção a uma grande nau de 1.000 tonéis, que incapaz de enfrentar os mares, acabou seus dias ali mesmo no Tejo, como fortaleza flutuante para defender Lisboa. Tentando enfeitar o fracasso, o cronista afirmou que o rei "mais a fez pera goarda do rio do que pera nauegar", com o que discordou Lopes de Mendonça, para quem a nau era "desconforme para o tempo", sendo de "presumir que à imperfeição da sua fábrica se deve antes atribuir esta mudança de destino (70).

Desconforme para o tempo, no caso, significa além das possibilidades oferecidas pelas técnicas então disponíveis na indústria naval. A necessidade de aumentar o tamanho dos navios deveria ser precedida, ou pelo menos acompanhada, do estudo técnico-científico da embarcação, exigindo-se, portanto, a constituição de um novo saber. Formulado a partir da influência que, durante cerca de vinte e cinco séculos, a tecnologia naval do Mediterrâneo exercera sobre as costas meridionais e ocidentais da Península Ibérica, este novo saber deveria incorporar as determinações da grande navegação de alto-mar, característica dos tempos da expansão e da conquista. Em suma, o *discurso* de Lavanha não poderia prescindir da *experiência* que os carpinteiros navais acumularam através de gerações, o que nunca excluiu a possibilidade de ambos se-

(69) Cf. *Livro da fábrica das naus*, cit. MENDONÇA, Henrique Lopes de. *Op. cit.*, p.9-10.

(70) *Op. cit.*, p.8.

rem atropelados por exigências impostas pela coroa ou pelos mercadores, mais interessados nas questões da guerra e do comércio do que nas leis da geometria.

Os navios tinham sua classificação em função do comprimento da quilha e tonelagem correspondente, mas a arqueação, como escreveu Fernando Oliveira, no *Livro da fábrica das naus*, "é uma das coisas, que nos navios se não acaba de saber sem experiência".

Os principais problemas que se colocavam para os construtores navais estavam na "relação da tonelagem e do tipo de navio com as dimensões deste, e a determinação do traçado conforme a tonelagem e tipo do navio" (71), ou seja, como deveria proceder o mestre da Ribeira das Naus -que é quem decidia sobre essas questões- para estabelecer as dimensões do navio em relação à tonelagem encomendada pelo rei (galeões para a guerra) ou pelos mercadores (nau para o comércio)? Além disso, "de que métodos se servia para obter a traça da caverna mestra, da qual se deduzia a de todas as outras, dadas as dimensões do navio?" (72).

Problema naquele tempo e problema para quem, hoje, se interessar pela questão, pois também aqui é bastante escassa a documentação técnica conhecida sobre o período, havendo dados apenas para o final do século XVII.

Preocupado em comprovar o estudo científico do navio, Pimentel Barata, um dos mais credenciados estudiosos da arqueologia naval em Portugal, afirmou: "o estudo comparado dos traçados permite-nos defender a hipótese de que o traçado dos navios portugueses, provavelmente já durante o século XV, foi objeto de estudo científico. Há uma unidade de

(71) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "O traçado das naus e galeões portugueses de 1550-80 a 1640". *Revista da Universidade de Coimbra*, v.24, p.366, 1971.

(72) *Id.*, p.369.

concepção dos navios portugueses, com harmoniosa evolução dentro dum diagrama geral, de modo que o traçado da [caverna] mestra se desenvolve desde a esguia caravela até a bojuda nau de quatro cobertas, subordinado às dimensões fundamentais da caravela para cada classe de tonelagem" (73). E como essas dimensões estão relacionadas com o comprimento da quilha, e a tonelagem, explica-se porque é que certos tipos de navios só podem ter determinadas tonelagens, como é o caso dos galeões, cuja arqueação normal varia de 200 a 500-600 t" (74).

Assim, a idéia de que o traçado das embarcações era "puramente empírico e feito a olho" se deve ao "caráter elementar dos regimentos, [às] regras aparentemente confusas e [aos] erros de cópia", pois "na verdade, todos os traçados de que temos noticia têm fundamento científico, derivado dos cânones da arquitetura e da geometria gregas, cuja tradição se conservou nos estaleiros do Mediterrâneo e foi difundida pelos grandes construtores das catedrais góticas" (75).

De caráter essencialmente prático, os regimentos usados pelos mestres carpinteiros eram elementares compilações das principais medidas do navio, baseadas na simplificação de proporções geométricas e acompanhadas de poucas regras práticas, além de algumas ilustrações bastante rudimentares. Em sua quase totalidade, referiam-se a apenas um tipo de navio, não permitindo traçar ou construir em todos os detalhes uma embarcação: à exceção do (incompleto) tratado de João Baptista Lavanha, "todos os outros assemelham-se muito às obras técnicas que abundaram no século XIX e no presente,

(73) *Id.*, p.380.

(74) João da Gama Lobo Pimentel. "O traçado das naus e galeões..." p.380.

(75) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "A ars Nautica do Padre Fernando Oliviera - Enciclopédia de conhecimentos marítimos e primeiro tratado científico de construção naval (1570)". *Memórias*. Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1972. p.187-189.

destinadas a operários, nas quais é muito raro que se aprenda a dominar a técnica de que tratam" (76).

Por tudo isso, é fácil perceber que, para aumentar o tamanho do navio -exigência das guerras do Estado (77) e do Comércio-, não bastava esticar as dimensões de uma embarcação menor, havendo determinações de ordem técnica que deveriam ser respeitadas, sob pena de que se estendessem também, indefinidamente, as páginas da *História trágico-marítima*. Essas determinações, obviamente, refletiam-se nos trabalhos dos estaleiros, aumentando o nível de solicitação dos profissionais dedicados à construção naval.

A fábrica e o trabalho (os carpinteiros de Portugal)

Uma carta régia de 26 de março de 1608 declarava a remessa de dinheiro para construir, na Índia, dois navios, recomendando-se que, ali, fossem fabricados principalmente navios de guerra (78). Nessa mesma carta, mencionava-se a no-

(76) *Id.*, p.189.

(77) Durante os reinados de D. Manuel e D. João III, as naus da Carreira da Índia não poderiam ter lotação inferior a 500 toneladas, sendo que "o primeiro navio português de uma lotação superior a essa e em boas condições de navegabilidade parece ter sido a nau *Santa Catarina do Monte Sinai*, de 800 toneladas, construída em Cochim pelos anos de 1511 a 1513". (Cf. MENDONÇA, Henrique Lopes de. *Op. cit.*, p.10). Muito antes disso, uma lei do reinado de D. Afonso V (4/11/1474) renovava e ampliava os "privilégios e isenções já anteriormente concedidos por D. Fernando aos súditos portugueses que construíssem naus de cem tonéis ou mais, *sob o primeiro ti-lhada*". (*Id.*, p.7).

(78) Antes que Lisboa concentrasse e desenvolvesse a construção naval, era no Porto que se fabricava o maior número de embarcações. Depois, com a expansão, Goa e Cochim também ti-

meação de Valentim Themudo como mestre para a fabricação dessas naus. Themudo também fora agraciado com o título de mestre-mor da Ribeira de Goa, cabendo-lhe, depois de dois anos de serviço no cargo, receber o hábito de S. Tiago, o que se fez sem que se aguardassem as investigações estatutárias para verificar se ele possuía as qualidades exigidas pela ordem. Mas, conforme ironizou Sousa Viterbo, "o aspirante a fidalgo tinha mais d'uma costela de mecânico", pois "tanto o pai como o avô haviam cometido o nefando crime de serem carpinteiros das naus em Lisboa (79). Em que pese a irritação do rei pela precipitação cometida na Índia, parece que Valentim Themudo chegou a receber o hábito de S. Tiago, mas o que importa aqui é a menção da descendência - filho e neto de carpinteiros das naus em Lisboa-, o que significa pelo menos duas coisas. A primeira, óbvia, é a constituição de famílias de profissionais, preservando-se e transmitindo-se a experiência nas íntimas relações de consanguinidade. A segunda é que, apesar da pecha de mecânico, Themudo destacou-se a ponto de receber a indicação como mestre-mor da Ribeira de Goa, juntamente com o hábito de S. Tiago, um sinal da elevada conta em que se tinham esses profissionais.

Na Ribeira das Naus, os trabalhos eram superintendidos pela *Junta das Fábricas*, uma espécie de corpo técnico especializado do qual chegou a fazer parte João Baptista Lavanha. As atribuições dessa junta passavam pela elaboração de alguns regimentos de construção, o que lhes dava um caráter oficial, "como se deduz da alusão de mestre Valentim The-

veram grandes estaleiros, bem maiores do que os construídos em outras localidades, como Chaul e Cananor, por exemplo.

(79) *Artes e artistas em Portugal - Contribuições para a história das artes e indústrias portuguesas*. 2.ed. Lisboa, Livraria Férin, Editora, 1920. p.148.

mudo, o qual em 1623 menciona as proporções estabelecidas pela Junta das Fábricas da Ribeira de Lisboa" (80).

Mas, apesar dessa ingerência nos assuntos de fabricação, o poder efetivo concentrou-se, durante séculos, nas mãos dos mestres e carpinteiros navais.

De acordo com sua especialização, esses profissionais estavam divididos em petintais (ou pintintais), carpinteiros e calafates. "O petintal (...) se distingue dos outros carpinteiros em saber trabalhar com enxó de cabo grande para escavar as madeiras rijas do cavername. O termo *petintal* desapareceu breve e o de carpinteiro generalizou-se a ambas as espécies de artífices. (...) O petintal ou carpinteiro de machado, por vezes acumula com o ofício de calafate. Oficiais de outros ofícios havia que cooperavam nos trabalhos da factura das embarcações, como cordoeiros, ferreiros e remolares, mas a ação destes exercia-se com a embarcação na água. O aparelho do navio era, como ainda hoje é, metido com o navio fora dos estaleiros, que primitivamente se denominavam Terceiras navais, vindo a tomar em Lisboa o nome de Ribeira das Naus" (81).

A valorização desses artífices vinha de longa data, crescendo seus privilégios na sucessão dos reinados, desde os tempos de D. Fernando (século XIV) até praticamente o final do século XVIII (D. Maria I). Exemplar neste sentido é uma provisão de D. Duarte (1434), onde se mostra a abrangência desses privilégios, conservados nos séculos seguintes e ampliados, principalmente a partir do reinado de D. Manuel: "Temos por bem, e mandamos, que não sejam nenhuma pessoa

(80) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "*A Ars Nautica do Padre Fernando Oliveira...*", cit., p.186. Apesar da expressa menção feita em 1623, como afirmou este autor, a Junta das Fábricas já existia desde o início do século XVI.

(81) GOMES, A. Souza. *Carpinteiros da Ribeira das Naus*. Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931. p. X.

tão ousadas das de nossa mercê, nem dos infantes, nem de outros senhores nenhuns, de qualquer estado, e condição que sejam, que pousem com eles em suas casas de morada, nem adegas, nem cavalharices, nem palheiros, nem lhe tomem as roupas que tiverem, nem trigo, nem cevada, nem galinhas, nem gados, nem lenha, nem bestas, nem palhas, nem outras nenhuma coisa contra suas vontades, sob pena..." (82). Liberados de cargos obrigatórios, isentos dos impostos de empreitadas de fabricação de navios, podendo armar-se, acabaram por se transformar nos profissionais mais importantes do reino, chegando a estender essas, . regalias ao espaço sempre controlado da religião. Para construir a capela a São Roque, santo de sua devoção, os carpinteiros navais contribuíram desde 1506, mas "depois de uma questão que tiveram com os jesuítas, desligaram-se dos outros devotos e estabeleceram-se no Convento do Carmo, e daqui, após o terremoto de 1755, passaram para a Ribeira das Naus onde primeiro construíram uma capela de madeira até que o Marquês de Pombal lhes deu a capela ainda hoje [1931] existente" (83).

Todos esses privilégios vinham da compreensão que se tinha de que os destinos de Portugal, ligados de modo absoluto às navegações, dependiam da capacidade de sua indústria naval, e disso davam-se conta os profissionais a ela dedicados: "ciosos dos seus direitos, não permitindo que lhes superintendessem nem o Almirante do Reino, nem os Vedores da Fazenda, nem o Almojarife da Cidade, recebendo somente ordens dos seus legítimos mestres" (84).

Esses mestres todo-poderosos eram treinados desde cedo -às vezes, no interior de relações familiares, como foi o caso de Valentim Themudo-, e sua formação e capacitação eram orientadas pela própria coroa, como mostra um regimento

(82) *Id.*, p.53-54.

(83) *Id.*, p.XVII.

(84) GOMES, A. Souza., p.XIX.

do tempo de João Baptista Lavanha, obrigando o mestre em exercício na Ribeira das Naus a escolher "moços daqueles que já foram obreiros, e tiverem prática e vir mais espertos, e hábeis, que saibam ler, e escrever, aos quais ensinará os ditos ofícios, para que possam vir a ser Mestres, ensinando-lhes a esquadria, e o modo, e forma das Fábricas (85).

Quanto à habilidade desses artífices, há desencontro de opiniões. Para Lavanha, recorde-se, o arquiteto naval deveria sustentar suas teorias no exercício prático, livrando-se, assim, das "afrontas e menosprezo dos oficiais jornaleiros"; mais ainda, era preciso ter um espírito especulativo, com o que satisfaria às perguntas dos sábios, escapando das "zombarias dos ignorantes"... Mas, foi quando procurou mostrar que a arquitetura naval dependia da constituição de um novo saber que Lavanha foi mais taxativo: "é bem dificultosa empresa sem precedente notícia, reduzir à arte a grosseira prática dos fabricantes de navios, aprendidas de seus mestres, que de outros menos suficientes que eles, a souberam, e tirar de suas incertas regras (com as quais nunca poderão fazer duas naus em tudo semelhantes) certos e determinados preceitos (como têm as outras duas arquiteturas, militar, e civil) com que fabriquem com arte os navios, que hoje sem ela fazem às apalpadelas..." Considerando as funções desempenhadas por Lavanha, seu juízo não deve ser posto à parte, pois vem de um privilegiado observador e estudioso das questões navais do tempo.

Testemunhando em favor da competência dos carpinteiros de Portugal, existem referências sobre sua presença, em 1439-1441, nos estados do duque de Borgonha, onde "tinham ido construir duas grandes naus, em Anvers e Heuberghe lez

(85) Cf. BARATA, João da Gama Lobo Pimentel *O Livro primeiro da architectura naval, de João Baptista Lavanha - Estudo e transcrição...*, cit., p.225.

Amiens (86). Entre estas datas e o tempo em que João Baptista Lavanha escreveu seu tratado ou participou da Junta das Fábricas na Ribeira das Naus, em Lisboa, medeiam quase dois séculos de muitas mudanças na história das navegações portuguesas, o que inclui, de modo determinante, a construção de navios. Num momento intermediário, no reinado de D. Manuel, foi a vez de Portugal socorrer-se de profissionais italianos para fabricar suas naus, como dá conta uma carta de 20 de fevereiro de 1513, enviada ao rei por Lopo Carvalho, prestando-lhe conta das providências e despesas relativas à contratação de profissionais habilitados para os estaleiros portugueses (87).

Hábeis para alguns, inábeis para outros, mas -ao que parece- indispensáveis para a própria sobrevivência do reino, se atentarmos para o tratamento que lhe dispensava a coroa, os carpinteiros tinham, em terra, a importância dos profissionais do mar durante as viagens. De seus erros e acertos dependiam os sucessos das longas e incertas travessias por mares que também eram percorridos "às apalpadelas", e onde as proas muitas vezes foram apontadas visando principalmente objetivos de lucro e poder -lógica maior de toda a empresa da expansão e conquista.

Entretanto, considerando-se a complexidade das questões envolvidas na construção de um navio, agravadas pelas condições de navegabilidade exigidas das embarcações, a avaliação que pode ser feita da qualificação profissional dos carpinteiros e demais profissionais da indústria naval beira a tautologia: "não se concebe que o navio, um edifício espe-

(86) SOUSA VITERBO, F. M. *Artes e artistas em Portugal*, cit., p.137.

(87) *Id.*, p.140.

cial que flutua e se desloca, possa alguma vez ser concebido por simples (sic) carpinteiros sem preparação técnica" (88).

Uma elite profissional

Numericamente, carpinteiros e calafates também constituíam poderoso grupo profissional. Em meados do século XVI, foram contados em Lisboa 19 mestres de navios, 200 carpinteiros da Ribeira, 114 calafates e 18 carpinteiros de gáveas. Esses números sofrem pequenas alterações no item dedicado por Cristóvão Rodrigues de Oliveira ao almoxarifado da Ribeira das Naus, onde apareceram 227 carpinteiros e 100 calafates. No grande estaleiro, além desses profissionais, trabalhavam um almoxarife -"que tem cuidado da madeira das naus, e velas, e cordoalhas, e âncoras, e toda a mais munição"-, um escrivão, dois alcaides do mar, um apontador, dois "homens da casa", um apontador "das obras delRey", um guarda das caravelas de Cabo Verde, acrescentando o autor que "trabalhadores servem vinte e cinco, [e] tanto que vêm as naus tomam maior número deles, e às vezes se não acham quantos se [há] mister", faltando também serradores para as quatro serras do estaleiro. E "muitas vezes mandam chamar pelo reino oficiais de carpintaria, e calafates, e os que vêm, lhe[is] pagam domingos, e dias de festas" (89).

Comparados a outras categorias profissionais, esses poucos dados referentes aos trabalhadores da construção

(88) BARATA, João da Gama Lobo Pimentel " A caravela - Breve estudo geral," *cit.*, p.162.

(89) OLIVEIRA, Cristóvão Rodrigues de. *Op. cit.*, p.102-103.

naval ganham importância. Assim, aos 200 (ou 227) carpinteiros, mais os 18 carpinteiros de gáveas, correspondiam 492 carpinteiros de casas, ou seja, apenas a grande fábrica-estaleiro ocupava número equivalente à metade dos profissionais de que toda Lisboa dispunha para construir ou ampliar suas casas, e isso -sem considerar as solicitações extraordinárias- exatamente no início do impulso que tiveram as construções urbanas lisboenses correspondente ao grande desenvolvimento da empresa ultramarina. É preciso lembrar ainda que a indústria naval não requeria apenas essa espécie de nobreza profissional, representada por carpinteiros e calafates. Mas, como discriminar dos 129 ferreiros recenseados em Lisboa aqueles que produziam ferragens para as embarcações? (90). Além dos 114 (ou 100) calafates, Cristóvão de Oliveira relacionou no *Sumário* 20 "homens que desfazem navios", 19 "que cozem velas" e 30 mulheres que faziam estopa... Sobre essas mulheres, João Brandão (de Buarcos) aumenta um pouco seu número e, preocupado em "mostrar a bondade da cidade, e como é cobertura e remédio dos pobres", contou em Lisboa "40 mulheres pobres que continuamente ganham cada dia trinta a quarenta réis a desfazer cabos de cordas de linho, velhos, os quais destorcem, e maçam, e tornam a fiar em estopa de calafetar, para calafetar as naus" (91). Considerando ainda os responsáveis pela plantação, corte e transporte da madeira até a Ribeira, a indústria naval ocupava um número dificilmente calculável de trabalhadores com grau de especialização

(90) No *Livro primeiro de architectura naval*, João Baptista Lavanha observou que, em sua maior parte, pregos e demais ferragens vinham da Biscaia, "assi pella boa tempera q' daõ ao ferro na quella Provincia (...), como pella perfeição, com q' se lavra, e preço accomodado poro se compra". Entretanto, quando esse fornecimento era interrompido por qualquer razão, usava-se a que se produzia em Lisboa, a qual "ne he bem feita ne bem temperada nem barata". (Cf. *Op. cit.*, p.276).

(91) *Op. cit.*, p.89.

variado. Depois disso, quando o navio, pela popa (92), era lançado à água chegava a vez dos profissionais dedicados à instalação dos aparelhos...

Quanto aos profissionais de bordo, segundo Cristóvão de Oliveira, viviam em Lisboa 167 pilotos, 50 mestres, 40 contramestres, 20 guardiães, 518 marinheiros e 400 mareantes, números bastante elevados, se comparados aos 603 pescadores da cidade (93), principalmente considerando-se a importância da pesca na alimentação de seus moradores.

De tudo isso, sobra enfim a evidência de que a Ribeira das Naus foi o espaço em que Lisboa trabalhou e reforçou, durante séculos, a vocação marítima sobre a qual construiu seu destino histórico. Um destino que começava a se cumprir toda vez que algum navio deslizava de costas para o Tejo, encerrando longa etapa de trabalho para iniciar suas incertas travessias.

O navio: trabalho e natureza

A complexidade que caracterizava a indústria naval pode ser estimada tomando-se em conta o conjunto de matérias-primas necessárias à fabricação de um navio. Também aqui, os dados são raros, o que aumenta a importância do Livro em que

(92) A construção das caravelas "segue os mesmos métodos e a mesma técnica de qualquer outro tipo de navio, pois que a estrutura fundamental é a mesma. A quilha é colocada sobre as atacadas, feitas de troncos esquadrados, e de modo que fique horizontal, e não inclinada para a água, de modo que o navio era lançado à água pela popa, técnica que os portugueses seguiam já no começo do século XVI, como se vê em vistas de Lisboa da época e ainda no final do século, e é descrito no começo do século XVII". (BARATA, João da Gama Lobo Pimentel "A caravela - breve estudo geral", cit., p.174.

(93) *Op. cit.*, p. 112-113.

se contém toda a fazenda e real patrimônio dos reinos de Portugal, Índia e Ilhas adjacentes e outras particularidades, escrito por Luís de Figueiredo Falcão, secretário do Rei Felipe II, nos primeiros anos do século XVII (94).

No manuscrito, ao apresentar o custo de uma nau da Índia, "com todos os sobreceletes, mantimentos da gente do mar e guerra e o mais necessário [alte posta à vela", Figueiredo Falcão incluiu e quantificou as várias matérias-primas que entravam na construção de uma nau de 500 t.: 2.200 paus de sobro, 1800 paus de pinho manso, 350 dúzias de tabuado para diversas finalidades, 200 paus de pinho bravo para escoras, 600 latas (95), 30 dúzias de tabuado de Flandres "para formas, varanda, arca da bomba, e outras coisas", 900 quintais de pregadura, 300 quintais de breu, 100 quintais de linho, 160 quintais de estopa preta, 40 quintais de chumbo lavrado, 170 mil pregos, 30 quartos de azeite, 20 barris de alcatrão para "fazer preta a nau", cal, estopa, cordas, ... (96).

Mas, embora estivesse entre os maiores e mais complexos engenhos construídos até então pela indústria humana, a mediação do trabalho não separava o navio das determinações naturais. Seja pela madeira de que dependia para sua construção, seja pelos caminhos do mar em que navegava - orientado pelo mapa do céu-, sujeito as ventos, correntes e marés, o navio também tirava da natureza suas formas estruturais. E foi quem sabe na esperança de vê-los flutuar, como gaivotas, embalados sobre as ondas de mares revoltos, que os construtores navais acabaram assemelhando a proa dos navios aos peitos das aves oceânicas.

(94) "Copiado fielmente do manuscrito original e impresso por ordem do governo de sua magestade". Lisboa, Imprensa Nacional, 1859.

(95) Lata: vigas que se dispunham transversalmente nos navios e sobre as quais era assentado o tabuado da cobertura.

(96) *Op. cit.*, p.206.

O navio -como os pássaros- devia valer-se dos ventos para enfrentar -como os peixes- a resistênciã das águas, precisando assumir esta dupla natureza para poder viajar espremido entre o céu e o mar, seu motor e suporte. O casco, por exemplo, deveria ser ovóide "porque a proa um tanto estreita não divide suficientemente as águas, nem abre caminho sem que o bojo, que vem depois, seja comprimido, porque, sendo comprimido impede o andamento e velocidade, o que é verificado pela experiência dos marinheiros e pelo exemplo da Natureza, pois a Natureza, tanto nos peixes como nas aves que caminham deslizando, forma as partes anteriores dos seus corpos mais ou menos grossas. As cabeças dos peixes são, em geral, mais grossas que as caudas, e os peitos das aves mais grossos do que a parte de trás" (97).

O padre Fernando Oliveira também comparava a quilha e o cavername à coluna dorsal e às costela humanas, afirmando ser manifesto "a todo entendimento que primeiro é a natureza que as artes (98).

Para além dessas palavras, contudo, melhor seria superar a esquemática hierarquia da natureza sobre o trabalho social e considerar o navio como a elaboração de formas esculpidas por uma ação multicientenária que fez dele um objeto de muito fascínio: "de todas as criações do engenho humano, nenhuma como o navio me parece comparável a um organismo vivo. E não sei que outra haja, cuja existência seja mais aventurosa, mais cortada de peripécias dramáticas, mais movimentada de lutas e catástrofes" (99).

(97) Cf. Fernando Oliveira. *Ars Nautica*. In: *A Ars Nautica do ps. Fernando Oliveira - Enciclopédia de conhecimentos marítimos e primeiro tratado científico de construção naval* (1570), cit., p.190.

(98) Citado em BARATA, J.G.L.F. "O Livro primeiro da architectura naval de João Baptista Lavanha", cit., p.227.

(99) MENDONÇA, Henrique Lopes de. In: FONSECA, Quirino da. *Os portugueses no mar -memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal. Ementa histórica das naus portuguesas*", Lisboa, Associação dos Arqueólogos Portugueses, 1926, p.5 (Prefácio).

E é assim, exatamente por esta sua natureza tão particular, que o navio deixa os estaleiros para se pôr nos caminhos que ele abriu para a história.



Singradura

Já a vista, pouco a pouco, se desterra
Daqueles pátrios montes, que ficavam
Ficava o caro Tejo e a fresca serra
De Sintra, e nela os olhos se alongavam.
Ficava-nos também na amada terra
O coração, que as mágoas lá deixavam.
E, já depois que toda se escondeu,
Não vimos mais, enfim, que mar e céu.

(Luis de Camões. Os lusiadas, V. 3)

"Vão para voltar, se é possível..."

Ancorado no porto, o navio parece mais seguro, e é talvez por isso, para evitar riscos, que a historiografia tem mostrado tão pouco interesse pela vida a bordo. Contudo, as embarcações foram feitas para viagens e travessias, não se pondo à margem da história ao abrirem suas velas dirigindo a proa nos caminhos da rosa-dos-ventos. Ao contrário, quando nos aproximamos do navio, o que se revela é uma palpitante história da vida cotidiana, vivenciada durante séculos pelos passageiros das viagens da expansão e da conquista; uma história de problemas que começavam antes mesmo da partida.

No princípio de 1517, D. João III mandou preparar cinco naus para ir à Índia, nomeando para capitão da armada D. Luís Fernandes de Vasconcelos, apresentado pelo cronista de seu naufrágio como um "fidalgo pobre", que teria ficado "triste e descontente" por causa de uma grande infiltração de água que ameaçou afundar a capitânia em seu próprio porto de partida. Enquanto se procurava, sem resultado, achar o vazamento por onde passava a água, "andava grande burburinho entre os pescadores de Alfama sobre aquele negócio, que afirmavam publicamente que Deus Nosso Senhor permitira aquilo porque aquele ano lhes tirara o arcebispo aquelas suas tão antigas cerimônias com que veneravam e festejavam o dia do bem aventurado S. Pedro Gonçalves (1), levando-o às hortas de Enxobregas (2), com muitas folias, e de lá o traziam enramado de

(1) "No imaginário coletivo dos marítimos a Senhora da Graça caiu em desgraça, varrida por uma nortada que soprava da Galiza e dava pelo nome de S. Pedro Gonçalves Telmo, popularizado como São Telmo (Santelmo) ou Corpo Santo, dominicano espanhol que nasceu em Fromista (Valência) entre 1180 e 1190, acompanhou o rei de Castela na luta contra os mouros, viveu nos conventos de Compostela, Amarante e Tui e morreu em 1246". (Cf. PEDROSA, Gomes. "As devoções marinheiras através dos tempos". In: *Anais do Clube Militar Naval*, v.116, out./dez. p.560-561, 1986).

(2) Enxobregas é a atual Xabregas.

coentros frescos e eles todos com capelas ao redor dele, dançando e bailando" (3).

O arcebispo de Lisboa de quem se queixavam os pescadores era D. Fernando de Menezes, pai do capitão da malfadada embarcação e sobre quem haveriam de cair os castigos pela proibição da festa, pois "têm todos os homens do mar tamanha devoção e veneração ao bem-aventurado S. Frei Pero Gonçalves, e o têm por tão seu advogado nas tormentas do mar, que crêem de todo o seu coração que aquelas exalações que nos tempos fortuitos e tormentosos aparecem sobre os mastros ou em outras partes das naus, são o santo que os vem visitar, e consolar. E tanto que acertam de ver aquela exalação, acodem todos ao convés a o salvar, com grandes gritos e alaridos, dizendo: Salva, salva, oh Corpo Santo. E afirmam que quando aparece nas partes altas e são duas, três ou mais aquelas exalações que é sinal que lhes dá de bonança, mas se aparece uma só, e pelas partes baixas, que denuncia naufrágio. E tão crentes e firmes estão nisto, que quando aquelas exalações aparecem sobre os mastaréis, sobem os marinheiros acima e afirmam que acham pingos de cera verde; mas eles não os trazem, nem os mostram.(...) E se os religiosos que vêm nas mesmas naus lhes querem ir à mão, dando-lhes razões para lhes mostrar que aquilo são exalações, e declarando as causas naturais por que se geram e porque aparecem, não falta mais que tomarem as armas e levantarem-se contra quem lhes contradiz a qual sua fé, que por tal o têm " (4).

Por essas razões, quando apenas a nau do filho do arcebispo parecia impossibilitada de partir, foi à vingança do santo que se atribuíram as causas. Procurado pelos mareantes, o arcebispo levantou a proibição e as buscas, afinal, deram resultado: "foi um marinheiro dar com um furo de um prego na quilha, que estava destapado, que por descuido dei-

(3) *História trágica-marítima*, I, 5, 151.

(4) *Id.*, I, 5, 152.

xaram os calafates de lhe pôr prego, e quando a brearam se tapou o buraco, e por ali fazia aquela água" (5). Reparado o defeito, o navio começou a viagem rumo a seu destino trágico...

Quatro anos depois, numa carta que o padre Gonçalo Rodrigues escreveu sobre sua viagem, também se faz referência à infiltração de água no navio. Desta vez, na busca feita pelo capitão, foram achados "cinco furos de verruma que haviam ficado por descuido dos carpinteiros que fizeram a nau" (6).

Esses dois episódios mostram que não havia muito rigor no controle de qualidade durante o processo de fabricação dos navios, e isso ajuda a compreender parte dos acidentes navais da época. Além disso, a se acreditar na informação do famoso Pyrard de Laval, a vida útil desses navios era bastante reduzida, pois "não fazem ordinariamente senão duas, e a muito três [viagens], mas a maior parte não faz mais de uma" (7) de onde o espanto com que alguns portugueses lhe falaram de uma nau construída em Baçaim, que chegou a fazer "até seis viagens" (8).

Por isso, sobre os navios que partiam anualmente para a Índia, Pyrard de Laval escreveu: "vão para voltar, se

(5) *Id., ibid.*

(6) Goa, janeiro de 1561. In: WICKI, Joseph S.I. *Documenta Indica*. Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, (1561-1569), 1960. v.5, p.491.

(7) *Viagem de Francisco Pyrard, de Laval contendo a notícia de sua navegação às Índias Orientais, ilhas de Maldiva, Maluco e ao Brasil, e os diferentes casos que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez anos que andou nestes países (1601 a 1611) - Com a descrição exata dos costumes, leis, usos, política e governo; do trato e comércio que neles há; dos animais, árvores, frutas e outras singularidades que ali se encontram*, versão portuguesa de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara, edição revista e atualizada por A. de Magalhães Basto. Porto, Livraria Civilização, Editora, 1944. v.2, p.198.

(8) *Id., ibid.*

é possível", acrescentando que se todos os navios, que lá vão, houvessem de voltar, não haveria quem os mareasse por razão da muita gente que morre nas viagens" (9), o que numa fria contabilidade dizia respeito às perdas humanas provocadas pelas dificuldades que caracterizavam a vida a bordo.

Muitas dessas dificuldades vinham da insuficiente qualificação da gente do mar, já que nem sempre os profissionais que integravam as tripulações tinham experiência para enfrentar as mais elementares exigências da navegação, transformando a viagem numa aventura trágica, marcada desde o início por episódios que a ironia de alguns cronistas se encarregou de mostrar. Fernão Lopes de Castanheda, por exemplo, contou deste modo a partida de Lisboa do vice-rei Francisco de Almeida, embarcado numa grande armada que se dirigia para a Índia: "foi o rei à sua nau para o ver partir cuidando que fosse aquele dia sua partida (e não foi por ser o tempo contrário) para isso. E assim durou até vinte [e] cinco de março sem nunca segurar para se a frota poder partir. E neste tempo se perdeu a nau de Pero d'Anhaia. (...) E abonçando o tempo o governador se partiu de Belém a vinte [e] cinco de março de mil e quinhentos e cinco, e el rei foi por mar a vê-lo partir, e esteve até ver [partir] a frota que se desamarrou, com grandes gritas e estrondo de toda sua artilharia e assim da torre [de Belém]. E indo esta frota pelo rio abaixo, mandando os pilotos aos do leme que governassem a bombordo, e a estibordo, como se costuma quando saem de algum rio, embaraçavam-se os marinheiros por não serem ainda versados naqueles vocábulos, principalmente os da caravela de João Homem, e quando haviam de governar a bombordo que é da mão direita, governavam a estibordo que é a esquerda: o que vendo João Homem disse ao piloto que falasse aos marinheiros por vocábulos que eles sabiam: e quando quisesse que governassem a estibordo que dissesse alhos, e quando a bombordo cebolas;

(9) *Id.*, p.140.

e a cada banda mandou pendurar uma réstia destas coisas; e como o piloto falou por aqueles vocábulos se não embaraçaram mais os marinheiros e governaram direito" (10).

Esta descrição pouco lisonjeira e caricaturada dos marinheiros portugueses devia corresponder em parte ao que se encontrava nos navios, pois as necessidades da navegação cresceram tanto ao longo do século XVI que era difícil recrutar apenas profissionais experientes, chegando-se até a oferecer liberdade a presos em troca de seu engajamento nas tripulações. Castanheda, entretanto, conhecia de perto os problemas provocados pela imperícia de alguns navegadores, pois da armada de onze navios em que viajara para a Índia, em 18 de abril de 1528, apenas dois chegaram ao final da viagem. Além disso, a anedota mult centenária do cronista também mostra que o rei e a população, a exemplo da história, festejavam à distância as viagens, ignorando seu cotidiano tão logo o espetáculo da partida estivesse encerrado e as velas perdessem seus contornos nos largos horizontes que se abriam após a saída do Tejo.

Em cena, os navegantes

Quase cem anos antes de Shakespeare, Gil Vicente pôs em cena a tempestade. Triunfo do inverno, uma de suas criações menos conhecidas, é tributária da cultura projetada pelas viagens dos descobrimentos, tendo sido representada pela primeira vez a D. João III, "ao parto da devotíssima e muito esclarecida Rainha Dona Catarina, nossa Senhora", de-

(10) CASTANHEDA, Fernão Lopes de. *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*. Introdução e revisão de M. Lopes de Almeida. Porto, Lello & Irmãos Editores, 1979. v.2, p.211.

vendo tratar-se do nascimento da Infanta D. Isabel, a 28 de abril de 1529 (11).

Naquele tempo, o porto de Lisboa era dos mais importantes da Europa. Transformadas em espetáculo, as navegações em alto-mar determinavam fortemente o cotidiano das pessoas, como Camões assinalou no canto IV d'Os Lusíadas. Enquanto as longas e eruditas narrativas de viagem continuavam privilégio de reduzido número de leitores, já circulavam entre um público maior algumas relações de naufrágios, posteriormente reunidas na História trágico-marítima, por Bernardo Gomes de Brito, em 1735 e 1736. Deste modo, as coisas dos mares desconhecidos, verdadeiras ou não, ofereciam valiosos elementos à imaginação criativa, e Gil Vicente -um hábil revelador da alma dos ibéricos- valeu-se disso, pondo no palco, à frente do rei, os principais protagonistas dessa história; uma história que vai da tristeza à euforia, mostrando desde os lances iniciais as profundas contradições de que se nutria. No começo da peça, uma queixa do autor, lamentando o reverso da empresa que fazia a glória nacional:

*"Em Portugal vi eu já
Em cada casa pandeiro,
E gaita em cada palheiro;
E de vinte anos a cá
Não há aí gaita nem gaiteiro.
(...)
Só em Barquerena havia
Tambor em cada moinho,
E no mais triste ratinho
S'enxergava uma alegria*

(11) Esta data foi indicada por Braamcamp Freire. *In: Gil Vicente Trovador Mestre de Balança*. 2.ed. Revista Ocidente, Lisboa, 1944. p.255-256, apud ROIG, Adrien. "Tempestade sobre a rota da Índia em Triunfo do inverno de Gil Vicente". *In: A abertura do mundo - Estudos de história dos descobrimentos europeus*. Op. cit., p.69 e segs.

Que agora não tem caminho.
Se olhares as cantigas
Do prazer acostumado,
Todas têm som lamentado,
Carregado de fadigas,
Longe do tempo passado" (12).

No Triunfo do inverno, os elementos naturais são personificados e a trama se estabelece a partir de um embate entre Inverno e Verão; o primeiro, castigando os homens com seus rigores em terra (1º triunfo) e, depois, no mar (2º triunfo); o segundo, conduzindo-os ao desfecho feliz, apesar do paradoxo evidente: desmentindo o próprio título da peça, quem triunfa é o Verão. Aliás, a Primavera... (13).

O que importa aqui, contudo, não é a tempestade, que ocupa 271 dos 1287 versos que compõem a peça, mas sim a ação dos personagens quando ela ocorre. Mais especificamente, de alguns deles: o piloto, o marinheiro e os grumetes, apresentados ao rei com a saborosa permissividade que só os ditadores proibem aos artistas.

No momento em que o Inverno, "porteiro dos ventos, pastor das tempestades", resolve formar a tempestade no mar, após haver derrotado na terra os pastores e a velha "namoradeira", a inépcia do piloto destaca-se em oposição à habilidade ressentida do marinheiro, e a lógica da autoridade

(12) As citações do Triunfo do Inverno foram extraídas da edição completa das *Obras de Gil Vicente*, com revisão, prefácio e notas de Mendes dos Remédios. Coimbra, França Amado Editor, 1912. v.2.

(13) "A palavra Verão [abreviatura do latim vulgar *veranus tempus*], de acordo com a etimologia (derivada de *vor*, *veris*, "a Primavera") não designa o Verão, mas sim a Primavera. Este sentido surge claramente no *Auto dos quatro tempos*, onde as personagens Verão, Inverno, Estio, Outono designam sem equívocos as quatro estações", (Cf. ROIG, Adrien. *Op. cit.*, p.69. Na edição de Mendes dos Remédios, o *Auto dos quatro tempos* está no v.3, 1914, p.66 e segs.).

de que o primeiro era investido (pelo rei...) só encontra correspondência na absurda imbecilidade dos grumetes. O piloto não sabe, sequer, onde se encontra:

*"C'ó rio dos Bons-sinais
Me faço a Deus e à ventura.
Ou n'aguada da Boa-paz,
Ou seremos tanto avante
Como o rio do Infante,
Segundo o tempo aqui faz,
Ou c'ó cabo das Correntes".*

Os grumetes, por sua vez, desconhecem as coisas mais elementares de bordo, e quando o piloto manda "caçar o traquete", isto é, atar esta vela de propulsão do barco para sofrer menos o impacto dos ventos, um deles responde:

*E quem é aqui o traquete?
O traque (14) sei eu que é,
Mas o quete não sei eu
Inda agora onde ele s'ê".*

Desesperado, o piloto reclama:

*"Não vai nesta nau grumete,
Que valha um só caracol;
À vela chama lençol,
E picota ao traquete"(15).*

Neste passo, intervém o experiente marinheiro, que até então apenas advertira sobre o perigo de o navio "cair nos baixos dos pargos, nesta costa do Brasil". É ao desorientado piloto que ele se dirige:

"Vós sois, Piloto, a picota:

(14) Traque = peido.

(15) Picota: pano grosseiro; picote.

*Se nosso caminho é em leste,
E o vento é noroeste,
Para que é caçar a escota?
Eu não vos posso entender.
Onde vos fazeis aqui?
E vós perguntais a mim
O que deveis saber?
(...)
E navegar nestas vias
Quer cabeça e capacete".*

O Piloto confessa-se perdido ("Porque nunca fui piloto, senão lá para a Guiné"). É um aderente (16), razão de grandes tragédias marítimas e muitos prejuízos para a navegação, como denuncia Gil Vicente pela boca do marinheiro inconformado:

*"Quem vos houve a pilotagem
Para a índia desta nau?
Porque um piloto de pau
Sabe mais de marinhagem".*

E acrescenta, revelando certa mágoa:

*"Esta é uma errada
Que mil erros traz consigo,
Ofício de tanto perigo
Dar-se a quem não sabe nada.
Este ladrão do dinheiro
Faz estes maus terremotos
Que eu sei mais que dez pilotos,
E sempre sou marinheiro".*

(16) A aderência era uma espécie de "pistolão", ou seja, a obtenção de favores graças às relações de parentesco e amizade. No século XVI, era comum atribuir-se o comando de naus a fidalgos inexperientes, como o personagem satirizado por Gil Vicente.

Nas cenas seguintes, deliciosamente compostas em espanhol (as falas de Inverno, Verão e Sereias) e português (a fala dos demais personagens) (17), o artista põe no palco o corre-corre desencontrado dos navegantes, enquanto o Inverno faz gritar "as grandes vozes do mar". Novamente, por contraste, opõem-se marinheiro e piloto, lavando as mãos o primeiro quanto ao destino da embarcação:

*"Hou nosso piloto-mor!
Eu vejo vir por d'avante
Tão temeroso semblante,
Que não pode ser pior
E aquele afocinhar
Fere logo mui vermelho.
Tomais lá vosso conselho
Qu'eu não quero mais falar".*

Cego de ignorância, o piloto desdenha o aviso:

*"Para que é recear
O que ainda não é nada?
Aquilo é trovoada
E não há cá de chegar".*

Logo depois, todavia, apela ensandecido a todos os santos que lhe vêm à memória: "ó Virgem da Luz Senhora! São

(17) "A escolha do espanhol (...) pode justificar-se pelo fato de ela ser considerada, na época, como língua mais nobre e de maior irradiação do que o português. Portanto, o espanhol adaptava-se melhor à representação de uma entidade, de uma alegoria. Neste drama mítico parecia mais apropriado porque, pela sua universalidade, possuía a reputação de poder exprimir todas as ficções possíveis". (Cf. ROIG, Adrien. *Op. cit.*, p.70). Além disso, à época, em Portugal, falava-se indistintamente o português e o espanhol, como informou Mendes dos Romédios, no Prefácio que escreveu para a edição da obra de Sil Vicente: "Como se sabe, o espanhol era uma língua tão conhecida e tão usada em Portugal, como a nossa própria". (Cf. *Op. cit.*, v.1, 1907. p.35).

Jorge! São Nicolau!" Friamente, o marinheiro aconselha: "deixai os santos agora", recomendando que se acuda a nau. Mas, nada consegue, pois a confusão se arma, aumentada agora pela entrada em cena dos grumetes, a xingação do piloto ("Vai fideputa Fernando") e o desespero do próprio marinheiro, que também clama desconcertado:

*"Jesus! Jesus! Santiago!
ó Virgem Maria da Luz,
Eu te prometo uma cruz
E um tribulo e um bago"(18).*

Enquanto os santos, chamados aos berros, desfilam por todas as bocas e o piloto apita freneticamente, o marinheiro investe novamente contra aquele que, segundo seu juízo, é responsável pela sorte da nau:

*"Vós, piloto, esmoreceis,
E mais mui pouco sabeis
Reger vossos aparelhos.
(...)
Oh! Arrenego de mim!
Se piloto aqui viera,
Já esta nau estivera
A salvamento em Cochim".*

Momento característico da rotina dos naufrágios, é chegada a hora de despejar no mar a carga do navio, para tentar salvá-lo. Assim como as relações incluídas na História trágico-marítima registram protestos de proprietários que teimavam em conservar suas coisas, mesmo que isso representasse a perda da embarcação, também na peça de Gil Vicente isso ocorre. No caso, quem reclama é um cobiçoso grumete, pois uma daquelas arcas continha... o seu pente! Ou seja, na hora de maior perigo, só o que se aproveita do cofre da memó-

(18) Tribulo = turíbulo; bago + báculo.

ria e da inteligência é o objeto com que se enfeita o lado externo da cabeça...

