

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

Rafael Antunes do Canto

O COTIDIANO DAS GENTES DO MAR NO ATLÂNTICO DOS SÉCULOS XV E
XVI E SUAS RELAÇÕES A BORDO DAS EMBARCAÇÕES E EM TERRA

Porto Alegre

2012

Rafael Antunes do Canto

O COTIDIANO DAS GENTES DO MAR NO ATLÂNTICO DOS SÉCULOS XV E
XVI E SUAS RELAÇÕES A BORDO DAS EMBARCAÇÕES E EM TERRA

Monografia apresentada ao curso de História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Licenciado em História.

Orientador: prof. Dr. Jose Rivair Macedo

Porto Alegre

2012

Rafael Antunes do Canto

O COTIDIANO DAS GENTES DO MAR NO ATLÂNTICO DOS SÉCULOS XV E
XVI E SUAS RELAÇÕES A BORDO DAS EMBARCAÇÕES E EM TERRA

Monografia apresentada ao curso de
História da Universidade Federal do Rio
Grande do Sul, como requisito parcial
para a obtenção do grau de Licenciado
em História.

APROVADO

José Rivair Macedo – (Orientador) - UFRGS

Eduardo Santos Neumann (UFRGS)

Marçal de Menezes Paredes (PUC-RS)

Porto Alegre, 18 de dezembro de 2012.

AGRADECIMENTOS

Agradeço às professoras da minha família por de alguma forma terem deixado em minha infância lembranças agradáveis e indelévels em relação ao ensino e à educação.

Aos meus amigos de infância: Gil, Adriana, Patrícia, Rodrigo, Melissa, Valeska e Débora que convivem comigo até hoje como uma grande família e que depois de tanto tempo em outras atividades, nunca deixaram de me imaginar como professor de história.

Às amigas, Aline Blaya e Gabriela Côrrea, que em todos os momentos dessa construção me ajudaram a encontrar e entender, o quanto me foi possível, o caminho acadêmico, tão distante de alguém acostumado ao empirismo.

Aos novos amigos feitos no curso e que apesar da enorme distância de idade sempre me foram grandes parceiros de conversas, de trocas de ideias e que de certa maneira nesses quatro anos me fizeram rejuvenescer e perceber que sempre temos muito a aprender, principalmente com as mentes mais jovens.

Aos meus alunos do estágio de ensino fundamental, que não sabem, mas me deram o incentivo que faltava para tentar me transformar no professor de ensino público que eu pretendia ser, e que estava com medo da realidade que estava por vir.

Ao meu orientador, que não poderia ser outro, professor José Rivair Macedo. Que não foi só orientador de projeto de pesquisa, ou de TCC, mas que foi orientador de ideias, de devaneios. Que soube mostrar o caminho da pesquisa, sem esterilizar meus sonhos. Que desde o primeiro contato pôde perceber a ânsia que eu tinha em estudar aquele assunto, mesmo ele sabendo das dificuldades. Que ao longo dos últimos três anos tem “embarcado” comigo, junto às gentes do mar, e que espero, continue orientando minha vida de pesquisador.

Por fim, às duas pessoas mais importantes da minha vida: minha filha Catarina e minha esposa Scheila. O companheirismo, o amor, a dedicação, a paciência e o bom humor, são algumas das qualidades dessa mulher que ao longo dos últimos dez anos tem compartilhado comigo bons e maus momentos de vida. Sem ela nada disso seria possível. À pequena Catarina, nosso maior projeto, espero que quando leia isso saiba que você sempre esteve nos planos e que parte do esforço para produzir esse trabalho foi induzido pela necessidade de nos tornarmos melhores pais. Agradeço às duas por “navegarem” comigo nesse “oceano” da vida.

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo recuperar a vida dos homens do mar que atuaram no Atlântico no período das Grandes Navegações (séculos XV-XVI). Desse período, em geral se estuda e pesquisa em profusão as relações econômicas, políticas e tecnológicas, inerentes ao conhecimento náutico. Entretanto, subsiste uma grande lacuna quando se trata de falar dos atores que realizaram as navegações. Falam-se dos Colombos, Cabotos e Vespúcios, mas pouco ou quase nada sobre os que puxavam as âncoras, que proviam as embarcações de viveres ou que se lançavam ao desconhecido integrando-se às populações nativas, formando novos núcleos populacionais. Pretendemos buscar o dia-a-dia desses marítimos, seja nas embarcações ou nas franjas do Atlântico, pelo oeste ou pelo leste do oceano, nas costas da África Ocidental e nas costas da América do Sul. Para tal foram realizadas leitura e análise de relatos de navegadores e viajantes do período em questão. Também foi consultada uma bibliografia que trata não só do tema específico dos homens do mar, mas também de aspectos mais gerais do período da transição da Idade Média para a Idade Moderna, como as relações de poder, a escravidão, o cotidiano, o colonialismo e o encontro de civilizações. Até o momento foi possível detectar diversos pontos da vida incerta e cheia de privações que levava o grupo dos marítimos e identificar diversas outras fontes e referências bibliográficas sobre eles. Também tivemos condições de entender em grande parte o cotidiano vivido nas embarcações, nas carreiras, e a vida dos marítimos no mundo Atlântico.

Palavras chave: Gentes do mar; História do Cotidiano; História da África.

ABSTRACT

This work aims to recover the lives of the seamen who served in the Atlantic during the Great Navigations (XV-XVI centuries). In this period, generally one studies and research in profusion economic relations, policy and technology inherent in nautical knowledge. However, there remains a large gap when it comes to talking about the actors who performed the navigations. Speaking of the Colombos, Cabotos and Vespúcius, but little or nothing about pulling the anchors, which provided food or craft that launched the unknown integrating with the native populations, forming new settlements. We intend to get the day-to-day lives of these seafarers, whether in boats or on the fringes of the Atlantic, the west or the east of the ocean, the coasts of West Africa and the coasts of South America were held to just reading and analyzing reports navigators and travelers of the period in question. It was also found that a bibliography is not only the specific topic of the seamen, but also more general aspects of the period of transition from the Middle Ages to the Modern Age, as power relations, slavery, everyday life, colonialism and meeting of civilizations. Until now it was possible to detect various points of life uncertain and full of hardships that led the group of seafarers, and identify several other sources and references about them. Also we were able to understand the daily life largely lived in the boats, the careers and lives of seafarers in the Atlantic world.

Keywords: Sea people; History of Everyday Life, History of Africa.