A peça aproxima-se do fim. Anunciada pelo próprio Inverno, chega a bonança: "Que todas bonanzas buenas son despues de la tormenta". É a vez das sereias, que apenas aguardam o elogio dos lusíadas -evidentemente, ao agrado de Sua Magestade- para apregoar sua alegria e preparar a fala do Verão-Primavera, mensageiro de Cupido, que triunfa definitivamente:

*"El Dios de los amadores
Me dió su poder y llaves,
Que mande cantar las aves
Los salmos de sus amores.
Y las damas sin piedad,
Sepan que soy ya venido,
Y que me manda Cupido
Que no goce mi amistad
Corazon desgradecido".*

A incursão pelo Triunfo do Inverno pode parecer digressão demasiado longa, mas ela se justifica porque "o mestre da balança da moeda de Lisboa" (19) punha também seu texto sob aferição de rigorosos padrões de língua e estilo, sem descuidar de dar bases reais à sua ficção. Pouca coisa está tão de acordo com as informações que sobreviveram à rotina dos trabalhos e acidentes no mar do que as impressões que Gil Vicente imortalizou na peça. Além disso, o teatro também se presta a caricaturar situações, exagerando traços para que os espectadores possam enxergar o que às vezes se quer esconder sob a maquiagem com que se adornam realidades pouco atraentes. É o que este amigo do rei fez para mostrar, inclusive a Ele, as situações incríveis que tanto (e tão bem) assinalavam o dia-a-dia das viagens marítimas.

(19) Mendes dos Remédios, *Op. cit.*, p.29.

Será necessário procurar correspondência entre a peça vicentina e a história menos encantadora que outros cinzeladores do discurso fizeram sobre os mesmos temas? Pois bem, elas existem e vão muito além do que pode mostrar a ficção.

Navegar é preciso?

Uma espécie de impulso coletivo, transformando a navegação em necessidade imperativa, instintiva até, atribui à sentença seu famoso (e aparente) sentido: é preciso... A sutileza da linguagem permite que à idéia de exigência inelutável contraponha-se a de exatidão (navegar é certo), apresentando-se assim algumas das principais contradições que caracterizam a história das navegações: navegar era necessário, mas não era certo; era preciso, sem ser exato, a começar pelo próprio e desconhecido espaço em que a ação se desenvolvia.

Em tempos recentes, qualquer pessoa que tenha passado pela escola deve ter decalcado mapas, sulcando irremediavelmente páginas de atlas e livros escolares. Os mais velhos devem se lembrar até de mestres sisudos, orgulhosos pela disciplina imposta ao traço dos alunos, exigindo-lhes que os mapas fossem feitos à mão livre, como se este domínio motor, aplicado em mais um ridículo ritual do chauvinismo, equivalêsse à coisa que se quer sagrada nos detalhes mínimos que a representam: a pátria! Saber de cor a forma do país seria conhecê-lo na intimidade; amá-lo a ponto de percorrer em toda a extensão as fronteiras que abraçam seu corpo querido; protegê-lo, enfim, do esquecimento -algo imperdoável para os amores e nacionalismos...

Entretanto, cada vez mais, a tarefa de desenhar o mundo ou suas partes foi sendo facilitada pelas chapas em plástico que o estudante apenas percorre por dentro com a caneta, sendo possível também usar vidros especiais que projetam a imagem a ser fixada no caderno de cartografia, restando lembrar ainda as máquinas copiadoras, que multiplicam os desenhos, depois disfarçados sob grossos traços de canetas coloridas, enganando a percepção míope dos desatentos professores.

Além de reduzir a poesia que os mapas contêm, os procedimentos escolares põem na sombra a história da cartografia, deixando de mostrar que, tanto a cópia pura e simples, quanto a educação rigorosa dos movimentos só foram possíveis porque os originais já estavam prontos, vindo de tempos recuados em que as técnicas da aerofotogrametria ou os satélites artificiais não existiam para permitir que o mundo fosse fotografado e revelado na perfeição de seus detalhes. Para realizá-los, pacientes artistas valeram-se de conhecimentos lentamente acumulados e cuidadosamente transmitidos, a partir da leitura quase-tátil das franjas que delimitavam terras e mares.

Desfrutando privilégios equivalentes à importância de sua ciência, esses cartógrafos eram disputados por reis e imperadores (20), sempre interessados em sua arte -aliás, uma arte essencialmente política, já que o deslocamento voluntário e dificilmente perceptível da costa de um

(20) Graças a seu reduzidíssimo número, os especialistas nas artes náuticas eram disputados em manobras pouco claras da já então (e sempre) praticada diplomacia do suborno. Por sua vez, os conhecedores da valorizada ciência pareciam cumprir os destinos dos sucessores cientistas, deixando-se ficar onde pudessem pôr em prática suas habilidades, o que quase sempre acabava coincidindo com o lugar onde fossem melhor remunerados... Pedro Reinel e o filho Jorge são exemplos desse puxa-puxa, estando ora a serviço de Castela, ora de Lisboa, optando afinal por esta última, ficando na mãe-pátria, para satisfação da historiografia nacionalista e por conta do alívio que lhes trouxeram os vinte e cinco mil-réis (quinze e dez, respectivamente) que a coroa lhes pagaria anualmente, em troca dos sessenta e cinco mil maravedis que o imperador Carlos V lhes oferecera. (Há dados sobre esse "leilão" de cartógrafos em VITERED, Sousa. *Trabalhos náuticos dos portugueses*, cit., p.300 e segs.)

continente ou de uma ilha podia dificultar à nação rival o acesso aos caminhos do comércio (21) ou colocar uma região sob domínio deste ou daquele monarca, como, por exemplo, quando Portugal e Espanha foram premiados na partilha do mundo patrocinada pelo papa Alexandre VI, em 1494, quando foram reduzidos a dois os herdeiros de Noé, já que no Gênesis (10, 31) as três partes do ecúmeno descendiam de Sem, Cam e Jafet...

Assim, um dos grandes e principais problemas a serem solucionados à época da expansão européia consistia na determinação dos caminhos no desconhecido azul e na guarda ciosa dos resultados desse conhecimento (22); um saber que, aliás, formava-se a partir da mistura dos resultados das viagens - principalmente estas - com os avanços de uma ciência que, vagarosamente, desatrelava-se das heranças da cart(hagio)grafia medieval, subordinada à tutela dos Padres da igreja.

(21) "Nesta época, em que a rivalidade castelhano-portuguesa estava prestes a atingir o ponto alto de uma já crescente tensão - e iria atingi-lo no ano seguinte (1493) com o regresso de Colombo da sua primeira viagem - nesta época, parece muito compreensível uma voluntária, ou ordenada, autolimitação do cartógrafo na representação dos espaços já conhecidos". (Cf. MARQUES, Alfredo Pinheiro. *Origem e desenvolvimento da cartografia portuguesa na época dos descobrimentos* p.142-143).

(22) A África austral, por exemplo, só aparece na carta de Cantino (1502), contrabandeada às escondidas para a Itália, onde acabaria sofrendo situações inusitadas e até vexatórias para um documento que é considerado "o primeiro planisfério moderno da história da cartografia", e onde já apareciam representados o Equador e os trópicos, confirmando a prática da navegação astronômica. Levada à Itália por Alberto Cantino, essa carta passou pela biblioteca ducal da Casa de Este e daí para a Biblioteca Estense indo parar, afinal numa saisicharia, onde serviu de cortina... (Cf. MARQUES, Alfredo Pinheiro. *Op. cit.*, p.142-143).

Lentamente, os caminhos do mar aperfeiçoaram o desenho das terras e os horizontes foram cedendo segredos. Inicialmente, confirmando suspeitas de Cláudio Ptolomeu (c. 90-164), o planeta mostrou-se esférico, as fogueiras da Inquisição deixaram de ameaçar galileus atrevidos e se apagaram sob risco de servirem apenas para iluminar o obscurantismo travestido em fé religiosa. Mas, tudo isso, custou muito tempo, travando-se longa batalha entre rudes e analfabetos pilotos e marinheiros, por um lado, e os representantes da especulação teologizante, por outro; os primeiros, aliando-se muitas vezes aos cartógrafos e os segundos teimando em defender a representação do mundo como um "T" (formado pelo Mediterrâneo, o Don e o Nilo), tendo no centro a Terra Santa" (23). A forma circular -"espelho, na sua perfeição de Deus" (24)-, em que pese sua correspondência aos dogmas religiosamente defendidos, era inútil para se percorrer as rotas da expansão e da conquista, formadas a partir de uma aprendizagem transmitida na sucessão das "escolas" e gerações de cartógrafos, hábeis utilizadores da experiência dos navegadores para traçar e aperfeiçoar seus mapas.

Admitir a esfericidade da Terra, entretanto, estava longe de assegurar sua precisa representação plana, com a disposição de cada coisa em seu lugar certo, de modo a orientar percursos, assegurar o encontro de portos e evitar

(23) "No interior está o T, símbolo da Cruz e ao mesmo tempo representação da tripartição do Mundo, relacionável com o dogma da Trindade. O Mediterrâneo, berço das antigas civilizações, funciona como eixo central do Mundo. Este, segundo a noção provinda da Antigüidade, divide os seus 'quatro cantos' em três partes: a Europa, a África e a Ásia (dois cantos), onde agora às vezes é representado o Paraíso terrestre. Esta tripartição do mundo, de origem greco-latina, é ao mesmo tempo conciliada com a tripartição cristã e com a idéia bíblica da divisão do Mundo pelos três filhos de Noé, no Velho Testamento". (Cf. MARQUES, Alfredo Pinheiro. *Op. cit.*, p.34.

(24) *Id.*, *ibid.*.

os acidentes que se apresentavam como armadilhas no caminho dos viajantes. Hoje, quando qualquer criança de escola "sabe" que o planeta é "redondo", é possível rir das descrições que dele se faziam há somente quatro ou cinco séculos, parecendo inverossímil que um navio atravessasse o Atlântico por falta-rem ventos, acabasse perdido por lapso do piloto ou erro nas estimativas de medição náutica. Na raiz dessas questões, o problema que se põe é o do anacronismo, pois hoje, do ponto onde estamos, podemos saber o que eles não sabiam que podiam, como talvez -no futuro- alguém sorria de "nossos" foguetes que ora sobem, ora descem, ou simplesmente explodem, para constrangimento dos adoradores da técnica ou dos fanáticos pelas cores a bandeira que o engenho ostenta no corpo metálico...

Mas, se aprender a construir planisférios dependia da transmissão de conhecimentos que se acumulavam, valer-se deles, na prática, era uma coisa muito diferente. Navegar no Atlântico -questão fundamental- não era a mesma coisa do que fazê-lo no Mediterrâneo, apesar das heranças que a navegação atlântica recebeu da mediterrânica, principalmente no que se refere ao aperfeiçoamento da carta portulano (25).

Rapidamente, os navegadores perceberam que estavam às voltas com outro mar, devendo apelar aos céus não apenas para invocar a proteção divina, mas para socorrer-se pela

(25) "... a carta portulano é uma carta profundamente diferente de todo o tipo de cartografia medieval. Baseada em experiência efetiva e eficaz técnica representativa, ela constitui um revolucionário avanço sobre o período anterior. É uma carta diretamente motivada por necessidades de tipo náutico e hidrográfico (e para sua satisfação apontada), nisto se distinguindo também, portanto, de todos os tipos medievais. Ela articula-se diretamente com os roteiros ('portulanos') de que é expressão gráfica". (Cf. MARQUES, Alfredo Pinheiro. *Op. cit.*, p.40. Entretanto como destaca este autor, a construção e uso da carta-portulano baseava-se na bússola e não na observação de instrumentos astronômicos, indispensáveis à segura navegação atlântica.

orientação certa dos astros, cujos movimentos iluminariam os novos caminhos e horizontes, ajudando a estabelecer rotas precisas e, portanto, mais seguras (26). Foi a vez do meridiano graduado (27), que permitiu a fixação até então problemática das latitudes, possibilitando a prática de navegação pelo método das alturas-distâncias.

Pouco a pouco, os mares deixaram de separar, limitar e opor para transformarem-se em ligações. Este processo, repete-se, foi lento, e se é possível conhecê-lo em seus detalhes (28) o mesmo não acontece quando se procura os homens incumbidos de seguir as informações das cartas e buscar caminhos sob o sol ou sob estrelas pouco conhecidas. Testemunhas minúsculas de humanidade, como prova de seu uso cotidiano, restaram em raros e velhos pergaminhos algumas picadas de compasso, mas um pesado silêncio recobre as vozes de comando que acompanharam seu manuseio, apagando-se também - quase totalmente - as cenas desenhadas sob essa orientação. Novamente, também aqui, mais do que o percurso, as viagens são a partida e a chegada - limites extremos de qualquer trajeto: assim como se a vida fosse apenas o instante do nascimento e a hora da morte.

(26) "Uma arte de navegar só merece tal qualificativo [- navegação astronômica-] quando a observação dos astros é feita no mar e utilizada para alguma medida de interesse imediato para dirigir a navegação". (Cf. ALBUQUERQUE, Luís. *Ciência e experiência nos descobrimentos portugueses*. Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa - Ministério da Educação, 1983. p.20. (Biblioteca Breve - Série História).

(27) Atestando a "prática de navegação astronômica pelo método das alturas-distâncias", o meridiano graduado apareceu pela primeira vez numa carta anônima de c.1500. (Cf. MARQUES, Alfredo Pinheiro. *Op. cit.*, p.142).

(28) O livro de Alfredo Pinheiro Marques, bastante documentado, resume os dados essenciais da história da cartografia no período que interessa a este trabalho. Além disso, apresenta abundante bibliografia sobre a história geral da cartografia desde a Antiguidade.

Enquanto isso, nos mapas, as viagens são transformadas em riscos coloridos que percorrem milhares de léguas, unindo os portos de saída aos de chegada. Este recurso gráfico esconde a palpitante, trabalhosa e tão pouco precisa vida das viagens marítimas: sobre o azul do fundo, em vermelho, se põe a viagem de Bartolomeu Dias; em negro, a de Vasco da Gama; em amarelo, a de Pedro Álvares Cabral... Desse modo, já que o mar é grande demais para ser lugar da história, o que se faz é transformá-lo em fundo chapado onde se registram, a seco, os caminhos que enlaçaram todo o planeta. Avança-se um pouco quando se acrescentam pontos geográficos e anotações de longitudes e latitudes; demonstra-se inclusive erudição ou competência, e a história parece até virar ciência. Entretanto, a ciência de navegar resultou de uma arte da aprendizagem, lentamente urdida pela experiência (con)formadora de rotinas que nada têm de irracionais. É em busca desse racionalismo que caracterizava o cotidiano das viagens marítimas que se vai tentar pôr a história em companhia dos viajantes.

Antes disso, porém, é preciso passar em revista alguns mitos ou idéias consagradas a respeito da vida no mar.

Um mundo à parte?

"Há três espécies de seres: os vivos, os mortos e os marinheiros". A partir dessa epígrafe de Anacarsis (século VI a.C.), Jean Merrien iniciou seu livro sobre A vida quotidiana dos marinheiros no tempo do Rei Sol (29), insistindo na idéia de que, em todas as épocas, "os marinheiros constituem um mundo à parte. Um mundo diferente, sem dúvida, e, no en-

(29) Lisboa, Ed. Livros do Brasil, s.d.

tanto, coeso, rebelde a toda a idéia de fronteiras e, do mesmo modo, ao correr do tempo" (30). Será? É verdade que essas idéias encontram correspondência em variadas formas da sabedoria popular, mas conquanto a história não deva ignorar essas concepções, não é prudente tomá-las como seu próprio discurso. O mundo dos marinheiros pode ser diferente, mas está longe de ser "à parte", vivendo, no embalo das ondas, uma romântica vida de independência, externo e estranho às contradições da Cidade. Ao contrário, o navio também transporta --e até acentua-- as desigualdades sociais, o que demonstram de modo eloqüente as narrativas elaboradas a partir da vida no mar. Por detrás dessa visão ingênua, revela-se um mundo profundamente heterogêneo, não se podendo reduzir os personagens do navio a marinheiros simplesmente, sem que essa simplificação grosseira não esconda a divisão do trabalho que sustentava o espaço rigidamente hierarquizado, característico daquela sociedade flutuante.

No relato de suas viagens, Pyrard de Laval incluiu valiosas informações que permitem uma primeira aproximação à organização do trabalho a bordo (31).

Cada navio tinha seu capitão, um representante do rei, com autoridade suprema sobre homens e coisas. Abaixo dele, estava o piloto, que determinava sobre todos os assuntos relativos à navegação, o que significava concentrar em suas mãos o próprio destino do navio. A ele subordinavam-se diretamente o sota-piloto e o mestre, que era quem comandava todos os marinheiros, grumetes e pessoal do serviço do navio. O mestre era auxiliado por um contramestre, a quem cabiam as responsabilidades pela carga do navio. O mando direto dos grumetes era atribuído ao guardião, "e se ao segundo toque do apito eles não respondem e acodem prontamente, descarrega-

(30) LAVAL, François Pyrard de. *Op. cit.*, p.13.

(31) *Op. cit.*, p.141 a 146, de onde vêm todas as citações sem contrária indicação.

lhes grandes golpes de bastão ou de pedaços de cabo; porque estes grumetes são a gente mais rasteira do navio e inferiores aos marinheiros. (...) Fazem todo o serviço pesado do navio, ajudam como criados aos marinheiros, que lhes batem e os repreendem muito(...), e não há trabalho algum, quer fora, quer dentro do navio, que eles não sejam obrigados a fazer, como baldear o navio e dar à bomba; e este serviço só a eles pertence, salvo se por algum caso fortuito o navio fizer mais água do que é costume e que seja mister dar à bomba três ou quatro vezes por dia".

Sobre os marinheiros propriamente ditos (assim como fez em relação aos soldados) as opiniões de Pyrard de Laval divergem das que apresentaram todos os autores que chegaram a mencioná-los. Para ele, eram poucos os que não sabiam ler e escrever, "porque isto lhes é necessário para a arte de navegar". Além disso, eram "corteses e benignos, assim em terra como no mar, e parecem todos os homens honrados e bem nascidos, tratando-se todos com grande respeito uns aos outros", no que diferiam dos demais marinheiros, inclusive os portugueses que viajavam para outras partes do mundo: "é certo que todos os homens do mar (...) são bárbaros, desumanos, incivis, não guardam respeito a pessoa alguma; em suma, são verdadeiros diabos em carne, e em terra são anjos, exceto somente os marinheiros das naus da carreira da Índia", que, se cumpriam bem suas obrigações, eram "mui honrados do mestre e do piloto"...

Enquanto o condestável, ou mestre bombardeiro, comandava diretamente os bombardeiros do navio, os encargos oficiais da religião eram atribuídos a um capelão, ou sacerdote do navio, o qual recebia soldo e era obrigado a rezar missa aos domingos e dias santos, "sem todavia conservar hóstia consagrada, porque isto não é permitido no mar". Na prática, os serviços do capelão eram bastante aliviados pelos padres que viajavam à Índia como passageiros.

O escrivão do navio também era pessoa de muita autoridade. Assim como o capitão, o piloto e demais oficiais embarcados, sua nomeação era feita pelo rei, "e não há nada que toque ao interesse, assim de el-rei como dos particulares, que ele não escreva; e registra tudo o que entra e sai da embarcação e é ele quem passa todas as cédulas e obrigações que ali se fazem; porque cumpre advertir que todas as cédulas e obrigações que se passam no mar são boas e valiosas entre os portugueses(...). Este escrivão também faz e guarda todas as informações e escritura de justiça em uma espécie de cartório; e quando alguém morre, faz o inventário de todos os bens que a tal pessoa tinha no navio e os faz vender em almoeda a quem mais dá, e o dinheiro que há o dá a juro; e quando chega a Goa ou a Lisboa, entrega o traslado do inventário aos parentes e herdeiros do defunto, os quais lhe pagam as custas. (...) Todos os mantimentos do navio são distribuídos à sua vista e faz assento de tudo, ainda que seja de um quartilho de água".

Para executar os mandados do capitão no que se refere às questões de justiça, havia um meirinho ou alcaide, responsável pelas prisões de bordo tanto as que ficavam próximas às bombas -"e aí metem os malfeitores, ordinariamente de ferros aos pés"- quanto as prisões menores, sobre o convés, que são certas tábuas com buracos, onde metem os pés do preso, e depois se fecham com cadeados". Além de responder pela guarda da pólvora, munições e armas, o meirinho também controlava o fogo a bordo do navio, "e ninguém, seja quem for, ousaria acender e levar fogo sem ele lho dar por sua própria mão. E para esse fim há de cada banda do navio junto do mastro grande duas grandes cozinhas, a que chamam fogões, e quando o alcaide ali acende o fogo, que é pela volta das oito ou nove horas, há sempre ali duas guardas ou soldados, um a cada um, para tomar conta que ninguém faça algum desatino com o fogo, e também para impedir que alguém o leve para outra parte do navio. E se alguma pessoa há mister de ir ao

porão a ver sua fazenda, se é de confiança, o alcaide lhe acende uma vela, por ordem do capitão, e a mete numa lanterna de lata toda picada de buraquinhos, fechando-a com um cadeado; e se não é pessoa de confiança, ele mesmo vai em sua companhia. Tem cuidado de fazer apagar o fogo pelas quatro horas pouco mais ou menos".

Mais ainda, cada navio levava para os serviços de bordo alguns cirurgiões, carpinteiros, calafates, tanoeiros e outros artífices, constituindo-se sobre o reduzido espaço um emaranhado de relações (sociais) de poder, baseadas nos postos e funções de trabalho a bordo, rigorosamente estabelecidas, e que descartam qualquer tentativa de generalização.

Quanto ao número de pessoas embarcadas, nas grandes naus da carreira da Índia consideradas por Pyrard de Laval, "a gente que vai em cada uma delas passa de mil ou mil duzentos homens, ou pelo menos anda de oitocentos a novecentos", contando cerca de sessenta marinheiros e setenta grumetes. O grande número ficava por conta dos soldados (principalmente) e um contingente dificilmente contabilizável de escravos e passageiros, o que incluía poucos mercadores e algumas órfãs, mandadas à Índia para casarem-se com os portugueses lá residentes. Os soldados, na sua maior parte, eram "filhos de camponeses e outra gente de baixa condição, e apanhados à força desde a idade de doze anos, de sorte que, não tendo nunca visto guerra, não podem entrar em combate (32). Os bombardeiros - vinte e cinco, -segundo o autor- "são igualmente pela maior parte artífices, como sapateiros, alfaiates e outros, de modo que não sabem o que é dar um tiro de peça quando é mister" (33).

Finalmente, para tentar estabelecer alguma forma de comunicação naquele confuso mundo flutuante, além do apito

(32) LAVAL, François Pyrard de. *Op. cit.*, 147.

(33) *Id.*, *ibidem*.

de que se serviam as principais personagens da hierarquia de bordo, existiam alguns pajens "que não servem para mais do que chamar a gente ao serviço, e bradam com toda a força ao pé do mastro grande, e mesmo assim dificultosamente são ouvidos por todos. Chamam a gente assim para vir entrar nos seus quartos de vigia, como para ir para o leme, e para outros serviços particulares; e servem também para tratar das luzes, e levar os recados do mestre e outros oficiais; e outrossim quando os bens dos defuntos se arrematam, são eles que servem de pregoeiros".

O valor de cada um

O valor com que se remunera o trabalho sempre foi um dado significativo para se avaliar a importância que as formações sociais atribuem a cada trabalhador responsável pelas funções em que se reparte o trabalho social. Além de espelhar essa valorização, o pagamento maior ou menor também corresponde às relações de poder sobre as quais se formam as sociedades, traduzindo em padrões monetários a valia de cada homem, ou conjunto de homens reunidos sob determinada categoria profissional. No navio também era assim, e se os dados referentes aos soldos de pouco servem para tentativas de atualização, valem muito para conhecer a situação de cada um, em função das relações internas e comparações que se possam fazer a partir deles.

Se os dados referentes à viagem que Pedro Álvares Cabral fez ao Brasil em 1500 foram corretamente indicados por Gaspar Correia nas Lendas da Índia, é possível saber que ao capitão-mor, por viagem, cabiam dez mil cruzados e quinhentos quintais de pimenta, além de dez caixas forras sobre as quais

não pagaria direitos, a não ser os dízimos para o Mosteiro de Nossa Senhora de Belém. Os capitães de cada nau recebiam mil cruzados sobre cada cem tonéis da arqueação de seu navio, acrescidos de seis caixas forras e cinquenta quintais de pimenta. Ainda por viagem, mestres e pilotos eram pagos à razão de quinhentos cruzados, quatro caixas forras e trinta quintais de pimenta. O marinheiro recebia dez cruzados por mês, uma caixa forra por viagem e dez quintais de pimenta, cabendo ao grumete a metade disso e ao pajem um terço do que se pagava ao grumete. O contramestre e o guardião recebiam "como a um marinheiro e meio", valendo cada três oficiais de bordo o mesmo que dois marinheiros. Os bombardeiros eram remunerados como os marinheiros e à demais gente de armas se pagavam cinco cruzados por mês e três quintais de pimenta por viagem (34).

Esses valores variavam de acordo com os navios e viagens, estabelecendo-se condições especiais, em soldos e mantimentos, para as armadas às quais se atribuíam missões cuja importância escapasse à rotina, ficando famosa a abundância com que foi suprida, por exemplo, a expedição de Fernão de Magalhães.

Outra relação do final do século XVI, referente à tripulação do galeão São Filipe, mostrava os seguintes dados sobre soldos mensais (35).

Capitão-mor e piloto	4\$000
Contramestre	3\$000
Guardião e sota-piloto.....	2\$400
Cirurgião, condestável, carpinteiro, calafate e capelão	2\$000

(34) Cf. Alm. Quirino de Fonseca, "Antigos soldos e mantimentos de bordo". Comunicação apresentada à Academia das Ciências de Lisboa em 18 de julho de 1926. *Boletim da Academia das Ciências de Lisboa*, v.3, p.693-695.

(35) *Id.*, p.696.

4 Pajens	98\$120
a cada um	24
Condestável	251\$200
11 Bombardeiros	880\$000
a cada um	80\$000

Como se vê, além dos desníveis que assinalavam os postos de trabalho nos navios, os dados variam de fonte para fonte, sem esconder, contudo, a heterogeneidade que caracterizava a vida a bordo, desde os cobiçados lugares do capitão ou do piloto -favorecidos do rei- até às modestas ocupações dos pajens -quase sempre menores aprendizes. Depois disso, ainda é possível referir-se à gente do mar, como se fazia à época, para diferenciá-la da gente da guerra, por exemplo, mas isso não deve ser confundido com uma categoria geral, absolutamente uniforme, que desfrutava de invejável igualdade. Na verdade, para reforçar essas idéias, colaboram as próprias narrativas de viagens, que tratam os homens do mar com evidente distância e desprezo. Esse distanciamento pode ser entendido: em primeiro lugar, relatos de viagens escritos por alguém próximo da classificação de marinheiro praticamente inexistem, pois, além de não serem dados à escrita, estavam impedidos de registrar, eles mesmos, seu cotidiano de trabalho pela simples e determinante razão de que eram analfabetos em sua quase totalidade -apesar do que escreveu Pyrard de Laval-, como também o foram muitos técnicos de bordo e até pilotos, principalmente nos séculos XV e XVI. As narrativas vêm, então, de personagens ligados ao Comércio, ao Estado ou à Igreja, traduzindo portanto o interesse dessas três instituições mais diretamente envolvidas com a empresa das navegações. E a consideração dessas instituições pelas pessoas pior colocadas na hierarquia social quase nunca ultrapassou a intenção de transformá-las em integrantes anônimas e passivas de rebanhos ou exércitos, destinados a trabalhar na paz e na guerra para manter e ampliar o poderio de seus chefes...

Em segundo lugar, imenso como os oceanos, um vazio documental impede avaramente, de se conhecer os vestígios das viagens mais antigas, como aquelas que os portugueses realizavam ao tempo do Infante D. Henrique, por exemplo. Elaboradas pelos escrivães de bordo, no cumprimento de um dever de ofício, essas relações desapareceram após servir de base aos primeiros cronistas (Cerveira e Azurara). Constituem, por assim dizer, a pré-história da abundante literatura de viagens que inundaria a Europa a partir do século XVI, despojada dos detalhes que aquelas mais antigas talvez oferecessem. Entretanto, apesar de todo esse apagamento do mundo do trabalho nos navios, das funções importantes aos papéis mais secundários, é nele que está grande parte do sentido desta história.

O piloto, autoridade suprema

Durante toda uma noite de abril de 1560, os moradores de Lisboa ouviram tiros vindos da direção do mar. Do silêncio profundo da madrugada, irrompiam estrondosos pedidos de socorro da nau São Paulo, ancorada em Santa Catarina de Ribamar de Lisboa. Prestes a partir para a Índia, em cujos estaleiros fora construída a nau teve uma de suas duas amarras comida pelos ratos, ficando à mercê dos ventos, que ameaçavam jogá-la contra a costa. De Belém, acudiram os batéis dos demais navios da companhia, e seus homens trabalharam a noite inteira para amarrar e salvar a embarcação. Ao menos por um tempo...

Um mau sinal, sem dúvida, que alimentou conversas e superstições pela cidade, atenta, por obrigação, às coisas do mar e seu porto. Mesmo assim, num sábado de manhã, véspera de Pascoela, a São Paulo fez-se ao mar com as outras cinco

naus da esquadra capitaneada por Jorge de Souza. Logo depois da partida, por causa do vento, os navios apartaram-se para enfrentar, cada um por si, a derrota estabelecida para a viagem.

Assim como o desastroso começo, foram difíceis os primeiros dias de navegação. No início de maio, as coisas pareceram melhorar, mas no meio do mês, para surpresa de João Luís, experimentado mestre do navio, e dos navegadores mais acostumados àquelas viagens, um vento fortíssimo atingiu a nau. A tempestade que se abateu sobre ela levou o mastaréu da proa com a vela e quebrou o galindrêu, deixando em pedaços todas as velas. A este primeiro embate, seguiu-se a bonança e, com ela, "tornou o sangue às veias e as almas aos corpos, que olhando uns para os outros, [os viajantes] mostravam nas diferentes cores de seus rostos virem de novo ao mundo" (I, 6, 173. Ver nota 21, Introdução).

A viagem prosseguiu em paz até que, quarenta léguas ao mar da costa da Guiné, a mão pesada do destino caiu em cheio sobre aquelas centenas de pessoas. Era junho, e por aquele tempo as doenças de bordo já faziam par aos acidentes para submeter a todos. O problema atingiu tal proporção que "de quinhentas e tantas pessoas que na nau iam, não [ficaram] senão só quinze que passassem esta fúria de enfermidades e doenças gravíssimas, assim os homens do mar, cursados e antiqüíssimos nesta carreira, como os mais fidalgos, soldados, mulheres e meninos; e veio a coisa a tanto que houve muitos dias juntos trezentos e cinquenta doentes, e dia que se davam setenta e oito sangrias, e sangravam por meu mandado o barbeiro da nau, o piloto e sota-piloto e um grumete, que fazia muito bem; e deram-se por todas mil cento e trinta e tantas sangrias; e aconteceu dar o mestre ao apito e acudirém só um marinheiro e dois grumetes, sem haver aí mais nenhum são de mais de cem homens do mar que nesta nau iam para a marear" (I, 6, 176-177).

No comando daquele universo trágico, um personagem todo-poderoso: Antônio Dias, o piloto. Novo na carreira, à sua inexperiência foi atribuída a responsabilidade pelos problemas que apenas começavam. Em meio às dificuldades, passaram-se semanas e chegar à Índia foi parecendo cada vez mais difícil; impossível, até. Em agosto, decidiram rumar para o Brasil, atingindo Porto Seguro no final do mês. Ali ficaram um mês e meio, consertando a embarcação, desta vez para tentarem a travessia "desta costa do Brasil à terra do cabo da Boa Esperança, que é o maior golfo do descoberto, nem navegado de nenhuma outra nação fora da portuguesa, tão calejada e costumada a estas más fadas, caminho deserto na carta, de terra em terra, sem nenhum rodeio de mil e cento e trinta léguas" (I, 6, 183) (38).

Nos primeiros dias de novembro, a São Paulo aproximou-se das ilhas de Tristão da Cunha. Ervas e pássaros, sinais evidentes de terra, davam prova disso, mas Antônio Dias não fez caso deles, insistindo em seguir seu caminho, à diferença do que "fez o piloto desta própria nau da outra vez, que partindo do Reino veio ter, como nós, à baía, e dali partiu para ir invernar à Índia (...) e assim o trouxe Nosso Senhor à Índia em janeiro, sem saber ler nem escrever; porque, como conheceu os sinais das ilhas" (I, 6, 185) orientou-se por aquilo que sua experiência aconselhava.

O autor do relato não deixou de acrescentar à experiência, ou -melhor- à prática do outro piloto sua incapacidade de ler e escrever. Com isto, punha em destaque no relato a disputa entre duas formas de saber que raramente se aproximavam sem conflito: o saber sistematizado dos cosmógrafos, nem sempre bem incorporado ou compreendido pelos pilo-

(38) O autor do relato, Henrique Dias, era criado do príncipe do Crato. Soficário de profissão, só por casualidade acabou envolvendo-se no acidente que o incluiu entre os autores de relatos de viagem.

tos, e a prática acumulada lenta e diretamente nos trabalhos do mar. Ciência e experiência, aqui, lutavam pelos privilégios do reconhecimento e suas recompensas. A narrativa, desta vez, inclinou-se para a segunda, mais hábil e competente no aconselhamento dos modos de proceder.

Os sinais de terra, além do risco de choque nos baixios, poderiam servir de orientação, principalmente naquele trecho do litoral africano, onde navegava-se "sempre ao longo da costa, com o prumo na mão [para evitar os baixos], sem nunca atravessarem golfo de mais de cem léguas" (I, 6, 185). Mas, Antônio Dias teimava em filosofar, envaidecido de seus equipamentos transformados em adornos e submetendo a nau a um vai-e-vem que punha em desespero os mais experimentados. "Assim que tornamos a desfazer o caminho, e para trás como caranguejo, não por mingua em verdade, nem falta do nosso piloto não trazer cartas, nem astrolábios, todos dourados e mui diferente dos outros, que trazem suas cartas rotas e seus astrolábios mui ferrugentos e cheios de azinhobre, e assim, com sua simplicidade, os leva Nosso Senhor à índia e a Portugal muitas vezes, parece, porque têm conta consigo e com o que sabem, sem lançar pé além da mão, porque todo o tempo se foi a este nosso [piloto] em contemplação dos movimentos dos Céus e curso dos planetas, tudo filosofia mera, em que parece que queria exceder a Platão, Aristóteles e a todos os filósofos naturais, sendo tão rústico e não havendo aprendido nem cursado nada nas escolas de Atenas; até que veio dar conosco à costa, causa de tantos infortúnios, males e mortes" (I, 6, 185).

A autoridade do piloto, atribuição real, era inquestionável. Como neste caso, vinha às vezes acrescentada de inexperiência e teimosia, o que punha a perder vidas e coisas sem conta. A "teima já velha do nosso piloto" dificultava a chegada à índia e o desacerto de cada uma de suas decisões só aumentava a tensão a bordo, "pelo que começou na nau a haver

muitas murmurações e clamores, [pois] vendo os que carteavam, e alguns marinheiros que bem entendiam e esta viagem por aqui já tinham feito nesta própria nau da outra vez, como experimentados começaram a dizer e clamar contra o piloto" (I, 6, 202). Cego aos sinais de terra próxima, Antônio Dias dirigia o navio no rumo contrário ao que recomendavam os marinheiros mais experientes. Enfrentando uma pouco evidente e inócua desobediência de alguns mais exaltados, "mandou meter de ló (39) e haver vista da terra, caminho bem diferente e contra o parecer do que todos esperávamos, zombando e dizendo mil motetes dos pilotos do convés, que ele os poria em parte que não soubessem onde estavam, como de fato pôs; e se bem o disse, o fez melhor, e deu com tudo a través" (I, 6, 203).

Nesta situação, formou-se a tormenta. Ventos e chuvas juntaram-se ao mar agitado para reduzir a São Paulo a um objeto frágil e sem governo; aliás, o que era pior, governada de modo incompetente. E não havia argumentos que convencessem o piloto de seus erros, parecendo que estava decidido a conduzir o navio, não aos portos de Goa ou Cochin, mas à páginas amargas da História trágico-marítima: "e assim mostrou provisões de El-Rei de não entenderem com ele sobre seu ofício, nem nele interferir pessoa de nenhuma qualidade, tão largas que parece querer a vontade real (além de confiar a fazenda) meter e entregar a vida dos homens na contumácia de um rústico, e na opinião de seu ofício mui emperrado, e que não há-de nele admitir conselho, ainda que seja de um anjo" (I, 6, 205). Mas, como e por quê a nau fora entregue ao comando de "homem tão desacostumado nesta carreira, de tanto risco, e em que aconteceram tantos desastres e estranhezas nunca vistas nem cuidadas"? A resposta do autor do relato é expressiva: "só o dinheiro que de Malaca e Maluco levou a

(39) Fôr-se de ló, ou ir a nau à orça, significa aproximar a proa da linha do vento, o que equivale, mais ou menos, a deixar um caminhão de carga, desengrenado, descer longo declive numa rodovia.

Portugal lhe deu crédito para lhe darem esta nau e ser piloto desta carreira" (I, 6, 205).

O privilégio de ser piloto podia até ser comprado, mas o dinheiro -capaz, como sempre, de transformar vontades humanas- era inútil quando se tratava de enfrentar as forças incorruptíveis da natureza... E veio, enfim, a tempestade, destruindo toda a aparelhagem da nau e quebrando igualmente os ânimos dos mareantes, a começar por Antônio Dias, que se "antes filosofava, não prestou mais para coisa alguma, e logo lhe morreu o coração, nem falou mais palavra, parece compreendido no erro e culpa, ou, mais certo, não ser nada marinheiro"(I, 6, 206).

A salvação do navio mostrava-se impossível e a vista da terra, longe de alimentar esperanças ou anunciar portos seguros, representava a ameaça concreta contra a qual a São Paulo se esmagaria: "tudo foram trovoadas e chuueiros grandíssimos, e cerrações, com que sobreveio a noite escuríssima e espantosa, porque a cada trovada ficávamos soçobrados e debaixo d'água, no rolo das ondas, que nos comiam e desfaziam com as trovoadas, e todas iam para terra, e nos lançavam e chegavam o mais que podiam a ela". (I, 6 207)

O fim foi igual a muitos outros. Deste e mais alguns é possível saber porque sobraram testemunhos que foram parar em relatos de viagens e naufrágios. O veredicto do autor apontou um culpado: Antônio Dias, o piloto. Sem querer estender-lhe tardia e inócua absolvição, talvez coubesse pôr em análise o conjunto de um sistema que distribuía prêmios e favores com o critério maior do favorecimento pessoal. Fernão Vaz, o piloto de Gil Vicente, tinha existência real e não estava sozinho nos caminhos do mar...

A voz (nem sempre ouvida) da experiência

-- Piloto, olha o que fazes, que esta noite me faço com uns baixos.

- Ide mandar os grumetes ao convés, que eu sei o que nisto faço.

Incrustado no corpo de uma narrativa de naufrágio, este diálogo tinha por cenário um navio da carreira da Índia. À exceção de alguns detalhes, a cena mostrava situações familiares: baseado na prática acumulada em anos de experiência, Afonso Pires, guardião da nau Conceição, advertia o inexperiente piloto sobre os riscos que se aproximavam. Para dar mais vida à história, a narrativa valia-se de situações cotidianas, fazendo delas o seu exemplo: os erros do piloto sustentavam a lição para que a voz da experiência mostrasse os castigos do mau procedimento e promettesse as recompensas da dedicação e do acerto.

Armava-se, assim, o vasto mosaico da História trágico-marítima. Lentamente, através dos anos, cada nova peça encaixava-se em sua composição numa sucessão de desastres: a viagem fatídica da Conceição começara no dia 10 de abril de 1555; no dia seguinte, chegavam a Moçambique os poucos sobreviventes da nau São Bento, naufragada durante a viagem de volta a Portugal, e assim sucessivamente numa vasta trama em que se cruzavam as linhas invisíveis dos caminhos do mar. Esta história, contudo, não se faz das coincidências de calendário, importando mais saber que, nos dois casos, a responsabilidade pelo acidente pode ser atribuída aos pilotos, o que também se aplica a incontáveis casos conservados nos relatos.

Desse modo, os "cinco perigos principais e que os mareantes receiam" (40) deveriam ser acrescidos, ou reconsiderados, em função dos desastres provocados pela imperícia dos pilotos, como aconteceu com a nau Conceição, que acabou por desfazer-se nos baixios de Pero dos Banhos.

No início da viagem, ventos contrários fizeram o navio apenas flutuar durante quarenta e três dias, sem avançar coisa alguma. O relato do naufrágio não diz nada sobre esse longo período em que os viajantes permaneceram entregues à sua própria sorte, visitados pelas doenças e todas as dificuldades que atingiam o navio em tais situações. Somente em 18 de julho, doze semanas depois da partida, o cabo da Boa Esperança foi avistado. Ali, o primeiro momento de perigo: "o piloto e o mestre, não conhecendo a terra, foram-se assim metendo com a nau na enseada" (41), entre o Cabo Falso e o Cabo das Agulhas, mas mudanças nos ventos acabaram salvando o navio. Os dias seguintes foram de bonança, e a viagem parecia conduzir-se a final seguro.

O tempo era bom e, durante as tardes, os mareantes espalhavam-se por cima das entenas, esquecidos dos perigos passados e inocentes dos que se aproximavam: "vindo nós uma quarta feira a tarde com vento à popa e bonança, olharam umas pessoas para a água e viram que era muito verde e amassada, e logo disseram que estávamos perto de alguns baixios; mas como quer que estas coisas e outras semelhantes carregavam sobre o piloto, e víamos que ela as via e que se calava, cuidávamos que não seria nada"(42). Mas, era. Pouco depois, "com vento à

(40) Os cinco perigos eram tomar a luva (isto é, ficarem as velas a receber o vento pelo bordo oposto àquela a que vão amuradas), incendiar-se, sofrer infiltração de água, chocar-se contra os baixios ou encontrar-se com inimigos. (Cf. *História trágico-marítima*, cit., I, 6, 191.

(41) *Id.*, I, 3, 110.

(42) *Id.*, I, 3, 112.

popa e mar bonança com as velas todas dadas" (43) a nau deu uma grande pancada...

Mais sorte tiveram os que viajavam no navio em que ia o padre Antônio de Quadros, nessa mesma esquadra, salvos de chocar-se com os baixios de S. Romão, na extremidade da ilha de São Lourenço, graças ao alarme dado por um marinheiro que percebeu. Na mesma noite, treze léguas adiante, outra vez quase avançaram sobre novos baixios, que "não estavam na carla do piloto". (44). Desta vez, a salvação veio de um marinheiro, "que os tinha na sua carta", sendo necessária a interferência do próprio capitão para que o teimoso piloto aceitasse desviar o navio. No dia seguinte, a nau esteve a ponto de varar diretamente na ilha de São Lourenço, mas viram-na uns homens que vigiavam, e ainda com isso não queriam os que governavam desviar a nau dizendo que os marinheiros viam mal e que não era terra" (45). Outra vez, "foi necessário ao capitão mandar de seu poder absoluto desviar a nau muito ao mar, e assim fizeram".

Mas, nem sempre terá sido possível desviar a tempo, graças ao aviso de um marinheiro, que poderia até ser recompensado pela valiosa percepção. Às vezes, sequer o poder absoluto do capitão, representante do rei no navio, tinha força suficiente para interferir nas decisões do piloto, pequeno soberano a reinar no seu castelo flutuante, transformando seus súditos em passageiros para o lado trágico da história, à semelhança do que tanto se fazia na Cidade

(43) *Id.*, *ibid.*.

(44) Goa 18 de dezembro de 1555, in WICKI, Joseph. *Op. cit.*, volume III (1552-1557), 1954, p. 396-397.

(45) *Id.*, p. 397.

Gaspar Ferreira - a memória da experiência

Nem todas as viagens, como é óbvio, acabavam em tragédia. Os exemplos de acidentes podem até servir para evidenciar algumas das profundas contradições da empresa da expansão e da conquista, mas não devem fazer recair sobre o piloto as causas que levaram à decadência das navegações portuguesas. Muitas vezes, bem mais do que pode contar a história, foi justamente à competência de alguns desses profissionais que se deve o sucesso dos mareantes na superação de dificuldades que punham à prova, em seus limites, a capacidade humana de resistir ao sacrifício durante as longas viagens da carreira da Índia.

Gaspar Ferreira foi um desses pilotos. Nascido em data ignorada, morreu a 8 de fevereiro de 1626, acumulando durante a vida vários cargos importantes ligados às atividades marítimas: piloto-mor do reino, chegou a cavaleiro fidalgo da casa real, recebendo o hábito de S. Tiago, cabendo-lhe ainda pilotar o galeão que levou à Índia o vice-rei Rui Lourenço de Távora, em 1608. Foi também juiz dos órfãos da vila de Palmela, tendo escrito um Roteiro da navegação e carreira da Índia, editado em 1612 por Pedro Craesbeeck (46).

Em 1597, vamos encontrá-lo partindo do Tejo como piloto da nau São Martinho, em companhia das naus Santa Maria do Castelo (capitânia) e São João. Às nove horas daquela manhã de sábado, 5 de abril, véspera de Páscoa, começava uma longa e penosa viagem de 131 dias com destino a Goa. No diário de bordo de Gaspar Ferreira (47), como é natural, existem

(46) Cf. SOUZA VITERBO, *Trabalhos náuticos dos portugueses...*, cit., p. 111-112.

(47) Cf. *Diários da navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1608*. Manuscrito da Academia das Ciências de Lisboa publicado sob a direção de Quirino da Fonseca. Lisboa, Academia das Ciências de Lisboa, 1939.

maiores detalhes sobre as condições de pilotagem e navegação, mas suas anotações permitem reconstituir valiosos detalhes da vida a bordo, com destaque para o papel fundamental desempenhado pelo piloto.

Na partida de Lisboa, 400 pessoas; na chegada a Goa, 52 passageiros a menos, mortos pela doença que acompanhou os viajantes desde o início. Aliás idêntica ocorrência nos outros dois navios da companhia permite afirmar que muitos mareantes já estavam doentes ao serem embarcados, o que pressupõe a existência de critérios cada vez menos rigorosos na equipagem das naus, lotadas como se podia para satisfazer às crescentes necessidades da navegação.

E é de tudo isso que acaba tratando o diário de Gaspar Ferreira. Ler as anotações, atravessando sua linguagem peculiar e, por vezes, até obscura, é quase visitar o navio; é pôr-se invisível-como no conto de Edgar Allan Poe (48) -em companhia de antigos viajantes do mar.

Além disso, outra evidência maior é que, no mar, os homens se punham em comunhão absoluta com a natureza; uma determinação que suas técnicas pouco podiam relativizar, apesar de todos os esforços em aprimorar a construção naval, sempre desafiada pelos grandes trabalhos a que eram submetidos os navios em suas longas e demoradas viagens. Por isso mesmo, os navios e seu governo constituem a primeira preocupação do piloto Gaspar Ferreira.

Para o experimentado navegador, a São Martinho fora mal projetada, apesar de a Junta das Fábricas já andar atuando na Ribeira das Naus por aquele tempo, justamente para livrar a construção de navios dos riscos das práticas empíricas dos mestres carpinteiros... Razão dos primeiros apuros de Gaspar Ferreira, a nau era curta demais, como ele queixou-se

(48) "Manuscrito encontrado numa garrafa".

repetidas vezes, confessando-se "enfadado, sentindo-se até cansado e morto" por ter de pilotá-la. E pedia: lembre-se Nosso Senhor de nós e nos alarga este vento, que vou bem triste pela nau não me ajudar nada" (19/5) (49). Mas, a viagem prosseguia e o navio recebia mal as vagas, "e melhor as recebera se não fora ir a banda deste bordo com alargadas câmaras dos oficiais que a levam toda adornada" (30/6), pedindo o piloto que perdoasse "Deus quem a fez, que armou sobre tão pequena quilha tantas obras tão alterosas, e como o vento é calmão é arribar, e a roda toda através que me leva com os fígados abrazados ver-me em tal nau", seguindo, por isso, muito receoso com ela" (17/5).

Os outros navios da companhia, por sua vez, também deram muito trabalho a Gaspar Ferreira, a começar pela capitânia, que "vai sempre de mim a leste. Eu por amor dela guino para o sueste muito e a vou buscar cada dia duas léguas a leste" (26/4). Pela São João esperou todo o dia 12 de abril, queixando-se, dois dias depois, de andar "enfadado com este tempo [de calmaria] e com andar desfazendo o caminho por amor da nau São João".

No dia 20 de maio, contudo, o diário do piloto começaria a registrar problemas que o fizeram quase esquecer-se da arquitetura do navio e da necessidade de pajear os outros navios da companhia. Naquele dia, aparece a primeira menção à doença, que aliás já ia bastante adiantada: "o mar é chão e o tempo claro de bons semblantes.(...) Adoecemos muito porque levamos hoje perto de 80 pessoas doentes de grandes febres".

A partir deste registro, as alusões à doença aparecem diariamente. Enquanto o navio avançava lentamente, as dificuldades cresciam com rapidez. As anotações sobre as con-

(49) Os números entre parênteses indicam a data da anotação no diário.

dições do tempo pareciam coincidir com a atmosfera de bordo, sucedendo-se no diário os lançamentos referentes ao progresso da febre e às mortes que iam acontecendo: "já são mortas duas pessoas" (21/5); "levamos muitos doentes e cada dia vão caindo" (22/5); "a gente levamo-la muito doente; que não há marinheiros nem grumetes que possam trabalhar, e muitos dos soldados doentes e não convalescem" (23/5). No dia 24 de maio, uma anotação à margem indica que os doentes apresentavam algumas pintas características.

Enquanto isso, o tempo se punha "de má feição" (25/5), e o piloto esforçava-se por descrever as condições de navegação, parecendo lutar contra os limites estreitos de sua linguagem: "de noite toda houve muitos chuveiros muito cerrados de muita água e muito vento, que até à meia-noite fomos amainando e içando a vela da gávea muitas vezes, e vieram alguns tão pesados que nos fizeram arriar a estal grande e arribar a nau algumas vezes. E não havia outra coisa senão chuveiro..." (26/5).

A 27 de maio, à margem de suas anotações, Gaspar Ferreira queixava-se dos "muitos doentes" e registrava seus próprios temores: "eu hoje estou ameaçado". De fato, no dia seguinte, um breve escrito ("vou doente") dava conta de que a São Martinho, a partir de então, singraria os mares entregue à sua própria sorte, não havendo "gente para acudir a tudo por irmos todos doentes" (30/5).

O navio, que já andava pouco, passou a avançar menos, pois as velas eram recolhidas, seguindo "sem moneta porque não temos gente que mareie de noite" (4/6). Mais ainda, por estar doente, Gaspar Ferreira não podia tomar o sol para saber a posição do navio, que seguia sem rumo ou governo.

No dia 4 de junho, o piloto mencionou o único remédio com que se tentou combater a doença: "vai a gente toda

doente, que não temos pessoa sã para marearmos a nau, nem que tenha uma escota na mão, e ontem houve 80 sangrias". O mesmo aparece nas anotações do dia 11, quando ele escreveu que "a doença vai para diante e não há outra coisa nesta nau mais que sangrar todo o dia e tratar de doentes, em tanto que não há quem remedie uns a outros". No dia imediato, anotava que iam "todos doentes e o menos homem que vai nesta nau foi sangrado cinco ou seis vezes e sete vezes, tirando-lhe de cada vez um quartilho e meio de sangue; e depois que se lhe vai a febre tornam a recair muitas vezes e ficam tão fracos que não há poderem tornar a si, nem há com quê. E é tanto o desamparo que de lástima vejo que vai nesta nau, porque já não há para cair de 400 pessoas que nela vão mais que doze pessoas, e é tanto que não há quem vá ao fogão fazer um bocado para remediar os mais fracos, e há vinte dias que ando na dieta e tenho todos os meus em cama sem poder remediar".

Dos vinte padres de bordo, dois haviam adoecido até 5 de junho, quando "tivemos missa e pregação, e fizemos procissão com ladainhas, com as cabeças de duas das mil virgens que os padres da Companhia [de Jesus] levam, pedindo a Nosso Senhor nos levante esta doença que levamos e nos dê boa viagem e a virgem do Rosário, madre de Deus". No dia de Santo Antônio, apenas oito dias depois, não houve missa, pois todos os padres estavam doentes.

No dia 7 de junho, um balanço de Gaspar Ferreira dava conta da extensão da doença: "e o vento não nos quer largar; vamos em papafigos e sem mezena, porque nem para a dar nem tomar temos grumete nenhum sã. E todos vamos doentes porque é coisa piedosa e nunca vista, porque de 400 pessoas que leva esta nau não andam vinte em pé". Nessa situação, o estado psicológico dos viajantes parecia seriamente comprometido, estando "todos abalados e como homens parvos de nos vermos neste estado" (7/6).

Além de estarem debilitados pela febre e pelas sangrias, era "tanta nossa necessidade que nem quem faça de comer aos outros há, nem quem tenha pessoa de serviço; nem temos hoje nem um só grumete são, e é coisa lastimosa ver esta nau e o grande desamparo da gente e grandes necessidades" (8/6).

No dia 10 de junho, já eram cinco os mortos, elevando-se o número de óbitos na segunda metade do mês, quando morreram um soldado (dia 17), um criado do piloto (Joane), um frade franciscano (Manoel) e um soldado de quem não se guardou o nome, os três no dia 18, quando "no quarto da lua, se armou ao noroeste uma grande cerração, donde houve alguns fuzis muito vivos, [dando] em nós com grande cerração e grandes trovões e relâmpagos".

A 19 de junho, quando morreu um marinheiro, Gaspar Ferreira -ainda doente- registrava um desabafo no diário de bordo, por sentir o "grande desamparo em que vamos nesta nau, porque cuido que até hoje não passou esta carreira a que tal doença desse, porque há dois meses que nos deu sem aplacar, mas cada vez pior; e foi o sangue tanto e as sangrias tão copiosas que não há homem que torne, nem têm o necessário para se reforçarem e assim tornam a recair com o tempo". As mortes sucediam-se a cada dia e, no dia 25, o piloto confessava-se "enfadado por haver seis dias que não tomo o sol para saber em que altura estou (...); nós vamos desvalejados porque o vento era para outra nau levar todo o pano, mas nós não podemos com mais que com papafigos, mormente de noite, porque não há uma pessoa nesta nau que apareça de noite, porque os que estão em pé ficaram tão cortados das doenças que não têm força para pegar em um cabo".

Outros dados sobre a doença que atingia o navio foram lançados no dia 26 de junho: "são grandes febres malignas, e morrem alguns com pintas de solidão de sangue e há

pessoa que se sangra vinte vezes com as recaídas, e cada sangria são três de Portugal"...

Em raros momentos, na escrita rude do navegador, a longa descrição das misérias cotidianas abria espaço para brevíssimos registros positivos: "formoso dia; louvores ao Senhor", escreveu ele à margem das anotações do dia 27 de maio, depois de pedir -como fizera repetidas vezes- ajuda divina para "levantar tamanho mal e doença". Dois dias depois, anotou: "bom tempo; lua cheia", mostrando que, mesmo doente, mantinha vigília constante, olhos postos no céu, à procura de bons sinais. No dia 3 de julho, escreveu: "metemos a vela da gávea dentro, por a noite estar escura e de grande carregação ao sul, mas como saiu a lua foi clareando e aparecendo estrelas".

Entretanto, no mesmo dia, morreu o barbeiro responsável pelas sangrias, ocupando seu lugar um marinheiro que já fora barbeiro anteriormente, mas que também acabaria adoecendo passados alguns dias.

Assim, mesmo as estrelas, observadas talvez com emoção pelo piloto que as transportou para o diário, foram perdendo o brilho, ofuscadas pelas imagens que ele registrava, enquanto esperava que aqueles que pudessem trabalhar saíssem "fora dos buracos em que estão metidos, porque não temos mais marinheiros sãos que oito ou dez, e estes fracos das doenças que tiveram, e quatro ou cinco grumetes, e o mestre doente e guardião e calafates e todos os homens nobres e capitão (...); porque todos os soldados, posto que já muitos convalescidos, ficaram tão fracos que não ousam sair de baixo do coberto" (4/7).

Por tudo isso, "vamos muito atribulados e fracos e medrosos, e ainda o mal com estes frios não acaba de aplacar, mas ainda a cada dia nos caem os que não [tinham caído] e já não tenho na cadeira quem me ajude" (6/7). A cadeira -de onde

os pilotos vigiavam a navegação, no castelo da popa-continuaría vazia no dia seguinte, acrescentando Gaspar Ferreira que "não há mais que eu e o contramestre que serve a nau de tudo, de popa a proa".

Dia após dia, o piloto acrescentava detalhes ao quadro mórbido que suas anotações passavam para o diário de bordo. Cada vez mais, as dificuldades cresciam, parecendo sem solução, e os passageiros definhavam até morrer. Um dia, "morreu um menino e se achou morto debaixo da coberta, comido de piolhos" (8/7), como aconteceria com muitos outros.

Mesmo assim, rumo incerto ("vou às escuras", escreveu Gaspar Ferreira no dia 9 de julho), desvelejada há 40 dias, a São Martinho prosseguia sua viagem, cobrindo singraduras sempre inferiores a 30 léguas (50). Depois de afirmar ser aquela a pior viagem que já se fizera na carreira da Índia, o piloto acrescentou que no navio "com [a] muita sujidade de tantos doentes, está tão curto o ar que não vai pessoa [para] baixo da coberta que logo não caia" (10/7).

Além de sangrar os doentes, às vezes até à exaustão, pouco podia ser feito para combater a doença, pois os remédios que integravam a precária medicina de bordo escasseavam, sendo vendidos a preços extorsivos, como acontecia com o açúcar rosado e as passas. O sota-piloto, por exemplo, foi vitimado pelo próprio remédio que lhe aplicaram em doses excessivas: "hoje, nos morreu o sota-piloto, que muito sentimos por ser bom companheiro, de grande febre que lhe deu; sangrado doze vezes e acabou o sangue, e assim temos muitos enfermos, muito atribulados e com frenesi, e este mal, depois

(50) A singradura máxima registrada no diário corresponde ao dia 10 de agosto, quando a nau viajou 47 léguas, uma média de quase duas léguas por hora. Comparativamente, no *Roteiro de Lisboa a Goa*, D. João de Castro, capitão da nau *Grifo* (1538), anotou singraduras entre 70 a 80 léguas. (Cf. QUIRINO DA FONSECA. *Diários da navegação da Carreira da Índia...*, cit., Introdução, p.32.

que demos em terra fria, foi maior e mais pesado, e temos para nós que é tabardilha, por saírem algumas pintas a algumas pessoas" (22/7).

No dia 24 de julho, foi a vez do piloto ser sangrado, o que o impedia de sair da cama. Consciente de sua importância, queixava-se dos problemas que sua doença trazia ao navio, pois "havendo pouco cuidado no governo, esta boca da noite se rompeu a vela grande e veio a verga grande abaixo" (26/7).

Para o piloto, a própria nau era quem seguia "muito enferma" (26/7), enquanto ele -principal condutor de seu destino- pouco podia fazer. Sangrado sucessivamente (duas vezes, a 30 de julho; seis, a 2 de agosto; sete, no dia 5; oito, no dia 7), sempre acamado, Gaspar Ferreira confessava-se perdido: "não sei a nau que caminho leva, por estar na cama há tantos dias, e não posso fazer uma experiência da agulha, que é por aqui [o que mais orienta] os homens, e na nau não vai homem que a entenda e saiba marcá-la" (3/8).

Às vezes, o desamparo coletivo, acrescido do medo da morte e da quase-certeza de que a salvação era impossível, desatinava os viajantes, e talvez tenha sido isto o que aconteceu no dia 7 de agosto, quando "um marinheiro de pouco entendimento perturbou a nau com dizer que via a terra. E nisto veio a noite não se certificando o que era, deitando-nos a todos com suspeita pelo que nos pareceu bem tomarmos a vela, porque, se fosse terra e levarmos o caminho que nos era necessário não nos acontecesse algum desastre".

Aquela noite deve ter sido alongada pelo temor de que o navio se acabasse de encontro à costa. Os corpos enfraquecidos daquelas centenas de pessoas apavoradas quem sabe resistiram a entregar-se ao sono, empregando o que lhes restava de lucidez para adivinhar, sob a noite profunda, os si-

nais das águas que podiam alterar seu ritmo ao baterem na madeira do casco.

Mas, finalmente, no dia 9 de agosto, um sábado, o piloto pôde levantar-se para tomar o sol e conhecer a posição do navio, depois de dezoito dias em que ficou "em cama, sem sair de um camarote, nem tomar o sol, nem fazer experiência d'agulha para saber onde estava". Seis dias depois, a São Martinho chegava a Moçambique, sendo secundada pela São João, que aportou no dia seguinte, 16 de agosto, "com sentas (?) e tantas pessoas mortas, em que entrou o piloto e sota-piloto". A última a chegar foi a capitânia, Santa Maria do Castelo, no dia 19, também "com muita gente morta e doentes da mesma doença que todos tivemos".

Logo depois, no dia 22 de agosto, as três naus se punham no mar, a caminho de Goa, retornando também os transbordos de Gaspar Ferreira, que reclamava de perder "muito tempo esperando pelas naus da nossa companhia, por andarmos mais que elas" (31/8), advertindo-as com salvas e recolhendo as velas para não distanciar-se delas, forçado a buscá-las nos desvios em que as punha sua ruim pilotagem. É possível imaginar o experiente navegador emaranhando a esteira de seu navio para recolher na vastidão oceânica os navios que a incompetência tirava do rumo que os levaria a Goa... E como se não bastassem esses problemas e a doença que atingira o navio, até as cartas que o piloto recebera em Lisboa para orientar-se na navegação eram diferentes: "eu como digo, venho cartecendo por duas cartas do armazém [da Casa da Índia], e em ambas dando a nau um caminho [diferente]. Pela que me deram no armazém este ano, estou 40 léguas [de Goa], pela outra do outro ano estou 75 léguas" (20/9). Dois dias depois, ainda reclamava de não saber a distância que o separava de Goa: "pelo ponto da carta deste ano 18 léguas e pelo ponto da carta do ano passado fico hoje de Goa 48 léguas".

Mas, como se disse, nem todas as viagens acabavam em tragédia. No dia 26 de setembro, ao amanhecer, a São Martinho chegava a seu porto de destino, levada por Gaspar Ferreira, que, aliás, voltaria a Portugal como piloto da nau capitânia (51): "em vindo a luz do dia vimos a terra e nos fomos chegando a ela, e seria duas horas de sol quando reconhecemos ser Bardes (...) E os ilhéus de Goa Velha demoravam ao sueste..."

"Gente do mar"

Ao destaque que, por conta de erros e acertos, cabia ao piloto corresponde o ofuscamento dos marinheiros. A literatura de viagens, quando trata deles, só lhes concede espaço sob a designação coletiva e genérica de homens do mar. Apenas quando algum fato fora de rotina atingia o navio sabemos que ele envolveu um marinheiro determinado. Henrique Dias, cujos apuros em relação ao piloto da nau São Paulo (Antônio Dias) pôde registrar ao relatar seu naufrágio, também expressou a opinião que se tinha dos homens do mar. A descrição apareceu associada a acidente envolvendo a sobrinha de um fidalgo que viajava para a Índia. Isabel, menina de 14 ou 15 anos, "muito fermosa e bem afigurada", por razão que jamais será sabida, caiu ao mar. O capitão deu ordens ao mestre "que deitasse o batel fora e ao piloto que pusesse a nau

(51) A *Santa Maria do Castelo* partiu de Goa a 27 de dezembro de 1597, chegando a Portugal a 30 de julho de 1598. Na volta, os problemas de pilotagem devem ter sido transferidos para a nau *São Martinho*, onde viajava o vice-rei Matias de Albuquerque, permanecendo na *São João*, pois, no diário que Gaspar Ferreira dedicou à viagem de retorno, menciona-se uma estadia na ilha de Santa Helena, onde estas duas naus aportaram com atraso de 23 e 25 dias, respectivamente.

à trinca, o que nem um nem outro quis fazer, dizendo e dando razão que [a moça] ia já muito longe e não aproveitava nada e que era trabalho e perigo demais" (52) , insistindo o piloto em seguir viagem.

Na descrição dramática do narrador, foi sendo armada a cena, enquanto na história que Henrique Dias testemunhara a menina agonizava no embate desigual com as forças do mar. O capitão tirou a espada e ameaçou degolar o piloto; amedrontados, os marinheiros decidiram ajudar, principalmente o calafate e guardião, "valentes homens do mar". Afinal, lá se foram os marinheiros" em busca da moça, que já não aparecia; e depois de duas grandes horas que andaram, a acharam sem fala sobre a água, que andava acabando de morrer; trouxeram-na, e já quando na nau entrou vinha toda morta, com um rosto tão sereno e bem assombrado que parecia viva; andou quase uma hora sobre a água, viva e morta, sem nunca ir ao fundo; encomendou-a o padre e em uma alcatifa, com um pelouro aos pés, tornou ao mar"... (53).

Desta vez, os marinheiros acabaram ajudando, mas só o fizeram depois da ameaça do capitão. No geral, eram personagens por quem se tinha pouca consideração e nenhum apreço: no mar, em seu ambiente, "são tidos (...) em mui pouco, e valem menos e são bem diferentemente estimados que em Portugal, coisa por certo mui bem merecida neles e por gente mui sobre si, de pouco amor e caridade e de muito menos verdade, e nos maiores perigos e tormentas não têm conta com Deus e seus santos" (54). Muitos outros relatos, contudo, mostram que Henrique Dias errava pelo menos no que se referia à religiosidade dos marinheiros, pois as horas de perigo eram acompanhadas por orações desesperadas, apelos aos santos da

(52) *História trápico-marítima, cit. I, 6, 200-201.*

(53) *Id.*, p.201.

(54) *Id.*, p.185.

devoção marinheira, confissões feitas até em altos brados e mesmo procissões em plena tempestade.

Mas, não sendo apenas os olhos de Henrique Dias que viam os marinheiros como pessoas de poucas virtudes, a imagem que se tinha deles pode ser melhor detalhada. Depois do naufrágio da nau São Bento, em 1554, nas proximidades do cabo de Boa Esperança, os sobreviventes começaram sua longa e penosa caminhada, e "como a maior parte dos que ali iam fosse gente do mar (de cujos primores até agora poucos autores escreveram), estes, começando de dia em dia a perder o medo e a vergonha, fazendo todos um corpo, cuja cabeça (posto que não nestes maus ensinamentos) era o contramestre, vieram a tanta desenvoltura que totalmente não tinham conta com Fernão d'Alvares [o capitão-mor]; antes, todas as vezes que os ele repreendia de suas desordens (que não eram poucas), lhe diziam que não ousasse de os emendar, porque não era já seu capitão, nem lhe deviam obediência, ajuntando a isso muitas palavras soltas, que a miséria daquele tempo fazia ser muito mais escandalosas; de modo que nenhuma conta tinham com o que lhes ele mandava" (55).

A frieza ante a morte ou necessidade alheia e uma tendência à insubordinação, aparecem acrescidas à cobiça que, por vezes, marcava os atos dos marinheiros em momentos de grande perigo, sendo "por certo coisa muito miserável e de contar a diversidade das condições humanas; e muito mais para chorar suas cobiças e misérias, porque indo a nau [São Paulo] caindo sobre o ilhéu, em que apenas havia tocado, já a gente do mar andava escalando arcas e arrombando câmeras, e fazendo fardos e trouxas, como se estiveram em terra habitada e de muitos amigos, comarcãos e vizinhos de sua pátria e natureza, e tivessem mui seguros e certos caminhos e direitas estradas por onde caminhassem, e embarcações boas em que navegassem. Desta maneira andavam uns roubando e destruindo tudo, assim

(55) *História trágico-marítima, cit.*, I, 2, 70-71.

os que estavam na nau como outros que estavam em terra, abrindo barris, arcas e caixões, que o mar já de si deitava; mas quem se espantará ou haverá por novidade achar-se isto em gente do mar, tão inumana, se os conhecer, e lhe souber suas más inclinações, e quão pouca lei têm com Deus, nem caridade com o próximo?" (56).

Abundantes na maioria dos textos que compõem a chamada literatura de viagens, as críticas à gente do mar atravessaram os séculos, aportando a épocas recentes, renovadas no estilo, mas revigoradas, apesar da longa sobrevivência. Nem mesmo Bartolomeu Dias, um dos mais competentes e famosos navegadores portugueses, livrou-se desta espécie de preconceito, como se pode ler na justificativa que fez Sousa Viterbo da escolha de Vasco da Gama para descobrir o caminho da Índia: "D. Manuel não fez, neste ponto, senão seguir as indicações do seu antecessor; em segundo lugar porque o descobrimento da Índia não era uma empresa exclusivamente marítima, era sobretudo uma empresa política e era necessário que perante os potentados orientais a magestade dos reis portugueses fosse representada d'um modo digno e solene. Sem querer amesquinhar os merecimentos incontestáveis de Bartolomeu Dias, um rude marinheiro seria insuficiente, sobretudo atendendo às idéias da época, para desempenhar tão importante papel"(57) Na verdade, as "idéias da época" não eram muito diferentes no final do século XIX, e Viterbo contrapunha à rudeza dos mareantes a coragem dos fidalgos, afirmando que, ao tempo dos descobrimentos, os guerreiros "eram tão versados na milícia da terra como na milícia do mar"(58). Embora não seja difícil apresentar evidências que desmintam esses elogios do historiador à nobreza, pela simples e fundamental razão de que não se podem contar os acidentes navais provocados pela

(56) *Id.*, I, 6, 210-211.

(57) *Cf. Trabalhos náuticos dos portugueses - séculos XVI e XVII, cit.*, p.38.

(58) *Id.*, *ibid.*.

imperícia de pilotos e capitães de extração fidalga, o que interessa aqui é destacar a imagem dos homens do mar que foi sendo constituída através da história. A dignificar as funções dos mareantes talvez só se encontre a valorização de alguns pilotos ou mestres de naus, mas esse enobrecimento acaba por distanciá-los ainda mais dos outros trabalhadores de bordo, merecendo favores reais que cresciam na proporção do desenvolvimento das navegações. No conjunto, entretanto, os marinheiros aparecem sempre como "gente de baixa condição (59), desrespeitosa e violenta, alheia aos valores da religião e da sociedade que a Europa queria transportar nos seus navios.

Ou será que nesta reprovação tenta-se ocultar a convicção de que eram eles, justamente, os personagens que melhor representavam o sentido histórico da expansão e da conquista?

Os viajantes armados

(Francisco Rodrigues Silveira, o soldado da Índia)

A empresa da conquista foi uma campanha militar por excelência, o que não contradiz seus evidentes e determinantes interesses comerciais. Ao contrário, a guerra já era uma grande negócio -desde sempre. Menos para os soldados.

Nas viagens à Índia, os soldados chegavam a representar o dobro da tripulação de um navio. Entretanto,

(59) "Os nossos houveram conselho do que fariam, e como os mais eram marinheiros, gente de baixa condição, todos diziam que se fossem e os deixassem e não cometessem coisa por que os tivessem por homens de mau recado". (Cf. *Crônica do descobrimento e primeiras conquistas...*, cit., p.134.

salvo nas arengas despersonalizadoras das histórias celebrativas, que fingem interessar-se por eles, assim como os marinheiros, esses soldados viveram seu papel de figurantes da grande história e caíram no esquecimento. Quando muito, sobraram de suas vidas apenas as imagens de atrocidades praticadas nas guerras de conquista, como se o veredicto posterior da história -condenando-os ou absolvendo-os- pudesse fazer retroagir seus efeitos, comprimindo toda a vivência daqueles milhares e milhares de personagens somente nas ações de batalha. Fora delas, descritas como um vasto jogo ou com as tintas de um sensacionalismo que mal disfarça o gosto pela violência dos episódios sangrentos, o soldado não existe. Entretanto, considerando a importância que a guerra teve, tem e (até a derradeira...) continuará tendo na história, seria útil ao historiador tentar aproximar-se desses homens que, em nome da Ambição, do Rei, de Deus, ou seja lá do que for, transformaram-se em profissionais da morte. Não se quer, com isso justificar seus atos, pois quando um soldado de Cortez estripou uma índia grávida cometeu ato inominável, sem possibilidade de esquecimento ou perdão. Uma cena dessas, contudo, com a violência que sintetiza, só pôde ser desempenhada sob vozes de comando concentradoras de poder e vontade, representantes de sistemas sociais que erigiram a ganância como divindade suprema.

Desdenhados pela história, esses personagens menores (embora fundamentais) da expansão européia também mereceram o desprezo de seus contemporâneos, ao menos daqueles pelos quais se batiam e arriscavam a cabeça. Na verdade, são pouquíssimas as informações que nos chegaram produzidas pelos próprios soldados, pois, a exemplo dos marinheiros, eles também não escreveram as memórias de suas campanhas. Francisco Rodrigues Silveira representa exceção valiosa a quebrar esse silêncio, sendo responsável por uma das mais violentas críticas que um contemporâneo fez à administração colonial portu-

guesa no final do século XVI: por detrás dos mapas onde se desenhavam os vastos limites do império ou a supremacia conquistada nos mercados asiáticos, Francisco Rodrigues Silveira ergueu sua denúncia contra um sistema corrompido, marcado de cima a baixo pela cobiça e pelo uso sistemático da coisa pública em nome de interesses pessoais, frontalmente contrários à instituição nacional invocada como justificadora dos imensos investimentos humanos e materiais que -para benefício de poucos- foram feitos na Índia. Seu trabalho é o de um moralista de certo modo visionário, aprisionado na vasta rede da burocracia interesseira, revelando-se em seu discurso ressentido a luta desigual entre o cidadão apequenado e o sistema político onipotente que o anula, desqualifica, castiga e silencia. Por ironia, o próprio historiador que trouxe o texto à luz fez-se cúmplice, inadvertidamente, desta desvalorização: em 1877, Costa Lobo editou a transcrição do manuscrito então existente no Museu Britânico, "arranjando" o texto a seu modo, publicando-o por excertos que, apesar de valiosos, puseram no esquecimento partes talvez fundamentais do código, preferindo interpor suas opiniões, seja para associar-se ao nacionalismo exacerbado de Silveira, seja para "corrigir" os excessos do exaltado memorialista ou "prevenir" o leitor dos exageros provocados pelas mágoas do autor. Em todo caso, recursos gráficos (corpo de letra maior para o apresentador e menor para o cronista quincentista) permitem identificar imediatamente o texto de Silveira e os aportes de Costa Lobo neste curioso volume de mais de trezentas páginas do que poderia ser considerado uma espécie de avesso d'Os Lusíadas, sem o enorme valor literário do texto de Camões, evidentemente.

O autor e o monólogo

À diferença da Crônica do descobrimento e primeiras conquistas da Índia pelos portugueses, o texto de Francisco Rodrigues Silveira (60) não retém vestígios da narração oral, o que talvez se deva ao fato de ser o autor um personagem a quem faltassem interlocutores dispostos a ouvir longos discursos em favor da moralização administrativa ou da disciplinarização rigorosa das forças militares localizadas na Índia. Mas ainda, era principalmente aos beneficiários do sistema colonial que ele apresentava suas críticas, não havendo, por razões óbvias, interesse em acolher ou dar ressonância às denúncias. Enquanto isso, Francisco Rodrigues Silveira escrevia, corrigindo e atualizando o texto; sua crítica tinha mais o propósito de transformar-se em projeto de governo do que registrar os lances da expansão: menos do que a história, o autor pretendia o julgamento e a compreensão do seu tempo, para punir os responsáveis pelos erros e recompensar os justos, como ele próprio se qualificava (61).

(60) *Memórias de um soldado da Índia* - compiladas de um manuscrito português do Museu Britânico por A. de S.S. Costa Lobo Lisboa, Imprensa Nacional, 1977. ed. fac-símile.

(61) Após submeter suas denúncias ao Conselho da Índia, Silveira esperava ser recompensado: "...sendo zelosos do serviço do seu rei e bem de sua pátria, se levantarem todos a me abraçar e me beijarem na face, com agradecimento daquela primeira mostra(...) Pois é bem que depois que viram clara e palpavelmente a verdade de quanto ali se propunha que o aprovaram, já que não tinha contradição alguma? Ou que escreveram a S.M. ser aquele o maior serviço que nesta idade se lhe poderia fazer em benefício do estado da Índia? Por onde seu parecer era que (...) ao autor delas se fizesse mui avantajadas honras e mercês, e o mandassem reformá-las pessoalmente e pô-las em devida execução, assim e da maneira que por escrito ali mostrava: porque nenhuma pessoa outra se poderia achar para este negócio que mais suficiente fosse, nem tanto". (Cf. *Op. cit.*, p.269).

O valor desse texto, contudo, não vem das tentativas de revelar ao leitor "o outro lado da história", nem de mostrar a verdade ou correspondência fiel à realidade, como o próprio autor insistia em afirmar. É que do isolamento reservado aos Policarpos Quaresmas de todos os tempos, Silveira registrou no manuscrito imagens sem retoques que desenham com nitidez o cotidiano de um soldado português, tirando-o do anonimato dos grandes contingentes para apresentá-lo recheado de ambições e frustrações, amores e ódios; enfim, sentimentos descontraídos dificilmente perceptíveis na história de generalizações.

Mas, quem era Francisco Rodrigues Silveira? Dizer que, além de suas memórias, pouca coisa restou sobre ele não constitui surpresa. Como tantos outros, não fosse pela sua obstinação, este "maçante" personagem teria escorregado para o esquecimento. Costa Lobo escreveu que ele "foi natural da cidade de Lamego, e pertencente a uma família de classe meã.

Haveria nascido em 1558, e contava, portanto, vinte e sete anos quando se alistou na milícia do oriente. Há passagens no manuscrito em que se refere a haver já antes militado em outras partes, mas sem específica declaração. (...) Da narrativa se colhe que foi levado à Índia na armada que, sob o comando de Fernão de Mendonça, largou ferro do Tejo a 10 de abril de 1585" (62). Voltou a Portugal em 1598, começando sua longa peregrinação entre Lisboa e Madri à busca de pessoas influentes que pudessem acolher suas denúncias e pôr em prática os remédios que sugeria. Entre 1608 e 1626, Francisco Rodrigues Silveira envolveu-se em briga judicial por causa de uma propriedade, foi preso e, em seguida, condenado a degredo juntamente com sua mulher, que, ao interceder junto a um desembargador para tentar sua libertação, sofreu tentativas de sedução, denunciando-o ao rei, enquanto o marido produzia na cadeia do Porto novo discurso sobre a importância

(62) *Memória de um soldado da Índia, cit., p.13.*

da disciplina militar... Como se nada disso bastasse, Silveira amargou a humilhação de assistir à promoção do tabelião com quem brigara para o posto de juiz da própria comarca de seu nascimento e domicílio.

Sousa Viterbo, que consumiu a visão num paciente garimpo realizado, anos a fio, na Torre do Tombo, encontrou um documento referente a Francisco Rodrigues Silveira. Nesta carta de 12 de novembro de 1606, o rei D. Felipe Ihe concedia uma tença anual de cinquenta mil réis, em respeito aos serviços "feitos nas partes da índia, e ao trabalho que teve no livro que fez do bom governo do estado da índia e a ser pobre e estar manco de uma perna, e não poder ir servir o cargo de feitor de Ormuz, com que foi despachado (63). E mais não se sabe dele.

No tempo em que Silveira foi à índia, a falta de notícias sobre aquelas partes do mundo era compensada pela abundância de visões fantasiosas sobre riquezas incalculáveis, atestada pelo comércio intenso, criador de imagens de tesouros sem polícia, ao alcance de quem apenas se aventurasse a embarcar nas naus que riscavam a trilha perigosa do acesso à fartura. Lendas de montanhas de ouro e prata, como as da Zambésia, por exemplo, atraíam olhares cobiçosos daquele "ouro puro e natural, nascido da própria terra, sem ter outra fundição mais que a da natureza que o produziu" (64). Por causa disso, muitos portugueses "se persuadem irem para terra riquíssima, aonde lhes hão de sobejar todas as coisas à vida humana necessárias" (65). E Silveira foi um deles, mas às suas mãos, como às de tantos outros, jamais chegaram migalhas das riquezas entesouradas por cobiçosos vice-reis, capitães de armada e de fortaleza, escrivães e feitores da

(63) Sousa Viterbo, *Trabalhos náuticos dos portugueses...* cit., p. 657.

(64) *Memórias de um soldado da índia*, cit., p.260.

(65) *Memórias de um soldado da índia*, cit., p.16.

fazenda, ouvidores, juizes e meirinhos. Sua decepção veio logo, e ele confessou que desde "o primeiro dia que, com a vista e a experiência própria, me acabei de desenganar do grande erro em que até ali me trazia a fama das coisas da índia, e fui enxergando, por meio da razão e de alguma experiência que já tinha da arte militar, a confusão em que me havia metido" (66). Aliás, a se acreditar nas suas palavras, as ilusões foram se desfazendo já na viagem para índia, conforme conta na descrição da chegada a Goa; um relato que, se for associado aos versos com que Camões ilustrou a partida de Vasco da Gama no canto IV d'Os lusíadas, espreme as viagens marítimas entre dois limites bastante conformes à sua dureza.

Chegando a Goa, o soldado viu cenas que apenas rematavam os sacrifícios da viagem, anunciando novas e grandes dificuldades: "aqueles soldados que escaparam da corrupção das gengivas, febres pestilentas, fluxos do ventre e outra grande cópia de enfermidades que muitas vezes consomem na viagem a maior parte, causados assim da malícia da diversidade dos ares e climas por onde passam, como da pestífera corrupção que nos corpos se gera com água infeccionada, mantimentos podres e de péssima qualidade, que os infernais ministros do provimento em Lisboa metem nelas; e também da fome, que tendo por provimento d'el rei prover cada nau por sete meses as não provêem senão por cinco, com que depois vêm a perecer os miseráveis, se na viagem põe mais tempo, como de ordinário acontece: desembarcam em terra os que vêm em disposição para o poderem fazer, e os enfermos levam-nos ao hospital" (67).

Aos tormentos da viagem, percebeu Silveira, seguia-se a fria recepção dos sobreviventes, renunciando outras tantas privações: "depois de desembarcados, e de recebe-

(66) *Id.*, p.192.

(67) *Id.*, p. 16.

rem uma copiosíssima salva de gritos e apelidos infames, não só dos moços e negros (68), mas também dos práticos da sua mesma nação e pátria; aquele que não leva dinheiro ou carta para algum amigo ou parente, logo aquela primeira noite, alberga pelos alpendres das igrejas ou dentro de algum navio dos que na ribeira estão varados, com tanta miséria e desventura como se com grande fortuna os houvera o mar lançado em algum porto ou terra de inimigos. Assim passam o segundo e o terceiro dia, empenhando ou vendendo a capa ou espada se a levam, até se desenganarem do estilo da terra. E vão, de quatro em quatro, e de seis em seis, tomando suas casinhas donde se estão pasmando e consumindo a pura fome, de que muitos vêm a enfermar e morrer. E os que são de tão robusta natureza que podem superar com saúde todos estes contrastes vão entretendo o tempo e suas misérias, como melhor podem, à sombra das esperanças, que os práticos lhes dão, da armada que dali a dois ou três meses se há de fazer para o Malabar" (69).

A chance da recompensa

No Triunfo do inverno, Gil Vicente condenara o piloto aderente, a quem o rei atribuía o comando de navios, sem considerar a competência do indicado. Francisco Rodrigues

(68) Costa Lobo informou que "negros chamavam os nossos vulgarmente a africanos, índios e orientais". (Cf. *Op. cit.*, p. 16.

(69) Costa Lobo destacou a importância dos corsários do Malabar, informando que "com o passar dos tempos o seu número e audácia cresceu a tal ponto que, no último quartel do século XVI, eram os piratas de Malabar uma das principais ocupações, senão a primeira, do governo da Índia", acrescentando que "bandeira portuguesa não encontra sobre os mares da Ásia outra resistência mais temível que a dos piratas malabares". (Cf. *Mandrias de um soldado da Índia, cit.*, p. 82-83.

Silveira, por sua vez, estendeu sua crítica ao conjunto da administração colonial, que nenhum caso fazia da experiência, transformando o aparelhamento das armadas --como aquelas que anualmente eram despachadas contra os corsários do Malabar-- numa rede de favorecimentos pessoais.

O vice-rei nomeava o capitão-mor, determinando o número de soldados e navios. Em seguida, eram indicados os capitães de cada nau, fornecendo-se os "bastimentos, munições e chusma (...), a qual muita vez se faz de negros cativos, tomados a seus donos pelas ruas com grandes forças e extorsões, procedendo outro número de desordens que se não pode relatar em breve suma" (70). Ressentido, Silveira acusava os capitães ("que sempre são fidalgos, e alguns sem ponta de barba chegados aquele mesmo ano de Portugal) de adquirir para seus navios aqueles soldados que mais bem vestidos e galantes encontram pelas ruas (...), sendo a maior parte destes adúlteros, malsins, alcoviteiros, ladrões de noite, homens que acutilam e matam por dinheiro" (71). Enquanto isso, os poucos honrados --por entre os quais se metia o autor-- ficavam para o fim, passavam fome e eram mal remunerados, buscando afinal "todos os meios possíveis para não serem soldados em tão inumana e desesperada disciplina; dando-se por diversas vias e modos a ganhar a vida a troco muitas vezes de perderem a alma" (72)".

Decidido o número de soldados que cada capitão teria sob seu comando, os tambores convocavam-nos aos paços do vice-rei. Ali, algum funcionário daria a cada um a quarta parte do soldo anual que lhes correspondia, "revolvendo primeiro que se lhes meta na mão o dinheiro, muito maior cópia de livros do que tem um famoso jurisconsulto" (73). Depois de

(70) *Memórias de um soldado da Índia*, cit., p.20.

(71) *Id.*, p.20.

(72) *Memórias de um soldado da Índia*, cit., p.20.

(73) *Id.*, p.21.

pagos os quartéis (74), um pregão lançado na cidade anunciava o dia e a hora da partida para uma viagem que durava, em média, oito meses.

O dinheiro do quartel era suficiente para adquirir uma espingarda ou algumas roupas, para quem já possuísse espada ou rodela com que combater os muçulmanos. Entretanto, cada um decidia como armar-se, não havendo, também aqui, qualquer orientação geral e única.

Enfim, para quem sobrevivera à viagem, à acolhida e à estadia, tendo ainda a sorte de ser engajado, chegava a esperada hora do combate, quando o sacrifício poderia ser recompensado pelas valiosas presas que se imaginava fazer.

Um mau começo

Francisco Rodrigues Silveira teve seu batismo de fogo na Índia em 1586, começando daí --"que é donde posso tratar de vista e experiência própria"-- suas críticas à organização militar portuguesa no Oriente. O soldado conseguira lugar na expedição que partiu de Goa para o Mar Vermelho sob comando de Rui Gonçalves da Câmara, "um general cuja incapacidade era tão acabada como ilimitada a sua cobiça", informou o apresentador das memórias de Silveira, arrematando que "não satisfeito com os grossos ordenados de capitão-mor do mar e os de conquistador (in posse) do Achém, não havia empresa militar lucrativa, e todas o eram naquelas partes, que não pretendesse para si" (75). Tio do vice-rei Duarte de Menezes, Rui Câmara era quem exercia o poder de fato, por uma certa

(74) O quartel representava um quarto do soldo anual.

(75) *Memórias de um soldado da Índia*, cit., p.23-24.

questão amorosa que a crônica apenas enunciou sem esclarecer...

Esta expedição, como muitas outras, foi organizada para perseguir navios de muçulmanos que se dirigiam a Meca, sua principal cidade comercial e religiosa. Para navegar nos mares da Índia, exigia-se desses muçulmanos uma licença, vendida a preços extorsivos pelos vice-reis: "estas naus são de grandíssima importância porque vão carregadas de especiarias, roupas de algodão, ferro, aço, armas e outras muitas coisas que naquelas partes, onde há falta delas, são de muito valor; e por retorno trazem muito ouro amoadado, pratas em reales castelhanos, brocados, sedas, corais, ópio a quem os arábicos chamam amphião, e outras fazendas e mercadorias ricas" (76).

Assim, consideradas as condições de vida dos soldados e a sua paga irrisória, é fácil entender a voracidade com que se punham no encalço dessa riqueza. Silveira conta que, poucos dias depois da partida, a esquadra portuguesa encontrou, perseguiu, combateu, venceu e... perdeu sua primeira e valiosa presa. Segundo o irritado soldado, os culpados pelo insucesso foram dois padres que "persuadiram com tanta instância que se não matassem nela soldados [portugueses], por causa (...) de virem dentro muitas donzelas mouras, com as quais se poderia cometer algumas incontinências" (77). A razão parecia estar com os religiosos, que mereceram inclusive o apoio de Costa Lobo, de quem, trezentos anos passados, "arrepiam-se os cabelos com imaginar o que faria a soltura infrene da soldadesca indiana entre o bando espavorido de passageiras, as quais, demais, eram peguanas que consta serem de semblante mui bem assombrado" (78). Além do mais, este apoio pôde ser justificado com o exemplo de práticas cometi-

(76) *Memórias de um soldado da Índia, cit.*, p.25.

(77) *Id.*, p.26.