O mar é belo e terrível. O mar é livre, dizem, e livres são os que vivem nele. Mas Dulce sabia que não era assim, que aqueles homens... estavam acorrentados ao mar.

Jorge Amado – Mar Morto (1936).

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO.....	8
2 - DO USO DE RELATOS DE VIAGEM COMO FONTE HISTÓRICA.....	9
3 – GENTES DO MAR.....	12
4 – LANÇADOS, CASADOS, E NÁUFRAGOS.....	14
5 – COTIDIANO NAS EMBARCAÇÕES.....	18
5.1 – ALIMENTAÇÃO: Comida e água por favor!.....	19
5.2 – JOGOS DE AZAR, ALGAZARRAS E BEBIDAS: Ou uma vida de privações?.....	23
5.3 – RELIGIOSIDADE E A MORTE.....	25
5.4 – CONDIÇÕES DAS EMBARCAÇÕES: Para o comércio ou para a sobrevivência?.....	29
5.5 – DOENÇAS: As únicas que não faziam distinção.....	34
5.6 – DISCIPLINA E MOTINS: Quem é que manda aqui?.....	37
6 – A PESCA E AS GENTES DO MAR: Os verdadeiros exploradores.....	40
7 – REGULAMENTOS E JULGAMENTOS: A disciplina dessa gente do mar.....	44
8 – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	47
FONTES PRIMÁRIAS	50
BIBLIOGRAFIA GERAL.....	51

1 INTRODUÇÃO

“Outro semelhante caso como este, aconteceu esta noite daí a bem pou- tempo a outro marinheiro, que ao recolher da vela, depois de amainar... estando na ponta da verga, escorregou e caiu, e antes de chegar ao mar, no ar, se pegou a um cabo, em que deu com os focinhos, e lançou dele com muitos ânimos, às apalpadelas, por ser grande a escuridão da noite, e assim se livrou da morte. Acudiram a seus brados e recolheram-no dentro. Desta maneira andam os homens do mar jogados aos dados e oferecidos a tantos perigos”. (História trágico marítima (HTM) 7, 1998, p.211-212)¹

Inicia-se esse trabalho apresentando um trecho de uma das fontes utilizadas na construção do mesmo, e tentando refletir acerca do que seria viver embarcado nos séculos XV e XVI. Quem eram esses marinheiros, essas gentes do mar? Possuíam uma cultura distinta? De acordo com Peter Burke, sim.

A subcultura do marinheiro era ainda mais distinta do que a do soldado, decerto porque as tripulações viviam ainda mais isoladas da cultura popular comum do que os regimentos. Todo mundo conhece as canções do mar, cantadas, pelos marinheiros durante o trabalho. (BURKE, 1989, p.70)

Eles tinham seu ritmo próprio de trabalho e lazer, com longos intervalos de tédio e frustração crescente a bordo (como pastores e prisioneiros, tinham tempo livre para fazer entalhes elaborados), alternados com períodos curtos e violentos de diversão em terra. (BURKE, 1989, p.72)

São essas as gentes do mar que se buscou encontrar nessa pesquisa. Contudo, não são apenas os embarcados que compõem o grupo denominado de gentes do mar a que pretende-se analisar. De acordo com Michel Mollat (1983), e Amândio Barros (2004) o conceito de gentes do mar pode ser alargado nesse período compondo-se de todos aqueles que de alguma forma possuem sua sobrevivência ligada às lides do mar.

Tentou-se nesse trabalho ir além de estudos relativos às gentes do mar europeias. Foram incorporadas a essa discussão as comunidades de marítimos nascidas em África e América, dentro do possível que as fontes e as pesquisas permitiram. Esse trabalho visou analisar a vida de pessoas, uma História Social.

Para estudar pessoas é preciso analisar a história Cultural. Sendo assim, esse trabalho tentou fugir ao máximo dos dados relativos ao “todo” das viagens ultramarinas, que não de pessoas. Contudo, é possível que muitas vezes o leitor sinta falta de alguma dessas informações relativas ao “todo” das viagens, por isso

¹ O livro História Trágico marítima é composto por treze relatos. Doravante, quando nos referirmos a essa fonte, utilizaremos HTM (História trágico marítima), posteriormente o número referente à ordem utilizada na obra de referência, de 1 à 13.

buscamos deixar as referências possíveis aos trabalhos que tratam desses outros objetos de estudo. Foram de suma importância a leitura e análise dos trabalhos referentes ao período estudado. As cidades envolvidas, a forma de fabricação dos navios, a técnica das navegações e outros estudos relativos às questões práticas e econômicas das viagens no período. Entretanto, nesse projeto esses trabalhos servem de apoio, de complemento. Pretendeu-se encontrar as gentes do mar, a vida desses e dessas, que viveram das fainas marítimas nas franjas do Atlântico nos séculos XV e XVI. Citando Paulo Miceli:

“A história dos descobrimentos é um daqueles 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, 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.” (MICELI, 1997, p.21).

2 DO USO DE RELATOS DE VIAGEM COMO FONTE HISTÓRICA

Os relatos de viagem constituem, para nós, a principal forma de acesso às informações, aos juízos e impressões emitidos pelos atores principais dessa grande jornada que foram as viagens intercontinentais (MACEDO, 2011, p.19). A grande maioria das fontes utilizadas nesse trabalho foram relatos de viagem. Acredita-se que exista a necessidade de explicar o porquê desse uso e também de relativizar, na medida do possível, como essas fontes foram utilizadas e a discussão existente acerca da forma do uso das mesmas.

Um dos motivos da utilização dos relatos de viagem se dá pela escassez de fontes em relação a esse período, principalmente em relação aos sujeitos envolvidos na faina marítima². Os relatos desse período, em grande parte tratam dos exotismos dos lugares visitados, do comércio, das relações entre grupos sociais, dos produtos, da geografia e de tudo que envolvia a viagem em si. Pouco se fala dos homens envolvidos no trabalho diário. Entretanto, é nesse tipo de texto que, mesmo com suas ausências, encontramos o dia a dia das embarcações e assim a vida das gentes do mar. Mesmo que não se encontre nos textos que Andre subiu a verga, ou

² O pesquisador Silvio Marcus Correa, argumenta em relação ao uso desse tipo de fonte referente a África pré-colonial pela escassez de outras fontes. Aqui consideramos que podemos nos valer desse recurso, visto que também trabalhamos com África e os atores envolvidos nessa pesquisa não encontram-se em outras fontes. O pouco que se encontra é nesses relatos.

que Nuno soltou as amarras, ou que Juramj separou as pipas de água, ou que Antonjo, negro, criado, limpou o convés ou ainda que Pedro Anes consertou o madeirame, eles estavam lá, e estão descritos no relato de viagem. Queiramos ou não, foram eles que fizeram essas tarefas e não o Sr. Crystovam ou o Sr. Fernão Vaz, capitão e mestre de embarcação³. Os relatos de viagem são um rico arcabouço de fontes.