(78) *Id.*, p.27.

das pelos portugueses em suas campanhas de conquista. Em todo caso, certos ou não os padres, "foi menos um crime a registrar no volumoso catálogo das iniquidades da Índia", em que pesem os protestos de Silveira, cuja raiva talvez tivesse sido "atizada pela circunstância de lhe ter escapado o seu quinhão da presa em mercadorias e escravos" (79). Assim, por ser de noite, o soldado sequer viu escapar-lhe a riqueza tão próxima, pois o navio, cujo comando português ordenara que seguisse o farol de sua armada, "como se ela fora da mesma companhia (...) tanto que foi de noite, sobrevindo-lhe um vento esperto e favorável (...) deu as velas e tomou outra derrota; ficando perpetuamente obrigados os que nela iam à nossa grandíssima desordem e mau governo, pois de sua mão receberam um tão alto e supremo benefício" (80).

Uma guerra fora de moda

Perdida a nau, seguiu a esquadra portuguesa seu caminho para o estreito do Mar Roxo. Ali, o desconhecimento dos ventos, portos e principalmente aguadas deixou a armada "navegando às cegas: de maneira que esteve em termos de ficar sem pessoa viva por falta d'água" (81). Mais dificuldades chegaram quando "acabado que foi o vento com que entrou naquele estreito, vindo-lhe o contrário com que havia de tornar a sair (...) para fora do estreito, sem fazer uma tal armada outro efeito mais que causar (...) temor e espanto por toda aquela costa" (82), o que -para maior prejuízo dos portugueses- "fez fortificarem-se todos os lugares e portos de impor-

(79) *Id.*, *ibid.*.

(80) *Id.*, *ibid.*.

(81) *Id.*, p.29.

(82) *Memórias de um soldado da Índia, cit.*, p.29-30.

tância da costa arábica, os quais estavam antes disso abertos e sem fortificação" (83).

Assim como este começo, foi desastroso o resultado das ações da armada. É que aos avanços da navegação portuguesa nos séculos XV e XVI correspondia o atraso de sua arte de guerra. Sobre aquele período, um historiador chegou a afirmar que "as técnicas da guerra foram, no tempo do Renascimento, das que mais depressa se transformaram" (84), ilustrando sua conclusão com as palavras que o cardeal de Granvelle, ministro de Felipe II, dirigiu a um agente da rainha da Inglaterra: "Os vossos homens são audazes e valentes, mas que treino tiveram em tantos anos? A arte da guerra, agora, é tal que tem de ser aprendida de novo de dois em dois anos" (85).

Quanto aos portugueses, na opinião de Costa Lobo, pouco aproveitaram daquela evolução, entrando na Índia "com as práticas militares da Idade Média" (86), o que se devia a vários fatores: "não pretenderem os portugueses mais que a posse de fortalezas na costa e o domínio do mar onde tinham alcançado supremacia indisputada, a desordem ainda mais tumultuária do inimigo, e a maneira por que, visto o seu pequeno número, se viam obrigados a fazer a guerra ofensiva. Esta consistia, principalmente, de assaltos em terra para os quais podiam escolher o local e o ensejo, tendo sempre refúgio assegurado nos navios de guerra" (87).

(83) *Id.*, *ibid.*.

(84) DELUMEAU, Jean. *A civilização do renascimento*. Tradução de Manuel Ruas. Lisboa, Ed. Estampa, 1989. v.1, p.187.

(85) *Id.*, p.187.

(86) *Memórias de um soldado da Índia*, cit., p.31.

(87) *Id.*, p.31-32.

Mas, o soldado Silveira não pensava assim. Observador atento, participante direto das campanhas da Índia, vem dele a descrição de uma batalha: "nomeia o capitão maior de nossa armada um capitão de vanguarda (...), e manda que o sigam tais capitães e tais com a gente de seus navios, e ele com a mais caminha por retaguarda. A esta gente como se lhe não dá outro algum governo, mais que o dizer o capitão-mor ao da vanguarda que cometa por tal parte e que ele irá por tal; todos os soldados, tanto que chegam a pôr os pés em terra, começam a correr com grande ímpeto, ainda que o povo ou lugar, aonde se pretende dar o assalto, esteja dali mui distante; derramando-se uns por uma parte, outros pela outra, sem aguardarem os primeiros pelos segundos, nem os segundos pelos terceiros. E muitas vezes acontece irem tão longe os daqueles navios que primeiro puseram os pés em terra (que também sobre chegar primeiro há grande competência nos navios) que os outros, que logo [atrás deles] desembarcaram, os não podem alcançar, senão de haverem posto aos inimigos em fugida: ou estes os fizerem fugir a eles, que é mais ordinário. Levados assim de um tão desatinado ímpeto, que em ausência dos inimigos mostram; persuadindo-se darem por esta maneira umas valorosas mostras de corajosos e valentes, chegam os primeiros naquela parte aonde se há de dar o assalto. (...) E, como da grande corrida que os nossos levam, cheguem sem alento, e sejam poucos, desordenados e mal apercebidos, não têm outro remédio, pois se adiantaram tanto, senão virar com a mesma inconsideração, e isto não com o rosto aos inimigos senão com lhes dar as costas; e largam [incontinenti] todas as armas, para mais desembaraçadamente correrem. O que sendo visto pelos outros soldados, que os vão seguindo; como entre eles não haja oficiais militares a quem tenham respeito, nem aquela estabilidade e firmeza que a disciplina militar infunde nos soldados que a professam -antes vão assim como gente que sai a fazer alguma caçada-; fazem todos o mesmo, indo-lhes os inimigos por trás cortando-lhes as cabe-

ças por serem muito mais soltos e ligeiros, e não acharem resistência alguma" (88).

A razão desta tática esdrúxula, insistia o candidato a estrategista, vinha do fato de não se poder "persuadir esta nossa obstinada gente que todos estes danos procedem de não terem notícia de alguma boa ordem de guerra" (89), começando Silveira sua longa defesa em favor da rigorosa disciplina militar, suporte essencial para assegurar o sucesso de qualquer exército, "enquanto mais que a ordem não serve somente para vencer aos inimigos, antes o principal para que se usa é para fortaleza e seguridade dos que com ela militam: que na conservação do exército próprio consiste o vencimento e destruição do inimigo" (90). Além do mais, concluiu este ardoroso defensor da ordem, não há "coisa alguma neste mundo mais proveitosa para o bom governo dele [mundo] do que a ordem" (91), o que teimavam em ignorar os combatentes portugueses, responsáveis por esta antiepopéia, derrotados por "bárbaros de tão fraco coração", o que irritava profundamente o soldado quinhentista: "nós, gente nascida e criada em Hespanha, província que não só das da Europa mas do mundo todo tem das armas o principado, fugirmos de negros despídos, sem ânimo e sem alguma claridade de ordem de guerra: -de que queremos que proceda, pois não consentimos e confessamos que de nossa confusão e desordem procede?" (92).

Francisco Rodrigues Silveira dava-se conta do quanto sua narrativa se afastava da crônica oficial, ocupada principalmente com a celebração laudatória que ele, ressentido, procurava desmentir: "já que o cronista das coisas da índia de nossos tempos [não quis nos] escusar este trabalho, com escrever em suas Décadas esta tão verdadeira e importante

(88) *Memórias de um soldado da Índia*, cit., p.34-35.

(89) *Id.*, p.35.

(90) *Id.*, p.36-37.

(91) *Id.*, p.36.

(92) *Memórias de um soldado da Índia*, cit., p.38.

matéria: sem considerar que a alma da história é a verdade, e ser muito mais necessário nela dar relação das desordens, e dos maus sucessos que por sua causa sobrevêm, para se poderem emendar, que não das coisas que sucedem prosperamente" (93).

O resultado dessa campanha foi a derrota portuguesa, um mau negócio para comandantes e comandados, principalmente os segundos. Todos, contudo, pareciam prisioneiros da indisciplina e tributários da desordem, como acusava Silveira, acrescentando exemplos de sucessos semelhantes, marcados às vezes até pela comédia, com os soldados postos em correria por algumas vacas que inocentemente agitaram as ramagens e foram tomadas por inimigos (94). A tragédia, entretanto, caracterizava aquele vasto enredo, alimentada por novas e sucessivas levadas de soldados vindos de Portugal, Silveiras anônimos de cuja história não sobrou registro. A cada ano, a contabilidade da guerra cotidiana anotava enormes perdas humanas e materiais, enquanto o autor -também ele cruzando de modo insubordinado as fronteiras da hierarquia que tanto valorizava- advertia capitães, generais e vice-reis, dirigindo à própria coroa seu queixoso monólogo. Inutilmente. Para desespero do magoado Silveira, pouco caso se fazia das perdas humanas, pois uma estranha lógica (para ele...) antepunha mesquinhos interesses pessoais às razões mais elevadas (também para ele...) do que imaginava serem os interesses da Nação, do Rei ou da Cruzada Religiosa contra os muçulmanos:

(93) *Id.*, p.41. O autor das *Décadas* é Diogo do Couto, responsável também pelo *Diálogo do soldado prático*, defendido deste modo por Costa Lobo: "historiógrafo oficial, Couto escrevia a história como então se entendia, como se esperava da natureza de suas funções, e como só a permitia o Cérbero tri-fauce da censura e o poderio das classes e famílias aristocráticas de cujos membros perpetuava as ações", invocando ainda a segunda obra citada para justificar sua defesa: "escrito memorável, em que se particularizam os flagícios do Portugal asiático, é o auto do corpo de delito da nossa administração naquelas partes". (Cf. *Id.*, p.42).

(94) *Id.*, p.97.

"jamais se ouviu dizer nela [índia] -perdeu-se uma nau ou navio com tantos homens, senão -com tanto dinheiro e tanta mercadoria" (95), tornando-se a índia a "mãe piedosíssima de velhacos e cruel madrasta de homens de bem" (96).

Mesmo assim, nem todos os atrativos que a índia parecia oferecer a quem não a conhecesse "de vista e experiência própria" eram suficientes para recrutar soldados em número bastante a se aparelhar as esquadras. Foi assim, por exemplo, em 1506, quando se preparava a viagem de Tristão da Cunha e a peste atingia Lisboa (97). Para conseguir os 1 300 "homens de peleja", o rei ordenou a libertação de presos que cumpriam pena nas cadeias da cidade (98). Muitos desses homens, junto com a "liberdade", receberam a condenação, pois os mais enfermos foram sendo abandonados pelo caminho, morrendo às centenas (99).

Um sistema corrompido

Para acompanhar o relato de Francisco Rodrigues Silveira seria preciso penetrar nos caminhos obscuros da ad-

(95) *Id.*, p.139.

(96) *Memórias de um soldado da índia, cit.*, p.155.

(97) "Seguiram seu caminho havendo muitos doentes de peste na frota, de que alguns morriam, por ao tal tempo a cidade estar muito enfermada disso". (*Cf. Crônica do descobrimento e primeiras conquistas da índia pelos portugueses, cit.*, p.281).

(98) Luís de Albuquerque, baseado em Barros, escreveu que "o rei teve de dar ordem para libertarem alguns homens que cumpriam pena nas cadeias de Lisboa", engajando-os na esquadra de Tristão da Cunha. (*Cf. Op. cit.*, p.281).

(99) "...muitos doentes foram desembarcados em Bezeguiche, ou na ilha de Palma, e quase todos aí morreram, como dizem Barros e Castanheda". (*Cf. Nota de Luís de Albuquerque, Op.cit.*, p. 281). Fazendo um balanço desta viagem, o autor do manuscrito afirmou que "enquanto estiveram em Moçambique adoeceu e morreu muita gente, de maneira que com estes e os que morreram no mar passaram de seiscentas pessoas". (*Cf. Op. cit.*, p.282).

ministração colonial e fazer uma viagem onde a orientação é tão ou mais difícil de ser conseguida quanto aquela que se buscava nos mares desconhecidos. Seria uma outra história, marcada pelo roubo (entre dois soldados vivos, incluía-se um morto para pagamento de soldos...); pela contabilidade paralela; pela apropriação privada das vantagens da dívida pública, administrada por agiotas (Martim Afonso de Souza teria sido um de seus principais beneficiários); enfim, para acompanhar Silveira, seria necessário percorrer os labirintos da corrupção que beneficiava vice-reis, capitães de armada e de fortaleza, escrivães, feitores de fazenda, ouvidores, meirinhos, juizes, caracterizando, com raras exceções, a administração colonial e lançando raízes que, longe de sustentar a expansão do império, consumiam avidamente todos os frutos que a empresa da conquista ameaçava produzir. Seria uma outra história de que dificilmente sobrevivem vestígios, apagados pela rede de cumplicidade que então (como sempre?) expunha ao ridículo quem se atrevesse a fazer denúncias. Mesmo que estas denúncias resultassem do despeito de não ser incluído na partilha do gigantesco saque, como às vezes parece ser o caso de Silveira. É possível duvidar ou mesmo ignorar as críticas do soldado, mas pesa a seu favor o fato de o próprio rei lhe ter concedido uma tença anual, como se viu, também pela elaboração de seu livro (100), justamente num tempo em que as mentiras (ou o que se entendesse por falso) poderiam resultar no castigo severo de seus autores, ao contrário da recompensa que lhe dera Felipe. Aliás, é ao ocupante do trono que o moralista dirige sua narrativa, repleta de julgamentos e conselhos para salvar o império, não só dos inimigos muçulmanos, mas dos próprios servidores da coroa: "por este modo fica V.M. pagando a quem lhe deve, e deixando de pagar a quem lhe é devedor. E daqui nasce ser tão mal servido como é: porque cada um se dá àquela arte de que espera maior prêmio nesta vida, que é a de não obrar virtude nem tratar verdade, por não ficar em calma ou navegando contra vento, como ficam

(100) VITERBO, Sousa, vide nota 63, acima.

neste tempo aqueles que a tratam" (101). Assim, como da Índia não conseguia fazer-se ouvir pelos governantes, em 1598, Silveira embarcou para o Reino, talvez considerando favoráveis os ventos que o levaram de volta, apesar de "tanto incômodo como Deus sabe" e ele, egoísta, poupou seus leitores de saber...

Na península, ele e seu livro fariam nove viagens em apenas oito anos, tentando convencer as autoridades de Lisboa e Madri do estado grave em que se encontrava o corpo do vasto império. Entretanto, ao apresentar os "remédios que com muita brevidade se lhe deviam aplicar, fizeram tanto caso deles e de mim que lhes faltou pouco para me mandarem entregar aos rapazes que me apedrejassem" (102). Ainda no Conselho da Índia, em Lisboa, ao invés dos conselheiros "se levantarem todos a me abraçar e me beijarem na face, com agradecimento (...) deixaram de proceder com justiça neste caso, conforme à obrigação que tinham; senão que ainda alguns deles sobre o livro destas verdades, que em seu poder estava, não faziam senão inquirir com diligência do modo que teriam para o contradizer e reprovar", ironizando o "soldado manco" ao invés de lhe fazerem "mui avantajadas honras e mercês, [mandando-o] reformá-las pessoalmente e pô-las em devida execução, assim e da maneira que por escrito ali mostrava" (103).

Em Madri, na ingênua opinião do autor, sua acolhida teria sido mais favorável, merecendo até alguns versos claramente irônicos que transcreveu, vaidoso, no livro. Entretanto, como já se fez referência, uma disputa judicial que arrastou-se por longos dezoito anos (1608 a 1626) envolveu Silveira até próximo de sua morte, ocorrida em 1634, quando ele ainda tentava fazer-se ouvir, agora pela princesa Margar-

(101) *Memórias de um soldado da Índia*, cit., p.176-177.

(102) *Id.*, p.266.

(103) *Id.*, p.269.

rida, duquesa de Mantua, que entrava como regente em Lisboa, não se sabendo se o manuscrito chegou a ela...

Morto Silveira, as várias versões de seu texto (104) desfizeram-se com o passar dos séculos, destruídas por outras espécies de parasitas que ele não contava enfrentar ou perdidas pelas ações do acaso. "Singular destino o desta obra! [escreveu Costa Lobo, em 1877]. Delineada nos mares e fortalezas do oriente, elaborada numa quinta do Douro e pelas cadeias do Lamego e do Porto, havendo nove vezes feito a viagem de Madri, apresentada a tantos conselheiros e de todos recebida com igual desdém, fruto de uma longa vida, imagem e ufanía do seu autor, foi, por último, agasalhada por uma biblioteca estrangeira" (105). Mas, embora muito, não foi só isso que assinalou o "singular destino" do texto de Silveira. Faltaria acrescentar, como epitáfio, que se o trabalho de Costa Lobo, apesar de seus méritos, comprometeu o conhecimento da versão original, hoje essa possibilidade não mais existe, pois o códice original desapareceu.

(104) Costa Lobo fez referência à existência de seis traslados do texto, dos quais o último é o que encontrou no Museu Britânico. Convém mencionar que Silveira também incluiu no manuscrito uma série de sugestões para reformar o Estado português, analisando de modo bastante peculiar a situação econômica do país.

(105) *Op. cit.*, p.334-335.



"Dia após dia ..."

No tórrido céu de cobre-
O Sol rubro de sangue, ao meio-dia,
Erguia-se a prumo sobre o mastro,
E não era maior do que a Lua.

Dia após dia, dia após dia,
Ficamos estáticos, sem sopro ou movimento,
Como num barco pintado
Sobre pintado oceano.

Água, água por toda parte,
E todas as madeiras contraídas;
Água, água por toda parte,
E nenhuma gota para se beber.

(Samuel Taylor Coleridge ~1772/1834, "Calmaria". In: The
rime of the ancient mariner)

A dieta de bordo

O amanhecer no navio, assim como na Cidade, podia ser anunciado pelo canto de um galo das capoeiras do capitão, do piloto, do mestre ou do contramestre, que tinham entre seus privilégios a permissão de embarcarem galinhas- principalmente para curar os doentes -, além de cabritos, porcos e até vacas. Mas, essa nutritiva bagagem, como tudo que se levava a bordo, não era compartilhada por todos os embarcados, como bem sabia o padre Fernando Oliveira, que previdente, aconselhava: " no mar não há vendas, nem boas pousadas nas terras dos inimigos, por isso cada um vá provido de sua casa"(1). Entretanto, se em terra, e não somente em Portugal, a imensa maioria das casas era mal provida, no mar, as coisas eram semelhantes ou piores, consideradas as condições de isolamento durante as longas viagens, fazendo com que a escassez fosse a regra para a quase totalidade dos viajantes.

Quando a viagem transcorria sem incidentes, a comida mal bastava para as necessidades dos embarcados, mas se um longo período de calmaria, a imperícia do piloto ou qualquer outra ocorrência provocassem o alongamento da viagem, a fome atingia o navio de modo implacável.

Geralmente, o abastecimento ficava a cargo dos Armazéns Reais, que deveriam entregar os víveres ao mestre do navio ou ao despenseiro, mas aí já começavam os problemas, pois inúmeras e imprevisíveis contingências interferiam no fornecimento de gêneros, seja pela falta de produtos disponíveis para atender às grandes necessidades da navegação, seja -o mais das vezes- por uma contabilidade cobiçosa que mentia sobre o número de pessoas embarcadas ou aumentava (nos registros...) a quantidade fornecida de fato. Pyrard de Laval, por exemplo,

(1) *A arte da guerra do mar*, cit., p.77.

contou que o capitão de seu navio chamou de ladrões o vice-rei e o vedor da fazenda por deixarem pessoas que deveriam comer à custa do rei receberem apenas um pouco de pão e água (2).

Às vezes, as privações eram respondidas com protestos, como aconteceu na nau *São Paulo*, que viajava para a Índia em 1560. Com dificuldades para dobrar o cabo de Boa Esperança, o rumo foi desviado para o Brasil, onde os viajantes ficaram quarenta e quatro dias tratando dos doentes e consertando os aparelhos do navio. De novo no mar, a caminho de Goa, os alimentos começaram a escassear: "faltava já quase a todos o [que] comer, por não haver aí vinho de el-rei, nem o bebiam os soldados que saíram do Brasil. E tomavam à custa de el-rei do que ia na nau, das partes, para a gente do mar, que se queixava e não queria trabalhar, (...) com que aos pobres soldados ficavam os trabalhos multiplicados em dobro (...), comendo o biscoito da regra todo podre das baratas e com bolor mui fedorento, sem haver outro, nem quem o tivesse para si, senão muito poucos, nem carne nem vinho, nem pescado, nem com que poderem sustentar e alimentar corpos tão debilitados"(3).

Presentes numa quantidade enorme dos relatos de viagens, situações de fome eram rotineiras a bordo dos navios, valendo-se os mareantes do que tivessem à mão para diminuir o sacrifício: "estavam desfalecidos de mantimentos e comiam por grande regra, e [em] algumas naus comiam couros cozidos, e ratos, quando os podiam haver" (4).

Embora mais frequentes nas longas viagens para a Índia, crises agudas de fome também aconteciam em

(2) *Op. cit.*, vol. II, p.208-209.

(3) *História trágico-marítima*, II, 6, 191.

(4) *Crônica dos descobrimentos e primeiras conquistas da Índia pelos portugueses*, *cit.*, p.392.

outras rotas, como se pode ler no livro de Jean de Léry, que ao deixar o Brasil de volta para Europa viveu o problema em seu navio: "a 12 desse mesmo mês [de maio], o nosso artilhheiro morreu de fome, depois de ter comido as tripas cruas de seu papagaio, e foi como os outros lançado ao mar. Pouco sentimos a sua falta, pois estávamos tão extenuados que daríamos graças a Deus caso fôssemos apresados por qualquer pirata que nos desse de comer. Mas Deus quis afligir-nos durante toda a viagem de regresso e somente um navio foi por nós avistado, mas não nos pudemos aproximar porquanto a nossa fraqueza nos impedia de erguer velas. Nessas alturas, vindo a faltarem as rodelaas e até os couros da cobertura dos baús, e tudo mais que no navio podia alimentar-nos, pensamos ter chegado ao termo de nossa viagem. Mas a necessidade que tudo inventa, lembrou a alguns a caça aos ratos e ratazanas que, também mortos de fome por lhe termos tirado tudo que pudessem roer, corriam pelo navio em grande quantidade. (...) Tivemos que cozinhar camundongos na água do mar, com intestinos e tripas, e dava-se a estas vísceras maior apreço do que ordinariamente damos em terra a lombos de carneiro"(5). E Léry chegou a acrescentar que os sobreviventes só não praticaram o canibalismo por "temor a Deus, pois mal podíamos falar uns com os outros sem nos agastarmos e o que era pior (perdoe-me Deus) sem nos lançarmos olhares denunciadores de nossa disposição antropofágica"(6).

Quando as situações não eram de exceção, o principal alimento a bordo era o biscoito, e a história de sua fabricação confunde-se com a própria história da navegação. Os fornos talvez já existissem anexos às taracenas navais, "pelo menos da que se julga existir em Lisboa no tempo de D. Sancho II,

(5) *Viagem à terra do Brasil*, cit., p.222-223.

(6) *Id.*, p.224.

ou em princípios do século XIII, e a que os documentos de então chamam o Paço dos Navios de El-Rei"(7).

Para acompanhar as crescentes necessidades da empresa da expansão e da conquista, os antigos fornos de Palhaes e Vale de Zebro foram sendo ampliados, e apenas este último, entre 1505 e 1507, chegou a produzir cerca de mil e setenta toneladas de biscoito, o que equivaleria a um milhão de rações diárias para viagem (8).

Sujeita a variações, de acordo com o tempo ou circunstâncias especiais, a ração diária de cada tripulante era de quatrocentos gramas ou pouco mais. Entretanto, a qualidade do biscoito servido -o que pode ser estendido aos demais alimentos- deixava muito a desejar, havendo problemas em sua conservação durante as viagens, pois eram "armazenados em paióis pouco (ou nada) arejados, sujeitos pelo menos duas vezes a climas equatoriais, quentes e úmidos" (9).

Logo no início do século XVI, os portugueses começaram a fabricar o biscoito na Índia, para suprir as fortalezas e abastecer os navios na viagem de retorno, pois era praticamente impossível fazê-los a bordo dos navios, pelos inconvenientes que isso representaria, por requerer grandes quantidades de lenha e mesmo mão-de-obra, além de aumentar os riscos de incêndio.

O vinho também era presença obrigatória a bordo, e a ração diária era de uma canada (1,4 litro), o que foi reduzido para cerca da metade no final do século XVI. Quando faltava era substituído pela uraca ou uraca, um "vinho" que se fazia a

(7) FONSECA, [Henrique] Quirino da. "Antigos soldos e mantimentos de bordo", *cit.*, p.666.

(8) *Id.*, p.667.

(9) MENEZES, José de Vasconcellos e. "Armadas Portuguesas (séculos XV e XVI) - abastecimento e alimentação". *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*. Separata, julho-dezembro de 1986.

partir da destilação do suco dos cachos da palmeira. A água, para beber e cozinhar, também era distribuída à razão de uma canada por dia, sendo armazenada em tonéis ou grandes tanques nem sempre apropriados, acumulando bactérias e provocando a ocorrência de infecções e diarreias. Em situações de escassez, a água atingia preços elevadíssimos, temendo-se o uso da água de chuva por acreditar-se que ela tinha a "virtude de converter-se em gusanos no espaço de uma hora ou pouco mais", como escreveu o padre Andrés Cabrera, em Baçaim, a 15 de dezembro de 1564 (10).

A carne, igualmente importante na alimentação a bordo, acabava economizada porque "metade dos dias de viagem [de Lisboa a Goa] eram considerados de abstinência, e neles a ração da carne substituíria-se por peixe ou queijo, sendo então distribuído a cada tripulante meio arrátel de arroz, quando este se podia alcançar, visto que só depois das navegações para a Índia, o seu consumo a bordo se tornou freqüente (11).

Quanto ao peixe, abundante na altura do cabo de Boa Esperança, escasseava no mar-alto, tornando difícil ou mesmo impossível recorrer-se à pesca para suprir as necessidades de bordo.

Por tudo isso, a alimentação dos viajantes dependia quase que somente dos gêneros embarcados à partida, dependendo a sorte de cada um de sua própria condição social. O controle dos alimentos e sua distribuição eram estabelecidos em regimentos, e apenas o capitão e um despenseiro por ele indicado tinham a chave dos paióis de mantimentos, sempre subme-

(10) Cf. DOMINGUES, Francisco Contente e GUERREIRO, Inácio. "A vida a bordo na carreira da Índia (Século XVI)", *cit.*, p.25.

(11) FONSECA, [Henrique] Quirino da, "Antigos soldos e mantimentos de bordo, *cit.*, p.684.

tidos a rigorosa vigilância (12). A manutenção de despensas individuais ou capoeiras para criação

também era privilégio de capitães e oficiais, o que acabava transformando as naus em um "confuso amontoado de capoeiras, jarras e despensas, além de caixaria, fardagem e até de canastras a que tanto aludem as restrições das ordenanças" (13).

Em meio a tudo isso, proliferavam ratos e baratas, disputando aos homens o alimento escasso e comprometendo as sempre precárias condições de higiene a bordo do navio. Pyrard de Laval escreveu que "havia ainda uma grande mortificação geral em toda a nau e era uma espécie de animais semelhantes a besouros, que eles chamam baratas e que ali há em tal quantidade, que atormentam e molestem grandemente a todos os que vêm da índia, mas não aos que lá vão; porque estes bichos vêm das índias e quando se matam entre as mãos, lançam o maior fedor do mundo"(14). Depois de apresentar sua curiosa teoria sobre a proveniência das baratas, Pyrard de Laval acrescentou que sua nau "estava toda cheia deles e furam todos os cofres, pipas e outros vasos de paus; o que muitas vezes é causa de se derramar o vinho e água. Este bicho come também o biscoito e faz nele grande estrago"(15).

Ainda sobre a higiene, e cometendo talvez a impropriedade de mencionar o problema junto às questões de alimentação, convém lembrar que os navios não dispunham de banheiros, recorrendo os viajantes a pequenos assentos pendurados sobre as amuradas. Entretanto, ao estudar a vida a bordo a partir do famoso relato da Jan Linschonten, um pesquisador chegou a

(12) *Id.*, p.687-690.

(13) *Id.*, p.688.

(14) *Op. cit.*, vol. II, p.209-210.

(15) *Id.*, p.210.

mencionar o uso de galerias da popa dos navios como toaleta improvisada (16).

Esse Linschoten escreveu um detalhado relato sobre a viagem que fez à Índia, em 1583, na armada que conduzia o novo bispo de Goa, o qual, aliás, fora obrigado a interferir para pôr fim a uma grande sedição a bordo, controlada apenas quando o prelado ameaçou excomungar a quem não largasse as armas (17). Observador meticoloso, Linschoten acabou funcionando como uma espécie de espião, ao revelar detalhes sobre a rota para a Índia que ajudaram a tirar dos portugueses o monopólio que dela mantinham desde a viagem de Vasco da Gama (1497-1499) (18). Em seu livro também são mencionados os alimentos que entravam na dieta de bordo: "o alimento é distribuído igualmente a todos, tendo cada um uma libra e meia de biscoito por dia, meio pote de vinho e um pote de água, uma arroba (são trinta e duas libras) de carne salgada por mês, e alguns peixes secos, cebolas e manteiga, e outras coisas que se distribuem a baixos preços. Faz-se também provisão de compotas, de açúcar, de mel, de passas, de ameixas secas, de farinha, e de outros doces para as necessidades dos doentes. Cada um se abastece de instrumentos de cozinha. (...) Tal é a ordem que se tem nos navios que vão às Índias, mas no retorno não se distribui senão biscoitos e água, até o cabo

(16) LANMAN, Jonathan T. *Life on a portuguese nao: Linschoten's voyage to india, 1583*. Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga. Lisboa, 1985. p.10. (Série separatas, n. 169).

(17) *Histoire de la navigation de Ien Nygves de Linschot Hollandois: Aux Indes Orientales - Contenant diverses descriptions des lieux jusques à present decouverts par les Portugais: Observations des Coustumes & Singularitez de de là, & autres declarations, troixieme edition augmentee*. Amsterdam, Evert Cloppenburgh, 1638. p.6-7.

(18) Essa afirmação, que apesar de sua importância não interessa a este estudo, aparece no citado estudo de Jonathan T. Lanman, p.4.

de Boa Esperança. Depois desse cabo até a Espanha cada um vive de sua própria provisão" (19).

Mais detalhada foi a relação que Luís de Figueiredo Falcão incluiu no "Livro de toda a fazenda", referente ao abastecimento de uma nau de 550 Toneladas, com 250 soldados e 112 tripulantes, para uma viagem de dez meses:

Biscoito.....	1 074 quintais
Carne	1 086 arrobas
Pescada	150 dúzias
Sardinhas.....	130 arrobas.
Grãos.....	14 alqueires
Lentilhas	10 alqueires
Açúcar	8 arrobas
Mel	8 arrobas.
Sal	2,5 moios.
Mostarda	2 alqueires
Alhos	724 cabos
Cebolas.....	724 cabos
Amêndoas	10 alqueires
Ameixas	10 alqueires
Azeite	31,5 quartilhos
Vinagre	13 pipas
Vinho	115 pipas
Água.....	244 pipas (20).

(19) *Histoire de la navigation de Jean Hygves de Linschot...*, cit., p.5.

(20) *Livro em que se contém toda a fazenda e real patrimônio ...*, cit. Para facilitar a avaliação, as medidas contemporâneas correspondentes às citadas na edição de 1859 (cf. manuscrito de 1607) são as seguintes:

Um quintal = quatro arrobas

Uma arroba = 32 arráteis

Um arrátel = 429 gramas

Um alqueire = 13,8 litros

Um moio = 60 alqueires

Cada pipa equivalia a 840 litros, o mesmo que 600 canadas ou 2400 quartilhos.

Entretanto, excetuados os privilégios decorrentes das diferenças sociais que (também) assinalavam a vida a bordo, o que mais ressalta nas relações de gêneros embarcados é a ausência de alimentos frescos, prejudicados os demais pelas condições em que eram armazenados e conservados. Mais ainda, considerando que muitos passageiros já subiam doentes aos navios, é fácil perceber que, ali, as doenças encontravam caminho sempre aberto para avançarem, dia após dia. Fosse o escorbuto —ou *mal das gengivas* ou *mal de Luanda*—, provocado pela carência de ácido ascórbico (vitamina C); fossem as doenças pleuropulmonares (*prioris*), freqüentes nas regiões mais frias; fosse o *mal das calmarias*, habitual na costa da Guiné, ou toda uma infinidade de doenças das quais nem o nome se guardou, o fato é que elas foram sempre passageiras sinistras a cobrir de sombra a vida de bordo. Apesar do sol que tantas vezes orientava os viajantes...

Conhecedor meticoloso das coisas do mar, Camões transportou o escorbuto para as páginas d'*Os Lusíadas*. Note-se aliás, a clara referência do Poeta à falta de médicos a bordo dos navios:

*E foi que, de doença crua e feia,
A mais que eu nunca vi, desamparam
Muitos a vida, e em terra estranha e alheia
Os ossos para sempre sepultaram.
¿ Quem haverá que, sem o ver, o creia,
Que tam disformemente ali lhe incharam
As gengivas na bôca, que crescia
A carne e juntamente apodrecia?*

*Apodrecia c'um fétido e bruto
Cheiro, que o ar vizinho inficionava
Não tínhamos ali médico astuto,
Cirurgião sutil menos se achava;
Mas qualquer, neste officio pouco instruto,
Pela carne já podre assim cortava
Como se fôra morta, e bem convinha,
Pois que morto ficava quem a tinha. (21).*

(21) CAMÕES, Luís de. *Os Lusíadas*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1931. (V, 81 e 82). Edição Nacional. O texto reproduz o da edição *princeps* de 1572, com a ortografia e a pontuação reformadas, e foi revisto pelo mestre cancionista Dr. José Maria Rodrigues". Prefácio de Carolina Michaëlis de Vasconcelos. Obs.: todas as citações são dessa edição.

Doenças e remédios

Além dos assuntos da religião propriamente ditos, os padres dedicavam parte do tempo das viagens ao cuidado dos doentes, o que ajuda a entender a ascensão que acabaram tendo sobre os viajantes. É possível conhecer melhor as doenças de bordo a partir da medicina que se usava para combatê-las, podendo-se dizer que, também no mar, a história das doenças acompanhou a história da fome. Do mesmo modo que a fome é figura de realce nos quadros em que se desenhou o cotidiano das populações européias no período, também a bordo dos navios sua presença foi marcante, acentuando-se até, como consequência das condições de isolamento em que os mareantes, entregues à sua própria sorte, sofriam os revezes das viagens, acrescentados dos males provocados pela cobiça dos responsáveis pelas armadas e seu precário abastecimento.

E quando a Cidade, com todas as suas misérias e contradições, punha-se a bordo, a beleza e o encantamento das paisagens pareciam desfazer-se ante as imagens das dores e sofrimentos que, em cortejo, desfilavam no pequeno espaço do navio. Os pobres embarcados sempre foram muito numerosos, atraindo sobre si as maiores dificuldades das longas travessias: "os que pior (...) passam são os pobres e desamparados, os soldados que é piedade ver a má vida que levam, com um biscoito muito negro e às vezes cheio de gusanos, como eu vi muitas vezes, e às vezes tão amargo, que mais sabe a fel: que o pão e a água (...) é tão fedorenta pelo grande calor, que creio que nenhum deles por grande preço, achando-se em terra onde houvesse [o] que comer, [por mais] que fosse desejoso, a beberia. E têm eles tanta necessidade que não se queixam tanto de ser ruim, [mas] de ser pouco. Algum vinho que se lhes dá é quase vinagre e muito sujo (...). Nos dias de pescada não têm outra coisa mais para comer, senão molhar neste vinagre este pão podre: ou muito ruim e manter-se com isto

(...). A carne, além de ser muito pouca, também é muito salgada e não têm onde deixá-la de molho, porque na borda da nau ou a comem os peixes ou a tomam (...), finalmente são constrangidos estes pobres humanos a comer e beber da água salgada em que outros cozeram sua carne" (22).

Extensão da Cidade e de seus problemas, no navio, as dificuldades cotidianas começavam nos primeiros momentos da viagem. Os padres Oliver, Alexandro e Alcaraz, embarcados para a Índia em 1565, contam que "logo, desde o princípio da viagem, tivemos grande número de enfermos, alguns [por estarem] mareados, outros de enfermidades que traziam da terra (...) e estes eram muitos, com tanta pobreza e desamparo que era coisa de grande lástima e espanto, porque se embarcam para a Índia, como se fosse para o outro lado do rio, onde haveriam de estar ao meio-dia, sem outra provisão, senão com um pequeno barril de madeira, em que colhem sua regra de água, confiados que com ela, e com o que mais lhes derem na nau, se manteriam" (23). O padre Francisco de Pina também escreveu que, durante sua viagem, "às vezes, mandava cozer do nosso arroz e carne e dava aos pobres" (24).

Às vezes, a pobreza confundia-se com a marginalidade, como quis mostrar outro jesuíta ao afirmar que "havia-se embarcado nesta nau muita gente pobre e mal acostumada, e assim falta-

(22) Padre Marcos Nunes, Goa, 4 de janeiro de 1556. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.3 (1553-1557), 1954. p.439.

(23) Cf. "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565 os padres Oliver, Alexandro e Alcaraz, para os padres e irmãos da Companhia de Jesus da Europa e Castela) In: REGO, Antonio da Silva. *Documentação para a história das missões do padroado português do oriente* Lisboa, Agência Geral das Colônias (1523-1543), 1949. v.2, p.46.

(24) Goa, 4 de novembro de 1561. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.5 (1561-1563), 1960. p.374.

vam muitas coisas, [e] se queixavam muito que [os pobres] os roubavam" (25).

Naquele universo de miséria, as doenças multiplicavam seus efeitos. Além da peste que às vezes se levava da cidade, o escorbuto era a enfermidade mais freqüente a bordo dos navios, provocando tal inchamento das gengivas que era preciso cortá-las "para que não apodreçam, e cubram-lhes os dentes, por [cuja causa] não possam comer" (26). Os pobres, prosseguia padre Marcos Nunes, dormiam "por cima de arcas muito curtas, ao frio e à chuva, e aos grandes calores desta viagem" (27). Entretanto, ressaltava, "nem estes ainda são os pior recebidos, porque há outros que não têm onde [dormir] e andam pela nau desamparados, e às vezes sem ter com que se cobrir, pisados de marinheiros e grumetes" (28).

Embora atacassem principalmente os mais miseráveis, as doenças atingiam a maioria dos mareantes. No navio em que viajava o padre Pedro Boaventura, após um início tranqüilo, os mareantes foram atingidos por "uma febre maligna da qual adoecemos, de 600 que éramos, 580, não ficando vinte pessoas que ou mortas [ou] enfermas não haviam [estado]" (29), morrendo a cada dia seis, sete e, às vezes, nove pessoas. Como era freqüente, os padres também adoeceram: "ainda que meio enfermo e fraquíssimo, fui forçado [a] sair em cam

panha por muitos que haveriam de morrer sem os sacramentos ditos; e também por estar uma senhora muito principal muito ao cabo, sendo muito moça e prenhe de 8 meses, a qual no fim

(25) Padre Gaspar Dias, Goa, 30 de setembro de 1567. In: REGO, Antônio da Silva. *Op. cit.*, v.10 (1566-1568). p.222.

(26) Padre Marcos Nunes, Goa, 4 de janeiro de 1556, *cit.*, p.439.

(27) Padre Marcos Nunes, Goa, 4 de janeiro de 1556, *cit.*, p.439.

(28) *Id.*, *ibid.*.

(29) Moçambique, 7 de agosto de 1565. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.6 (1563-1566), 1960. p.457.

faleceu (parindo primeiro mal), e no dia seguinte [morreu] um seu filho de ano e meio, ficando o marido muito ao cabo, e as demais mulheres enfermas, as quais eram nove ou dez" (30). Enquanto isso, os mortos eram estendidos no convés, à espera de alguém que os pudesse lançar ao mar, sepultura dos que morriam durante as viagens.

A rotina do tratamento aos doentes de bordo (31) ficou retida num valioso documento quinhentista: "dávamos [os padres] ordem como a cada um se lhe provesse, conforme a sua necessidade, e para isto íamos pela nau o médico, e um de nós (...), e assentávamos o nome do enfermo, e o que lhe haviam de dar. (...) E quando era mister uma galinha, e outras coisas que o enfermo não tinha, ele [capitão] e outros nos provinham. (...)

"Cada dia [os doentes] iam crescendo em grande número, por isto e, porque os que nos ajudavam caíram também enfermos (...); foi maior o trabalho desde este tempo, porque cada dia se sangravam muitos; as enfermidades eram mais perigosas e necessitadas de algum regalo, o qual se lhes procurava como

(30) *Id.*, *ibid.*.

(31) Sobre a presença de médicos a bordo das naus, sabe-se pouco, mas a raridade com que é mencionada fala em favor de sua inexistência. Em trabalho não publicado à época da elaboração deste texto, Anibal Pinto de Castro, após observar que a situação "não foi sempre a mesma ao longo dos séculos XV e XVI", concluiu que "até finais do século XV, seriam poucas as armadas que levavam médicos ou oficiais de saúde nas suas guarnições. A partir do início de Quinhentos, porém, tal presença foi-se tornando cada vez mais freqüente, não tanto como elementos integrados nas tripulações, mas sim porque nelas se encontravam na qualidade de passageiros", como, por exemplo, Mestre João, da esquadra de Pedro Alvarés Cabral; Mestre Lourenço, da nau *S. João* (1512), e Garcia de Orta (1534), que publicou em Goa os famosos *Colóquios dos simples e drogas e cousas medicinais da índia*. (Cf. CASTRO, Anibal Pinto de. *Físicos, cirurgiões e boticários nas naus dos descobrimentos*, texto inédito para apresentação no "Congresso Internacional de Cirurgia de Urgência". Coimbra, 1991. p.4).

melhor se podia. O capitão trazia muitas laranjas, as quais demos todos, por alguns dias, até que se acabaram. (...)

"Neste tempo, a bondade de Nosso Senhor (...) moveu o coração de um homem, por intermédio dos padres, o qual havia já ido a esta carreira outra e outras vezes, e havia-lhe Deus livrado de grandes perigos, por mar e por terra, de entre mouros e outros inimigos de nossa fé, e trazia desejos de servir a Deus. (...) Não foi muito difícil persuadi-lo que se determinasse de tomar cargo de curar os enfermos. (...) Ele trazia muitas conservas e marmeladas, e segundo parece, como mercadoria que para a nau e estas partes trazem os homens para ganhar algum dinheiro; mas ele as gastou todas com os enfermos" (32). Os padres Oliver e Alexandro também adoeceram e tiveram febre; por isso, "sangraram-nos muitas vezes, e enfim, chegaram a perigo de morte" (33). O padre Alcaraz -que nesta parte do documento demonstra ter sido seu autor- adoeceu pouco depois: "penetrou-me e assim veio a crescer a enfermidade tanto que me sangraram nove ou dez vezes, nas quais me tiraram noventa ou cem libras de sangue, com o que e com os poucos remédios que há no mar, cheguei a quase não poder mover-me na cama. (...)

"A cura de todos era tirar-lhes muito sangue, com o que, e com a pouca comodidade, e menos remédio morreram mais de noventa pessoas, e chegados à terra, mais de vinte ou trinta, segundo me disseram. (...) Os que escaparam ficaram muito fracos e, por remate das enfermidades, tiveram outra não menor que acudiu a grande parte deles, e que era inchar-se-lhes as pernas tanto que excedia a grossura de cada uma a duas ou três das [pernas] sãs juntas.

(32) "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565...", *cit.*, p.48-49.

(33) *Id.*, p.49.

"Ficavam [as pernas] tão enegrecidas, que parecia perdida a carne. E acodia o mesmo humor à boca e inchavam-lhes as gengivas, de sorte que não podiam falar nem comer; apodrecia-lhes a carne, a qual se tirava com ferros aos pedaços; a muitos moços lhes caíram os dentes, e tal ou mais houve que lhes tiraram até as *quexadas podridas*" (34).

Na relação da viagem e naufrágio da nau *São Paulo*, em que o boticário Henrique Dias viajava, em 1560, para exercer sua profissão no Hospital e Misericórdia de Goa, existe o registro das práticas médicas de bordo feito por um especialista: "Assim que [os doentes] foram curados com todas as sangrias, cristéis (35) comuns e de meijoada (36), com muitos linimentos e esfregões, gargarejos e pitiniar (37) e [medicamentos] defensivos, xaropados, e purgados os mais, fazendo-lhes eu e aplicando-lhes com minhas próprias mãos, com vontade e amor de irmão, geral a todos e em particular a cada um (...), dando-lhes do meu e das minhas mezinhas que eu para mim levava, as quais gastei com todos, porque as boticas que os do armazém em Lisboa dão a estas naus são quatro unguentos, e estes muito pouco necessários, deixando de lhes dar outras coisas muito necessárias para a vida e saúde dos homens" (38).

Ainda na *História trágico-marítima* aparecem referências às doenças de bordo e às práticas adotadas para combatê-las. Na nau *São Paulo*, que ficou ao pairar durante cerca de três meses próximo à costa da Guiné, a situação era a seguinte: "Havia

(34) "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565...", *cit.*, p.50-52.

(35) Cristel = clíster (lavagem)

(36) *De meijoada*. Em oposição a *comum*, uma forma de medicação composta, em que se usavam malvas, urtigas, farelos, mel, óleo, etc. (*Cf. História trágico-marítima, cit.*, I, 5, 177).