Agora trata-se de analisar a forma e a metodologia de como utilizar essas fontes e da discussão acerca da veracidade ou não desse tipo de documento⁴.

Ao ler os relatos, o leitor historiador se depara com certas dúvidas, a ponto de abandonar esse tipo de fonte. Como analisar um texto escrito há quatro séculos, por alguém que viajava com algum propósito, que não o de descrever o cotidiano das gentes do mar, objeto de estudo desse trabalho, e identificar as “viseiras”, como diz Silvio Correa (2008), que o autor utilizava? Ou pior, nas palavras de Temístocles Cezar:

“[...] o relato de viagem, que se constitui em um interlocutor constante da historiografia brasileira, não foi ainda objeto de um estudo mais sistemático, ou seja, de uma análise que procure explicar como o relato de uma experiência vivida por um indivíduo estrangeiro se converte em conhecimento imediato da realidade e, sobretudo, como ele é percebido como fonte de saber histórico.” (CEZAR, 1999, p.38).

São, no mínimo, essas duas grandes barreiras teóricas que tentou-se nesse trabalho ultrapassar, ou pelo menos entender. Quanto às “viseiras”, o primeiro passo a se tomar é tentar descobrir quem era esse “autor” que escrevia. Qual sua vivência, seu interesse, seu credo, sua origem. Cada relato tem uma particularidade, cada viajante tem um propósito, e muitas vezes sua escrita também.

No caso de uma das fontes utilizadas, a “*Navegação de Lisboa a ilha de São Tomé escrita por um piloto Portugues*”, esse texto foi escrito por um homem que, provavelmente já havia feito a viagem mais vezes, e que trabalhava com algum tipo

³ Os nomes utilizados como exemplo nesse parágrafo são os nomes dos marinheiros, grumetes, mestre, capitão e calafate da Nau Bretoa. Estão descritos no livro da embarcação, com sua função, e alguns com sua origem, ou onde morava. O livro da Nau Bretoa está anexo ao Diário de Pero Lopes de Souza p.97 à 110.

⁴ Foram dois os textos principais que utilizamos como referencial para a discussão de como utilizar essas fontes. CORREA, Silvio Marcus de Souza. *Evidências de história nos relatos de viajantes sobre a África pré-colonial*. Revista AEDOS, UFRGS. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/aedos/search/results> em 14/08/2012. Nº1 V.1. 2008. E CEZAR, Temístocles. *Varnhagen e os relatos de viagem do século XVI: Ensaio de recepção historiográfica*. ANOS 90 – UFRGS; Porto Alegre, nº11 julho de 1999.

de contrabando, pois seu nome foi omitido. A grande peculiaridade na verdade, se dá por ele relatar que escreve o texto para o Conde Raymundo De La Torre, gentil homem Veronez, e que provavelmente praticava negócios com o mesmo, ou pretendia fazê-lo. Nesse caso é de se pensar que não encontraremos nenhum relato de desesperos e sofrimentos, mortes e naufrágios, visto que, o autor não gostaria de assustar seu provável pretendente a Armador. É nessa linha que busca-se analisar ao máximo cada autor, cada vida envolvida, cada credo. Um dos relatos mais utilizados no trabalho foi o do Fray Guevara. Os jesuítas, beneditinos, franciscanos, clérigos em geral, deixaram uma grande quantidade de relatos de viagem, mas é sempre bom lembrar e analisar a ordem a que cada autor estava ligado e o período em que escrevia.

Outro ponto importante a ser analisado, é a questão da escala de percepções. A distância de um século para outro, ou mesmo desse período para o presente, são como mundos distantes, realidades diferentes, assunto que será tratado no tópico referente ao cotidiano. As disputas entre as diversas nacionalidades são outro ponto a ser questionado. Temistocles Cezar (1999), nos alerta da análise feita à escrita de Varnhagen no século XIX. É visível a crítica aos textos dos franceses Thevet ou Lery e uma valorização dos textos de Gabriel Soares de Souza ou Pero de Magalhães Gândavo, brasileiros ou vivendo no Brasil. Varnhagen, não diferente de outros, era homem de seu tempo e escreveu com os vícios do mesmo.

Silvio Correa (2008), é quem nos dá a “chave” historiográfica para ler esses relatos. No mínimo três questionamentos devem ser feitos a todo momento pelo leitor para que se possa utilizar esses relatos como fontes e submetê-los a uma crítica metodológica. *Como olhou, quando olhou e de onde olhou o autor* (CORREA, 2008, p.05). Fazendo esses questionamentos acredita-se ser possível sim, utilizar esses textos, que são os relatos de viagem. Jaime Rodrigues (RODRIGUES, 2005, p.36-37), nos diz que: *Os relatos dos viajantes, por sua vez, ao informarem sobre as ocorrências nas viagens, trazem o impacto de um choque cultural quase sempre insuperável na narrativa*⁵. Contudo, se o autor souber como lidar com esse estranhamento e aceitar o desafio de buscar no texto aquilo que é interessante a seu objeto de pesquisa, pode encontrar ali uma fonte frutífera.

⁵ Os relatos de viajantes são um dos três tipos de fontes que o autor utilizou em sua pesquisa. Rodrigues apresenta argumentos que fortalecem a justificativa no uso dessas fontes.

3 AS GENTES DO MAR

Quando esse trabalho foi iniciado a definição dos atores a serem analisados, as gentes do mar, não coincidia com o grupo ao qual nos deparamos durante o estudo. Pesquisando-se sobre os homens do mar, não se pensava em considerar outros, que não apenas os embarcados, como parte desse grupo social. Antes do contato com os trabalhos dos professores Michel Mollat (1983), Amândio Barros (2004), Amélia Polónia (2004) e Luiz Geraldo da Silva (2001)⁶, eram apenas os marinheiros o objeto do estudo a que esse trabalho se propunha. Após o contato com esses pesquisadores ficou claro que as gentes do mar compõem um grupo muito maior do que apenas aqueles que viviam embarcados. Gentes do mar, como diz Mollat (1983), são em síntese: todos aqueles cuja existência depende do mar: construtores e fornecedores de gêneros aos navios; todos quantos praticam a arte e a ciência da navegação; os que, na cidade e no campo, trabalham para a “indústria” marítima fabricando aparelhos, cordas ou velas; as mulheres que laboram para o mesmo efeito; finalmente, as famílias que dependem do trabalho dos marinheiros. As gentes do mar são todos aqueles indivíduos, homens, mulheres e crianças envolvidos na faina marítima, como diz Luiz Geraldo da Silva (2001). Famílias inteiras envolvidas na provisão das embarcações e na construção das mesmas. Grupos inteiros de homens afiançados à pesca, ao transporte de viveres, à construção das embarcações que viriam a cruzar o Atlântico e estabelecer-se na América e antes em África. Calafates, cozinheiros, mestres, pilotos, marceneiros, pescadores e uma infinidade de pessoas e profissões que se envolviam nas entranhas dessa empreitada.

O mar e a empresa marítima do período estudado pariu uma infinidade de viúvas, órfãos, aleijados, idosos sem família, pessoas que foram sendo incorporadas ao seio dessas comunidades de marítimos pela necessidade⁷. Mulheres, filhos,

⁶ Michel Mollat foi um dos pesquisadores mais importantes na área da história marítima, professor da Sorbonne escreveu entre outros, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique IX – XVI siècle*. Amândio Barros e Amélia Polónia pesquisaram profundamente as comunidades de mareantes dos séculos XV e XVI na península Ibérica, seus trabalhos estão disponíveis no repositório digital da Universidade do Porto. Luiz Geraldo da Silva, professor de história do Brasil da UFPR escreveu: *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)* e *Os pescadores na história do Brasil*. Obras fundamentais para quem procura encontrar os grupos trabalhadores das franjas do Atlântico Brasileiro.

⁷ Aos marítimos inválidos às lides do mar, cabia pedir esmolas nas cidades depois de tornarem-se inúteis àquela profissão. Além disso, a Santa casa de misericórdia também recebia grande parte dessa população que se tornava um estorvo nas ruas e não tinha como sobreviver.

filhas, esposas, enteados, agregados e grumetes que se tornam parte da família. Nos trabalhos de Alberto da Costa e Silva (2002) sobre os lançados, é possível encontrar os grumetes que se agregam às famílias desses em África, e que aos poucos se tornam filhos e genros⁸.

No Brasil dos séculos XV e XVI, nos deparamos com uma escassa mão de obra no que tange aos trabalhos em embarcações, abrindo espaço para uma grande quantidade de marítimos que aos poucos se dá conta de que as Índias não são o “paraíso”, e sim o Brasil⁹. A ponto de a metrópole proibir a paragem das Naus da Índia na costa brasileira, visto que muitas vezes havia uma total deserção de marítimos, impossibilitando a continuação da viagem. Além disso, o grosso contrabando era um dos motivos das proibições às Naus da Índia de invernaem no Brasil conforme Amaral da Lapa (1968). Não existem dados acerca de quantos mareantes abandonaram suas embarcações e se estabeleceram no Brasil e em África, como também não sabe-se quantos sobreviveram aos naufrágios e ao desterro como Diogo Álvarez e João Ramalho, mas é possível que tenham sido muitos, e esses, mesclando-se às comunidades indígenas, trouxeram consigo sua cultura marítima. Luiz Geraldo da Silva (2001) e Antonio Alves Câmara (1937) apresentam em seus trabalhos a mescla das tecnologias europeia, indígena e africana¹⁰.

A esse trabalho fica claro que seria impossível tratar dos marítimos e de sua cultura ao longo do período sem analisar aqueles que muitas vezes são invisíveis a uma análise menos aprofundada, voltada para a cultura desse grupo social. Os marítimos embarcados eram homens da terra, como diz Amândio Barros (2004), viviam em comunidades, e ao longo de suas jornadas foram criando outras

⁸ No livro, *A Manilha e o Libambo*, Costa e Silva dedica um capítulo ao estudo dos lançados. De como se estabeleceram, quais eram suas formas de se relacionar com os “principais” na região onde se fixavam. Além disso, descreve as comunidades de grumetes, que aos poucos iam se acercando do Lançado e sobrevivendo à sua sombra.

⁹ Amaral da Lapa em seu livro, *Bahia e a carreira da Índia* (1968), discorre em diversos momentos sobre a falta de mão de obra no Brasil e da necessidade de construção e manutenção das naves. Edison Carneiro em seu livro *Salvador de 1549: uma reconstituição histórica* (1980), nos mostra as ordens que Tomé de Souza recebe do rei para que se faça uma incipiente indústria de embarcações na Brasil. Descreve também a dificuldade disso pela falta de mão de obra qualificada.

¹⁰ No livro de Luis Geraldo da Silva, *A faina, a festa e o rito: uma etnografia histórica das gentes do mar*, o autor nos apresenta um capítulo que trata especificamente das trocas culturais entre europeus, africanos e indígenas brasileiros. Do uso do anzol de ferro pelos indígenas, das jangadas de pesca em alto mar, inovadas com a vela latina e das novas formas de pesca, de curral e de covo.

comunidades, transformando-se e mesclando-se ao novo mundo que se descortinava.

4 LANÇADOS, CASADOS E NÁUFRAGOS

Este capítulo se propõe a tratar daqueles que foram os primeiros a se aventurar nas *terras incógnitas*, seja na América ou em África. Muitos desses homens, ou grande parte deles, praticava a marinharia e a pesca, ou dela tirava seu sustento, principalmente nos primeiros momentos das empresas expansionistas.

Do diário de navegação de Pero Lopes de Souza, extraímos o relato que segue:

“Aos 5 dias do mês de fevereiro entrou nesse porto de Sam Vicente a caravela Santa Maria do Cabo, que o capitão I. tinha mandado ao porto dos patos buscar a gente d’um bergatim, que se ahi perdera; e achou que tinha feito outro bergatim, com ajuda de 15 homens castelhanos, que no dito porto havia muitos tempos, que estavam perdidos: e estes castelhanos deram novas ao capitão I. de muito ouro e prata, que dentro do sartam havia; e traziam mostras do que diziam e afirmavam ser mui longe.”(Diário de navegação de Pero Lopes de Souza, p.66).