(37) Pitiniar = palavra ininteligível, talvez relacionada com petume ou petima, tabaco. (*Cf. I, 5, 177*)

(38) *Id.*, *ibid.*

já neste tempo [19 de maio de 1560] na nau duas dúzias de doentes de febres e alguns de inchações; e as febres eram tão rijas, que em dando à pessoa a desatinava, de maneira que falava e fazia mil doidices e desatinos, uns muito para rir e outros de muita lástima e para chorar; e assim houve muitos que com a frenesia se iam deitar ao mar se os não tiveram e ataram uns com os outros. Era coisa lastimosa e de compaixão ver os pobres soldados, sangrando quatro e cinco vezes, deitados no convés da nau ao sol e à chuva, que quase nenhum dia, nesta paragem, deixamos de ter contínuas trovoadas" (39). Pouco adiante, no mesmo relato, o autor escreveu que "de quinhentas e tantas pessoas que na nau iam, não [ficaram] senão só quinze que não passassem esta fúria de enfermidades e doenças gravíssimas, assim os homens do mar (...), como os mais fidalgos, soldados, mulheres e meninos; e veio a coisa a tanto que houve muitos dias juntos trezentos e cinquenta doentes" (40).

Esse quadro de horrores que, pouco a pouco, emerge dos textos que mencionam a vida de bordo também resultava da ação cobiçosa e corrupta dos que tinham a seu cargo o aparelhamento das naus. Entendida como coisa natural ou determinação divina, apenas excepcionalmente a pobreza era denunciada como consequência das relações de força e poder que caracterizavam o universo social do navio. Escrevendo ao rei, frei Vicente de Laguna chegou a apontar alguns culpados pelas dificuldades de bordo: "os capitães e mestres trazem carregadas as naus de vinhos e de azeites e outras mercadorias suas e de [particulares], pelo que não trazem água necessária para a gente, e assim perecem muitos de sede e em desamparo" (41). O rei, entretanto, não era informado dessas coisas "porque alguns dos oficiais de V. corte mandam para cá as mercadorias

(39) *Op. cit.* (I, 6, 174).

(40) *Op. cit.* (I, 6, 176).

(41) Goa, 25 de setembro de 1530. In: *REGO, Antonio da Silva. Op. cit.*, v.2 (1523-1543), 1949. p.194.

ditas, e assim V. Alteza não o pode saber. E os capitães das naus, [assim que] entram nelas, logo tomam as coisas das boticas e as coisas que V. Alteza manda dar para os doentes eles [as] gastam em sua mesa, e quando vêm os homens a cair enfermos, não há com que os remediar, e assim morrem ao desamparo" (42).

Denúncia semelhante fez o padre Gonçalo Álvares, que foi para a Índia em 1568, a bordo da nau (capitânia) *Chagas*, onde viajavam 830 pessoas. Em carta a seu superior na ordem, padre Gonçalo lembrava que "se porventura houver escrúpulo, que, pois nossos padres confessam os príncipes, os obriguem a haver governo nas armadas, porque encarregam os capitães e governadores dos galeões e naus, e por aderências (43) e desordem dos oficiais, contra vontade dos capitães, se embarcam algumas vezes mais a quarta parte da gente do que basta a regra; e, além do mantimento não ser suficiente, adoecem muita gente e fica frustrado o serviço D'El-Rei e o de Deus ofendido, pois se faz contra justiça" (44). Para ilustrar seu desabafo, o jesuíta afirmava que "se tem tão pouco cuidado, que muitas pipas d'água vêm peçonhentas, umas com postas de carne, outras que foram de pólvora, outras de vinagre, sendo certo que todo este mantimento custa a El-Rei como bom" (45).

A salvação, quando havia, estava na possibilidade de que relações de solidariedade entre os embarcados pudessem distribuir melhor o conforto e as dificuldades da viagem: "gastamos com eles tudo o que trazíamos, e depois pedíamos pela nau a essa gente honrada, que tinha galinhas e todas as mais coisas de doentes. O capitão-mor provia também, porque nos mandava muitos quartos de carneiros e galinhas, conservas, ameixas, passas, porque o que dá El-Rei não vale

(42) *Id.*, *ibid.*.

(43) Aderência = Ver cap.5 nota 16.

(44) Goa, 6 de abril de 1568. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.7 (1566-1649), 1962. p.500.

(45) *Id.*, *ibid.*.

nada"(46). O mesmo padre escreveu que "o capitão-mor [Leonardo de Souza], como era muito bom homem, mandou logo ao outro dia dar vinho bom a gente; e além da mesa que dava aos criados d'El-Rei, fez outra mesa de pobres, aonde iam comer quantos queriam e cabiam: e ele comia também entre eles. Depois as ajuntou amas (47) e comiam os pobres com os honrados e fidalgos juntos" (48).

O zelo da virtude contra a peçonha do diabo

Enquanto as doenças dos corpos eram combatidas como se podia, para os males do espírito os remédios propostos vinham principalmente da obstinação dos padres embarcados. Masculino por excelência, o mundo das viagens tinha nas mulheres-especialmente nas prostitutas- alguns de seus principais problemas, como teve nos jesuítas tenazes combatentes em prol da santidade de bordo. Desta luta, sobraram vestígios nas cartas escritas da Índia relatando os passos da cristianização, o que às vezes incluía as viagens. Assim, "os que vierem com ajuda do Senhor sempre tenham aviso buscar nas naus em que eles vêm, se há aí mulheres, para as fazer deitar fora, porque quase sempre as trazem escondidas. Duas se acharam na nossa [Vitória] quando entramos, e fizemos com o capitão [Fernão D'Álvares] que logo as enviasse. Assim o fez. Pelo caminho adiante achamos outras duas, mas nunca pudemos apartá-las de quem as levava; não faltou diligência para

(46) Padre Antônio de Quadros, Goa 18 de dezembro de 1555, *cit.*, p.398.

(47) Amas = forma arcaica de amas.

(48) Padre Antônio de Quadros, *cit.*, p.400.

isso" (49). Na carta que escreveu de Goa, em 15 de novembro de 1551, o padre Manuel Teixeira contava: "uma mulher que vinha na nossa nau fizeram os padres com que se recolhesse em uma câmara, e tinha cuidado dela um homem muito virtuoso" (50). Referências semelhantes também aparecem na carta do padre Antônio de Quadros, de 18 de dezembro de 1555, em cujo navio, saído de Lisboa a 10 de abril daquele ano, "tinha aparecido uma mulher de mau viver, que ia escondidamente, e se meteu na nossa nau. E porque havia alguns inconvenientes ir nela, fiz com o capitão-mor que a mandasse à nau Assunção, onde lhe fizeram um camarote e a fecharam com muito resguardo" (51). Apenas no final da viagem, a mulher recobriria sua (relativa) liberdade, passando a viver "em casa de uma mulher casada, que creio que está posta em caminho de ser boa mulher" (52).

Em alguns casos, a obstinação em pôr fora do navio qualquer mulher sobre a qual se levantassem suspeitas poderia levar até mesmo a desfecho trágico para a protagonista. O que teria ocorrido, após o desembarque, à anônima personagem mencionada pelo padre João Batista de Ribeira, devolvida talvez à vingança do marido a que tentava abandonar fugindo para a Índia? "Saídos do porto, fizemos inquirição(...) se ia alguma mulher desmandada na nau, e havendo antes da saída descoberto uma que se ia fugindo de seu marido e a levava um homem que tinha uma excomunhão em cima(...), havendo-se a ele feito uma boa repreensão fraterna por um de nós, a deixou de seu aposento e fizemo-la logo desembarcar"(53).

(49) Pa. Henrique Henriques, Goa, 12 de Dezembro de 1546. In: WICKI, Joseph S. I. *Documenta Indica*, v.1 (1540-1549) cit. p.155.

(50) *Id.* v.2 (1550-1553), 1950. p.201.

(51) *Id.* v. 3 (1553-1557), ed. 1954. p.387.

(52) *Id.*, *ibid.*.

(53) WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v. 6 (1563-1566), ed. 1960. p.587.

O mesmo padre contava que, depois dessa expulsão, verificou-se "que iam outras três sem arrimo de marido nem de coisa que bons olhos desse, entre as quais uma em hábito de homem; e tendo já determinado com o capitão que tocando-se alguma ilha, ou da Madeira ou Canárias, as deixássemos como pestilência da nau, tanto mais perniciosa que a corporal (...), mas não havendo ordenado Nosso Senhor [chegar às ilhas], se procurou que se [encarcerassem] debaixo de chave, fazendo-lhes um cerrado de tábuas para este fim. E assim se pôs em obra, dando a chave a uma pessoa fiel e temerosa de Deus, que a certos tempos (...) lhes deu de comer e ceiar e de outras necessidades, lhes abrisse" (54).

Nem sempre as inspeções dos jesuítas davam resultado, mas a freqüência com que vêm referidas em suas cartas confirma terem sido uma prática constante no século XVI: "começarei do primeiro dia que partimos de Lisboa, que foi a 16 de março de 1562, *dominica in passione*. Logo trabalhei [para saber] se ia na nau alguma mulher de que se tivesse alguma suspeita; logo soube do capitão [Luís Mendes de Vasconcelos] e doutras pessoas que não havia nenhuma, mas que nisso se tivera muita conta" (55).

Quando levada aos limites da obstinação, a atuação dos padres chegava a provocar espanto, mesmo entre as pessoas acostumadas à sua presença nos navios. O padre Sebastião Gonçalves registrou um desses casos na carta que escreveu em Goa, a 10 de setembro de 1562: "logo no primeiro dia procuramos botar fora a peçonha que o diabo costuma introduzir para perdição dos navegantes, e assim botamos fora duas mulheres suspeitosas. E andava tão aceso nisso o irmão Vicencio, que falando com o capitão [Antônio Mendes de Castro] e com outras pessoas sobre que botassem outra de que também tínhamos sus-

(54) *Id.*, p.538.

(55) Pe. Fernando da Cunha, Goa, 3/12/1562. *Id.*, v.5 (1561-1562), ed. 1960. p.569-570.

peita, me perguntaram se tinha aquele irmão alguma doença; e o capitão mesmo maravilhado se levantou da cama o mesmo domingo à noite e me mandou chamar para fazer queixume dele, dizendo que nunca topara nesta viagem homem daquela maneira. E dizendo-lhe eu que o irmão fazia aquilo com zelo da virtude, ele não o cria, porém o conheceu. No dia seguinte lhe foi o irmão pedir perdão, e o abraçou e ficaram amigos"(56).

A correspondência dos padres relativa à primeira metade do século XVI permite supor que, naquele tempo, a vida sexual de bordo era controlada com menor rigor, pois a permissividade de que se queixavam parecia ser praticada por um número muito maior de viajantes. Em 25 de setembro de 1530, o frei Vicente de Laguna queixava-se diretamente ao rei: "V. Alteza nestas partes recebe perdas muito grandes, e assim também nas naus que vêm do reino, e parece-me que é a causa os grandes pecados e pouco temor de Deus que os homens têm, porque os capitães, pilotos, mestres e marinheiros todos trazem mulheres nas naus e navios de Vossa Alteza, pelo que se levantam grandes contendas, e deixam-se a dormir. Há má vigilância. Perdem-se as naus e também há grandes negligências nas (...) candeias e esquecem-se e assim queimam-se as naus"(57).

Evidentemente, nem todos levavam mulheres a bordo, como reclamava frei Vicente, pois isso exigiria a duplicação do número de viajantes oficiais, com decorrências imprevisíveis para a navegação... Além disso se todos viajassem acompanhados, não se explicariam tantas disputas entre os homens... Em todo caso, exageros à parte, o fato é que dois anos depois (29/11/1532) o mesmo religioso insistia no assunto com o rei, chamando-lhe a atenção para as "muito grandes perdas e danos assim nas naus que vêm para o Estreito [de Ormuz], que vão

(56) *Id.*, v.5, p.525-534.

(57) RFGD, Antônio da Silva. *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente*. Lisboa, Agência Geral das Colônias. (1529-1543), 1949. v.2, p.193.

carregadas de mulheres, tanto como de lascarins (58), e vão carregadas de mercadorias dos capitães para Ormuz, e não levam água nem mantimentos suficientes para a gente, pelo que perece muita gente de desamparo"(59).

No mesmo dia, o bispo D. Fernando Vaqueiro escrevia ao rei, manifestando seu descontentamento em relação a um velho lobo do mar, comandante da nau *Graça* e seu armador: "no caminho vim muito desgostoso de Vicente Gil, por vir publicamente amancebado, e consentir que assim viessem alguns oficiais da nau. Repreendi-o por vezes, até pelo escrivão da nau lhe fazer requerimento de que se apartasse e fizesse apartar os outros. Não deu nada por isso nem pelas penas que V. A. pôs nos que trouxessem mulhéres"(60).

Na carta de D. Fernando aparece a indicação de que a vida sexual de bordo era objeto de regulamentação real, atribuindo-se às práticas não controladas até a responsabilidade por algumas tragédias marítimas: "e assim o servira em defender (61) que os homens portugueses não tragam em seus galeões e navios mulheres solteiras, como trazem, pois o auto da guerra e lugar onde andam é mais para confissões e obras virtuosas que para se com elas refrescarem, o que é causa de se alguns navios perderem como se perdem"(62).

Desembarcadas à força ou postas sob guarda, mas sempre perseguidas, as mulheres *sospeitosas* tinham sua sorte determinada pela relação de forças que desenhavam o cotidiano das viagens marítimas. Para elas, a escolha parecia espremer-se entre a condição de objeto de prazer e a de símbolo de pecado a ser combatido. Assim como na Cidade - mais até, conside-

(58) Lascarim = tripulantes indígenas combatentes?

(59) REGO, Antônio da Silva. *Op.cit.*, p.231.

(60) *Id.*, p.235-236.

(61) Defender = proibir.

(62) REGO, Antônio da Silva. *Op. cit.*, v. 3 (1531-1547) ed. 1950. p.21.

rando-se a exigüidade de espaço-, as práticas sexuais eram postas sob controle e os desvios passavam para o outro lado da normalidade, ganhando o espaço perigoso das ações marginais, havendo casos em que mesmo a pena de morte chegou a ser aplicada, como aparece na carta de um capitão: "... estando recolhido na minha cama, no quarto da prima, foi ter comigo Dom Manuel Telo e me disse que dois criados seus lhe descobriram naquela hora que um Diogo Ramires, castelhano, os acometera de pecado de sodomia, e por coisa tão abominável ante Deus, meti a mão nisso buscando as raízes, com determinação de as tirar, e judicialmente processei tanto no caso por inquirições, perguntas e outras diligências necessárias, que mandei fazer, conforme as leis e ordenações de Vossa Alteza, e por me ter informado do caso totalmente, o condenei a morte natural, tomando primeiro o parecer de fidalgos e cavaleiros, padres e oficiais da nau, conformados com as culpas e confissão do próprio agressor, e alguns menores que achei confirmados no caso, também lhes dei o castigo moderadamente, como me Deus inspirou e como Vossa Alteza pode mandar ver no Livro da Casa da Índia onde tudo mandei escrever, e o principal se fez nele execução e morreu bom cristão "(63).

O lazer proibido e o mau uso da língua

O mesmo religioso que denunciara Vicente Gil ao rei por viajar amancebado publicamente também o acusou de desrespeitar o pregão de proibição do jogo a bordo, manifestando revolta pelo fato de que ele "abriu tenda de modo que todo o dia e toda a noite jogavam rosto aberto" (64). Por isso, queixou-se o bispo, "foi-me necessário sair-me da tolda para

(63) *Id.*, v. 4 (1548-1550), ed. 1950. p.82-83.

(64) *Id.*, v.2 (1522-1548). p.235-236.

não os ver. Fiz-lhe requerimento que guardasse a ordenação de V. A. acerca do jogo. Leva-a o escrivão um auto de tudo, que ele não deixou por isso de continuar" (65). E acrescentava que, após chegarem a Goa, as coisas continuavam, havendo "muito dano de consciência em homens casados aqui e lá em Portugal, pelo que se casam e descasam cada dia, e assim poderá V. Alteza ver os homens casados lá e aqui amancebados"(66).

O jogo, principalmente as cartas, constituía uma das poucas (e condenadas) atividades de lazer a bordo, exigindo seu combate grandes esforços dos padres que se dirigiam ao oriente, sempre preocupados em "ocupar bem o tempo à gente que na nau vem ociosa" (67). Padre Michael, por exemplo, não sofria (68) jogo nenhum nem juramento, e parece que tinha particular cuidado de ir à mão à gente nestes dois vícios; quando algum jurava, olhava por ele se o via"(69).

Em suas pregações e confissões, os padres combatiam o jogo, não deixando de registrar seu contentamento quando os mareantes "tomavam os naipes e os atiravam ao mar" (70). Muitas vezes, o convencimento incorporava multas e até castigos físicos, como contava o padre Gonçalo Rodrigues: "e qualquer pessoa que jogasse qualquer jogo (...) por desenfadamento, se fosse fidalgo pagaria vinte cruzados para a [igreja da] Misericórdia, e se fosse baixo seria açoitado ao pé do mastro" (71).

(65) *Id.*, v.2 (1523-1543). p.235-236.

(66) *Id.*, p.237.

(67) Pe. Antônio de Quadros, 10/12/1555. In: WICKI, Joseph. *Op. Cit.*, v.3 (1553-1557). p.391.

(68) Sofria = suportava.

(69) *Id.*, p.391.

(70) Pe. Marcos Nunes, Goa, 4/1/1556, *Id.*, v.3 (1553-1557), ed. 1954. p.442.

(71) (Goa) Cochim, janeiro de 1562, *Id.*, v. 5 (1561-1563), ed. 1960. p.490.

Entretanto, considerando o universo particular do navio, os próprios padres chegavam a abrandar o rigor aplicado no combate ao jogo, "por ver por experiência quão enfadonha e molesta seria esta viagem, e quanta seja a variedade das pessoas que a fazem" (72).

Além do jogo, e mesmo considerando o pequeno número de leitores em potencial que embarcavam para a Índia, os jesuítas também travavam batalha contra os livros profanos, oferecendo em seu lugar livros religiosos, principalmente se valorizassem as práticas ascéticas. O padre Antônio de Quadros escreveu que, durante a viagem, "também se exercitava o irmão José algumas vezes em uma coisa muito boa para ocupar bem o tempo da gente que na nau vem ociosa, e é que ia com um livro do padre Luís de Granada (73), que trazíamos, a ler ao convés da nau a muita gente que, com o via ler, se ajuntavam a ouvir" (74). Em outra carta queixava-se da existência de "grandíssimo número de livros de cavalaria e desonestos, que eram uma armadilha do demônio, em que os alucinava e enlouquecia, com grande dano de suas almas, em torpes pensamentos e práticas" (75). Assim, todas as medidas pareciam justificar-se para livrar os navegantes desta armadilha do demônio, como parecia entender o padre Vicencio - o mesmo, aliás, que provocara espanto por seus exageros na perseguição de possíveis mulheres suspeitosas a bordo. Pois bem, "vendo o irmão Vicencio um mancebo a ler um livro ruim, lho pediu emprestado dando-lhe outro espiritual por que lesse; e indo para o botar

(72) Pe. Arboleda, Cochim, 13/1/1561. In: REGO, Antônio da Silva. *Op. Cit.*, v.8. (1560-1561), ed. 1952. p.281.

(73) Luís de Granada (1505-1562). *Libro de la oración y meditación*.

(74) WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v. 3. (1553-1557), p.393.

(75) CF. "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1545 os padres Oliver, Alexandro e Alcaraz, para os padres e irmãos da Companhia de Jesus da Europa e particularmente para os do colégio de Salamanca e Alcalá em Castela". In: REGO, Antônio da Silva. *Op. cit.*, v.10 (1566-1568), ed. 1953, p.46.

no mar, o donó do livro pegou com ele para que lho soltasse, e o irmão, que não tinha outras armas, o mordeu no braço e assim o largou o outro" (76).

Dentre as práticas condenáveis -além da prostituição, do jogo e da leitura profana - destacavam-se as blasfêmias e pragas que a tradição, agora em correspondência com os registros do cotidiano de bordo, sempre pôs na boca dos marinheiros. Mais uma tarefa dos padres embarcados, combatê-las exigia vigilância constante. O padre Gonçalo Rodrigues escreveu que "para evitar o abuso dos juramentos, que tanto milita por semelhantes lugares, determinei fazer-lhes uma doutrina onde tratei particularmente dos juramentos, do pecado que [eram] e dos castigos que Deus [criara] para este pecado, aproveitando-se para este efeito do livreto de Soto que fez [sobre o] abuso dos juramentos (77). Fiz esta doutrina um domingo à tarde onde se ajuntou toda a gente da nau, grandes e pequenos, sendo o próprio capitão a buscá-la e ajuntá-la" (78). Padre Gonçalo parece ter chegado a bons resultados, pois logo em seguida afirmou que "se aproveitou tanto a gente que o capitão e todos estávamos espantados de tão nova mudança, porque em toda a nau não havia quem jurasse, e se algum por seus pecados descuidadamente o fazia, eram tantos os repreendedores e os que chamavam o meirinho para o prender, que, aquela injúria e vergonha o fazia ter [freios] na língua" (79).

O próprio capitão do navio "mandou dar um pregão pela nau que toda pessoa que jurasse qualquer juramento pagaria 100 maravedis à [Igreja da] Misericórdia; e se isto compreendia

(76). Padre Sebastião Gonçalves, Goa, 10 de Setembro de 1562. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v. 5 (1561-1563), 1960, p.531.

(77) Dominico Soto. *De cavando iuramentorum abusu* (1551).

(78) (Goa) Cochim, janeiro de 1562. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.5 (1551-1563), ed. 1960. p.490.

(79) *Id.*, *ibid.*.

algum fidalgo, ele mesmo lhe dizia que pagasse a pena, e se era algum moço mandava-o prender no tronco da nau" (80).

Outro religioso mencionou a criação de uma rede de espionagem destinada a identificar e castigar os blasfemos embarcados: "ordenamos logo a confraria do nome de Jesus, que há de durar por todo o decurso da jornada. (...) Fizemos logo mordomo um fidalgo principal, que se chama Tomé da Fonseca, com um homem honrado por escrivão, e outro recebedor, com síndicos, espalhados pelos ranchos e câmaras, que denunciavam os que juravam à mesa da confraria e outros de si mesmos se vinham acusar" (81).

Entretanto, os efeitos dessas conversões pareciam pouco duradouros, como reclamava o padre Manuel Teixeira, pois "os homens [assim que] saíram em terra, alguns deles, como não tiveram conversação com os padres, começaram logo a desmandarem-se nos juramentos" (82).

No embalo do mar, os braços da providência...

Para cobrir as blasfêmias dos marinheiros, as vozes dos padres de bordo levantavam-se em ladainhas e orações e as procissões solenes percorriam o convés, na tentativa de combater as dores e dificuldades que alimentavam o medo coletivo. Talvez acreditassem que, se Deus pudesse ouvir os viajantes, melhor que fossem suas preces tantas vezes desespera-

(80) *Id.*, *Ibid.*.

(81) Cf. Francisco Monclaro, 1/8/1570. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.6, p.283, apud DOMINGUES, Francisco Contenta e GUERREIRO, Inácio. *Op. cit.* p.99.

(82) Goa, 15/111/1551. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.2 (1550-1553), ed. 1950. p.201.

das, ao invés das pragas e juramentos feitos pela gente do mar: "cada dia dizíamos as ladainhas cantadas com tanta devoção, com se ajuntar a elas a gente da nau. Além destas ladainhas fazíamos muitas procissões pela nau, fazendo um altar na proa, outro na popa, onde pedíamos a Nosso Senhor em voz alta misericórdia e perdão de nossos pecados. Fazíamos estas procissões a tempo cada semana e outras vezes mais raramente, e às vezes na semana duas vezes, e isto conforme as necessidades em que nos achávamos" (83).

Como é fácil compreender, as práticas religiosas de bordo correspondiam às condições da navegação, funcionando como último recurso para superar as dificuldades da viagem: "andando nós neste tempo desgostosos de termos tão ruim tempo, fizemos muitas procissões pela nau, rogando a Nosso Senhor de quem só nos pode vir ajuda, que nos desse vento se fosse seu serviço" (84).

As procissões, quase sempre, eram feitas depois do pôr-do-sol, dando-se três voltas pelo convés. É possível imaginar-se o efeito de um rito desenvolvido em alto-mar, iluminado apenas por velas e tochas, enquanto o mar prometia surpresas e embates dificilmente favoráveis aos navegantes. Assim como na Cidade, soldados e meninos disciplinavam-se nas procissões, acompanhadas de joelhos por alguns, em clima de "muita devoção, e era coisa bem cert[a] de ver com um mar tão profundo e grande e solitário ver-se tantas luzes festivas para glória de Deus" (85).

A religiosidade também aparece, com destaque, nas relações de naufrágio, principalmente quando a narrativa aproxima-se dos instantes de maior desespero, na hora em que as derradeiras tentativas de salvar-se confundiam-se com a

(83) Pe. Antonio de Quadros, *cit.* p.390.

(84) *Id.*, p.387.

(85) Padre Arboleda, Cochim, 13 de janeiro de 1561. *In*: REGO, Antônio da Silva. *Op. cit.*, v.8, ed. 1952. p.274.

quase-renúncia à vida que prenunciava a agonia coletiva. O desespero levava à oração frenética, e se a sorte mudasse, favorecendo os mareantes, era a um milagre que se atribuía o sucesso: "Como esta aflicção fosse em crescimento cada dia (vendo nós como quanto íamos descobrindo era cheio deste brejo, e com mui certas mostras de chegarmos primeiro ao cabo das vidas, que deles) desconfiando poder dali sair por diligência humana, determinamos recorrer à Divina, pelo que, pondo-nos todos de joelhos em oração, pedimos a Nossa Senhora pela sua Santa Conceição nos alcançasse de seu glorioso filho outro novo milagre semelhante aos que fizera com os filhos de Israel na saída do Egito e passagem do mar Roxo, mostrando-nos caminho por onde saíssemos e achássemos algum modo de mantimento com que reforçássemos nossos já quase perdidos espíritos e não perecêssemos em tal mingua" (86).

Sobre a procissão de *Corpus Christi*, existe uma preciosa descrição referente à nau *Santiago*, naufragada em 1585. Manuel Godinho Cardoso, seu autor, conta que "alguns dias antes da festa se elegeram quatro mordomos para que pudessem melhor aparelhar o necessário para a procissão, e assim à quarta-feira à tarde fizeram fora da tolda com guademecins um modo de capela, e levantaram um altar com seu frontal de seda de várias cores e dois ou três retábulos, que até então não tinham por serem de pessoas particulares que do Reino os levavam à índia em grande estima. Puseram um *Agnus Dei* grande engastado com muitos anjinhos dourados de uma e outra ilharga, com velas pintadas na mão, além das de cera que nos cantos do altar ardiam em castiçais de prata. Como foi tempo tiveram vésperas de canto de órgão, e à *Magnificat* saiu um padre com suas tochas diante a incensar o altar, para o que estava feito um turíbulo de um braseirinho de barro vidrado, com uns fios de arame por cadeias.

(86) *História trápico-marítima*, cit. I, 2, 84.

"À quinta-feira, acabada a missa, fizeram sua procissão, e já que lhes faltava a principal coisa da solenidade e devoção, que era o Santíssimo Sacramento, nas demais coisas de festa procuraram quanto foi possível arremedar às que naquela manhã se fazem neste Reino, porque engermaram uma cruz com sua manga de seda, que no princípio da procissão levava entre duas tochas um mancebo vestido em uma sobrepeliz, e detrás da Cruz ia uma folia e uma dança, que por festejar a memória do Santo Sacramento fizeram homens oficiais da nau. No coice da procissão iam os religiosos com os cantores, e depois o padre que disse a missa, debaixo de um pálio que para este dia fizeram, com o *Agnus Dei* na mão, e acompanhado de dois meninos em figura de anjos com lanternas nas mãos, e com muitos círios e tochas foram até ao outro altar que na proa estava bem concertado, onde o padre descansou e pôs o *Agnus Dei*, e os das danças lhe disseram suas prosas" (87).

Mas, nem sempre as condições do mar e dos ventos punham-se do lado dos religiosos que, no entanto, jamais abandonaram suas práticas. Foi assim, na sexta-feira santa de 1585, ainda a bordo da nau Santiago, onde "houve missa e de tarde mandato, que pregou o padre Pedro Martins, da Companhia de Jesus, e de noite procissão com sermão da Paixão, que pregou o padre João Gonçalves; e à sexta-feira pela manhã, ofício com adoração da Cruz; mas eram ainda tamanhos os mares e balanços que a nau dava, que em lugar de diácono e subdiácono estavam dois homens ao altar pregados no padre que fazia o ofício, para que não caísse" (88). Outras vezes, os ventos apagavam as velas durante as missas e traziam a tormenta. A gritaria e o corre-corre interrompiam o ofício religioso e, em seu lugar, os padres do bordo rezavam ladainhas, exorcizando a tempestade e aspergindo água benta sobre o mar revolto. Se o navio sucumbisse, como aconteceu em 1559 com a Santa Maria da

(87) *Id.*, II, 2, 52-53.

(88) *Id.*, II, 2, 50.

Barca, o próprio barco salva-vidas chegava a ser abençoado, antes de ser lançado ao mar, como fez o frade franciscano que "absolveu o batel, se vinha alguma coisa má nele" (89).

Todas as datas do calendário litúrgico eram comemoradas pelos embarcados. A Semana-santa e a Páscoa, principalmente, por coincidirem com o início da viagem de Lisboa para a Índia, inauguravam as práticas religiosas a bordo dos navios: "e para que tão santos dias e tão dignos de serem passados de todos com grande sentimento e devoção não passassem distraidamente e com pouca memória da santíssima paixão e morte de N. S. Jesus Cristo, que a igreja nos representa, preguei dia de ramos [7 de abril] meio enjoado e fizemos confessar todos os que com a pressa da embarcação não se tinham confessado aquela quaresma, e outros muitos que, por universalmente encomendarmos que se confessassem, por sua devoção o fizeram. E por as endoenças se ajuntaram por via do capitão-mor [Leonardo de Souza], que sempre favoreceu todas as coisas do serviço de Deus com muito zelo e devoção, todos os cantores que haviam na nau que foram seis ou sete, afora o capitão da nau e nós que supríamos ao cantar dos salmos; e fizemos todo o ofício das trevas com todas as cerimônias com que se fazem em terra com muita devoção. Preguei-lhes também a paixão à quinta-feira de noite. Ficou toda a gente muito consolada em ver passar este tempo tão devotamente e com tanto recolhimento em lugar tão distraído como é uma nau" (90). O padre Sebastião Gonçalves, na carta que escreveu em Goa, a 10 de setembro de 1562, contava que "à quinta-feira da Semana-santa nos ocupamos os três [padres] em lavar os pés aos soldados e à noite se fez uma procissão e eu fiz uma breve prática da paixão de Cristo. Houve ladainhas, a maior parte dos dias que

(89) *Id.*, I, 5, 159.

(90) Padre Antônio de Quadros, Goa, 10 de dezembro de 1565. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.3, 1954. p.386.

andamos no mar; e cada dia santo dizia o capelão da nau missa seca, e eu pregava quase cada semana uma vez no meio da missa que o padre capelão dizia" (91).

Além de festejar as principais datas que compõem a memória da religião católica, insistentemente referidas na correspondência colecionada na *Documenta Indica* e na *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente*, inúmeras práticas cotidianas ajudavam a manter a religiosidade de bordo, fazendo com que a igreja — a exemplo do que ocorria na Cidade — dominasse o espetáculo que os viajantes representavam em seu palco flutuante. Pregações e orações diárias, missas e confissões, ladainhas e procissões transformavam o navio num espaço privilegiado para a militância dos padres embarcados. As ameaças constantes e os perigos que as tempestades traziam sempre criavam uma atmosfera propícia à pregação religiosa. Entretanto, como reconheceu o padre Arboleda, a continuação das ladainhas e a "largueza do caminho se lhes causava a alguns algum fastio e assim deixavam, às vezes, de vir a tais congregações" (92), fazendo com que os padres percorressem o navio convocando os viajantes, nem sempre sendo atendidos por eles. Ao que parece, a sinceridade das conversões desfazia-se quando os riscos da viagem eram superados, esquecendo-se muitas promessas feitas a bordo quando o navio aportasse na Índia. Também lá os jesuítas faziam suas pregações, mas como a terra firme não oferecesse as mesmas e arriscadas situações da viagem, os efeitos eram bem menores, como reclamava padre Marcos Nunes ao referir-se à

(91) *Id.*, v.5 (1561-1563), ed. 1960. p.530.

(92) Cochim, 13 de janeiro de 1561. In: REGO, Antônio da Silva. *Op. cit.*, v.8 (1560-1561), 1952. p.273.

índia: "Oh! Quão pouca caridade há naquela terra! Oh! Quanta cobiça nela reina!" (93).

O teatro de bordo

Sobre o cenário gigantesco dos mares, muitas vezes o navio transformava-se em palco para representações teatrais. Desse teatro quase desaparecido sobraram pequenas referências nas cartas dos jesuítas ou em raras passagens dos relatos de viagens. Também aqui, os padres encontraram valioso instrumento para ampliar sua influência sobre a vida a bordo, escrevendo ou adaptando peças especialmente para encenação nos navios. À diferença do teatro escolar dos jesuítas, escrito em latim clássico, esses autores embarcados produziam um "teatro para o povo e na língua do povo" (94), o que não significava que sua atuação ficasse fora do controle da superior hierarquia da igreja, sempre preocupada em preservar os padres das atividades profanas. Por isso, a Constituição do Arcebispado de Évora, de 1565, proibia os clérigos de serem jograis, impedindo-os ainda de usar "de chocarreiras, fazendo-se diabretes ou trazendo máscaras ou barbas, ou fazendo-se momos, vestindo-se em vestiduras desonestas" (95).

A bordo, à semelhança do que ocorria em terra, o teatro era pobre de recursos, forçando a imaginação da multidão de assistentes cativos que povoava o navio, sendo preciso, por exemplo, ignorar os atores que, mesmo fora de ação, permanecessem visíveis. Assim, enquanto em terra os atores deslocar-

(93) Goa, 4 de janeiro de 1556. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.3 (1555-1557), 1954. p.443.

(94) MARTINS, Mário, S. J.. *Teatro quincentista nas naus da Índia*. Lisboa, Edições Biotéria, 1973. p.34-35.

(95) *Apud Id.*, p.11.

vam-se para representar suas peças onde houvesse ocasião, espaço e tempo (96), no mar, era todo o teatro que flutuava no embalo das ondas e da fantasia dos viajantes.

Se, na cidade, o teatro de romarias e de Semana-santa era representado para assinalar as festas dos santos, a de Nossa Senhora e as principais datas do calendário litúrgico, como a Paixão e a Ressurreição, o mesmo acontecia nos navios. Na viagem da nau *Santa Bárbara*, saída do Tejo a 21 de Março de 1574, em seguida à procissão de *Corpus Christi*, realizada no dia 10 de junho, foi representado um diálogo em espanhol, escrito pelo padre Pedro Ramón, sabendo-se que, no mesmo navio, no mês anterior, já fora encenado outro diálogo, desta vez composto pelo padre Bartolomeu Vallone, tendo como interlocutoras as Três Marias (Salomé, Cléofas e Madalena), além de alguns anjos. Vallone também compusera uma *Comédia de Santa Bárbara* (97) representada depois de ultrapassado o cabo de Boa Esperança, o que dificilmente se fazia sem grandes dificuldades, e isso pode talvez explicar o agrado com o que o público recebeu a peça, pois o jesuíta, nascido na Sicília, expressava-se mal em português: "talvez concorresse para isso o aborrecimento da navegação, a amabilidade portuguesa, sempre disposta a gabar o estrangeiro que fala a sua língua, e até o nome da protetora da nau, *Santa Bárbara*, advogada nas tempestades" (98). Ainda nessa viagem, o prolífico teatrólogo de bordo teria arrancado lágrimas ao superior da ordem que também seguia para a Índia, escrevendo e fazendo representar

(96) "Na verdade, Gil Vicente fez representar os seus autos em hospitais, igrejas, capelas, na câmara da rainha doente, nos paços do rei, ora nesta cidade, ora naquela vila, ora num convento, ora noutro. Adaptava-se ao público e ao lugar onde então este se encontrava". (*Id.*, p.9).

(97) "Talvez o leitor de agora estranhe chamar-se comédia à representação do martírio de uma rapariga inocente, em que nada havia para rir (...); na concepção clássica, [entretanto], comédia não implicava sempre humorismo nem sátira". (*Id.*, p.19).

(98) *Id.*, p.19.

o diálogo do milagre de Nossa Senhora, encenado na segunda-feira da Ressurreição.

De todas as representações de bordo, a festa do imperador parece ser a mais tradicional, assemelhando-se "bastante às

[festas] que havia pela quadra do Natal, presididas pelo *Episcopus Puerorum* ou bispo dos meninos, também cognominado *Episcopus Stultorum* (bispo dos malucos), pois muitas eram as tropelias que os rapazes então faziam" (99). A simples menção desta festa, muitas vezes desprovida de qualquer explicação ou descrição, atesta a familiaridades que com ela tinham os viajantes, distraídos de detalhar o que devia ser muito conhecido. Padre Francisco Spina, por exemplo, escreveu apenas que "ao dia do Espírito Santo fizeram um imperador", acrescentando queixoso: "preguei-lhes aquele dia e esqueceu o imperador de nos mandar aquele dia de jantar e ficamos sem comer, senão pão e tremoços" (100). Menos magoado e, felizmente, mais prolixo foi o jesuíta Gonçalo Rodrigues, que incluiu em sua carta uma preciosa descrição da festa do imperador, a bordo do navio em que viajou para a Índia, no ano de 1561.

"Dia do Espírito Santo se fez muito solene festa em nossa nau, porque costumam por honra de tal dia eleger [um] imperador na nau, ao qual servem todos, capitão e os demais, por todo aquele dia. Estava a nau toda de festa embandeirada, toldada de guadamecis (101) muito frescos e com um dossel de tafetá azul onde o imperador tinha a cadeira. Houve à [hora de] véspera vésperas de canto de órgão, porque na nossa nau havia quem o sabia fazer e bem (...) Assim também, cumprindo meu ofício, tive de coroar o imperador, porque o capitão dizia que aquilo se fazia para engrandecer a festa do Espírito

(99) *Id.*, p.38.

(100) REGO, Antônio da Silva. Goa, 4 de novembro de 1561. *In: Op. cit.*, v.2. (1556-1561), ed.1952. p.374.

(101) Guadameci = antiga tapeçaria de couro pintado

Santo e por devoção, e assim não havia [por]que recusar. Depois de dizer missa cantada fiz prédicas ao imperador, que [havia sido empossado] com toda sua corte, do que a gente ao que parece ficou contente. Deu-se mesa franca a toda gente da nau, a qual estava vestida de festa, como na corte de sua magestade. O imperador tinha seus oficiais, senhores de salva, fidalgos e pajens, que ele mesmo ordenou, aos quais fazia estranhas e inauditas mercês, dando-lhes ilhas e terras que eles nem ele nunca viram. Deram-se prêmios aos que melhores invenções de alegria fizeram" (102). Naquele dia, prosseguia o jesuíta, "não pudemos saldar a capitânia, mas guardamo-lhes sua parte da festa para a primeira da oitava, a qual chegando a nós, foi muito bem recebida com muita festa, com disparar muita artilharia. E como era já tarde, acercando-se a noite na qual havia muito bom luar, e as naus vinham todas juntas, começaram os nossos a lançar muitos foguetes que tinham aparelhados, e muitas rodas de fogo que, como estavam [muito altas] e o tempo era claro, se viam de muito longe, tangendo nosso sino, tambor e pífanos, e a capitânia nos ajudava com suas trombetas e charamelas" (103).

Pouco adiante, contudo, na altura do cabo de Boa Esperança, mudaram as condições de navegação, os ventos tornaram-se "bravíssimos e furiosos" e as festas cessaram junto com a alegria de bordo...

Outra valiosa descrição da festa do imperador aparece na carta do missionário italiano Fúlvio de Gregori, escrita em Goa a 3 de dezembro de 1583. Na viagem, "elegeram um menino para imperador, na vigília de Pentecostes, no meio de grande aparato. Vestiram-no depois ricamente e puseram-lhe na cabeça a coroa imperial. Escolheram também fidalgos para seus criados e oficiais às ordens, de modo que o capitão foi nomeado

(102) Goa, janeiro de 1562. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.5 (1561-1563), ed. 1960. p.493.

(103) *Id.*, p.493-494.

mordomo da sua casa, outro fidalgo foi nomeado copeiro, enfim, cada um com o seu ofício, à disposição do imperador. Entraram nisto até os oficiais da nau, o mestre, o piloto, etc. Depois, no dia de Pentecostes (ou Páscoa do Espírito Santo), trajando todos a primor, fez-se um altar na proa da nau, por ali haver mais espaço, com belos panos e prataria. Levaram, então, o imperador à missa, ao som de música, tambores e festas, e ali ficou sentado numa cadeira de veludo com almofadas, de coroa na cabeça e cetro na mão, cercado pela respectiva corte, ouvindo-se entretanto as salvas de artilharia durante a missa. A seguir, veio o banquete, em que os fidalgos serviam o imperador, apesar de ele não pertencer à nobreza. E também o serviam o copeiro, o trinchante, etc. Comeram depois os cortesãos do imperador e, por fim, serviram toda a gente ali embarcada, à volta de trezentas pessoas" (104).

Além da festa do imperador, na mesma viagem, soldados e passageiros representaram três outras peças, uma das quais mencionada na carta do jesuíta como sendo a *Vida e morte de São João Batista*.

Em 1585, a bordo da nau *Santiago*, antes do naufrágio nos baixos da Judia, os viajantes puderam assistir à representação das *Tentações de Cristo no Deserto*. Ponto culminante das festas religiosas e procissões que se sucediam enquanto um certo peixe "fusco e mal encarado" acompanhava o navio, lançando sinais de mau agouro, a encenação da luta de Jesus contra o espírito do mal era tema de grande força simbólica naquele universo repleto de religiosidade que, em breve, haveria de sucumbir no deserto líquido em que a *História trágico-marítima* compôs suas páginas: "representaram também as *Tentações de Cristo no Deserto*, a primeira logo no princípio da procissão, a segunda no castelo da proa, quando chegou, e a terceira junto da tolda, quando já se recolhiam, na cabo das quais botaram o diabo abaixo para o fogão, como que ia

(104) Transcrito In: MARTINS, Mário. *Op. cit.*, 39-40.

para o Inferno, ficando Cristo vencedor. E para que não faltasse a festa, que é própria desta procissão, fizeram os mordomos uma tourinha (105), que não foi pequena invenção, para que os grumetes e chusma da nau se acolhessem às antenas e deixassem o convés despejado para a procissão ir melhor ordenada" (106).

O espaço limitado e os recursos escassos exigiam muito daqueles atores improvisados escolhidos dentre as centenas de viajantes, não sendo difícil imaginar as dificuldades que surgiam durante os ensaios e mesmo na encenação, onde atores e espectadores deveriam ser orientados com o auxílio de dezenas de tabuletas, como aconteceu em 1501, quando da representação do *Mistério da Paixão*, de Mon, que teria exigido nada menos de 98 letreiros, conforme consta do livro de despesas de bordo (107). Além disso, comparativamente ao já pobre teatro de terra, a bordo dos navios, os cenários "deviam ser bastante mais rudimentares, e pomos em dúvida que alguém se lembrasse de pôr uma tabuleta com letreiro: Aqui é a casa de Santa Bárbara. Porém, mesmo sem tabuleta nem cenário, os espectadores imaginariam por si a casinha da santa, com três janelas, pois conheciam-lhe a vida e deviam ter ouvido falar dela em muitos sermões" (108).

Em todo caso, embora quase perdidas para a história, as escassas referências sobre o teatro embarcado confirmam sua existência ao menos durante todo o século XVI. Assim como as demais atividades estranhas à arte de navegar propriamente dita, as representações integravam a ciência de organização da vida a bordo, sobretudo no que se referia à ocupação do longo tempo que duravam aquelas tão incertas travessias.

(105) Tourinha = festa imitando tourada.

(106) *História trágico-marítima*, cit., II, 2, 53.

(107) MARTINS, Mário. *Op. cit.*, p.51.

(108) *Id.*, p.55.

Tensão, violência e medo

A solidariedade que o padre Antônio de Quadros mencionou em sua carta aparece raras vezes nos relatos de viagens. Situações de exceção, apenas confirmam a regra que caracterizava um universo de privações e profundas desigualdades. Padre Marcos Nunes, por exemplo, depois de relatar certos atos de filantropia a bordo de seu navio, exaltando a figura do capitão Jaime de Melo, espantava-se pelo fato de que pudesse chegar à Índia algum "homem são com o mal tratamento com que os tratam" durante a viagem (109). Nem mesmo os religiosos recebiam sempre sua contrapartida de solidariedade, como queixava-se o padre Gaspar Barzaens, que viajou para Goa na nau *São Pedro*, em 1548: "todos os irmãos se marearam, e assim foram alguns [dias] mareados e sem poder comer; nem tínhamos quem nos fizesse de comer no fogão, pelo que me foi necessário tomar a cruz às costas; e dispus-me logo [a] fazer de comer no fogão, de onde nenhuma cortesia me tinham às ordens; e quando escapei sem bofetadas, que os grumetes me queriam dar, e do fumo que havia, não fiz tão pouco. Neste ofício continuei alguns dias, e com tão pouco proveito, que nunca os irmãos podiam gostar [de] comer; porque umas vezes me furtoaram a panela, outros ma quebravam, outros ma entornavam, de maneira que não podia valer com [os irmãos]" (110). E foi apenas graças à interferência de um nobre, que determinou a um seu criado que desse de comer aos padres que eles puderam dedicar-se às coisas da religião.

E se cada um permanecia entregue a seu próprio destino dentro do navio, houve casos em que o conjunto dos embarcados foi abandonado à sua sorte por outros mareantes. Assim acon-

(109) Goa, 4 de janeiro de 1556. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.3 (1553-1557), ed. 1954. p.440.

(110) Goa, 13 de dezembro de 1548. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.1 (1540-1549), ed. 1948. p.384.

teceu em 1565, como contou Bento Teixeira Pinto, que viajava para Portugal, a bordo da nau *Santo Antônio*: "indo já quase a nau dar à costa passou por nós uma caravela que ia para Pederneira, e pedindo-lhes nós outros que à honra da Morte e Paixão de Nosso Senhor nos quisessem socorrer, dando-lhes conta de todos nossos trabalhos, e que além de fazerem serviço a Nosso Senhor lho pagaríamos muito bem, que nos tomassem consigo para nos porem onde quisessem, pois estava em sua mão salvar-nos; e pedindo-lhe isto com a instância que a nossa necessidade requeria nos responderam que Jesus Cristo nos valesse, que eles não podiam perder tempo de viagem. E se foram sem nenhuma piedade de nós outros" (111). Recusando-se a praticar o que a religião parecia recomendar, o que, por via das dúvidas, foi acrescentado da possibilidade de que o socorro valesse algum dinheiro, o outro navio seguiu viagem, para magoado espanto do narrador: "vendo-os assim partir, ficamos tão desconsolados que não houve nenhum de nós que se lhe não arrasassem os olhos de água, por vermos a crueza que conosco usavam homens portugueses e nossos naturais" (112). Para um religioso que vivenciou naufrágio noturno e o pânico que caracterizava aqueles momentos, eram as próprias almas dos mareantes que sucumbiam nas situações de perigo (113).

Assim, confinados no pequeno espaço do navio, submetidos aos rigores e ameaças das viagens e tempestades, penalizados pela fome, pela sede e pelas doenças, aquelas centenas de ho-

(111) *História trágico-marítima*, cit., II, 1, 44-45.

(112) *Id.*, p.45.

(113) "E com isto alijaram toda aquela moite estas tamanhas cargas, com que suas almas faziam maior naufrágio que a própria nau". (Frei Pedro Martins, Goa, 9 de dezembro de 1586. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.14 (1585-1588), ed. 1979. A partir deste volume, a *Documenta Indica* apresenta alterações editoriais, e sua organização passou a ser dividida entre os padres Joseph Wicki e John Gomes. A introdução dos volumes, suas notas e índices passaram a ser em inglês e não em latim, como ocorrera desde a edição do primeiro volume, em 1948.

mens embarcados compunham um universo de grande e permanente tensão. Proibidas as atividades de prazer e lazer a bordo, restava preencher os longos meses das travessias com atividades que, ao ocupar corpos e mentes, pudessem distrair das brigas cotidianas, pois "uma das coisas que nestas viagens costuma ser mais freqüente é rixas, inimizades e afrontas" (114), chegando a haver quem embarcasse apenas para vingar-se de algum desafeto fugido para a Índia.

Os motivos para as agressões podiam ser os mais irrelevantes, como o caso de "um mancebo honrado [que] emprestou a outro homem de qualidade amigo seu umas horas (115) para rezar, e depois, porque [este] as pediu; sem outra coisa nem ocasião que para isso houvesse, em pagamento da boa obra, no meio da nau, diante de toda a gente lhe deu muito grande bofetada" (116), o que teria chegado até a provocar febre no agredido.

Para tentar reduzir os conflitos de bordo, estabeleciam-se verdadeiras redes de espionagem e delação, escolhendo-se "dois acusadores e síndicos de cada sorte de gente (...) para que o marinheiro acusasse aos marinheiros, e o soldado aos soldados, e isto sem saber os outros quem estes eram (117).

Em momentos de grande perigo, a rivalidade explodia, e todos pareciam virar inimigos, como se lê no citado naufrágio da nau Santo Antônio: "estavam todos os que havia vivos na nau, postos em bandos e brigas, estando tão vizinhos da

(114) Cf. "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565 os padres Oliver, Alexandro, e Alcazar...", cit. p.56.

(115) Isto é: um livro de horas; um livro de orações.

(116) Cf. "Cópia de uma carta da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565 os padres Oliver, Alexandro, e Alcazar...", cit. p.57.

(117) Padre Arboleda, Cochim, 13 de janeiro de 1561. In: REBO, Antonio da Silva. *Op. cit.*, v.8 (1560-1561), 1952. p.283-284.

morte, como dito tenho, sem forças e nem armas (...), e nenhum deles se podia ter nas pernas, parece que a fome que padeciam e a desesperação que tinham concebida os punham em tamanho desatino e desconcerto, e principalmente o demônio, que com meio tão infernal os queria acabar em tão mau estado, e que uns aos outros acabassem, o que nem o mesmo demônio, nem o mar, nem a fúria da tormenta puderam fazer" (118).

Em alguns relatos, os conflitos carregavam de tal modo a atmosfera de bordo que o próprio demônio era acusado de se pôr no navio para tecer a rede de intrigas e infelicidades com que esperava recolher algumas almas para seu triunfo... Atentos aos menores sinais dos céus e das águas, onde se pudessem adivinhar os sucessos das longas travessias, os mareantes transformavam suas visões em avisos e prognósticos. O padre italiano Nicolau Spina, que próximo ao cabo da Boa Esperança sofreu "una tormenta tanto crudele che venia il mare come una montagna sopra della nostra nave" (119), queixava-se do agravamento das já péssimas condições da viagem, provocado pela presença do insólito viajante: "Deus bendito, não bastou o supradito trabalho, mas nosso Senhor permitiu por nossos pecados que entrasse dentro da nau um demônio que tratava mal à gente, aparecendo-lhes sob forma humana com o rosto muito disforme. Eu no princípio suspeitei que fosse alguma imaginação, mas depois, perseverando na coisa, me certifiquei por conjectura e [pelos] sinais [ser] muito provável que aquele era o diabo" (120). Em seguida, explicava a origem do problema, associando-o a uma nau portuguesa onde viajava um homem endemoninhado que, após haver sido exorcizado por um padre franciscano, fora abandonado numa ilha próxima ao cabo da Boa Esperança. Quanto aos sinais que o homem dava de ser um mal espírito, Nicolau Spina contava que ele aparecia

(118) *História trágico-marítima, cit.*, II, 1, 43.

(119) Goa, 26 de outubro de 1578. *In: WICKI, Joseph. Op. cit.*, v.11 (1577-1580), ed. 1970. p.312.

(120) *Id.*, p.313.

subitamente, caindo por terra e permanecendo como morto durante duas ou três horas. Mais ainda, não podia fazer o sinal da cruz nem pronunciar o nome de Jesus, ocupando o tempo tentando lançar-se ao mar, espumando e despejando sangue pela boca. Forçado a esconjurar durante a noite, o pobre homem beijava relíquias que lhes davam os padres, entortando a boca e assustando as pessoas que choravam "de compaixão e, creio, de medo", como considerava o padre Nicolau. Enfim, graças aos esforços do franciscano, o demônio abandonou sua vítima, mas parecia teimar em viajar para a Índia, pois no "dia seguinte andava [a] trabalhar um outro"... (121).

Muitas vezes, as ameaças apareciam sob forma de monstros que acompanhavam o navio para anunciar a perdição: "e desta ilha por diante começava a ter alguns prognósticos de ruim viagem, porque aqui deu conosco um peixe que ninguém soube determinar que peixe era: à feição de uma baleia, não muito grande, fusco e mal encarado o qual logo nos afugentou todo o outro peixe que vinha com a nau, e nunca nos desamparou até à noite que nos perdemos, e ainda aquela tarde antes da perdição houve homens que o viram ir diante da nau lançando grandes resolhos d'água, como que folgava ou avisava do que havia de ser" (122).

Um dos naufrágios que integram a *História trágico-marítima* relaciona-se à longa viagem que, por três anos e dezenove dias, fez o padre Gaspar Afonso, autor do relato e membro de um grupo de oito jesuítas que embarcaram para a Índia, saindo do Tejo a 10 de abril de 1596. Dificuldades na viagem fizeram o navio dirigir-se para o Brasil, onde os religiosos ficaram perto de cinco meses, acolhidos no colégio da ordem na baía

(121) *Id.*, *ibid.*.

(122) Padre Pedro Martins, Goa, 9 de dezembro de 1586. In: WICKI, Joseph e GOMES, John. *Op. cit.*, v. (1585-1588), ed. 1975. p.371.

de Todos os Santos, à espera de que a nau fosse consertada. Conta o padre que saíram do Brasil "contra o parecer de uma celeberrima feiticeira (...), a qual na igreja de Santo Antônio disse à mulher de um capitão de Mombaça que na nossa nau ia, que se não embarcasse mais nela porque a nau não havia de ir (como em efeito não veio) a Portugal" (123).

Problemas com o leme logo na saída pareciam confirmar as previsões da feiticeira, até que, dois ou três dias depois da saída, "a horas de véspera, nos aparecia um peixe de portentosa grandeza, e rodeando a nau algumas vezes, desaparecia até o outro dia seguinte às mesmas horas. E como semelhante monstro não fosse visto nem conhecido nunca por nenhum dos que vinham na nau, ainda que tão cursados e experimentados na carreira deste vasto oceano, assentaram alguns que era a feiticeira de que acima falei, e que vinha dar ordem ao cumprimento da sua profecia; e assim fui consultado muito de siso, se lhe poderiam fazer um tiro e disparar uma peça nele, a que eu respondi affirmative; porém, ele se soube guardar de executar nele a resolução do caso, até que nos deixou" (124).

E aqueles mareantes, assim como os demais, seguiram viagem até perderem-se nos horizontes, invisíveis para a história. Imagens e miragens misturavam-se aos seus olhos, como para justificar medos e ansiedades. A dura vida de bordo precisava também disso, quem sabe até para engrandecer o sacrifício coletivo e fazer com que os viajantes se sentissem objeto de disputa entre o bem e o mal. Mas, se Deus se punha a bom-bordo, a estibordo o Diabo espreitava e agia para não perder os momentos favoráveis à danação das vidas e almas... Entretanto, como contam os relatos, os dois pareciam concordar na necessidade de cercar o navio de perigos e dificuldades, para que quase todas as viagens só terminassem ao serem ultrapassados os limites da dor, este ponto parageográfico que se

(123) *História trágico-marítima cit.*, II, 5, 184.

(124) *Id.*, p.188.

deslocava com as embarcações, chegando a confundir-se com a vida a bordo.

Assim, espremidos entre o colossal embate, os homens pouco mais pareciam do que vítimas de suas próprias criações, sofrendo o inferno no espelho de céu (125) em que gastavam sua existência: vida e viagem confundidas na singradura, pondo-se na história um quadro poucas vezes percebido, apesar de sua pesada evidência. É assim que ele aparece na criação-síntese de um viajante: "nunca se viram suores de morte como os que se suam na costa da Guiné; nunca se viram membros frios como que cortam os ventos do cabo de Boa Esperança; nunca se viram desmaios mortais como os que se passam nos balanços que as naus fazem neste cabo; nunca se viram dar golpes na vida como as machadadas que dão os mares neste cabo; nunca se viram termos de morte e tão pranteados como trazem consigo os pés de vento que fuzilam neste cabo; nunca se viu morrer homem cercado de temores e saudades do que neste mundo deixa e no outro se espera como os que se vêem nesta carreira, vendo muitos mortos e lançados ao mar. E todos os outros com quem fica e entre os quais anda, vê-los a todos continuamente para morrer de fome, de sede, de doenças gravíssimas; e de perigos do mar inumeráveis, de baixios, de penedos, de costas, de encontros de naus, e de absorção de mares. E V. R. imagine, como se pode escapar da morte que espera [em] tantos portos, e que tem tantos laços quantos palmos há de Portugal a esta Índia, de modo que se pode dizer que, tantas vezes morrem os que fazem esta viagem, quantos pontos da morte vêem clara-

(125) "O inferno no espelho do céu" é título de um artigo sobre naufrágios, publicado na *Revista brasileira de história*, São Paulo, Associação Nacional dos Professores Universitários de História/Ed. Marco Zero, n.21, p.77-99, set. 1990/fev. 1991. Este título, assim como a consideração da dor como limite (para)geográfico a ser vencido pelos viajantes foram inspirados nos versos de Fernando Pessoa, incluídos como epígrafe no capítulo seguinte: *Passageiros do Acaso*.

mente que hão de passar, tendo tão provado ficar em algum deles!" (126).

Por tudo isso, quem viveu o que as palavras tentaram descrever, certamente tinha noções próprias sobre as verdades e mentiras de cada coisa, acomodando-as em compartimentos que a história só alcança enquanto possibilidade de conhecimento. Para isso é preciso entender porque as tormentas, como todos os danos que ameaçavam trazer, eram preferidas aos ventos fracos que impediam o avanço das naus (127), já que as tempestades pareciam descartar soluções intermediárias, empurrando o navio para seu destino inexorável; fosse o do porto que, afinal, se atingia, fosse o do naufrágio que, ao final, se impunha. Mais ainda, é preciso saber que a vitória significava chegar à terra e repor a história no seu princípio, antes que ela se desfizesse em sonhos: "... dia de Santa Cruz de maio (...) nos apareceu uma nuvem, feita de maneira que parecia terra, e, como a terra, por festa lhe tangeram as trombetas, e a ninguém lhe parecia outra coisa, por haver muito tempo que com ventos contrários íamos a ela. Neste dia se embruscou muito o céu, dando mostra de grande trovoadá. Aparelhamo-nos para a receber, mas tudo se desfez. O que parecia terra soubemos ser nuvem" (128).

Tudo se desfez... No céu do viajante, a terra se revelou nuvem. Mas, como no mar não é ao pó que a vida retorna depois da morte, também a terra podia desfazer-se em água, adiando muitas vezes para sempre a festa da chegada.

(126) Padre [Gonçalo] da Silveira, Cochim, janeiro de 1557. In: WICKI, Joseph. *Op. cit.*, v.3 (1553-1557), ed. 1954. p.623.

(127) "... com tão pouco vento (...) já toda a gente se enfadava de tão pouco andar: desejavam antes tormentas com andarem, que tanta bonança". (Padre Antônio de Quadros, Goa, 18 de dezembro de 1555, *Id.*, p.393.

(128) *Id.*, p.389.



Passageiros do acaso

Ó mar salgado, quanto do teu sal
São lágrimas de Portugal!
Por te cruzarmos, quantas mães choraram,
Quantos filhos em vão resaram!
Quantas noivas ficaram por casar
Para que fosses nosso, ó mar!

Valeu a pena? Tudo vale a pena
Se a alma não é pequena.
Quem quer passar além do Bojador
Tem que passar além da dor.
Deus ao mar o perigo e o abysmo deu,
Mas nelle é que espelhou o céu.

(Fernando Pessoa. "Mar Português". Mensagem, 1922).

Mensagens para o futuro

Na lembrança de nossas primeiras histórias, às vezes flutua a garrafa em que o naufrago encerrava mensagens tentando fixar uma posição num ponto qualquer das vastidões oceânicas, na esperança de ser resgatado da solidão. Naquelas histórias, a fortuna guiava o pedido até mãos generosas, antecipando desfecho feliz: as últimas páginas dos livros mostravam paisagens maravilhosas, com velas preenchendo horizontes até então vazios...

Entretanto, isto só ocorre no espaço rigorosamente controlado e controlável da ficção. Aos naufragos da realidade reserva-se sorte muito diferente da que tiveram os pares de Gulliver ou Crusoe. E assim como tantas garrafas, para manter o leitor em suspense, perdiam-se contra rochas ou praias desertas, muitos relatos de viajantes -passageiros do acaso- foram ficando invisíveis. Desvaneceram graças às sucessivas marés temporais, deixando de vir à tona para permanecerem no espaço do esquecimento, onde jaz, latente, a matéria-prima de que pode servir-se a história. Conservam-se nas profundezas, onde nem a fábula tem vez. Do lado de lá da história.

Algumas dessas mensagens, todavia, chegaram até nós, seus destinatários do futuro. Mas, na verdade, a semelhança com o S.O.S. engarrafado dos aventureiros da imaginação é pequena, pois os relatos dos navegantes do mundo real foram produzidos quando a salvação estava assegurada, sendo outras as condições de sua elaboração e também -principalmente- sua finalidade. A memória que se compunha a partir dos naufrágios satisfazia vaidades, promovia relações e interesses pessoais através do elogio, justificava a fé religiosa, enaltecia valores da nacionalidade; participava, enfim, de inúmeros e variáveis arranjos de intenções e razões

subjetivas. De comum, os autores possuíam um propósito moral e a manifesta pretensão de compor narrativas verdadeiras e exemplares, a partir do testemunho direto ou, preferencialmente, da própria participação no episódio que se recordava: "costume foi muito bem recebido entre os antigos, quando alguma pessoa escapava de notável perigo ou enfermidade, apresentar no Templo uma tábua em que o perigo que passar estivesse escrito. Prova ser isto assim Estrabão, no oitavo livro de sua *Geografia*, dizendo que o primeiro que pôs a Medicina em arte foi Hipócrates, recolhendo todas estas tábuas e escritos em que se continham as doenças que sucederam a cada um e o remédio de que contra eles usara. Pois sendo assim (Benigno Leitor) não creio que deixará este breve Sumário de um naufrágio tão estranho como este de ser bem recebido, pois ambas as razões tem por si. A primeira, a obrigação que temos todos os que chegamos vivos deste trabalho a porto de salvamento de notificarmos ao mundo a mercê que a Virgem Madre de Deus nos fez em nos livrar dos estranhos e não cuidados trabalhos que passamos; e, a segunda, mostrar o remédio de que nós neste caso tão temeroso aproveitamos, que foi de muitas lágrimas, contrição e arrependimento de culpas passadas, pedindo de contínuo misericórdia a Nosso Senhor" (II, 1, 21-22), (1).

O relato prosseguia, com o autor contrariando a tendência usual de ufanar-se por ter saído ileso do naufrágio, pois, embora aceitasse a obrigação de registrar males e remédios -agora, no "Templo da História-, parecia fazê-lo a contragosto: "nenhuma coisa esperei menos que poder este naufrágio vir a ser sabido por escrito, porque ainda que nossa natureza é sujeita aos trabalhos, todavia não agasalha bem a lembrança deles, pela pena que nos dá o que vimos com os olhos. E quem diz que a lembrança dos trabalhos passados dá gosto, não se viu nunca nestes nem em outros semelhantes,

(1) Ver nota 10, cap. 1.

porque o gosto que se recebe na memória deles nasce do descanso em que se vê quem os passou, e não do lembrar-se de ver tão particularmente a morte ao olho, como dizem" (II, 1, 21-22). Para a história não poderia o jesuíta Gaspar Afonso, que, em 1596, acompanhado de mais sete religiosos, iniciou tumultuosa viagem que levaria 3 anos e 19 dias para ser concluída: para ele, além de prestar contas a seu superior, era "grande glória pôr diante dos olhos alheios o que eles não viram com os seus; e então lhes dá maior gosto quem lho pergunta, quando por esses mares e terras se viu em maiores afrontas e perigos e escapou deles (II, 5, 171).

Como é freqüente em todos esses relatos, o mar vira palco onde se representa uma espécie de juízo final, com destaque para a balança divina, rigorosamente calibrada para fazer cumprir o destino dos mareantes - não apenas nos caminhos incertos das massas líquidas, como também através dos impenetráveis labirintos que percorrem os espíritos. Os exemplos se repetem, insistindo nas motivações do registro ou nas razões da salvação até os limites da redundância: "moveu-me escrever este discurso de nosso naufrágio querer que soubesse toda a gente os trabalhos que nas navegações se passam, e quão forte fraqueza é esta de nosso corpo, à qual se se lhe representassem para passar os trabalhos com que pode, cuidou por certo que desmaiaria de os ouvir; e mais para que todos vejam claro com quanta razão devemos todos esperar e confiar na misericórdia do Senhor, a qual não desampara em trabalhos, por grandes que sejam, se a buscarmos com pureza de coração (...); e para que saibam as grandezas da misericórdia de Nosso Senhor e as maravilhas que usa com os pecadores que na sua bondade e misericórdia confiam, me pus a escrever este compêndio de trabalhos, que servirão de espelho e aviso e consolação para os que se virem em quaisquer outros semelhantes a estes saberem ter grande fé e confiança, etc..." (II, 1, 46-47).

Mas, sejam quais forem as motivações ou interesses dos autores, os relatos nos apresentam histórias teimosamente contrárias à celebração da epopéia. Escritas por entre destroços de coisas e pessoas, riquezas e desvarios misturam-se para se desdobrar em múltiplas possibilidades de conhecimento histórico, sempre contrárias à linearidade e à globalização. E foi em busca desses ensinamentos que se quis acompanhar os viajantes, ou - quem sabe? - para obter conselho de suas ações.

Apenas para começar, finjamos aceitar a idéia tantas vezes repetida pelos memorialistas de que, no momento do acidente, toda a vida dos mareantes era passada em revista, compondo a síntese de suas existências singulares. Além disso, de modo mais objetivo, pode-se afirmar que a sociedade, no conjunto de suas contradições, subia a bordo, muitas vezes até exagerando seus traços no isolamento flutuante que, em todo caso, esteve sempre longe de estabelecer uma situação comum ou comunidade de interesse. Salvo quando o navio ia ao fundo com todos os passageiros.

As (des)razões dos naufrágios

Ao invés de raros acasos, os naufrágios representavam enorme possibilidade nos caminhos do mar, e de acordo com a conta que fez Luis de Figueiredo Falcão, em doze anos (1585-1597), das 66 naus que integraram a carreira da Índia, 22 se perderam, 18 por naufrágio e 4 por incêndio, o que representa mais de 30% (2).

(2) Cf. *Livro de toda a fazenda...*, cit., p.194-196.

Ainda de acordo com o autor, é possível alargar o período de observação e acompanhar o destino das 806 naus que partiram de Portugal para a Índia de 1497 a 1612. Subdividindo o período, e isolando a fase anterior à dominação espanhola, Figueiredo Falcão registrou que, dos 620 navios que largaram do Tejo até 1579, 325 "vieram a salvamento", enquanto apenas 100 dos que foram para a Índia entre 1580 e 1612 retornaram a Lisboa. Quanto aos 381 navios que em todo o período (1497-1612) não regressaram a Portugal, 285 ficaram no Oriente, 66 naufragaram, 20 arribaram, 6 incendiaram-se e 4 foram tomados por inimigos.

Os 66 naufrágios mencionados incidiram diferentemente nos dois períodos destacados: 31 navios perdidos entre 1500 ("em que se perderam quatro naus da armada de Pedro Álvares Cabral") e 1579 e o elevado número de 35 em apenas trinta anos subsequentes (1580-1610) (3).

Estes dados podem levar à conclusão de que a dominação espanhola (1580-1640) foi responsável pela decadência do poderio naval português, por causa das guerras entre a Espanha e as nações protestantes. Entretanto, discorda um historiador: "o fato é que a nossa marinha estava perdida antes de se ter perdido a independência - e perdida(...) porque se construía mal, se navegava pior; porque se abarrotavam os navios de carga e se arvoravam em pilotos os ignorantes" (4).

Mas, enquanto Luís de Figueiredo Falcão aproveitou-se, sem maior análise, dos dados relativos às causas da perdição dos navios da carreira da Índia, Duarte Gomes pôs em dúvida os registros da Casa da Índia, tomando-os por distorcidos e mesmo falseados, principalmente quando se

(3) *Livro de toda a fazenda...*, cit., p.194-196

(4) OLIVEIRA MARTINS. *Portugal nos mares*. Ulmeiro, 1984. v. 1, p.36. (Col. Ditozentos anos de história).

atribuía a perda das naus a incêndios acontecidos em alto-mar, afirmando em seu valioso livro que "não é o fogo o que as queima às que desaparecem, como a todos os mais experimentados vice-reis, conselheiros de Estado, e a todas as demais qualidades de homens, capitães e oficiais, têm concebido, porque a todos em particular se é perguntado" (5).

Assim, para evitar as incertezas que pontilhavam as anotações sobre o destino das naus portuguesas, Duarte Gomes reclamava a elaboração mais cuidadosa (e honesta) dos registros, a partir da revisão das causas atribuídas oficialmente para explicar os freqüentes acidentes que atingiam os navios, pois "sendo a memória mui substancial (...), como tal deve ser estimada" (6). Este proclamado zelo pela veracidade que deveria caracterizar os registros referentes às armadas levou o autor a acompanhar, ano a ano, as anotações da Casa da Índia, acrescentando-lhes informações de grande valor para o conhecimento das razões que às vezes se escondem por detrás das páginas da *História trágico-marítima*.

Com referência à esquadra de quatro naus que partiu do Tejo a 8 de março de 1572, Duarte Gomes escreveu: "sobre as duas que desapareceram diz a cota da Casa da Índia, que se perdeu [a] Reis Magos a 29 de abril, e [a] São Francisco a 23. Escritura ignorante com informação maliciosa, pois é certo que estas duas naus as tragou o mar, sem haver notícia de nenhuma, e é caso lastimoso que possa eu afirmar desde minha meninice até a velhice, ouvir sempre dizer que estas duas naus se queimaram, e um primo como irmão meu, que

(5) GOMES, Duarte. *Discursos sobre los comercios de las dos Indias, donde se tratan materias importantes de Estado, y Guerra.*, s.l.p., s.c.e., 1622. p.230.

(6) *Id.*, p. 229 v. (A letra "v", posposta ao número da página indica que a citação vem do verso da página referida, pois na edição *princeps* aqui utilizada a numeração incide apenas nas páginas que, nos livros modernos, recebem os números ímpares).

vinha na nau Santa Catarina desta conserva a quem não pude advertir desta opinião, seguindo a comum de todos os deste reino" (7). Outra cota, relativa à nau São Martinho, capitânia da armada de seis navios que seguiu para a Índia a 15 de março de 1562, "está em branco, nem se declara, se desapareceu na ida, ou na vinda", o mesmo acontecendo com a nau Cedro, da mesma conserva, tendo o autor buscado, em vão, dados que pudessem aclarar as causas da perda, conjeturando em relação à São Martinho que ela deve ter naufragado por "vir mui carregada, como capitânia, ou ser de má feitura" (8).

Para Duarte Gomes, a falta ou imprecisão das informações comprometia o conhecimento das condições cada vez mais críticas das navegações portuguesas: "com as mesmas causas devem considerar as naus que desaparecem, de que não se tem notícia, com as [de] que se tem: porque as que desaparecem as tomou a tormenta, em paragem longe da terra, e não podendo alcançá-la desapareceram, e as que se perderam de que temos notícia, as tomou [a tormenta] em paragens que a gente se salvou, e que porque houve uma nau que se queimou, não porque se viesse, mas porque quiseram ver pelo mar alguns paus de naus queimadas (...) se presume que as naus que desapareceram [é por]que se queimaram; porque as verdades, que as naus se perdem como eu quis dizer em Lisboa aos vedores da Fazenda, e aos da Ribeira [das Naus], pelas alcaixas (9), e por outras mil ocasiões" (10). Pouco adiante, o autor referiu-se à perda das naus da armada que largou do Tejo a 16 de março de 1563: a São Felipe -por ser muito velha (10 anos) ou por ter viajado sobrecarregada anteriormente como nau capitânia- "ficou cansada das tormentas, e a tomou

(7) *Id.*, p.235 v.

(8) *Id.*, p.229 v.

(9) Alcaixa = parte do costado contida entre as cintas.

(10) *Id.*, p.230-230 v.

sua perdição em paragem de que não pôde haver notícia" (11). Outra, a Garça, também se perdeu no mar por fazer água. Entretanto, chegou a ser socorrida pela Águia patifa, "em que vinha por passageiro o grande capitão Francisco Barreto" (12).

Duarte Gomes escreveu em seu livro que só se teve notícia da perdição da nau Garça pelo encontro casual com a Águia. Entretanto, "são muitas as naus portuguesas e castelhanas que por perder-se no alto-mar não se tem notícia de suas perdições, e que não é por queimar, senão por falta de boas madeiras, e de boas fábricas, materiais e oficiais, que tudo anda na Espanha mui depreciado, murmurando de ser fabricadas as naus em Lisboa, e em Biscaia, de ruins madeiras, e de má feitura, e como são naus de carga para o comércio, de suas conquistas ultramarinas, provido tudo com pouca pontualidade, as toma a tormenta em tudo desapercibidas, ou as soçobra, ou as abre para as comer o mar, nem pode ser menos segundo o pouco zelo que Espanha tem nestas naus, e armadas do mar, provendo-as fora do tempo, e com pouco crédito, ou contratando-as com homens desacreditados, havendo de ter Lisboa e Sevilha armazém de madeiras, fábricas, e sobressalentes, e enxárcias de melhor qualidade e quantidade; e que conseqüentemente houvesse exercícios, e estudos militares da guerra de mar, e que se applicassem os nobres à arte de navegar, para ser bons pilotos, e se avantajassem em saber astrologia judiciária (13), porque tudo convém aos que têm obrigação precisa de navegar pelo mar Oceano para as duas índias" (14).

Quanto às tempestades -depois de feita a obrigatória consulta aos astros-, sua importância não devia

(11) *Id.*, p.231.

(12) *Id.*, *ibid.*.

(13) Judiciária ou judicial, ou seja, a astrologia horária, à diferença da astrologia política (mundial).

(14) *Id.*, p.231 v.-232.

ser superestimada ao se avaliarem os acidentes marítimos, pois: "não por tormentas, mas por faltas mui pequenas, não há ilha, nem praia, nem baixio, nem palmo de mar (...) onde não se hajam perdido naus pelas faltas que digo" (15).

E para dizer dessas faltas valeu muito a vivência do experimentado (e sofrido...) viajante que foi Duarte Gomes, a começar pela viagem que fez na nau São Valentim, "contra [a qual] se conjuraram todos os elementos" (16).

"... Quis ir um marinheiro à gávea, a acabar de cortar umas cordas do mastaréu da gávea que se havia cortado, e subindo pelas enxárcias, lhe tomou em meio delas o vento sem dar-lhe lugar a poder subir, nem baixar, porque bramava o vento, e qualquer onda do mar, nos parecia que tragava a nau, porque de tal tormenta não se esperava menos, o que se comprova, porque nem o timão a pôde governar, nem os marinheiros tomar a vela, para poder tomá-la às ondas, havendo isto acontecido a uma nau, que por ser tão alterosa, e de má feitura, nos levou o vento as velas, e meteu dentro em si vinte e nove palmos e meio de água, com as mesas de guarnição debaixo do mar, entrando nela, que para que não levasse o mar aos marinheiros, andavam com cabos atados, que mais tormenta pode nau contar do que succedeu a esta, e contudo se salvou, porque o corpo dela estava são, e não as alcaixas, que toda em redondo estava aberta; porque nos mares atravessados (...) o ser tão grandes em semelhantes ocasiões a abriram de popa a proa, com o que comprova como é a comum opinião dos marinheiros que o mar é o colchão da nau, nem há tormenta que lhe prejudique à nave bem governada, que é forte, e esta é a verdade" (17). E para melhor provar o que afirmava, Duarte Gomes lembrou a seus leitores a fala do piloto Vicente Rodrigues, que "estando ao paio no cabo de

(15) *Id.*, p.232.

(16) *Id.*, p.232.

(17) *Id.*, p.232 v.-233.

Boa Esperança, lhe deu um mar que lhe teve socobrado, e disse que aquele era o fogo que queimava as naus" (18).

Desse modo, ano após ano, viagem após viagem, Portugal perdia seus navios nas rotas do comércio e da guerra. Impossível recuperar para a história as razões dos acidentes, mas os fragmentos que emergem dos *Discursos* de Duarte Gomes, somados às informações trazidas por alguns textos dedicados às viagens marítimas -principalmente quando se referem aos naufrágios-, tornam preciso um quadro que pode compor o reverso da epopéia. A Flor do Mar, perdida em 1565; a Tigre, da armada de 1566, que "se perdeu em 16 de maio de 1566, por ser da era de 1558, em terceira viagem" (19); a nau Remédios, da armada de cinco navios que, em 1568, conduzia à Índia o vice-rei D. Luís de Ataíde, que nos registros da Casa da Índia aparece "em branco, com que se ensina que desapareceu, não declarando se foi na ida, ou na vinda, e das que atrás, ou adiante que estão em branco se há de entender o mesmo que desta, a qual se perdeu em segunda viagem"... (20).

Perdidas na terceira, na segunda ou mesmo na primeira viagem, as naus iam sumindo no mar, afundando junto pessoas e mercadorias. Das cinco naus da armada que partiu do Tejo a 9 de março de 1570, três desapareceram (São Gabriel, São Luís e São Leão), devendo ser recém-construídas, pois Duarte Gomes não as encontrou mencionadas nos registros anteriores à fatídica viagem, conjecturando que devem ter afundado "por se fazer algumas obras mortas (21), para mais comodidade dos oficiais, e com tanta sobrecarga se foram ao fundo" (22).

(18) *Id.*, p.233.

(19) *Id.*, p.234.

(20) *Id.*, *ibid.*.

(21) Ao contrário das obras vivas, que são as partes submersas do navio, quando carregado normalmente, as obras mortas são as que ficam acima da flutuação.

(22) *Id.*, p.235.

A sobrecarga é questão quase sempre mencionada nos relatos de naufrágio, mas Duarte Gomes lançou outra luz sobre o problema ao referi-lo principalmente às capitânicas, que, por ocuparem o primeiro posto na formação das armadas, deveriam oferecer melhores condições de navegação. Assim se acreditava, para danação de muitos, inclusive do próprio autor, que numa de suas viagens de retorno a Portugal preferiu viajar na nau Reis Magos, capitânia da esquadra... "Havendo-se embarcado nela a flor da índia, pela reputação de capitânia [que fora em 1567, 1569 e 1572], em que se embarcam os melhores oficiais, carregam mais os passageiros (que foi rede que a mim me colheu, porque em quatro naus em que embarquei, e delas as três capitânicas em que me perdi, e as naus despreziadas de minha conserva chegaram a salvamento...) e sendo a nau Reis Magos três vezes capitânia, abriu e foi-se ao fundo, e em razão da comodidade de maiores câmaras, e lugares, nos castelos de proa a popa para os oficiais, não se descobriu este engano com pena de que todos o pagaram com suas vidas e fazendas" (23).

Também eram -ou já haviam sido- capitânicas as naus São Pedro, São Felipe (24), Nossa Senhora da Luz e Santiago, perdidas em 1577, 1582, 1595 e 1585, respectivamente. Sobre a Santiago, cujo naufrágio foi relatado por Manuel Godinho Cardoso em texto inserido na *História trágico-marítima* (25), as informações de Duarte Gomes são valiosas, pois ele também se achava a bordo quando aconteceu o acidente.

"... Infeliz armada, e capitânia, que se perdeu nos baixos da Judia à ida, em 23 de agosto, indo todos dormindo, e eu com eles, com prognósticos particulares antes de sua perdição, seguindo-nos muitos dias um baleato, até levar-nos a perder em noite tenebrosa, confessando-nos uns a

(23) *Id.*, p.235-236 v.

(24) A São Felipe consta que arribou. (*Cf. Id.*, p.241).

(25) *Cf. v.II, cit.*, p.49-99.

outros, e eu como grande pecador atento a pecados próprios, e alheios, com grande espetáculo dos clamores que ouvia, que como a almas separadas, que com a morte diante dos olhos, declaravam coisas que atemorizavam as carnes, e aos espíritos compungia, com ver-nos todos no meio do mar, batendo as ondas em nós, a impaciência de uns e a paciência de outros, só em casos semelhantes descobre o coração da pessoa. O que é, que o que parecia antes disto lobo, se tornou ovelha, e a ovelha lobo. (...) E desta perdição se pode tirar fruto para nosso tema, pois permitiu Deus que milagrosamente esta nau entrasse com todas as velas pelo baixio, para que desse notícia de sua perdição: porque a não ser assim, como o recife é muito alcantilado, se a nave tocava se fora ao fundo, e todos nós com ela, mas permitiu Deus por sua divina providência, fazer milagres pelos que se salvaram nesta nau, para que também se soubesse, que os que se perdem em baixios, ainda que de tão má qualidade como este (...) se salvam. E para assim poder ser, tomou a nave o baixio de meio a meio, correu por ele com tanta fúria que se partiu pelo meio, largando a quilha como se fora uma laranja, que com um cutelo se cortara pelo meio" (26). Para concluir, o experimentado naufrago relacionava as causas que, em sua opinião, eram responsáveis pelos acidentes marítimos: "todas, ou as mais naus que desaparecem, ou abrem por faltas, e se vão ao fundo, ou é por sua má feitura, e carga, e má arrumação, ou por ser velha, ou defeituosa, ou por falta dos marinheiros a soçobra o mar" (27).

Espantado, Duarte Gomes se queixava da desatenção com que o tema de seus *Discursos* era tratado em Portugal, já que a navegação se confundia com o próprio ser nacional português, medindo-se a grandeza do segundo pela pujança da

(26) *Discursos...*, cit., p.242 v.-243.

(27) *Id.*, p.243.

primeira, "não se podendo duvidar, que destas naus, e armadas resulta tão grande utilidade, pelo benefício destes comércios, que em falta de colheita, e esterilidade, se supria com a fertilidade deles, de todas as entradas, mercadorias, e vitualhas de que o reino carecia, e só a entrada de uma destas naus levantava o reino, alegrava Lisboa e socorria a Índia; podendo-se condenar isto em pouco discurso, sendo a matéria em si de tanta importância, não haver em todo Portugal um só curioso, que escrevera sobre isto, e as demais matérias que se apontam neste memorial, como obra nova, que importava tanto e mais o saber-lhe, com imprimir-se, que não em declaração de textos não tão importantes" (28).

Por tudo isso, o autor considerava que só a valorização do trabalho -a partir da aprendizagem de uma arte que se perdera por conta da cobiçosa rapidez com que se administrava a política da expansão e da conquista- salvaria Portugal de naufragar um pouco a cada vez que se perdia um navio: "os tempos avantajam as artes, e muitas vemos nestes [tempos] sair à luz, que nos passados se tiveram por impossíveis, e se necessidades foram mestras das artes, em necessidade se vê hoje Portugal, que lhe convém aprendê-las de novo, e que seus naturais se ensinem a criar, lavrar, e tecerem obras de mãos, ocupação virtuosa para todos, e que com o exemplo dos superiores, ainda que sejam ricos o exercitem todos os pobres, que seja em utilidade de todo o reino, para que em nenhum estado se viva com ociosidade" (29).

(28) *Id.*, p.236.

(29) *Id.*, p.238.

Questão técnica ou questão moral?

(Crítica à cobiça e ao enfeite do dano)

Duarte Gomes, evidentemente, não estava sozinho nas críticas ao pouco cuidado que se tinha na construção, manutenção, carregamento e governo das naus portuguesas. João Baptista Lavanha também se interessou pelas causas dos naufrágios, escrevendo o relato do acidente em que se perdeu a nau S. Alberto, em 1593. Apesar de não testemunhar o naufrágio (30), o autor do *Livro primeiro de arquitetura naval* vera um habilitado julgador das razões que levavam à perdição dos navios portugueses, além de considerar a divulgação dos relatos de "grande importância para nossas navegações e para aviso delas mui necessárias, porque o naufrágio ensina como se devem haver os navegantes em outro que lhes pode acontecer, de que remédios proveitosos usarão nele e quais são os aparentes e danosos de que se devem fugir, que prevenções farão para ser menor a perda no mar e mais segura a peregrinação por terra, como com menos perigo desembarcarão nela, e a causa da perdição desta nau (que é quase de todas as que se perdem)"... (31).

E quais seriam essas causas? Para Lavanha, o acidente com a nau S. Alberto não aconteceu devido às "tormentas do cabo de Boa Esperança (pois sem chegar a ele, com próspero tempo se perdeu), mas de querena e sobrecarga", o que esta nau, assim como muitas outras, "no fundo do mar hão sepultado". Essas causas -prosegue- "pôs em prática a cobiça dos contratadores e navegantes. Os contratadores, porque como seja de muito menor gasto dar querena a uma nau,

(30) "... escrevo este breve tratado, resumindo nele um largo cartapácio que desta viagem fez o piloto da dita nau, o qual emendei e verifiquei com a informação que depois me deu Nuno Velho Pereira, capitão-mor". (*História trágico-marítima*, cit., II, 4, 123).

(31) *Id.*, *ibid.*.

que tirá-la a monte, folgam muito com a invenção italiana, a qual, posto que sirva para aquele mar de levante, a cujas tormentas e tempestades podem parar galés, e onde cada oito dias se toma porto, neste nosso oceano é seu uso uma das causas da perdição das naus, porque além de se apodrecerem as madeiras (...) com a contínua estância no mar e desencadernarem-se com as voltas da querena e grande peso de tamanhas carracas, calafetando-as por este modo recebem mal a estopa, por estarem úmidas e pouco enxutas; e quando depois, navegando, são abaladas de grandes mares e combatidas de rijos ventos, despedem-na, e abertas dão entrada à água, que as soçobra. E assim tem mostrado a experiência que quando desta danosa invenção se não usava fazia uma nau dez ou doze viagens à Índia, e agora com ela não faz duas.

"Acrescentam este dano os oficiais que as fazem ou consertam de empreitada (que em toda fábrica é prejudicial), os quais, por apouparem o tempo (já que não podem as matérias), não acabam coisa alguma como convém e se requer em obra de tanta importância, e assim deixam tudo imperfeito; e descobrindo na nau velha eivas que se remendariam bem sem perda sua, dissimulam com elas e enfeitam o dano, de maneira que pareça bem consertado, e debaixo dele fique a perdição escondida e certa" (32).

Para o crítico, não eram inadequados apenas o projeto e a manutenção das naus, pois "cortam-se também as madeiras fora de seu tempo e sazão, a qual é na lua minguante de janeiro, pelo que são pesadas, verdes e dessazonadas; como tais torcem, encolhem e fendem, e desençaixam-se do seu lugar, com que, despedindo a pregadura e estopa, abrem, e com a umidade da água de fora e grande quentura da pimenta e drogas de dentro, logo se apodrecem e corrompem na primeira viagem; e assim basta uma só tábuca colhida fora do tempo para causar a perdição de uma nau. Tal devia ser a madeira desta,

(32) II, 4, 127-128.

pois a sua quilha (base e fundamento de todas as naus) era tão podre que, depois que a fúria dos mares arrancou o seu fundo donde estava e deu com ele à costa (com algumas peças de artilharia que nele ficaram), com uma cana de bengala a desfez Nuno Velho Pereira em pequenos pedaços" (33).

Mas, culpados não eram apenas os que permaneciam em terra e - por incompetência ou má fé- punham em risco a vida dos navegantes. Também estes respondiam por muitas das causas dos naufrágios, o que fornece mais indícios para caracterizar aquela boiante sociedade: "os navegantes não são menos culpados neste dano, importando-lhes mais, pois aventuram as vidas na nau, a qual carregam sem a necessária distribuição das mercadorias, arrumando as leves na parte inferior e as pesadas na superior, devendo ser ao contrário. E por enriquecerem brevemente, de tal maneira a sobrecarregam que passam a devida proporção da carga da nau, a qual excedida é forçado que fique incapaz de governo, e que precedendo qualquer das coisas apontadas abra e se vá a pique ao fundo. E é esta tão forçosa que sem ela quase não bastam as outras a perderem uma nau, e esta sem elas sim, mostrando a experiência que algumas naus velhas, remendadas e consertadas com querena, vêm da índia, porque não trazem nem a carga com que podem, e as novas com a sobrecarga se perdem" (34).

Observações semelhantes a essas aparecem em outros relatos de naufrágios, embora com menor ênfase (35). Merece

(33) *Id.*, p.128.

(34) *Id.*, *ibid.*.