O trecho acima refere-se ao encontro que se dá durante a expedição de Martin Afonso de Souza em 1530 - com o intuito de proteger a costa brasileira e iniciar algum tipo de colonização, visto que outras nações começavam a assediar o território - com um grupo de europeus residentes havia anos na costa sul do Brasil. Os quinze homens a quem Pero Lopes se refere são provavelmente os náufragos da expedição de Juan Dias de Solís. Em 1515, então piloto-mor da marinha castelhana, substituindo Américo Vespúcio, Solís zarpuou em direção ao sul do continente. Sua expedição foi em grande medida, catastrófica, pois o mesmo foi morto e os sobreviventes voltaram para Espanha. Uma das embarcações ficou para trás e naufragou em local desconhecido, nas proximidades da atual ilha de Florianópolis, imediações do local conhecido como Porto dos Patos, próximo ao atual município de Laguna conforme Rosana Bond (1998)¹¹.

Esses quinze homens não só sobreviveram, como adentraram o sertão em um grande grupo rumo ao Peru, buscando o ouro e a prata daquele reino mítico, liderados pelo pouco conhecido Aleixo Garcia, marinheiro Português tripulante da expedição. Os que não se aventuraram na expedição ficaram mais de uma década

¹¹ O ponto exato descrito como Porto dos Patos, não é bem definido, mas ficava onde hoje se encontram os municípios de Garopaba, Imbituba e a praia da Pinheira.

em solo brasileiro, provavelmente fazendo contato e servindo de intermediários junto às embarcações que traficavam o pau Brasil e as drogas do sertão. No Brasil, praticamente não existem estudos sobre esses contatos. Os homens de Solís e a história de Aleixo Garcia tem sido mais analisada na América espanhola, principalmente no Paraguai. O que se sabe é que na esteira das histórias de Aleixo Garcia, o “mais” famoso, Alvar Núñez Cabeça de Vaca (1999) seguiu os passos do mesmo em busca do reino mítico e deixou um relato pormenorizado de suas andanças¹².

Náufragos, sobreviventes, somados aos muito mais conhecidos Caramuru e João Ramalho, podem ser comparados aos lançados em África conforme Prado (1966)¹³. Homens que provinham as embarcações que aportavam na costa de viveres, consertavam os estragos da viagem, faziam comércio e muitas vezes transitavam entre os portos do Brasil, comerciando e pescando. Foram denominados por alguns cronistas como “casados”, por terem se amancebado às índias da terra. É provável que construíssem embarcações pequenas, ou mesmo bergatins de maior porte, para prover suas necessidades de transporte e de trânsito de mercadorias. Seguindo o diário de navegação de Pero Lopes, temos outro relato:

“Aqui se lançaram com os índios 3 marinheiros da minha nao, e me detiveram 8 dias buscando os e nam pude aver por os índios mos esconderem.”(Diário de navegação de Pero Lopes de Souza, p. 70).

De acordo com a descrição acima, começamos a prever o grave problema que posteriormente iria proibir a paragem das Naus da Índia em terras brasileiras, já descrito no primeiro capítulo sobre as gentes do mar. A deserção de marujos em busca de melhores condições de vida. O Brasil, como mostram os trabalhos de Fabio Pestana (2008) e Amaral da Lapa (1968), torna-se aos poucos o grande destino dos mareantes fugitivos. Com uma proximidade bem mais razoável que as Índias, uma costa imensa e despovoada, abundância de madeira para produção de embarcações, clima agradável e muita pesca, tornava-se aos olhos dos marítimos o destino ideal para iniciar uma nova vida.

¹² Cabeça de Vaca encontrou com os companheiros de Aleixo Garcia e tentou seguir seus passos para encontrar o “Reino do Rei Branco”. Em busca da serra de prata. No futuro esse lugar seria conhecido como Potosi.

¹³ Nesse livro, vol.37 da brasileira, encontramos relatos e fontes referentes os homens de Solís em solo brasileiro. As referências dizem respeito ao relato do embaixador Zunñiga e do capitão D. Rodrigo de Acuña.

Abaixo segue a transcrição dos apuros por que passou o Capitão D. Rodrigo de Acunha do galeão San Gabriel em retorno a Espanha depois de por necessidade aportar no Porto dos Patos em 1527:

“Haviam acertado primeiro pedir licença para ficar, e por bem ou por mal ali permanecer, ainda que fosse necessário tirar-me a vida. Pude com boas palavras acalmá-los por algum tempo, prometendo deixar em terra os que quisessem, pois diziam preferir viver entre selvagens do que morrer desesperados no mar. Pensei em afastá-los da terra, e mandei zarpar as âncoras, ao que saltou no batel mais homens do que o necessário e foram-se à terra. No outro dia os dois espanhóis com os quais falamos, vendo gente tão má, ameaçam-nos, fazem-nos lançar o batel ao mar e enviam-me os que quiseram vir. De setenta e tantos homens que ali chegaram, ficaram em terra, entre mortos e os que resolveram ficar, quarenta e tantos; dos que estavam na nau, a metade pensava verrumar a nau, para ficarem todos ali feito selvagens. Em tal situação resolvemos retornar à Espanha.”

(NAVARRETE, D. Martin Fernández de - Coleccion de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Biblioteca de autores españoles. Ediciones Atlas - Vol.III - Madrid, 1955 - p. 120/123)¹⁴

Seriam muitas as descrições das deserções de mareantes que se poderia citar, mas o que cabe aqui analisar é que esses homens criaram comunidades novas em um mundo novo. Tiveram de aprender com os indígenas da terra, a usar as madeiras para o fabrico de suas embarcações, a arte da pesca em terras americanas e o trânsito por rios e pela costa. Comunidades essas, que deixaram nas franjas do Brasil Atlântico suas herdeiras, uma herança das culturas europeias, indígenas e africanas das lides do mar.

Tratar dos homens que se aventuraram em África nos incipientes momentos da expansão marítima do século XV é por si só um trabalho imenso. Não são poucos os estudos acerca desses homens, que fundaram comunidades e que negociaram pelos séculos seguintes com europeus, brasileiros e africanos. Alberto da Costa e Silva (2002) dedica um capítulo em seu livro *A Manilha e o Libambo* para tratar desses homens¹⁵. Homens que formaram famílias, sobreviveram na costa, e em grande medida, que tiravam da faina marítima grande parte do seu sustento. Construía almadias e suas esposas africanas adentravam os rios para negociar os produtos que os europeus traziam, e isso, mesmo em tempos de guerra, e para

¹⁴ O texto utilizado foi disponibilizado através do site: <http://www.simposio.ufsc.br/Frame.htm> visualizado em 21/11/2012. O projeto é uma iniciativa apoiada pela Universidade Federal de Santa Catarina que pretende disponibilizar, através de diversas enciclopédias, fontes primárias para o estudo da História de Santa Catarina.