(35)"... e tardaram muito em ver o cabo, por causa das velas ruins que traziam que foi uma das causas, e a principal, de seu perdimento(...) A nau era muito grande e muito comprida, e ia muito carregada de caixaria e de outras fazendas, e não traziam já outras velas senão as que traziam nas vergas, que a outra equipação levou um temporal que lhe deu na Linha, e estas eram tão rotas que se não fiavam nela". (I, I, 26).

destaque, todavia, o caso da nau S. Tomé, que partiria de Cochim, em janeiro de 1549. Aqui, mais do que a ocorrência, releva o caráter esdrúxulo das medidas aplicadas para consertar a nau. Além disso, o fato de serem relatadas sem estranheza pelo autor permite supor ser esta uma prática de certo modo comum na navegação. Antes de deixar o porto, a embarcação "começou a fazer alguma água, a que logo acudiram muito bem (...); tornou a abrir outra água, em maior quantidade que a primeira, por outro lugar mais perigoso

(...) e acudindo os oficiais, despejaram a nau por toda aquela parte, e deram com a água, que era muito grossa, por cuspir as estopas do calafeto, por cuja causa se perdem muitas naus, no que se tem muito pouco resguardo e os oficiais muito pouco escrúpulo, como se não ficassem, à sua conta tantas vidas e tantas fazendas como se metem nestas naus". (II, 3, 94) Até aqui, somente pequenos detalhes podem diferenciar este relato dos demais, mas é interessante saber como os oficiais procederam para reparar o dano: "com facas, pregos grandes e outras coisas, entupiram o melhor que puderam aquele lugar, e com saquinhos de arroz, que meteram entre as picas e liames para que fizessem pergamaço, ordenando-lhe por cima uma areia que sustentasse estes saquinhos de arroz para baixo e os não pudesse a água suspender" (I, 1, 95).

O peso da cobiça

A técnica com seus engenhos carregados de aventureiros: ontem como hoje, poderoso espetáculo incentivador da nacionalidade, inspirador das idéias de superioridade da "raça" ou dos sistemas políticos e sociais

vigentes; criador de emoções habilmente manipuladas pelos governantes e tantas vezes apropriadas pela criação artística, principalmente aquela voltada para a epopéia. No canto IV d'Os lusiadas -poema tão conhecido quanto não lido-, Camões pintou com detalhes valiosos uma partida de esquadra no porto de Lisboa. Era o início da viagem de Vasco da Gama...

Ali, estão as pessoas ("uns por amigos, outros por parentes, outros para ver somente"), angustiadas com a separação iminente, temerosas do destino de quem partiria em breve: a mãe, pelo filho; a esposa, pelo marido; a irmã, pelo irmão... Para os homens, o poeta admitiu suspiros; às mulheres, concedeu lágrimas, talvez proféticas, que desciam para banhar a areia; "que em multidão com elas se igualavam". Em meio ao alvoroço, a gente já embarcada, levantou-se em condenação a voz pesada de um velho, que "c'um saber só de experiências feito ", profetizou castigos e desastres, adivinhando muitas dores e resumindo, nas dez oitavas finais do canto IV, uma quase-essência da História trágico-marítima. Investindo contra a "glória de mandar", a "vã cobiça e o fraudulento gosto" da honra; maldisse "o primeiro que, no mundo, nas ondas velas pôs em seco lenho" e vaticinou mortes, perigos e tormentas:

*"Dura inquietação d'alma e da vida
Fonte de desamparos e adultérios,
Sagaz consumidora conhecida
De fazendas, de reinos e de impérios:
Chamam-te ilustre, chamam-te subida,
Sendo digna de infames vitupérios;
Chamam-te Fama e Glória soberana,
Nomes com quem se o povo néscio engana.
¿ A que novos desastres determinas
De levar estes Reinos e esta gente?
¿ Que perigos, que mortes lhe destinas,*

*Debaixo dalgum nome preminente?
¿ Que promessas de reinos e de minas
De ouro, que lhe farás tam facilmente?
Que famas lhe prometerás? Que histórias?
Que triunfos? Que palmas? Que vitórias?
(...)
"Se é justa a justa Lei que sigo e tenho!
Nunca juízo algum, alto e profundo,
Nem cítara sonora ou vivo engenho,
Te dê por isso fama nem memória,
Mas contigo se acaba o nome e a glória" (36).*

Pode até ser que Camões acreditasse ter a empresa da conquista por intenção maior o enfeite da memória vaidosa dos lusíadas. Mas, para além da criação poética, seus versos também mostram o reverso da celebração: a crítica contundente à cobiça ficou sem resposta, denotando certa cumplicidade com o personagem de sua ficção, apesar da própria luta para salvar das águas as páginas em que consumiu tantos anos construindo a lembrança daquilo que o velho queria condenar ao esquecimento.

Memória-esquecimento: o pêndulo volta a mover-se, desta vez para tratar da cobiça, aproximando esta história do perigoso terreno da moral, onde é sempre grande o risco de se emitir julgamentos que abriguem simpatia ou antipatia em relação aos protagonistas postos em cena, mesmo sabendo-se que pouca coisa é tão subjetiva quanto avaliar desejos alheios: os limites da ambição, elásticos e mutáveis, escapam sempre à compreensão dos moralistas. Além disso, a análise de condutas ou mentalidades -para não mencionar as dificuldades metodológicas- acaba impondo compromissos que

(36) CAMÕES, Luís de. *Os Lusíadas*. Lisboa, Imprensa Nacional de Lisboa, 1931 (IV, 96, 97-102). Edição Nacional. O texto reproduz o da edição princeps de 1572. Obs. todas as citações são dessa edição.

devem ser assumidos claramente, sob pena de a história transformar-se numa fábula sem graça ou ensinamento, onde falte justamente o desfecho que possa justificar a recomposição.

É preciso evidenciar não ser necessário voltar ao século XVI para enxergar essa característica tão própria da espécie? Aqui, isto se recomenda na medida em que amplia o questionamento da epopéia descobridora, além de abrir outra fenda na descrição redutora e arbitrária que se faz de um imaginário "homem do Renascimento", como alguém que dava o grande e decisivo salto rumo ao império da razão emancipadora. Como pode parecer à primeira vista, não se pretende opor razão e cobiça, mas -sim- associar as duas coisas para integrá-las na lógica maior de toda a empresa da conquista, onde se ganha e se perde ao mesmo tempo. Mais ainda, o tema parece isentar dos riscos do anacronismo: lá é como aqui, e as evidências do pecado capital fornecem matéria suficiente para compor um quase-tratado da cobiça levada à insânia, confirmado a sempre oportuna afirmação mefistofélica de que a razão só serve para conduzir seus vaidosos proprietários mais bestamente do que as bestas...

A *História trágico marítima* (mais uma vez, aproveitando a feliz terminologia de Bernardo Gomes de Brito), assim como toda a história da conquista, aparece sobrecarregada de exemplos em que a sede de riqueza acabou dando fim aos sedentos, e se é seguro que nem todos os mercadores se atreveram a arriscar-se com suas mercadorias sobre as ondas, também não é certo absolver os navegantes das culpas de suas desgraças.

Assim foi com o galeão São João, que por macabra coincidência naufragou ao voltar de Cochim, justamente no dia 24 de junho de 1524: "ainda que levava pouca pimenta, nem por isso deixou de ir muito carregada de outras mercadorias, no

que se havia de ter muito cuidado pelo grande risco que correm as naus muito carregadas" (I, 1, 26). Assim foi também com a nau São Bento, "a maior e melhor que então havia na carreira" das índias, naufragada no cabo de Boa Esperança em 1554: "além de vir por baixo das cobertas toda maciça com fazendas, trazia no convés setenta e duas caixas de marca e cinco pipas de água a cavalete, e se tirou tanta multidão de caixões e fardagem que a altura dessas coisas igualava o convés com os castelos e chapitéu, o que, ajuntando com a feiúra do temporal que todavia ia crescendo, fez sofrer a nau tão mal paio que, ficando muitas vezes afogada dos mares, eles entravam sem resistência alguma por ambos os bordos" (I, 1, 46).

E assim foi com dezenas de embarcações de variado porte, a ponto de menções ao excesso de carga aparecerem invariavelmente como uma das principais causas dos naufrágios que compõem a *História trágico-marítima*. O último desses relatos, aliás, depois de referir-se às batalhas com os holandeses - "todos hereges calvinistas"...-, trata de 38 naufrágios ocorridos com naus portuguesas em apenas vinte anos (1582-1602). Razões principais dos acidentes? Além de falhas na construção, reparo a manutenção das embarcações, ou daquelas incendiadas em batalhas, Melchior Estácio do Amaral, seu autor, destacou a cobiça, "que é mal antigo e conhecido nesta carreira, e de todos chorado e de ninguém remediado" (II, 6, 277), o que deveria ser feito para que não houvesse tantas perdas, que magoam até as pedras" (idem, 281). Extraída desse relato, a descrição seguinte é exemplar testemunho da transformação dos navios em verdadeiros armazéns (mal) flutuantes, entupidos de mercadorias e pessoas, arranjadas com desordem que, embora incompreensível, vem claramente desenhada pelo autor: o galeão S. Antônio trazia "só no porão, quatro mil quintais de pimenta; e no corpo da nau e debaixo da ponte e em cima dela, na tolda, no chapitéu, sobre o batel, no sítio do cabrestante e no convés

eram tantos os caixões de fazenda e fardos ao cavalete, que não cabia uma pessoa nele. E até por fora do costado, pelas postigas (37) e mesas de guarnição, vinham fardos, e camarotes formados, como todas estas naus costumam, de tal maneira, que se não podiam nela marear as velas, e dezoito dias não se pôde andar com o cabrestante. E sobretudo se embarcaram nele perto de trezentas pessoas, entre nautas, oficiais e alguns soldados ordinários e escravos, e como trinta pessoas fidalgos e nobres" (II, 6, 233).

Avidez, na hora de amontoar mercadorias; rapidez, no momento de livrar-se delas... Esta parece ter sido a rotina nem sempre eficaz para reduzir o risco dos naufrágios: "e como a nau (...) não deixava de fazer tanta água (...), mandou Francisco Barreto [governador da Índia], por conselho dos oficiais, alijar ao mar muitas fazendas de mercadores, como eram benjoim, de que se lançaram ao mar muitos quintais, e muitos fardos de anil e algumas caixas de sedas e muitas coisas da China muito ricas e curiosas" (I, 4, 136). O mesmo se fez também para tentar salvar a nau S. Tomé, em 1589, pois já que "era necessário alijarem ao mar tudo o que pudessem, encomendaram este negócio a certas pessoas, que foram deitando todas as riquezas e louçainhas, de que a nau era riquíssima, ganhado tudo com tanto suor de uns e com tanto encargo de outros" (II, 3, 96). Da nau S. Alberto, igualmente, "se deitou ao mar tudo o que havia na tolda dos bombardeiros e nos paióis das drogas, as mais delas por seus próprios donos, dos quais eram naquele tempo tão aborrecidas e desprezadas como em outro foram amadas e estimadas" (II, 4, 125).

Este desprendimento apontado por João Batista Lavanha, se é que teria ocorrido de fato no episódio relatado, não pode, contudo, ser generalizado. O apego à riqueza transformava-se às vezes em verdadeira insânia,

(37) Postiga = borda falsa.

aumentada quem sabe pelo desespero de sentir tão próximo e inevitável o fim, ou talvez pela presunção de julgar-se seguro e alicerçado de poder resistir além de continuar vivo, desfrutar desta liberdade com bastante conforto material. Mas, seja por estas ou quaisquer outras razões, o fato é que muitos navegantes afogavam-se mais depressa por teimarem em manter suas riquezas ou tentarem apoderar-se daquelas que o naufrágio tornava sem dono: "pela maior parte nesta carreira anda gente de insaciável cobiça, e tal, que do naufrágio da nau Santiago, no baixo da Judia, se conta que [um passageiro] vendo uma grande soma de 'reales de ouro' lançados por cima do baixo, não havendo esperança de salvação, tomou uma saca grande e os apanhou todos e meteu na saca e a atou, e não tardou muito que a maré, enchendo, cobriu a saca e a ele, e a todos afogou. De um marinheiro da nau Santa Clara, que deu à costa no Brasil, se conta que, vendo que todos se despiam nus por se salvarem a nado e deixavam na nau cadeias de ouro e outras peças, ele se carregou delas, esperando nadar com elas à terra, e em tocando na água, antes de poder nadar, era tal o peso que com ele se foi a pique ao fundo e perdeu a vida" (II, 6, 277-278).

Nesses momentos de perigo, a sociedade flutuante também punha à mostra as contradições de que se nutria, a exemplo da Cidade: "... e tiramos muitos sacos de gengibre e lacre para cima, e por serem de alvitres houve muitos homens que, não sabendo o que nisso ia, fizeram muitos requerimentos, parecendo-lhes que estávamos em toda a bonança, e olhando que fazíamos isto por proveito de todo, e o primeiro que se havia de botar havia de ser dos homens pobres, como se botou, ou eles o botaram. Digo isto porque, neste tempo, havia homens que em vez de ajudarem se punham, a fazer requerimentos ao capitão e ao mestre que não bulissem com a fazenda, que se perderia. Isto foi causa de pôr a gente em tal estado, com tirar a fazenda a riba e tirar abaixo, que quando veio o tempo da maior necessidade, andando já desfeito

de tanto trabalho, nem eram homens para o fazer, nem havia forças que a tanto os ajudassem" (I, 5, 153-154).

Difícilmente, entretanto, aliviar-se da carga era providência eficaz para manter as naus à tona, tratando-se somente de um remédio tardio que apenas retardava a hora do naufrágio, apressado, além disso, pelas dificuldades em fazer funcionar as bombas (quase sempre entupidas pela pimenta transportada...) que deveriam pôr fora a água que inundava os porões.

Primeiro ato: a tempestade

Ao aproximar-se o momento em que o navio, afinal, sucumbiria no embate desigual entre as insuficiências de sua concepção e governo e as forças incontroláveis de mares e ventos, os autores dos relatos esmeram-se nos detalhes de reconstrução das cenas que compõem o clímax do desastre.

Com pequenas variações, os lances finais da luta vêm descritos em três atos mais ou menos discerníveis. No primeiro -a exemplo do que fez Camões-, os elementos naturais são personificados com criadora fantasia e apresentados como dispondo de vontade própria. Parecem tramar, aos olhos dos observadores, o desfecho fatal: "enfim, tudo era contra eles, até o leme da nau deixou de governar, por cuja causa ela ficou atravessada, sem velas, porque nisso estava algum remédio, se o havia. Toda esta noite passaram com grandes trabalhos e desconsoações, porque tudo quanto viam lhes representava a morte, porque, por baixo, viram a nau cheia de água, por cima, o céu conjurado contra todos, porque até se lhe encobriu com a maior cerração e escuridade que se viu. O

ar assobiava de todas as partes, que parecia lhes estava bradando, morte, morte; e não bastando a água que por baixo lhes entrava, a de cima que o céu lançava sobre eles, parecia que os queria alargar com outro dilúvio" (II, 3, 36). Enquanto isso, "dentro da nau tudo o que se ouvia eram suspiros, gemidos, gritos, prantos e misericórdias que se pediam a Deus, que parecia que por alguns pecados de alguns que iam naquela nau estava indo contra eles" (Idem, 96).

No relato de uma testemunha, as forças da natureza chegam a medir-se, talvez disputando o privilégio de castigar os lusíadas... "Aconteceu-nos este dia -escreveu ela- uma coisa para ver, e muito mais para temer e recear, e em que nos vimos no extremo perigo.. Encontraram-se o vento norte e sul travessão um do outro, e ambos grandíssimos e mui furiosos, debaixo dos quais nos achamos, onde pegamos a fúria e diferença deles, de que Nosso Senhor nos salvou milagrosamente. Assim que os mares, pela antiga contenda que entre eles e os ventos há, de que por derradeiro são vencidos e domados, andando já levantados da noite passada, se incharam e ensoberbeceram de maneira que pareciam altíssimas torres, fazendo uns vales entre onda e onda, de tanta baixeza e profundidade que a cada cair da nau parecia cair nos abismos e quererem-na engolir e sorver enfim de todo" (I, 6, 19).

Algumas vezes, como neste caso, a tempestade amainava para retornar nos dias imediatos, dilatando a agonia: "sobre a tarde refrescou o vento, e foi tomando força com a umidade da noite, até que, lá quase às doze horas, nos deu um chuveiro com um pé de vento tão terrível e espantoso que com as velas todas embaixo o sofríamos muito mal(...); os mares, andando já empolados de dia, se embraveceram de noite de todo, parece convocados dos ventos em nossa total destruição(...); a água começou a ser tanta, com tão grande tempestade de relâmpagos, coriscos, trovões e chuvas, que bem

parecia ser véspera da derradeira de nossa perdição, em que todos os elementos consentiam e para isso se conjuravam, trabalhando em parte cada um de ser o primeiro que acabasse esta contenda, como se fosse grande coisa e de muito peso para a sua muita fúria, entidade tão pouca e fraca como nós éramos(...). Os ventos, na região do ar, eram tamanhos e de tanto ímpeto e força que cá sentíamos a diferença e briga e grande contenda que entre eles ia, toda sobre nosso dano" (I, 6, 204-205).

Quando o navio perdia-se à noite, o pânico aumentava. Agora, os sons do desespero elevavam-se para se misturar ao bramido das ondas e ventos. Não é difícil imaginar o terror estampado em olhos que varriam a escuridão profunda à procura de alguma coisa em que agarrar-se para conservar a vida, mesmo que isso fosse o corpo de outro naufrago, quando um derradeiro e desesperado abraço levava os dois para o fundo. O que pensar desta descrição que aparece no relato do naufrágio da nau Santiago, ocorrido em 1585? "O que fez esta perdição mais medonha foi ser de noite, e tão escura que mal se viam uns aos outros. A grita e confusão da gente era grandíssima, como de homens que se viam sem nenhuma esperança de remédio, no meio do mar que bramia, com a morte diante dos olhos, na mais triste e horrenda figura que imaginar se pode em nenhum dos naufrágios passados. O quebrar da nau, o estalar da madeira (que se estava toda moendo), o cair dos mastros e antenas, faziam então um tom e ruído temerosíssimo, tal que parece coisa impossível lembrar depois a quem o escreveu" (II, 2, 56). Nessa situação, como seria de se esperar, o medo provocava a invocação desesperada de tudo quanto pudesse significar o amparo da divindade, e "toda a gente, não tratando já mais que da salvação das almas(...), pedia confissão aos religiosos que na nau iam, com muitas lágrimas e gemidos, com tão pouco tino e ordem que todos se queriam confessar juntamente e em voz alta que se ouviam uns aos outros, exceto [-advertiu, prudentemente, o respeitoso

memorialista-] homens fidalgos e outra gente nobre, que se confessavam em segredo. Era a pressa tanta nas confissões que um homem, não podendo esperar, começou a dizer a um dos religiosos que o ouvisse de confissão, e sem mais aguardar dizia suas culpas em voz alta, tão graves e enormes que foi necessário ir-lhe o religioso com a mão à boca, gritando-lhe que se calasse, que logo o ouviria de confissão; o qual homem, depois de confessado, gritava de longe, perguntando ao padre se o absolvera, tão alienado andava com o acidente da morte" (Id., 56-57).

Outras vezes, o pânico desenhava imagens de demônios, que vinham sobre as águas recolher avidamente os despojos humanos abandonados pelos anjos da salvação: "... um marinheiro (...) começou a se benzer e chamar pelo nome de Jesus muito alto, e perguntando-lhe algumas pessoas que era aquilo, lhes mostrou pela banda de estibordo uma onda que de muito longe vinha levantada por cima das outras em demasiada altura, dizendo que diante dela via vir uma grande folia de vultos negros, que não podiam ser senão diabos. Enquanto com o alvoroço disto a gente começou a recrescer aos brados para ver coisa tão espantosa, chegou este mar (...), e foi o ímpeto e peso dele tamanho que quase nos soçobrou daquele primeiro golpe; e com o pendor que a nau fez, deitou ao mar muitas caixas e fato do que vinha no convés, e juntamente o carpinteiro e outras pessoas, que nunca mais apareceram" (I, 2, 48-49). Em outro naufrágio, a visão foi saudada com felicidade, pois à escuridão sucedeu a "claridade e resplendor da Lua", e "foi tão grande o abalo que na maior parte [da gente] isto fez que começaram a levantar as vozes, e com lágrimas, brados e gemidos chamavam por Nossa Senhora, dizendo que a viam na Lua" (II, 2, 57).

Nem todos, entretanto, viam suas esperanças naufragar com o navio. Para alguns, a hora do acidente também, era o momento do acerto de contas. José Saramago

afirmou sobre a História trágico-marítima que "são milhares os portugueses, desde o grumete de Alfama ao fidalgo de avós Godos, que morrem aos gritos nestas páginas; são milhares os escravos que igualmente morrem, mas em silêncio, porque deles não ficou nem o nome nem a voz"... (38). Mas, não foi apenas dos escravo que ficou o anonimato e o silêncio, pois também aquela história só se interessava por abrigar nomes ilustres. Em todo caso, peneirados até os detalhes, os relatos revelam dois exemplos em que a perda iminente da vida também representou a recuperação até revoltada da dignidade adormecida sob o peso da escravidão.

No primeiro desses casos, ocorrido quando a nau S. Tomé naufragou, em 1589, a ousadia de desobedecer causou, além da morte da escrava, que de resto parecia inevitável, o sacrifício em espetáculo de uma criança, sempre um forte apelo à emoção trágica. Foi nos momentos em que o desastre provocava nos navegantes aquele frenesi do salve-se quem puder que acomete animais de uma floresta em chamas.

Nas primeiras horas do crepúsculo matutino, após uma noite tormentosa, o navio irremediavelmente perdido flutuava ao sabor do acaso. Não enxergando terra, puseram o batel no mar, lançando-se sobre ele os homens "como doidos, sem D. Paulo de Lima, que se tinha metido dentro com uma espada na mão, lhes poder valer, porque se quis segurar dos marinheiros que se não fossem nele e o deixassem; e sem embargo de cutiladas e crisadas que se deram em muitos mui despiadosamente, não deixou de se lançar nele tanta gente que em chegando ao mar se houvera de soçobrar; e com muito trabalho tornou D. Paulo de Lima a fazer subir alguns para cima, prometendo-lhes que todos os que coubessem se haviam de salvar nele" (II, , 97).

(38) Cf. transcrição na contracapa da edição usada neste trabalho.

Nesse vai-e-vem desvairado, arma-se a cena. Respeitada a hierarquia escolhida pelo narrador, seus personagens foram D. Joana de Mendonça, "que ia para o Reino meter-se em um mosteiro, desenganada do mundo"; sua filha, "de menos de dois anos, com a qual ela estava abraçada", e uma ama, de quem não se sabe nome ou idade. Para poder ser amarrada à corda de tecidos onde as mulheres eram penduradas e descidas ao batel, D. Joana entregou a menina à escrava. Tão logo foi posta a bordo, a embarcação, já cheia, foi se afastando da nau: "vendo D. Joana de Mendonça que lhe ficava a filha na nau, a qual via estar no colo da sua ama, que de lá lha mostrava, mostrando-a com grandes prantos e lástimas, foram tantas as mágoas e coisas que disse, que moveu a todos a chegarem à nau e pedirem a menina à ama, dizendo-lhe que a amarrasse a uma cassa e a lançasse abaixo, o que ela não quis fazer, dizendo que também a tomassem, senão que a não havia de entregar; e nunca a puderam persuadir a outra coisa, por muito que sua senhora lho pediu com lágrimas e piedades, que puderam mover um tigre, se tivera a criança em seus braços. E porque nisto houve detença e a moça estava emperrada e a nau dava uns balanços cruelíssimos, foi forçado afastarem o batel porque se não metesse no fundo, o que foi com grande compaixão da triste mãe, que estava com os olhos na filha (...). E vendo que lhe era forçado deixá-la, tomando ela antes ficar com ela e em seus braços que a entregar àquelas cruéis ondas (...), virou as costas para a nau, e pondo os olhos no céu ofereceu a Deus a tenra filha em sacrifício, como outro Isaac" (*Id.*, 97-98).

Enquanto isso, no batel, "tanto que cometeu sua viagem, acharam-no os oficiais tão pejado, por ir muito carregado (...), que fizeram grandes requerimentos que se lançassem algumas pessoas ao mar para se poderem salvar as outras, o que aqueles fidalgos consentiram, deixando a eleição delas aos oficiais, que logo lançaram ao mar seis pessoas, que foram tomadas nos ares, lançadas nele, onde

ficaram submergidas das cruéis ondas, sem mais aparecerem. Este piedoso sacrifício levou os olhos dos que o viram tanto atrás de si, que ficaram pasmados, sem saberem o que viam ou como coisa que se lhes representava em sonhos" (II, 3, 99).

Depois do "piedoso sacrifício", os restos do navio ainda teimavam em flutuar, compondo a cena principal sobre o palco de águas agitadas. O caos desenhava-se nitidamente, prolongando o desfecho de uma trama que, salvo em arte, pouco devia a Eurípides: concentrava-se no espetáculo a maldade de todos contra a escrava (ou os escravos no seu conjunto), a maldade desta contra a criança; mas, enfim -e principalmente-, a crueldade de cada um contra cada um ou de todos contra todos, numa situação em que se denuncia a falácia da comunhão moral e religiosa que se insistia em atribuir como motivo ao coro de tragédia da conquista. À diferença das troianas, as escravas modernas não foram conduzidas, prisioneiras, à nau de seus senhores, mas com essa liberdade, ganharam também a morte: "descoberto o dia, trataram de ir algumas pessoas à nau tomar espingardas e mantimentos, ao que se lançaram três ou quatro marinheiros, que em subindo acima acharam já a coberta da nau cheia de água e a gente toda como alienada com o temor da morte, que esperavam, e todavia tinham no chapitêu da popa um formoso retábulo de Nossa Senhora, ao redor do qual estavam todas as escravas descabeladas, em um piedoso pranto, pedindo àquela Senhora misericórdia, estando diante a ama de D. Joana com a menina nos braços, donde nunca a largou (...). Os marinheiros lançaram ao mar alguns barris de água e biscoito e um de vinho, que se recolheram no batel, que desejou de chegar à nau a despejar ainda de algumas pessoas, porque não estava para navegar. Os marinheiros se recolheram sem trazerem a menina de D. Joana, porque os mais destes homens são desumanos e cruéis por natureza.

E porque não puderam chegar à nau para fazerem aquele despejo, se afastaram e deixaram aos oficiais fazer

seu ofício, os quais foram deitando ao mar algumas pessoas (...) E com estes homens lançaram também ao mar alguns escravos, que todos logo foram submergidos daquelas cruéis ondas" (*Id.*, 99-100).

(Uma festa para a liberdade)

O segundo caso ocorreu durante o naufrágio da nau Santiago, em 1585, também naquelas horas de pânico e angústia em que a certeza de ser impossível a salvação criava um clima de delírio coletivo. A cena é brevemente descrita e a situação dispensa preâmbulos ou comentários. Seu desfecho é desconhecido, o que confirma a lição de Walter Benjamin de que a narrativa não se fecha em finais conclusivos. Aqui, um ator, sozinho, encarregou-se de representá-la sobre o cenário destroçado: "à vista destas calamidades, um moço cativo de Manuel Rodrigues, passageiro, começou a fazer muita festa, alegrando-se e comendo dos doces que não faltavam, saltou com muito contentamento na água dentro do tanque que a nau em si recolheu, onde nadando dava muitos mergulhos, zombando dos mais e dizendo que já era forro, que não devia nada a ninguém, tão seguro e sem medo como se nadara no rio de Lisboa (II, 2, 62-63).

Segundo ato: "tudo seria um"

Embalados pelas ondas, os restos do naufrágio iam povoar praias e arrecifes, misturados aos corpos de

navegantes mortos ou agonizantes, apresentando aos sobreviventes o contraste nítido entre a fortuna desejada e aquilo que a sorte, tributária do acaso, afinal oferecia aos espectadores: "a nau se assentou, em pouco espaço se partiu pelo meio (...) e daí a obra de uma hora aqueles dois pedaços se fizeram em quatro, e como as aberturas foram arrombadas, as fazendas e caixas vieram acima, e a gente que estava na nau se lançou sobre a caixaria e madeira à terra. Morreram em se lançando mais de quarenta portugueses e setenta escravos: a mais gente veio à terra por cima do mar, e alguns por baixo, como a Nosso Senhor aprouve, e muita dela ferida dos pregos e madeira. Dali a quatro horas era o galeão desfeito sem dele aparecer pedaço tamanho de uma braça, e tudo o mar deitou em terra, com grande tempestade". (I, 1, 31)

Quando a nau se despedaçava, "tudo seria um", afirmou em raro e valioso achado semântico uma testemunha, detalhando a cena com nitidez: "a este tempo, andava o mar todo coalhado de caixas, lanças, pipas e outras diversidades de coisas que a desventurada hora do naufrágio faz aparecer; e andando tudo assim baralhado com a gente, de que a maior parte ia nadando à terra, era coisa medonha de ver, e em todo o tempo lastimosa de contar, a carnicaria que a fúria do mar em cada um fazia, e os diversos gêneros de tormentos com que geralmente tratava a todos, porque em cada parte se viam uns que não podendo mais nadar andavam dando grandes arrancos com a muita água que bebiam, outros a que as forças ainda abrangam menos, que, encomendando-se a Deus nas vontades, se deixavam a derradeira vez calar ao fundo; outros a que as caixas matavam, entre si entalados, ou, deixando-os atordoados, as ondas os acabavam marrando com eles ao fundo; outros a que as lanças ou pedaços da nau que andavam a nado os espedaçavam por diversas partes com os pregos que traziam, de modo que a água andava em diversas partes manchada de uma cor tão vermelha como o próprio sangue, do muito que corria das feridas aos que assim acabavam seus dias" (I, 2, 53-54).

Acompanhando o relato do mesmo Manuel de Mesquita Perestrelo, percebe-se o esmero da memória para lapidar imagens e precisar os momentos mais sensacionais do desastre. Também aqui, recolhe-se a análise para permitir livre curso à valiosa narrativa.

Agora o que tentou o memorialista foi fixar nas palavras as cenas oferecidas aos olhares aterrados daqueles que escaparam dos baixios para serem compelidos a novas misérias, desta vez na terra, por caminhos desconhecidos, onde igualmente foram perdendo suas venturas, como vaticinou Shakespeare...

"Tanto que escureceu a noite, agasalhando-nos pelos pés das árvores que ali estavam, cada um se recolheu aos pensamentos da sua fortuna, ocupando-os no sentimento das coisas que lhes mais doíam; e para que ainda este pequeno refrigério não tivéssemos com quietação, choveu aquela noite tanta água que, não podendo nossos mal enroupados corpos sofrer o demasiado frio que com ela fazia, nos levantávamos, e assim, às escuras, andávamos choutando de uma partes para outras, tomando este trabalho por remédio dos outros que o frio e pouco sono e o medo de nossas próprias imaginações causavam, as quais coisas nos faziam desejar grandemente a torna da manhã; e tanto que ela começou de esclarecer, partimos caminho da praia a buscar alguma roupa com que nos reparássemos, a qual achamos toda coberta de corpos mortos, com tão feios e disformes gestos que davam bem evidentes mostras das penosas mortes que tiveram, jazendo uns por cima, outros por baixo daqueles penedos, e muitos de que não apareciam mais do que os braços, pernas ou cabeças; e os rostos estavam cobertos de areia ou de caixas ou de outras diversas coisas; e não foi também aqui pequeno o lugar que a infinidade de perdidas fazendas ocupava, porque tudo quanto podíamos estender os olhos de uma e outra parte daquela praia estava cheio de odoríferas drogas e outra infinita

diversidade de fazendas e coisas preciosas, jazendo muitas delas ao redor de seus donos, a quem não somente não puderam valer na presente necessidade, mas ainda a alguns, de que eram sobejamente amadas na vida, com seu peso foram causa da morte" (I, 2, 55-56).

Entreato: a morte de D. Leonor

Mas, tudo só seria um apenas quando todos fossem vítimas de forças imperiosas, sem capacidade para arbitrar seus atos. Cada um saía do naufrágio de acordo com as próprias forças, e era este estado físico e psíquico exacerbador dos elementos mais sutis ou evidentes da personalidade que orientaria os procedimentos dos sobreviventes. Em terra, ou nas novas tentativas de enfrentar o mar, a cobiça se tornava mais aguda. A ilusão de que alguma espécie de solidariedade pudesse criar laços de companheirismo entre os naufrágios desfaz-se ante lances de egoísmo, agora reforçado pela miséria prolongada. Em algumas situações -objetivamente omitidas por sua subjetividade- os relatos aproximam-se sensivelmente da mentira ou da tergiversação, retocados com visível esforço para preservar valores culturais ante situações de irremediável desafio e confronto.

Um exemplo disso pode ser encontrado no relato do naufrágio de Manuel de Souza Sepúlveda, onde se pode conhecer "o lamentável fim que ele e sua mulher e filhos e toda a mais gente houveram na Terra do Natal". Esse acidente que abre a *História trágico-marítima* causou grande comoção naqueles tempos, sendo lembrado e relembrado em inúmeras outras relações de naufrágio, chegando mesmo a gozar do privilégio

de figurar nos versos d'*Os Lusíadas*, quando Camões tratou da sorte dos sobreviventes:

*"Triste ventura e negro fado os chama
Neste terreno meu, que, duro e irado,
Os deixará dum cru naufrágio vivos,
Para verem trabalhos excessivos.*

*Verão morrer com fome os filhos caros,
Em tanto amor gerados e nascidos;
Verão os cafres, ásperos e avaros,
Tirar à linda dama seus vestidos;
Os cristalinos membros e preclaros
À calma, ao frio, ao ar, verão despídos,
Depois de ter pisado, longamente,
Co'os delicados pés a areia ardente.*

*E verão mais os olhos que escaparem
De tantos males, de tanta desventura,
Os dois amantes míseros ficarem
Na férvida, implacável espessura.
Ali, depois que as pedras abrandarem
Com lágrimas de dor, de mágoa pura,
Abraçados, as almas soltarão
Da formosa e mísera prisão" (39).*

Para além de criação poética, contudo, o relato elabora mais cruamente a cena. A descrição dos seis meses de peregrinação africana dos sobreviventes ao espetacular naufrágio – "desde que a Índia é descoberta, até então não partiu nau de lá tão rica" –, no geral, assemelha-se às

(39) *Os Lusíadas*, cit., canto V, 46-48.

demais, no detalhamento de uma rotina de fome, sede, brigas, doenças, mortes e abandonos pelo caminho (40).

Em meio à longa marcha, alguns perdiam a lucidez e o próprio Sepúlveda teria sido acometido de loucura: "o capitão vinha já naquele tempo mal tratado do miolo, da muita vigia e muito trabalho, que carregou sempre mais nele que em todos os outros" (I, 1, 37). Assim, após ter tentado matar alguns negros que o ajudavam a cruzar um braço de mar, para obter ajuda, acabou entregando as armas do grupo aos africanos que, imediatamente, os roubaram e passaram a despi-los. Neste ponto, ao descrever o comportamento da mulher de Sepúlveda, o narrador esforça-se para criar um clima patético, ao mesmo tempo em que não descuida de preservar, no registro, o pudor da fidalga: "D. Leonor se não deixava despir e (...) às punhadas e às bofetadas se defendia, porque era tal que queria antes que a matassem os cafres que ver-se nua diante da gente, e não há dúvida que logo ali acabara sua vida se não fora Manuel de Souza, que lhe rogou se deixasse despir, que lhe lembrava que nasceram nus, e, pois Deus daquilo era servido, que o fosse ela(...) E vendo-se D. Leonor despida, lançou-se logo no chão, e cobriu-se toda com os seus cabelos, que eram muito compridos, fazendo uma cova na areia, onde se meteu até a cintura, sem mais se erguer dali. Manuel de Souza foi então a uma velha aia, que lhe ficara uma mantilha rota e lha pediu para cobrir D. Leonor, e lha deu; mas contudo nunca mais se quis erguer daquele lugar, onde se deixou cair quando se viu nua". (I, 1, 41) Enquanto isso, "os homens que estavam ainda em sua companhia (...) afastaram-se deles um pedaço, pela vergonha que houveram de ver assim seu capitão e D. Leonor" (Id.).

(40) Assim foi com um filho bastardo do capitão Manuel de Souza Sepúlveda, que faminto, foi ficando para trás com o escravo que o trazia às costas. Sepúlveda chegou a oferecer recompensa a quem voltasse para buscá-lo, mas não conseguiu interessar ninguém, deixando o filho de doze anos "onde lhe ficaram os olhos"(I, 1, 33).

Em seguida, o grupo se repartiu. A maioria seguiu seu caminho, "buscando remédio de vida", ficando com o capitão o contra-mestre do galeão e algumas escravas, três das quais conseguiram chegar a Goa, fazendo o relato da morte de D. Leonor. Mesmo louco, Sepúlveda continuava tentando manter vivos a mulher e os dois filhos, trazendo-lhes frutos do mato, e foi ao voltar dessas caminhadas que, num dia, encontrou morto um filho, falecendo, no dia imediato, a mulher e a outra criança. As escravas contaram que "no menino fez pouca conta", paralisando-se na contemplação de D. Leonor cerca de meia hora. "E acabando este espaço se ergueu e começou a fazer uma cova na areia com a ajuda das escravas, e sempre sem falar palavra a enterrou, e o filho com ela, e acabando isto, tornou a tomar o caminho que fazia quando ia buscar as frutas, sem dizer nada às escravas, e se meteu pelo mato, e nunca mais o viram" (*Id.*, 42).

Terceiro ato: mal está o que mal acaba

Transformados agora em andarilhos, a sorte de muitos naufragos significava apenas a dilatação da agonia, tantas foram as misérias de sua sobrevivência e da vitória temporária sobre a morte. Muitas histórias desenhadas em cenários desconhecidos, principalmente da África -a Cafraria-, abrem-se em possibilidades de análise, pondo a nu a relatividade dos méritos da conquista e fazendo com que esta história, embora deixando de ser só marítima, continuasse trágica. E se as cenas vão perdendo o brilho dramático atribuído, por exemplo, ao que ocorreu com Manuel Sepúlveda, ganham em intensidade.

Algumas vezes, as imagens iniciais de suas marchas tocam os limites do grotesco, obedecendo rituais da distinção social e oferecendo aos africanos espetáculos pelo menos curiosos: "desta praia (...) começaram a caminhar com esta ordem que se segue, a saber: Manuel de Souza, com sua mulher e filhos, com oitenta portugueses e cem escravos, e André Vaz, o piloto, na sua companhia, com uma bandeira e com um crucifixo erguido, caminhava na vanguarda, e D. Leonor, sua mulher, levavam-na escravos em um andor..."(I, 1, 33).

Essas procissões inusitadas multiplicam-se pelos relatos, mas, assim como no caso mencionado, estavam longe de manter-se ou de poder assegurar um final feliz, quem sabe garantido pelos estandartes da nação ou da fé religiosa, principalmente desta, cuja proteção invocava-se com empenho sempre proporcional às dimensões do perigo e da necessidade, como é fácil entender. Assim, muito rapidamente a linha da marcha desfazia-se em desordem e o cada-um-pra-si virava novamente a palavra de ordem geral:

"Ao outro dia, (...) tornamos a rodear a baía, e como toda a terra por ali seja despovoada e em extremo estéril de árvores e ervas, e nos lugares que atrás deixamos não resgatáramos (41) coisa alguma, cresceu tanto a necessidade entre nós, que nos constrangeu a comer os sapatos e abraçamento das rodela que levávamos; e o que alcançava achar algum osso de alimária, que já de velho estava tão branco como a neve, o comia feito em carvão, como se fora um abastado banquete; com a qual esterilidade veio a gente a enfraquecer de modo que dali por diante começou a ficar sem ordem pelos pés das moitas, caindo pelo caminho a cada passo; e andavam todos tão sem sentido e transportados com esta mingua, que nem os que ficavam sentiam que haviam de morrer

(41) O resgate era a troca, com os africanos, de pregos, pedaços de ferro, tecidos e outras quinquilharias por animais e alimentos vegetais.

dali a poucas horas naquele desamparo, nem os que iam por diante, esperando a cada momento ver o mesmo em si, levavam já mágoa de coisa tanto para a ter; e assim passavam uns pelos outros sem neles se enxergar sinal algum de sentimento, como que todos fossem alimárias irracionais (...) trazendo somente o intento e olhos pasmados pelo campo, a ver se poderiam descobrir erva, osso ou bicho (a que não valia ser peçonhento) de que pudessem lançar mão; e em aparecendo qualquer destas coisas corriam logo todos, a quem mais podia, para a tomar primeiro e muitas vezes chegavam a ter paixão (42). parentes com parentes, amigos com amigos, sobre um gafanhoto, besouro ou lagartixa, tanta era a necessidade e tanta a lástima que fazia estimar coisas tão torpes". (I, 2, 81).

Em troca de algumas bugigangas, os africanos punham-se (ou eram postos...) como guia dos portugueses; em outras ocasiões, por cautela, acompanhavam-nos à, distância, recolhendo seus despojos ou simplesmente apropriando-se deles, além de fornecer-lhes comida para obter alguns produtos de "civilização". Sempre, contudo, acabavam servindo como peças de um primitivo sistema de comunicação entre os grupos que se dividiam na marcha, pois era comum alguns europeus irem à frente para tentar conseguir ajuda em localidades já incorporadas à geografia da conquista. Em uma dessas ocasiões -e certamente não apenas nesta, como alguns registros confirmam-, a fome aguda transformou esses homens do Renascimento em antropófagos, o que, se fosse sabido ou considerado por Montaigne, teria dado outro sabor às suas famosas observações sobre os canibais..

"Estes cafres -escreveu uma testemunha- nos deram novas como os quatro homens que mandáramos adiante com recado a Lourenço Marques eram mortos, e os mataram dali perto, porque eles, constrangidos da fome, tomaram um cafre que
(42) Paixão = briga, desavença.

toparam ao longo do mar, e metendo-se com ele em um mato o espostejaram e assaram para fornecerem os alforjes; mas como os vizinhos deste o achassem menos e a terra seja toda de areia, vieram pela trilha a dar com o negócio; e então levando os nossos à praia, e não se havendo por bom o que deles não tomava vingança, fizeram nos coitados uma crua carnicaria" (I, 2, 86).

Entretanto, a dura luta pela sobrevivência - "que chegara a alguns a gostarem de carne humana" - não punha como contendores apenas os "filhos do sol" e as "vítimas de Faëton (43), só se podendo chamar os naufragos de companheiros cometendo violência semântica, pois, juntamente com suas dores e fome, eles carregavam as diferenças sociais, alimentando como pudessem sua sede de riqueza e a cobiça sempre presente: "esta noite fomos dormir a um mato, onde houve alguns que, forçados da sede, se satisfizeram com a água de uma lagoa, tão salgada como a do mar, e esta comprada ainda a peso de ouro às pessoas que a foram buscar, porque pela grande jornada que aquela noite e dia fizéramos, quando ali chegamos já não havia quem se pudesse bulir". (I, 2, 91) A

(43) "Perguntou Nuno Velho a este cafre que lhe pareciam aqueles seus soldados, ao que respondeu que muito bem, porque tinham todas as feições do corpo às suas semelhantes, e que eram filhos do Sol, por serem brancos" (II, 4, 130). N'Os *Iusíadas* (I, 46, 5-8). Camões invocou a mitologia para referir-se à origem dos negros. Faëton, filho do Sol (Apolo), pede-lhe emprestado o carro em que atravessa diariamente o céu. Mas, os cavalos não obedecem ao novo condutor e ora se afastavam, ora se aproximavam da terra, e foi desta aproximação exagerada que surgiram os negros. Como castigo, Faëton (ou Faetonte) foi precipitado no rio Pó. Os versos de Camões são os seguintes: (...)

A gente da cor ora verdadeira
Que Faëton, nas terras acendidas,
Ao mundo deu, de ousada e não prudente.
O Pado o sabe e a Lampetusa sente".

Além de outros passos há referência ao mesmo tema também no verso 105, canto II, onde o poeta faz alusão a "todos quantos queima Apolo".

peso de ouro... Expressão tão antiga e sempre contemporânea como a cobiça: alimento da condição humana?.

Muitas vezes, os naufragos improvisavam embarcações para enfrentar novamente os mares e também aí a dieta de miséria os acompanhava. No desespero, bebiam urina ou água salgada, chegando a morrer por isso. (44) Em outros casos, o novo isolamento flutuante e a permanência das privações se traduzia em entrega absoluta, levando os homens à loucura e ao suicídio: "quando veio a segunda-feira já quatro estavam de todo tresvaliados da muita fome e sede; com este tresvalio, gritando sempre por água, se lançaram ao mar um soldado e um china, mas foram logo tomados. A terça-feira antemanhã se tornou o china a lançar ao mar, gritando por água, e afogou-se sem lhe poderem valer. Na tarde do mesmo se tornou o soldado a lançar ao mar com a mesma contina (45) de água, e querendo-lhe acudir, fugia de maneira da jangada que o não puderam tomar. Ao dia seguinte, quarta-feira, de noite, se lançou Estevão, mulato com a mesma sede de água e se afogou. À quinta-feira morreu o trombeta da nau à pura sede com os canos (46) tapados. Neste mesmo dia, começou o sota-piloto a tresvaliar, não perdendo contudo o tino do governo, que foi grande mercê de Deus". (II, 2, 81) E nem sempre, contudo, encontrar alimento representava a salvação, como aconteceu com um grupo de naufragos que, após saquear e matar alguns africanos, tomaram suas embarcações e conseguiram chegar ao porto de Banda, em Sunda, onde os acolheu um português. Ali, alguns comeram tanto que acabaram morrendo por isso (I, 6, 234).

Assim, morrendo aos montes, nossos personagens desfilavam em estado lastimoso por mares e terras, fechando-

(44) "... e assim passamos muita fome e sede no mar, que houve pessoas que bebiam mijo, e dele morreram quatro pessoas, outras de água salgada" (I, 3, 128).

(45) Contina= obsessão.

(46) Canos = a faringe

se em egoísmo quando a sorte parecia eleger alguns privilegiados, que, escapando em pequenas embarcações, deixavam aos demais a promessa do retorno e do resgate. Mas, também aqui... "vendo nós que passava o tempo e que ninguém vinha por nós, logo a gente começou a adoecer, e dentro em janeiro faleceram trinta pessoas, e cada dia sepultávamos seis e sete pessoas, e não havia quem já tivesse forças para as poder enterrar, nem mesmo meter nas covas" (I, 3, 125).

Desse modo, certamente não foram poucos os olhos cujas derradeiras visões percorriam o espaço desconhecido, com as últimas forças da ansiedade, esperando distinguir além da areia ou sobre as águas os sinais de sua salvação; buscando em paisagens evanescentes a confirmação desesperada dos milagres prometidos por suas crenças, sem se dar conta de que esses milagres dificilmente sairiam do espaço da ficção para cruzar a porta que dá acesso à história, aquela que eles haviam atravessado para vivenciar sua existência trágica.

Vales e abismos, serras e estrelas

Reduzir as visões daqueles homens a cenas de miséria e violência é tornar a trama de sua história demasiado pobre: excessivamente amarga. Feia. Mesmo que os relatos insistam nos detalhes dos acidentes -o que se deve à sua própria natureza-, nas frestas do discurso trágico insinua-se o elogio da beleza, trazido pelo encantamento ante cenários inéditos para olhos acostumados à velha Europa. E embora aqueles navegantes parecessem fanaticamente dispostos a seguir à risca a frase de Homero, inscrita como lema da famosa ficção de Sagres, não o faziam apenas em obediência cega à voz de comando da fé nacional ou religiosa. Muitas

vezes, após a tempestade, seus olhos demoravam-se para ver abrir a manhã, "assaz formosa e alegre"(I, 6, 190), quase confirmando o juízo que Shakespeare colocou na boca de Ferdinando: "muito embora ameacem sempre, os mares são piedosos" (47).

Entretanto, aqui, mais do que nunca, as insuficiências da língua nascente punham recursos escassos à disposição dos narradores. A gramática limitava as possibilidades de expressão faltando palavras e recursos de linguagem para descrever cada "coisa de encantamento" (II, 5, 191) que ia se apresentando a seus olhos. Um deles até confessa: "uma coisa posso afirmar: que o pouco que aqui se escreve é tão diferente do muito que passamos como do vivo ao pintado" (II, 5, 34). Mas, mesmo para descrever as paisagens de uma desolada peregrinação pela África, o esmero pode ser encontrado: "quanto descobríamos com os olhos era cercado de vales tão baixos e serras tão altas, que estas confinavam com as estrelas e aqueles com os abismos". (I, 2, 61) Algumas vezes, um só adjetivo (48) parecia pouco e a noite se mostrava "bem escura e espantosa"(I, 6, 189). De dia, o sol, no Equador, ficava por "zênite de nossas cabeças, sem fazer sombra alguma mais que a que as plantas dos pés lançam para o centro da terra" (II, 6, 229).

Na relação do naufrágio da nau São Paulo, o descritor demorou-se bastante na recomposição da paisagem: "um domingo, quinze de dezembro, havendo um mês que viramos a terra do cabo da Boa Esperança, no quarto da alva, em querendo romper a manhã, que saiu assaz formosa e clara, vimos uma ilha três ou quatro léguas de nós por nossa proa: e caindo o Sol com seus dourados e resplandecentes raios, muito

(47) *A tempestade*, ato V, cena I.

(48) O gosto pelos adjetivos fica, aliás, demonstrado por Camões, que os emprega em abundância nos seus versos. Em outro relato, chega-se a afirmar que a descrição da tempestade exigia engenho "sutil, delgado e agudo" (I,6,189)

para alegrar todo o coração humano e coisa mortal, a fomos descobrindo; seria, ao parecer e juízo de todos, de cinco ou seis léguas; foi por certo coisa muito para ver a nau em popa com todas as velas, vento fresco, quanto ela podia sofrer, sobre a ilha nunca vista de outros olhos mortais senão dos nossos, em mares tão remotos e nunca navegados (49) de nenhuma gente do mundo, metida tanto na grandeza do mar e centro dele que a mais vizinha terra firme que tínhamos era o cabo de Camorim, de que estávamos nordeste e sudoeste mil e tantas léguas dele ao mar, tendo já diminuído boa parte do caminho por que antes vínhamos. Foi esta a mais formosa terra e uma das bem postas ilhas que no mar se podem ver" (I, 6, 195). Aqui, além do estilo, deve ser notada a insistência com que se reivindica a primazia do descobrimento, o ineditismo da paisagem e a importância do testemunho; o narrador contava, mas guardava para si os detalhes do que vira, submetendo à descrição apenas aquilo que comportava sua reduzida linguagem. Camões, entretanto, indicou outras razões para a escassa inspiração dos navegantes. Para ele além de faltar gosto pela arte da narrativa poética ou em prosa, os portugueses não possuíam aptidão para registrar os feitos da epopéia descobridora;

*"Enfim, não houve forte Capitão
Que não fosse também douto e ciente,
Da Lácia, Grega ou Bárbara nação,
Senão da Portuguesa tão somente.
Sem vergonha o não digo: que a razão
De algum não ser por versos excelente*

(49) A expressão "mares nunca dantes navegados" identifica-se, irremediavelmente, a Camões (*Os Lusíadas*, I,1,3), mas, ao que parece, seu uso era corrente, pois foi encontrada, além da passagem acima, em outro trecho do relato: "tinham para começar outra nova navegação muito maior e muito mais perigosa, daqui (de Salvador) para a índia, por terras incógnitas e de muita neve e frio imenso e mares nunca dantes navegados" (I,6,180).

é não se ver prezado o verso e rima:
Porque quem não sabe arte, não a estima.

Por isso, e não por falta de natura,
Não há também Virgílios nem Homeros;
Nem haverá, se este costume dura,
Pios Eneas nem Aquiles feros.
Mas o pior de tudo é que a ventura
Tão ásperos os fez e tão austeros,
Tão rudes e de engenho tão remisso,
Que a muito lhes dá pouco ou nada disso" (50).

Da consciência à ação?

É hora, talvez, de considerar a questão do grau de consciência que tinham (ou não) os viajantes dessa história cuja elaboração promoviam.

Embora sem ter em mente o processo da expansão européia, as famosas e sempre referidas idéias de Marx sobre a possibilidade de os homens serem sujeitos de sua história põem um primeiro e fundamental problema: "os homens fazem sua própria história, mas não a fazem como querem: não a fazem sob circunstâncias de sua escolha, e sim sob aquelas com que se defrontam diretamente, legadas e transmitidas pelo passado" (51). Em outras palavras, para fazer sua história, os homens só dispõem daquilo que põe e impõe o passado, que estende uma quase-tirania sobre o presente, tornando-nos herdeiros compulsórios das gerações que nos precederam. Logo

(50) *Os Lusíadas*, V, 97-98.

(51) Marx, Karl. *O dezoito brumário*. Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1969, p.17.

em seguida, preocupado com a viabilidade da revolução, Marx apresentava como possibilidade de arbitrarmos nossa história uma tomada de consciência ao estilo de Zaratustra nietzschiano, aconselhando o abandono dos mortos. Isto porque, quando parece ao alcance dos homens conceber o futuro, dirigem-se a ele voltados para trás. É de costas que conduzem suas tentativas de fazer a história: "a tradição de todas as gerações mortas oprime como um pesadelo o cérebro dos vivos. E justamente quando parecem empenhados em revolucionar-se a si e às coisas, em criar algo que jamais existiu, precisamente nestes períodos de crise revolucionária, os homens conjuram ansiosamente em seu auxílio os espíritos do passado..." (52).

É evidente que as idéias de Marx sobre o processo histórico estão longe de esgotar-se nessas passagens, mas está aí, além de uma chave para compreender seu pensamento, uma possibilidade de reflexão sobre as relações entre consciência e ação. Paul Veyne dispôs as coisas de outro modo, não hesitando em concluir que "a consciência histórica não está na raiz da ação e nem sempre é um vestígio que permite reconstituir com segurança o conjunto de um comportamento histórico" (53). Apesar do "nem sempre" com que o historiador relativiza sua afirmação, ele considera problemático saber "quais eram os fins das pessoas, os seus valores, a fim de decifrar ou de retrodizer a sua conduta" (54).

Esta discussão faz parte dos problemas insolúveis, pois leva a posicionamentos que decorrem da consciência do historiador... Em primeiro lugar, é preciso pensar que a consciência -esteja ou não "na raiz da ação"-não é

(52) *Id.*, p. 17-18.

(53) VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. Lisboa, Edições 70, 1983, p.227. Ao assunto o autor dedicou todo o capítulo IX, "A consciência não está na raiz da ação"...

(54) *Id.*, p. 222.

decorrência direta da relação que os homens mantêm com o passado, que atua diferentemente sobre cada um de nós. Mais precisamente: nem todos os aspectos constituintes do passado atuam com a mesma intensidade sobre os homens que vivem no presente: muitas vezes, suas ações são determinadas por coisas que sequer retêm na memória, não se fazendo análise histórica para agir desta ou daquela maneira.

Paul Veyne também chamou a atenção para a ação instintiva dos homens, o que pode até responder a apelos atávicos, mas está longe de constituir história, como a entendemos. Há pessoas, por exemplo, que passam indiferentes diante de um prédio centenário. Entretanto sempre haverá alguém que vai se deter na sua contemplação, imaginando cenas de antigamente... Mas, nostalgia à parte, o passado histórico não se reduz a velhos edifícios, como parece entender certa lógica preservacionista, havendo ainda quem se emocione à frente de um bebedouro de cavalos, uma fotografia, uma carta, peças de museu e uma infinidade de coisas que nos trazem algum sabor de tempos perdidos. E nós sabemos que tudo isso, mas nunca só isso, é passível de ser transformada em história.

O que dizer, então, dos registros da ação humana, este tão particular objeto da história? Procurar suas razões, determinar graus de responsabilidade, apreender níveis de consciência; tudo isso que instiga o moralismo dos historiadores e desafia quem se preocupa com as mentalidades; tudo isso, enfim, é trabalho árduo que, além do mais, quase sempre, produz poucos resultados, assemelhando a história a experimentos de laboratório, onde o homem nada mais faz do que responder a estímulos oferecidos pelo cientista, ficando de fora intenções e objetivos íntimos que não podemos conhecer, e certamente reduziriam a pó a quase totalidade dos heróis.

Por isso, é absurdo medir-se o grau de descendência que esses navegantes admitiam ter em relação a Vasco da Gama, Cabral ou qualquer outro de seus heróis boiotes, e seria incoerente ou arbitrário impor-lhes filiação nesse sentido. Em alguns relatos, como a confirmar os versos de Camões sobre a obra dos Lusíadas, insiste-se nas motivações nacionais das viagens, o que de resto também faz larga faixa da historiografia da expansão e da conquista. Mesmo assim, não se pode simplesmente estendê-las ao conjunto dos navegantes, pois uma das coisas que se quis evitar nesta história, foi a tendência usual de pensar pelos personagens. Sobram razões para isso se lembrarmos as atitudes que foram descritas para captar um pouco da consciência dos navegantes: elas fornecem uma visão sobre sua mentalidade mais nítida do que muito esforço discursivo poderia fazer. Isto porque a mentalidade está muito mais no fazer do que no falar ou escrever.

Mas, voltando aos viajantes, talvez não fosse exagero pensar que, com raríssimas exceções, eles pouco ou nada sabiam das motivações nacionais de suas viagens, pois os grandes projetos relacionados aos descobrimentos eram questões de Estado, tratadas portanto, nos estreitos limites governamentais ou dos grupos econômicos de pressão e interesse, sempre distantes da massa pouco informada que desde então (sempre?) constituía a nação.

Com todas estas ressalvas, é possível agora voltar aos relatos para tentar recolher algumas reflexões registradas pelos navegantes. Obviamente, trata-se de elaborações posteriores, influenciadas de modo marcante pelo espetáculo do naufrágio e orientadas segundo uma concepção que considera a história como mestra da vida, aliás, de acordo com aquilo que a história da história tem atribuído ao Renascimento. Além disso, fazem referência quase exclusiva à cobiça e aos discutíveis benefícios que a ambição excessiva

traz a quem faz dela sua razão de viver. Em todo caso, mesmo sabendo que "os contentamentos do mundo não sejam de muita dura e principalmente os dos mareantes, por se estribarem na pouca constância do mar e vento" (I, 2, 45), é possível chegar mais próximo dos navegantes -ou, mais corretamente, de alguns deles ou seus observadores- para tentar escutar um pouco de suas vozes mais íntimas.

Nesses raros momentos de desabafo, até a pobreza, sempre desprezada, chega a ser suportável e "não ser havida por tamanho mal que por lhe fugir deixemos a Deus e o próximo, pátria, pais, irmãos, amigos, mulheres e filhos, e troquemos os tantos gostos e quietações pelos sobejos que cá ficam" (I, 2, 56). Às vezes, a aventura mostra seu reverso e os "argonautas" lastimam sua sorte, não havendo "nenhum, por mais esforçado que fosse e por mais que blasonasse, que não se desejasse neste tempo ser um dos mais ínfimos bichos da terra; o que parece pede a cada um sua natureza desejar tornar à sua mãe antiga, a terra, de que foi nosso primeiro pai, Adão, formado" (I, 6, 198). Entretanto, passado o perigo, as dores vão sendo esquecidas pelos navegantes, e o arremate do narrador procura mostrar, de forma até divertida, este traço de seu caráter; "mas, são os homens do mar muito semelhantes às mulheres no tempo de seus partos, em suas muito estranhas e grandíssimas dores, que juram se daquela escapam não terem mais cópula nem ajuntamento nunca com varão. Assim, nestes perigos tão evidentes e de tanto temor e espanto, qual há aí que não jure e prometa de nunca outra tal lhe acontecer, nem em outra tal se achar? O que passado, passou-se, e acabou-se a memória de tudo, e tudo são folias, pandeiros e zombarias" (Id.).

Raiz de todos os males, é a ambição desmedida - sempre ela... - o tema central dessas reflexões: "não nos contentando com o que nos é dado e concedido de Deus, nos obriga nossa cobiça, *omnium malorum radix*, deixar nossa amada

pátria e lares próprios, tão desejados, só por fugirmos à pobreza, que não pode ser maior que a deste estado, em que sofremos e passamos o fogo e o frio de ambas as zonas, tão memoradas dos antigos, a que eles nunca cometeram nem viram, e menos experimentaram suas quenturas e frialdades: o que tudo penetramos por coriscos, rochas e perigos incriveis e imensos" (Id., 199). Em seguida, o memorialista se apóia na fragilidade de Ovídio para tentar justificar a cobiça: "é natural propriedade que as riquezas têm consigo, que enganam e atraem a si os ânimos mortais, como diz elegante e agudamente Ovídio: Que cresce o amor e cobiça do dinheiro, tanto quanto ele mais cresce; e assim a vida humana, como o santo Jó afirma, é uma batalha ordenada sobre a terra". (idem, 199)

Em um caso particular, a "questão social" insinuou-se na conclusão, quando o autor do relato, Diogo do Couto, guarda-mor da Torre do Tombo, descreveu o naufrágio da nau S. Tomé (1589). Diogo do Couto, a propósito, já possuía experiência em naufrágio, figurando na relação de sobreviventes da nau Santiago, ocorrido em 1585. Em estilo dramático, refere-se ao acidente, como em tantos outros casos atribuído a castigo divino: "Oh, porque quão bem afortunados se podem ter aqueles que ficaram na nau, que todos os seus trabalhos se concluíram em um momento: E por quão infelizes se podem julgar estes, que cuidaram ter melhor sorte em escaparem dela, porque seus trabalhos, riscos, perigos, e enfim a morte, lhe veio tudo a ser mais penoso e de mais dura! (...) Que maior sonho e que maior espanto de riscos há que o que estes viram em si? Um dia tão ricos e contentes, indo fazendo sua viagem com uma nau tão potente, tão rica e cheia de louçainhas, e ao outro sumirse-lhes debaixo dos pés e ir-se entesourar tudo nas entranhas do mar. Que mais lastimoso apartamento de amigos que o que viram estes (...)? Que mais incerta peregrinação (...)? Estas desaventuras e outras que cada dia se vêem por esta carreira da índia,

puderam servir de balizas aos homens, principalmente aos fidalgos capitães de fortalezas, para nela se moderarem e contentarem com o que Deus boamente lhes der, e deixaram viver os pobres, porque o Sol no céu e a água na fonte não os dá Deus só para os grandes" (II, 3, 116-117).

Enfim, os relatos são pobres em confidências, além de cobrirem apenas porção insignificante desta antiepopéia, mas talvez nem seja importante indagar se esses heróis sabiam ou não o que faziam. A consciência que, aqui e ali, demonstram ter é sempre tardia e só leva em conta os resultados de sua ação. Muito ficou e ficará sempre de fora desta história, e só a invenção pode tentar sabê-la, pois não poucos observadores devem ter ido ao fundo com suas impressões e anotações, deixando de alimentar a história para servir de comida aos peixes e outros animais - o que incluiu alguns de sua própria espécie... Os viajantes de todo tipo sabem, contudo, que nada é mais difícil de precisar do que as razões de seu gosto e vocação ou o momento de seu início e fim. As viagens são sua vida e só esta pode dar os limites daquelas.

As misérias podem ser o preço da passagem (55), mas isso não desanima quem "nunca aprendeu a não ter emoção sempre que teve de partir" (56).

Entretanto, "na verdade, quem bem quiser olhar, ninguém se espantará destes trabalhos, que para eles nasceu o homem, como diz o santo jó; e muito mais merecem os homens por seus pecados (...). Muitos e diferentes são os açoites do

(55) "... a todas estas misérias e a muito mais se oferece quem navega. Pelo que a experiência nos ensina que quem o pode escusar vive em mais tranqüilidade de espírito de tanta confusão, e antes com menos na terra que atravessar o mar por cousas tão transitórias, e de pouca dura" (II, 6, 235).

(56) Fernando Pessoa (Álvaro de Campos), "Là-bas, je ne sais où...", in PESSOA, Fernando. *Obra poética*. Rio de Janeiro, Cia José Aguilar Editora, 1972, p.417.

pecador; e todas estas fortunas e fadigas e outras diferentes destas estão profetizadas para todos aqueles que navegam e andam sobre as águas do mar pelo real profeta Davi, no seu salmo 106, onde, falando neste caso, diz: Os que descem ao mar nas naus, fazendo operação nas águas vivas, esses viram as obras do Senhor e as suas maravilhas no profundo. Determinou, e veio logo o espírito da tempestade e levantaram-se suas ondas, e sobem até os céus e descem até os abismos, e as suas almas em tais trabalhos pasmaram, turbaram-se e moveram-se, e como alienados do siso, pereceu todo o seu saber. E nisto chamaram ao Senhor quando estavam atribulados e de todas suas necessidades os livrou, e tornou a tempestade em um vento fresco e suave e abrandaram as ondas do mar; alegraram-se porque cessou sua fúria; e enfim os pôs no porto de seu contentamento" (Id., 6, 235).

Só os eleitos...



Pontos finais

"No mar e na guerra, cumpre ver e decernir, [pois] nem sempre he tempo de nauegar" (57), como advertiu, prudente, o padre Fernando Oliveira, no que, como se viu, estava muito certo. Séculos depois, um seu homônimo não padre considerou que "quem cruzou todos os mares, cruzou somente a monotonia de si mesmo" (58). Um padre estrategista e um poeta versado em economia -além do mais, desassossegado e em crise por questões muito suas: coisas pouco históricas, poderá considerar o leitor; insuficientes para sustentar uma conclusão que, nas teses, corresponde a um ponto final que costuma consumir várias páginas.

Sobre tudo isso, uma história das navegações que acaba em naufrágio pode expor seu autor a perigos semelhantes aos que viveram alguns de seus personagens, já que também ele poderá submergir com seu texto para as profundezas, não das massas líquidas, mas da *secura arenosa*, que é a solidão desértica para onde a universidade exila quem não a convence da validade dos seus propósitos.

Quanto à solidão dos viajantes, que vem mais facilmente à tona, sabe-se que apenas raramente era quebrada. Para mandar suas cartas, os navegantes serviam-se da caravela de aguada, que acompanhava a armada até a costa da Guiné, voltando depois a Portugal; navios que seguissem caminho inverso, desde que, obviamente, não fossem inimigos, também serviam de correio, além das escalas habituais, como Santa Helena, disputada por holandeses e portugueses para afixação

(57) OLIVEIRA, Fernando. *A arte da guerra do mar, cit.*, p.83.

(58) PESSOA, Fernando. "Viagem nunca feita". *Livro do desassossego, cit.*, p.288.

de marcos e mensagens, como nomes e datas em pedras e troncos de árvores (59).

Para vencer o isolamento, quase tudo valia quando se queria reforçar a memória dos entes queridos e -quem sabe?- recordá-los de seus compromissos e obrigações conjugais, havendo o caso da mulher de um capitão-mor, Dom Antônio de Ataíde, que dera várias cartas a um tripulante, pedindo-lhe para entregá-las espaçadamente ao marido. Depois, um agradecido D. Antônio confessaria que uma delas "acabou de me aperfeiçoar o gosto do dia. Deus me deixe tornar a vê-la" (60), que é o que talvez mais quisesse a esposa distante...

O isolamento dos viajantes não terminava quando chegassem à Índia. O célebre padre Matteo Ricci, por exemplo, reclamava das extensas cartas que escrevera "para pessoas que estavam mortas", chegando a receber notícias, depois desmentidas, de que seu pai falecera na Itália. Após rezar missas solenes em memória de Giovanni Battista Ricci, alegrou-se quando soube que ele ainda vivia, escrevendo-lhe uma calorosa carta que só chegou à Europa quando o destinatário morrera de fato, o que Matteo Ricci nunca chegou

(59) DOMINGUES, Francisco Contente e GUERREIRO, Inácio. *A vida a bordo na carreira da Índia*, cit., p.41. O piloto Gaspar Ferreira, de quem se tratou detalhadamente no capítulo 5, também fez referências em seu diário a essa prática dos mareantes: no dia 10 de abril de 1597, "demos cartas a uma caravela"; a 21 de abril, informava que "hoje demos cartas a um navio que se apartou para o Cabo Verde"; finalmente, a 2 de maio, registrava: "demos cartas a um navio que ia à baía de Todos os Santos". (Cf. *Diários da navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*, cit., p.6, 10 e 13).

(60) BOXER, Charles. "The naval and colonial papers of Dom Antonio de Ataíde". *Harvard Library Bulletin*, v.5, p.32, 1951, apud DOMINGUES, Francisco Contente e GUERREIRO, Inácio, *op. cit.*, p.41.

a saber porque também faleceu antes de receber a notícia fúnebre (61).

Composta de incertezas e ansiedades, dificuldades e medos cotidianos, vivenciados no isolamento dos mares, a solidão dos viajantes pode ser o espelho onde se projetam os frutos amargos da cobiça, mas é também o espaço em que o historiador pode especular para produzir conhecimentos, sejam eles sobre viagens ou sobre história, ambas, práticas que exigem a expatriação, uma espécie de incapacidade de permanecer onde se está, na prisão de raízes sempre incômodas. Conhecimentos que também tratem de sucessos que viraram fracassos a dissolver impérios e sonhos, mas também a evidenciar conselhos: uma antiépica das viagens dos descobrimentos, interessada em distanciar a história da visão dos reis, que aprenderam a "ver" e "conhecer" a extensão de suas conquistas -em terras e pessoas- apenas nos mapas de seus cartógrafos e nas descrições celebrativas de seus cronistas. Conhecimentos, ainda, que não partam da fábula de Sagres (62), tão verossímil quanto a hipótese de que os ibéricos, com península e tudo, foram postos a navegar depois

(61) SPENCE, Jonathan D. *O palácio da memória de Matteo Ricci*. 1. reimpressão. Tradução Denise Bottmann. São Paulo, Companhia das Letras, 1986. p.63.

(62) "De fato, os historiadores que postulam a realidade da existência dessa Escola de Sagres e representam o Infante rodeado de sábios reunidos um pouco por todo lado, vêm-se em sérias dificuldades para arranjar um só exemplo mais, além do comprovado Jaime de Maiorca". MARQUES, Alfredo Pinheiro. *Origem e desenvolvimento da cartografia portuguesa na época dos descobrimentos*, cit., p.75-76. O mesmo pesquisador afirmou que "as origens da lenda vêm do século XVI, cerca de sessenta, setenta, ou mais, anos depois da ação do Infante. Damião de Góis inicia-a e outros cronistas quinhentistas desenvolvem-na. Ela cresce nos séculos seguintes, até à atualidade" (*Id.*, p.75).

que Joana Carda "riscou o chão com a vara de negrilho", quando se puseram a ladrar "todos os cães de Cerbère" (63).

Uma história, enfim, que ponha como seu dado básico os homens e seu trabalho, reconhecendo que "a vida é o que fazemos dela. As viagens são os viajantes. O que vemos não é o que vemos, senão o que somos" (64).

Se me permitem, o que somos a partir do ponto onde estamos.

(Atibaia, setembro de 1992).

(63) SARAMAGO, José. *A jangada de pedra*. Lisboa, Caminho, 1986. p.9.

(64) FESSOA, Fernando. "Viagem nunca feita". *Livro do desassossego, cit.*, p.286.

FONTES

Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra
Coimbra - Portugal

Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa
Lisboa - Portugal

Biblioteca Central da Marinha
Lisboa - Portugal

Instituto de Investigação Científica e Tropical
Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga
Lisboa e Coimbra - Portugal

Gabinete de Estudos Olisiponenses - Biblioteca
Lisboa - Portugal

Academia da Marinha
Lisboa - Portugal

Instituto de Filosofia e Ciências Humanas - Biblioteca
UNICAMP - Campinas

Instituto de Estudos da Linguagem - Biblioteca
UNICAMP - Campinas

BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Luís [Guilherme Mendonça] de. *Ciência e experiência nos descobrimentos portugueses*. Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Ministério da Educação, 1983. (Biblioteca Breve - Série História).

ALBUQUERQUE, Luís [Guilherme Mendonça] de. *Memoria das armadas que de Portugal passaram ha índia e esta primeira e ha com que Vasco da Gama partio ao descobrimento dela por mandado de El Rey Dom Manuel no segundo anno de seu reinado e no do nascimento de Xpo de 1497.* Lisboa, Academia de Ciências de Lisboa, 1979. Edição fac-símile.

ARAÚJO, Renata de. *Lisboa- A cidade e o espetáculo na época dos descobrimentos*. Lisboa, Livros Horizontes, 1990.

ARENDT, Hannah. *La condición humana.* Barcelona Editorial Seix Barral, 1974.

ARISTÓTELES. *Éthique a Nicomaque -Nouvelle traduction avec introduction, notes et index par J. Tricot.* Paris, Librairie Philosophique J. Vrin, 1959 v.2.

BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "A Ars nautica do Padre Fernando Oliveira - Enciclopédia de conhecimentos marítimos e primeiro trabalho científico de construção naval (1570)". *Memórias*, Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1972.

BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "A caravela - Breve estudo geral". *Stvdia*, Lisboa, Inst. de Investigação Científica Tropical, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1987.

BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. *Introdução à arqueologia naval a crítica da documentação plástica.* Lisboa, Centro de Estudos da Marinha, 1973.

BARATA, João da Gama Lobo Pimentel. "O Traçado das naus e galeões portugueses de 1550-80 a 1640" *Revista da Universidade de Coimbra*, Coimbra, v.24.

BARRETO, Luís Filipe. "Introdução à Peregrinação de Fernão Mendes Pinto". In: DOMINGUES, Francisco Contente & BARRETO, Luís Filipe, orgs. *A abertura do mundo - estudos de*

- história dos descobrimentos europeus.* Lisboa, Presença 1986. v,1.
- BENJAMIN, Walter. "O narrador - considerações sobre a obra de Nikolai Leskov". In: *Magia e técnica, arte e política - Ensaios sobre literatura e história da cultura.* 2 ed. Tradução de Sérgio Paulo Rouanet. São Paulo Brasiliense, 1986..
- BORGES, Jorge Luis. *Ficções.* São Paulo, Abril Cultural, 1972.
- BORGES, Jorge Luis. *Prólogos com um prólogo dos prólogos.* Rio de Janeiro, Rocco, 1985.
- BOXER, Charles. "The naval and colonial papers of Dom Antonio de Ataide". *Harward Library Bulletin*, v.5, 1951. Apud DOMINGUES, Francisco Contente e Guerreiro, Inácio. "A vida a bordo na carreira da índia (século XVI)". *Revista da Universidade de Coimbra*, v.34, 1988. Reeditada pelo Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga. (Série Separatas).
- BRANDÃO (de Buarcos) João. *Grandeza e abastança de Lisboa em 1552.* Organização e Notas de João da Felicidade Alves. Lisboa, Livros Horizontes, 1990. (Coleção Cidade de Lisboa).
- BRAUDEL, Fernand. *Civilização material e capitalismo. Séculos XV e XVIII.* Tradução de Maria Antonieta Magalhães Godinho. Lisboa, Ed. Cosmos, 1970. t.1.
- BRITO, Bernardo Gomes de. *História trágico-marítima.* Lisboa, Publicações Europa -América, s.d.

O volume I inclui os seguintes relatos de naufrágios:

1. "Relação da mui notável perda do galeão grande São João, em que se contam os grandes trabalhos e lastimosas coisas que aconteceram ao capitão Manuel de Sousa Sepúlveda e o lamentável fim que ele e sua mulher houveram na Terra do Natal, onde se perderam a 24 de junho de 1552".
2. "Relação sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares Cabral, desde que partiu deste Reino por capitão-mor da armada que foi no ano de 1553 às partes da índia até que se perdeu no Cabo da Boa Esperança no ano de 1554. Escrita por Manuel de Mesquita Perestrelo que se achou no dito naufrágio".
3. "Relação do naufrágio da nau Conceição de que era capitão Francisco Nobre, a qual se perdeu nos baixos de Pero dos Banhos aos 22 dias do mês de agosto de 1555. Escrita por Manuel Rangel o qual se achou no dito naufrágio e foi ter a Cochim em janeiro de 1557".
4. "Relação da viagem e sucesso que tiveram as naus Águia e Garça vindo da índia para este Reino no ano de 1559".
5. "Relação do naufrágio da nau Santa Maria da Barca de que era capitão D. Luís Fernandes de Vasconcelos a qual se perdeu vindo da índia para Portugal no ano de 1559".
6. "Relação da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a índia no ano de 1560, de que era capitão Reui de Melo da Câmara, mestre João Luís e piloto António Dias, escrita por Henrique Dias, criado do Sr. D. António, Prior do Crato".

O volume II inclui os seguintes naufrágios:

1. "Naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565, escrito por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito naufrágio".
2. "Relação do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585, e itinerário da gente que dele se salvou, escrita por Manuel Godinho Cardoso, e agora novamente acrescentada com mais algumas notícias".
3. "Relação do naufrágio da nau São Tomé na Terra do Fumos, no ano de 1589, e dos grandes trabalhos que passou D. Paulo de Lima nas terras da Cafraria até sua morte, escrita por Diogo do Couto, guarda-mor da Torre do Tombo".
4. "Relação do naufrágio da nau S. Alberto no Penedo das Fontes no ano de 1593, e itinerário da gente que dele se salvou até chegarem a Moçambique, escrita por João Baptista Lavanha, cosmógrafo-mor de Sua Majestade, no ano de 1597".
5. "Relação da viagem e sucesso que teve a nau São Francisco em que ia por capitão Vasco da Fonseca, na Armada para a Índia no ano de 1596, escrita pelo Padre Gaspar Afonso, um dos oito da Companhia que nela iam".
6. "Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na Ilha de Santa Helena, e da nau Chagas com os ingleses entre as ilhas dos Açores: ambas capitânicas da carreira da Índia; e da causa e desastres por que em vinte anos se perderam trinta e oito naus dela. Escrita por Melchior Estácio do Amaral".

CAMÕES, Luís de. *Os lusíadas*. Lisboa, Imprensa Nacional de Lisboa, 1931. Edição nacional. O texto reproduz o da edição princeps de 1572.

CASTANHEDA, Fernão Lopes de. *História do descobrimento e conquista da Índia pelos portugueses*. Introdução e Revisão de M. Lopes de Almeida. Porto, Lello & Irmãos Ed., 1979. v.2.

CASTILHO, Júlio de. *Lisboa antiga*. v.1 *O bairro alto de Lisboa*. 2.ed. Lisboa, Antiga Casa Bertrand-José Simão, 1902.

Id., v.2, 1903.

Id., v.4, 1903.

Id., v.5, 1904.

CASTILHO, Júlio de. *A Ribeira de Lisboa - Descrição histórica da margem do Tejo desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho*. 2. ed. [Câmara Municipal de Lisboa] 1941. v.2.

Id., v.4, 1942.

Id., v.5, 1943.

CASTRO, Aníbal Pinto de. "Físicos, cirurgiões e boticários nas naus dos descobrimentos". Texto inédito para apresentação no Congresso Internacional de Cirurgia de Urgência. Coimbra, 1991.

CASTELO BRANCO, Fernando. "Presença de Portugal no mundo". *Atas do colóquio*. Lisboa, Academia Portuguesa de História, 1982.

CORTESÃO, Jaime. *A carta de Pero Vaz de Caminha*. Lisboa, Portugália Editora, 1967..

COSTA LOBO, A. de S. *Memórias de um soldado da Índia*. Compiladas de um manuscrito português do Museu Britânico.

Lisboa, Imprensa Nacional -Casa da Moeda, 1987. Edição fac-símile de 1877.

CRÔNICA do descobrimento e primeiras conquistas da índia pelos portugueses. Introdução, leitura, atualização, notas e glossário de Luís de Albuquerque. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1986.

DELUMEAU, Jean. *A civilização do Renascimento.* Lisboa, Editorial Estampa, 1981. v.1.

DIÁRIOS da navegação da Carreira da índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603. Manuscrito da Academia de Ciências de Lisboa, publicado sob a direção de Quirino da Fonseca. Lisboa, Academia de Ciências de Lisboa, 1938.

DOMINGUES, Francisco Contente & GUERREIRO Inácio. "A vida a bordo na carreira da índia século XVI". *Revista da Universidade de Coimbra, Portugal*, v.34, 1988. Reeditada pelo Centro de Estudos da História e Cartografia Antiga. Lisboa, Inst. de Investigação Científica Tropical, 1988.

FALCÃO, Luís de Figueiredo. *Livro em que se contém toda a fazenda e real patrimonio dos reinos dea Portugal, índia e Ilhas adjacentes e outras particularidades.* Lisboa, Imprensa Nacional, 1859.

FONSECA, [Henrique] Quirino da. *A caravela portuguesa e a prioridade técnica das navegações henriquinas.* Coimbra, Imprensa da Universidade, 1934.

FONSECA, [Henrique] Quirino da. "Antigos soldos e mantimentos de bordo". Comunicação apresentada à Academia das Ciências de Lisboa em 18 de junho de 1926. *Boletim da Academia das Ciências de Lisboa*, v.3., 1929.

- FONSECA [Henrique] Quirino da. *Os portugueses no mar - Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal*. Lisboa, Associação dos Arqueólogos Portugueses, 1926. v.1.
- FOUCAULT, Michel. *A arqueologia do saber*. Tradução Luís Felipe Baeta Neves. Rio de Janeiro, Forense Universitária, 1986.
- FURET, François. *A oficina da história*. Tradução Felipe Jarro. Lisboa, Gradiva, s.d.
- GIL VICENTE. "Triunfo do inverno". In: *Obras de Gil Vicente*. Revisão, prefácio e notas de Mendes dos Remédios. Coimbra, França Amado Editor, 1912. v.2.
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*. Lisboa, Arcádia, 1971.
- GOMES, A. Souza. *Carpinteiros da Ribeira das Naus*. Coimbra, Imprensa da Universidade, 1931.
- GOMEZ, Duarte. *Discursos sobre los comercios de las dos indias, donde se tratan materias importantes de Estado y guerra*. s.l.p., s.c.p., 1622.
- GRASSÉ, P. *Traité de zoologie - Anatomie, systematique, biologie*. Paris, Masson, 1949. t.9.
- IHERING, Rodolfo Von. *Dicionário dos animais do Brasil*. São Paulo, Editora da UnB, 1968.
- LAVAL, François Pyrard de. *Viagem de Francisco Pyrard, de Laval - contendo a notícia de sua navegação às indias Orientais, ilhas de Maldiva, Maluco e ao Brasil e os diferentes casos que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez anos que andou nestes países (1601 a 1611). Com a descrição exata dos costumes, leis, usos, policia e governo, do trato e comércio que neles há, dos animais, árvores, frutas e*

outras singularidades que ali se encontram. Versão portuguesa de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Edição revista e atualizada por A. de Magalhães Basto. Porto, Livraria Civilização, Editora, 1944. 2 v.

LADURIE, Emmanuel Le Roy. *Le territoire de l'historien*. Paris, Gallimard, 1973.

LANMAN, Jonathan T. *Life on a portuguese nao: Linschoten's voyage to índia, 1583*. Lisboa, Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga, 1985. (Série Separatas, n.169).

LEFÈBVRE, Georges. *O nascimento da moderna historiografia*. Lisboa, Ed. Sá Costa, 1981.

LE GOFF, Jacques. "História". In: *Enciclopédia Einaldi. Memória - História*. Lisboa, Imprensa Nacional- Casa da Moeda, 1984. v.1.

LE GOFF, Jacques. "Profissões lícitas e ilícitas no Ocidente medieval". In: *Para um novo conceito de Idade Media - Tempo trabalho e cultura no Ocidente*. Lisboa, Editorial Estampa, 1980.

LÉRY, Jean de. *Viagem à terra do Brasil*. 4.ed. Tradução Sérgio Milliet. São Paulo, Liv. Martins, 1967.

LIMA, A. M. da Costa. *Insetos do Brasil*. Rio de Janeiro, Escola Nacional de Agronomia, 1939. v.1. (Série Didática, n.2).

LINSCHOTEN, J. H. *Histoire de la navigation de Iean Hvgves de Linschot Hollandois: Aux Indes Orientales -Contenant diverses descriptions des lieux iusques à present decouverts par les Portugais: Observations des Coustumes & Singularitez de de là & autres declarations*. 3.ed. augmentee. Amsterdam, Evert Cloppenburgh, 1638.

- MARQUES, Alfredo Pinheiro. *Origem e desenvolvimento da cartografia portuguesa na época dos descobrimentos*. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1987.
- MARTINS, Mario, S.J. *Teatro quinhentista nas naus da Índia*. Lisboa, Edições Biotéria, 1973.
- MARX, Karl. *El Capital - crítica de la economía política*. México, Fondo de Cultura Económica, 1978. v.1.
- MARX, Karl. *O dezoito brumário*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1969.
- MARX, Karl & ENGELS, Friedrich. *Manifesto do Partido Comunista*. 5 ed. São Paulo, Global, s.d.
- MENDONÇA, Henrique Lopes de. *Estudos sobre navios portugueses nos séculos XV e XVI*. Lisboa, Tipografia da Academia Real de Ciências, 1892.
- MENEZES, José de Vasconcellos e. "Armadas portuguesas (séculos XV e XVI) abastecimento e alimentação". Separata do *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, jul./dez. 1986.
- MERRIEN, Jean. *A vida quotidiana dos marinheiros no tempo do Rei Sol*. Lisboa, Ed. Livros do Brasil, s.d.
- MOITA, Irisalva. "A imagem e a vida da cidade". In: *Lisboa quinhentista - a imagem e a vida da cidade*. Lisboa, Museu da Cidade, s.d.
- NIETZSCHE, Friedrich. "Humains trop humain". In: *Pages Choiesies, publiés para Henri Albert*. Paris, Societé do Mercure de France, 1906.
- NIETZSCHE, Friedrich. "Sobre verdade e mentira". In: *Obras incompletas*. 3 ed. São Paulo, Abril Cultural, 1983.

OLIVEIRA, Cristovam Rodrigues de. *Summario, em que brevemente se contem algumas cousas, assim Ecclesiasticas, como seculares, que ha na Cidade de Lisboa.* 2 ed. Lisboa, Officina de Miguel Rodrigues, 1755.

OLIVEIRA, Eduardo Freire. *Elementos para a história do município de Lisboa.* Lisboa, Tipografia Universal, 1882 v.1.

Id., 1885. v.2.

Id., 1887. v.3.

Id., 1888. v.4.

Id., 1889. v.5.

OLIVEIRA, Fernando. *A arte da guerra do mar.* Lisboa, Ministerio da Marinha, 1969.

OLIVEIRA MARTINS. *Portugal nos mares.* Lisboa, Ulmeiro, 1984. (Col. Ditocentos anos de história, v. 1.).

PEDROSA, Gomes. "As devoções marinheiras através dos tempos". *Anais do Clube Militar Naval.* v.116, out./dez. 1986.

PESSOA, Fernando. *Livro do desassossego por Bernardo Soares.* São Paulo, Brasiliense, 1986.

PESSOA, Fernando (Álvaro de Campos). *Obra poética.* Rio de Janeiro, José Aguilar Ed., 1972.

PINTO, Fernão Mendes. *Peregrinação.* Transcrição de Adolfo Casais Monteiro. Lisboa, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1983. Fac-símile da edição de 1592.

- PLATÃO. . *A República*. 2.ed. Introdução e notas de Maria Helena da Rocha Pereira. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1976. 2v.
- REGIMENTO de 29 de janeiro de 1580. Transcrito integralmente por OLIVEIRA, Eduardo Freire de. *Op.cit.*, v.3.
- REGO, Antônio da Silva. *Documentação para a história das missões do padroado português do Oriente (1523-1543)*. Lisboa, Agência Geral das Colônias, 1949. v.2. 93.
- Idem (1531-1547)*, 1950. v.3.
- Idem (1548-1550)*, 1950. v.4.
- Idem (1566-1568)*, 1953. v.10.
- RICOEUR, Paul. *História e verdade*. Tradução de F. A. Ribeiro. Rio de Janeiro, Cia. Ed. Forense, 1968.
- RODRIGUES, Teresa. *Crises de mortalidade em Lisboa - séculos XVI e XVII*. Lisboa, Livros Horizonte, 1990.
- SARAMAGO, José. *A jangada de pedra*. Lisboa, Caminho, 1986
- SHAKESPEARE, William. *A tempestade*. Tradução de Carlos A. Antunes. Brasília, UnB, 1982. (Biblioteca Clássica UnB).
- SILVA, Armando Jorge. "Lisboa nos contos quinhentistas". Lisboa, 2ª série, 4º trimestre, 1987.
- SPENCE, Jonathan D. *O palácio da memória de Matteo Ricci*. 1ª reimpressão. Tradução Denise Bottmann. São Paulo, Companhia das Letras, 1986.
- STADEN, Hans. *Duas viagens ao Brasil*. Tradução de Guiomar de Carvalho Franco. s.l.p., Sociedade Hans Staden, 1942.

VITERBO, F. M. de Sousa. *Artes e artistas em Portugal - contribuições para a história das artes e indústrias portuguesas*. 2.ed. Lisboa, Livraria Férrin, Editora, 1920.

VITERBO, F. M. de Sousa. *Trabalhos náuticos dos portugueses - séculos XVI e XVII*. Introdução de José Manuel Garcia. Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1988. Reprodução em fac-símile da edição de 1898.

VEYNE, Paul. *Como se escreve a história*. Lisboa, Edições 70, 1983.

WICKI, Joseph S. I. *Documenta Indica (1540-1549)*. Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, 1948. v.1. (Monumenta Missionum Societatis Iesu)

Id. (1550-1553), 1950. v.2.

Id. (1553-1557), 1954. v.3.

Id. (1561-1563), 1960. v.5.

Id. (1563-1566), 1960. v.6.

Id. (1566-1569), 1962. v.7.

Id. (1577-1580), 1970. v.11.

WICKI, Joseph & GOMEZ, John. *Documenta Indica (1585-1588)*. Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, 1979. v.14.

Id. (1588-1592), 1979. v.15.