¹⁵ Em especial o capítulo sete que trata dos lançados no continente africano no século XV e suas relações.

entregar ouro e escravos aos mesmos. Dentre as fontes usadas por Costa e Silva está o relato de Álvarez d'Almada¹⁶, capitão de embarcação da ilha de Santiago em Cabo Verde e que negociava na costa. Homem do mar, mulato, como grande parte dos homens das ilhas atlânticas onde a empresa marítima era a grande atividade produtiva.

Além de Costa e Silva, a pesquisadora Maria João Soares (2000) nos apresenta o trabalho: *Para uma compreensão dos lançados nos rios da Guiné – século XVI meados do século XVII*. Nesse trabalho, Maria João nos mostra como esses homens tornam-se de tal modo importantes a ponto de em certos momentos serem perseguidos pelo rei de Portugal e em outros perdoados de seus crimes em função de sua relação e posição estratégica. Nesses trabalhos existe uma visão bastante distinta do que busca-se aqui. São trabalhos onde o foco está no comércio, nas relações de poder, nos produtos de troca, nas legislações. Mas com uma leitura atenta é possível ver que esses lançados, essas comunidades, viviam da pesca, do comércio marítimo, do fabrico e conserto de embarcações. Em suma, se encaixariam perfeitamente no grupo das gentes do mar, objeto de estudo desse trabalho. Os lançados constituíram comunidades com família, agregados, escravos e seus grumetes. Termo usado para designar os marujos iniciantes das embarcações. Mas esses grumetes que trabalhavam para os lançados eram muitas vezes marujos experientes nas lidas náuticas e na construção de embarcações.

“Os grumetes começavam como remeiros, carregadores, guias e criados, mas pronto se fizeram compradores e vendedores em nome dos patrões, e intérpretes e mensageiros, e pilotos, e construtores de barcos. Muitos deles já sabiam como escavar uma canoa, mas somaram os seus conhecimentos aos dos lançados, para fabricar batéis e navios a vela à européia.” (A manilha e o libambo, 2002, p.250).

Essas comunidades se estenderam e sobreviveram ao tempo. Os grumetes diziam-se cristãos, falavam português ou crioulo e usavam o sobrenome de seu senhor. Criaram comunidades poderosas e embarcações cada vez mais propícias ao trânsito dos rios e da costa. Faziam a navegação de cabotagem e com suas embarcações que podiam ser arrastadas por terra, transitavam de uma bacia hidrográfica a outra¹⁷. Os herdeiros desses primeiros lançados tornaram-se provavelmente, traficantes de escravos que faziam comércio entre Brasil e África nos

¹⁶ *Tratado breve dos rios da Guiné do cabo verde desde o rio Sanagá até os baixios de Sant'anna etc., publicado por Diogo Köpke, Porto: Tipografia comercial Portuense, 1841.*

¹⁷ Idem. Ibidem. SILVA, Alberto da Costa. 2002 p.251

séculos seguintes. O trabalho do professor Cândido Domingos (2012) nos fala dos capitães de navios negreiros que viviam entre Salvador e a costa africana no decorrer do século XVII.

Aos olhos do mundo contemporâneo é difícil enxergar uma relação entre essas comunidades marítimas dos séculos pretéritos, principalmente para as pessoas que vivem em cidades grandes, como a maioria da população brasileira nesse momento. Entretanto, analisando esse passado, essa imensa costa, essa vida ligada ao mar nos séculos anteriores, é possível vislumbrar um cotidiano de intensa ligação entre a costa brasileira e africana. E nessa ligação estavam envolvidos homens e comunidades inteiras de mareantes, as gentes do mar, seja deste ou do outro lado do oceano. Como diria Alberto da Costa e Silva, nesse “rio” chamado Atlântico.

5 COTIDIANO NAS EMBARCAÇÕES

O que significaria cotidiano no século XV e XVI? No *Dicionário temático do Ocidente Medieval*, dirigido por Jacques Le Goff e Jean Claude Schmitt (vol.1 p. 283-299) (2002), o referido conceito diz respeito em grande parte a fatos que *por sua frequência e reiteração revestem-se de um caráter de banalidade*. Além disso, aplica-se em grande medida à grande maioria da população no período medieval, os camponeses. Engloba também os marinheiros em um pequeno grupo, minoritário, junto aos condutores, mensageiros e cavaleiros, capazes de, por sua proximidade com príncipes, guerreiros e grandes mercadores, de empreender viagens longas e custosas. No entanto, é o mesmo Jacques Le Goff (1990), que nos fala do etnógrafo-historiador, que se vale das metodologias dessa etnografia para analisar esses grupos minoritários. Sendo assim, esses marinheiros são inseridos e analisados por nós no grupo cujo alargamento do conceito coube a Michel Mollat (1983), “as gentes do mar”. Grupo esse que compreende todos aqueles ligados direta ou indiretamente à faina marítima sejam eles marinheiros, cordoeiros, calafates ou artesãos das embarcações. Pretendeu-se nesse trabalho problematizar, tornar o máximo possível particular o tempo e a vida desses trabalhadores. A análise procurou ir além do dito “ordinário”, indo mais fundo no significado de cotidiano das gentes do mar do período das Grandes Navegações Europeias.

Ao que nos remete a palavra cotidiano? Quais as suas conceituações nos séculos XV e XVI? Qual sua significação aos nossos olhos, hoje? Como poderíamos determinar o que é cotidiano para as pessoas em um mundo de sete bilhões de habitantes, onde existem milhares de formas de viver e de sobreviver? Aqui não pretendeu-se entender o cotidiano somente como um palco onde as tramas investigadas se realizavam, como diz Silvia Petersen (1994), e sim, aprofundar a análise dessas relações. Quais forças forjaram esse ambiente onde os marítimos se encontram? Por que esse lugar foi ou não privilegiado por aquela sociedade naquele momento? Quais opções tinham aqueles que viviam aquele cotidiano, ou não tinham? Analisar o cotidiano desse período é analisar as relações de força e poder que a igreja tinha sobre as pessoas. É pensar uma sociedade onde o próprio conceito de cotidiano talvez não existisse. Pelo menos não como conhecemos hoje.

É provável que esse trabalho não possa responder todos os questionamentos em relação ao que era ou não o cotidiano das embarcações, dos mareantes, das franjas do atlântico nos séculos estudados, mas a cada passo, tenta-se questionar ou sugerir quais outros cotidianos possíveis, aqueles homens, mulheres e crianças poderiam optar, se é que isso era possível.

5.1 ALIMENTAÇÃO: Comida e água, por favor !

Alimentar-se talvez seja a rotina mais cotidiana do ser humano. Mesmo que para alguns isso signifique simplesmente abrir uma torneira para encher um copo de água, e para outros caminhar quilômetros em busca de um poço, a necessidade biológica de beber e comer faz parte da rotina diária do homem desde sempre. Entretanto, já que estamos problematizando a questão da alimentação cotidiana, essa, para alguns, pode ser uma questão de vida ou morte. Pensa-se assim em relação às embarcações dos séculos XV e XVI. Dessa forma, as estratégias usadas por marítimos em busca da sobrevivência, aos olhos de outros podem parecer desonestas ou mesmo bárbaras.

Seja em terra, no mar, no passado, no futuro, na cidade, no deserto, onde quer que o ser humano se encontre, é necessário se alimentar. Esse foi um tema bastante desenvolvido em trabalhos anteriores tratando-se do período da expansão.

Dentre as carreiras marítimas dos quinhentos e seiscentos, a carreira da Índia, por ser muito longa, certamente é a que sugere um maior estranhamento em relação às privações que se poderia sofrer no mar, como falta de provisões necessárias, dificuldade de armazenamento e do mercado negro que se criava dentro das naves. A descrição que segue é do Fray Tomás De La Torre:

En La comida se padecia trabajo porque comúnmente era muy poça; creo que era buena parte de la causa poderse allí aderezar mal para muchos; um poço de tocino nos daban por las mañanas y al mediodía um poço de cecina cocida y um poço de queso, ló mismo a la noche; mucho menos era cada comida um par de huevos; la sed que se padece es increíble ; nosotros bebíamos harto más que la racion aunque tasado; y com ser gente versada a tempranza nos secábamos. Que harian lós demás?(Fray Tomás De La Torre. p. 272).

A situação do Fray Tomás pode ser descrita como aprazível em relação a outras conhecidas da historiografia. Em diversas viagens, homens, mulheres e crianças tiveram de se sustentar alimentando-se de ratos e baratas, bebendo urina, comendo couro, cabos, e até mesmo cadáveres. Um tipo de biscoito duro cozido, água misturada com vinho, que se tornava pútrida em poucos dias, pois era transportada em tonéis de madeira sem qualquer tipo de recurso para sua preservação, carne e peixe seco (RAMOS, 2000 e MICELI, 1994)¹⁸. A questão dos cadáveres, ao que parece, talvez seja a mais assustadora. No período dos descobrimentos e nas décadas que se seguiram, uma das histórias mais pavorosas aos europeus em relação ao novo mundo era a da antropofagia, descrita desde os primeiros momentos da descoberta por homens como Hans Staden (1999) e outros cronistas. Assim, segue aqui a situação limite em que se encontravam os embarcados da Nau de Jorge de Albuquerque Coelho que lançou velas do Brasil em direção ao reino no ano de 1565:

“Aos vinte e sete desse mesmo mês, que foi dia de S. Cosme e S. Damião, começamos a lançar ao mar algumas pessoas que nos morreram de fraqueza e com pura fome e trabalhos; e foi tanta a necessidade da fome que padecíamos que alguns dos nossos companheiros se foram a Jorge de Albuquerque e lhe disseram que bem via os que morriam e acabavam de pura fome, e os que estavam vivos não tinham cousa do que se sustentar; e que pois assim era, lhes desse licença para comerem os que morriam, pois eles vivos não tinham outra cousa de que se manter.”(HTM 7 1998, p.285)

A situação de penúria por que muitas embarcações passaram durante o período da expansão marítima não é muito diferente de situações limite que

¹⁸ Esses dois trabalhos contém dados e descrições de como seriam as condições de alimentação a bordo das embarcações. Quantidades e tipos de alimentos a disposição dos embarcados.

passaram outras embarcações nos séculos posteriores. O mar cobra seu preço. Um oceano de água intragável ao homem, uma imensidão de peixes, e semanas a fio de linha vazia. As travessias oceânicas dos séculos XV e XVI foram um teste aos limites humanos, comparável nos dias de hoje à dificuldade de prover de alimento uma nave espacial, e nesse ambiente hostil, os marítimos eram senhores absolutos na arte de reconhecer sinais. Sinais de terra, de pescado, de tempestades.

Uma das fontes usadas para esse trabalho foi a *Navegação às Índias orientales escrita em português por Tomé Lopes*. Tomé serviu de escrivão nessa viagem em uma das Naus de Estevão da Gama cujo capitão era João Buonagràcia *de nação Italiana*. Na situação de falta de mantimentos Tomé descreve:

“... fizemos papas com o pó de migalhas do biscouto que ficarão, e eram amargosas como fel, sendo a terça parte de imundície de ratos; ao principio eram feitas com azeite ou mel, e por fim sómente em água que não tinha necessidade de outras especiarias, pois fedia como cão morto, porém com a fome tudo se comia.”(Navegação as Índias Orientales escrita por Tomé Lopes. p. 212).

Dentro da lógica de pesquisa desse trabalho foi preciso questionar como os marítimos se colocavam quanto a essa questão dos suprimentos. Em grande medida, os relatos que temos são de viajantes, de embarcados, mas como já foi citado aqui, grande parte dos trabalhos não foram escritos pelas penas de marujos, pois esses em sua maioria não tinham recursos para tanto ou eram analfabetos. Acredita-se então, que para esses homens do mar a situação de embarcados muitas vezes era mais proveitosa até do que em terra. Aquele era seu ambiente, eram grandes pescadores, como descreve Pero Lopes da segunda feira dia 16 de outubro de 1531 acerca do Cabo Santa Maria:

“Aqui nesta ilha tomamos água e lenha e fomos com os batéis fazer pescaria: em hum dia matamos desoito mil peixes antre corvinas e pescadas e enxovas: pescávamos em fundo de 8 braças: como lançávamos os anzolos na água nam havia ahi vagar de recolher os peixes.”(Diario de Navegação de Pero Lopes de Souza. p.40).

De forma alguma se tentou minimizar as agruras vividas nas embarcações dos séculos XV e XVI em relação ao suprimento de viveres, mas seguramente eram os homens do mar que teriam mais chances de sobreviver nos momentos de dificuldade, pois era pelas mãos de alguns deles que se dava o controle do paiol de mantimentos. Além disso, existiam outras estratégias em relação aos demais embarcados, muito utilizadas pelos mareantes, nem sempre muito lícitas ou

honestas aos olhos dos outros e que tornavam suas viagens menos sacrificantes. Frey Antonio de Guevara nos fala de como se deve dividir o que se leva na embarcação com os mareantes:

“Es privilegio de galera que el pan, el queso, el vino, el tocino, la carne, el pescado y las legumbres que metieres allí para tu provision, hás de dar dello al capitán, al cómitre, al piloto, a lós compañeros y al timonero; y de ló que te quedare tente por dicho que dello han de provar lós perros, arrebatat lós gatos, roer los ratones, dezmar lós despenseros y hurtar lós remeros; por manera que se eres um poço bisonho y no muy avisado, la provision que heciste para um mês, no se llegará a diez días.”(Fray Antonio de Guevara. p.239).

As embarcações eram muitas vezes provisionadas com menos viveres do que seria necessário para a viagem de destino conforme Ramos (2008). Cabia aos embarcados resolver esse problema. Havia portos onde era possível parar para reabastecer, como no caso das ilhas atlânticas, Moçambique ou mesmo o Brasil no caso das Índias. Contudo, nem sempre se podia atracar, por uma infinidade de motivos, seja pelas forças da natureza, pela fuga de piratas e corsários, ou muitas vezes pela falta de habilidade dos pilotos. Sendo assim, em grande parte dos casos, os embarcados deveriam saber que iriam ter de se sustentar durante a determinada travessia com o que tivessem a bordo. Quem podia levava consigo mantimentos extras, que levasse o quanto pudesse, não só para negociar a bordo, como também para sobreviver em caso de necessidade, além é claro, de alguns luxos, a quem isso fosse possível. Com isso nascia o mercado negro de produtos alimentícios dentro da embarcação.

Os mareantes dominavam as quantidades de alimentos e seu racionamento, com isso era nas mãos dos homens do mar que essas “especiarias” transitavam. Acostumados às viagens, às distâncias, às agruras que o oceano impunha, essa estratégia devia muitas vezes permitir a esses homens um ganho extra durante as travessias. Até porque seu soldo não era dos mais atraentes. De acordo com Martinez (2001), em 1543 os salários anuais dos homens do mar giravam em torno de: 9.000 maravedís os marinheiros, 27.000 o mestre, 31.500 o piloto e cerca de 50.000 o capitão, além de comida e alojamento. Contudo o custo de vida era bastante caro. Um litro de vinho na Andaluzia nesse mesmo período custava em torno de 4.21 maravedís. Um quilo de biscoito moreno 5.43¹⁹. Aplicando um cálculo simples é possível inferir que um marinheiro podia comprar ao ano 2.137,77 litros de

¹⁹ Idem.Ibidem. MARTINEZ, José Luiz. (2001) p.55.

vinho, ou 1.657,46 quilos de biscoito. Dividindo isso por doze e por trinta teremos mais ou menos 4,6 quilos de biscoito, e 5,9 litros de vinho ao dia. Com certeza seria impossível sobreviver apenas com biscoito e vinho, porém estes eram os mantimentos de mais fácil acesso e de menor custo.

Refletindo, é possível pensar no quanto o mar nesse período, tornou-se importante economicamente. Sendo assim, esse grupo das gentes do mar deveria ter se tornado rico ou importante, mas isso não ocorreu. Salvo alguns casos onde homens do mar tornaram-se donos de embarcações ou de postos de distribuição de pescado, ou construtores em estaleiros, a grande maioria continuou na faina do mar e vivendo as agruras e privações que esse impunha.

5.2 JOGOS DE AZAR, ALGAZARRAS E BEBIDAS: Ou uma vida de privações?

As gentes do mar, os marítimos, aos olhos da sociedade dos séculos XV e XVI não eram vistos como homens de muita honra ou retidão. Eram tidos por arruaceiros, mercenários, agressivos, bêbados, sem muito respeito ao culto e à religião. Nos dias que antecediam as saídas das armadas, a cidade onde estavam instalados os marujos ficava apreensiva. Amândio Barros (2004) nos dá exemplos de Lisboa e da cidade do Porto. Em 1436 face às queixas da cidade de Lisboa D. Duarte ordenava: *“vão pousar ao estaaõ novo que se ora faz no rossio acerca de São Domingos tanto que acabado for.”* E em 1472 o Porto queixava-se dos *“desvayrados arroydos e outros muytos males que sucediam quando os fidalgos e sua gente aí vinham tomar navio”* (BARROS, 2004, p.249-263).

Dentre as diversões prediletas dos mareantes estava o jogo. Jogos de dados e de cartas, muitas vezes, ou quase sempre, à dinheiro. O Frey Antonio de Guevara nos trás novamente seu precioso relato de como e quais jogos se davam na embarcação, e faz também seu juízo dos marítimos quanto a moral.

“Es privilegio de galera que allí todos tengan liberdade de jugar a la primera de Alemania, a las tablas de borgoña, al alquerque(três em raya), inglês, al trocadero viejo, al para ginovisco, al flux(tener um jugador todas las cartas de um mismo palo) catalán, a la figurilla galega, al triunfo Francês, a la calabriada(mescolanza)morisca, a la ganapierte romana, y al falsos naipes señalados. Y porque no pierda sus buenas costumbres la galera no haya medo el que armare el naipe, o hincare el dado, Le mande el capitan que restituya el dinero, porque el día que em la mar formaren conciencia y pusieren justicia, desde aquel día no habrá sobre las águas galera.”(Fray Antonio de Guevara,p.241).

O jogo não era apenas uma forma de passar o tempo dentro da lógica de sobrevivência dos mareantes, a qual buscou-se desvendar. O jogo era também uma forma de arrecadar mais mantimentos, e mais recursos, seja para sobreviver melhor a bordo, ou juntar algum capital. Uma das formas de arregimentar as tripulações para as viagens eram as benesses, além dos soldos. Algo como os benefícios, além do salário, que aqui nos referimos às “quintaladas”. O direito de cada tripulante trazer consigo uma quantidade determinada de especiarias para comerciar livremente, sem impostos ou com taxas reduzidas. É claro, de acordo com sua importância a bordo as quintaladas podiam variar muito conforme Domingues (1998). Dessa forma, os marujos buscavam arrecadar o máximo possível durante a viagem, seja em moeda corrente ou em produtos passíveis de troca, podendo dessa forma, trazer uma quantidade maior de especiarias.

É possível que em apenas uma viagem um marinheiro pudesse arrecadar o valor suficiente para sustentar-se pelo resto de sua vida, adquirir uma casa e bens. Mas ao que parece, esses homens gostavam da “vida embarcado” e o ganho normalmente vinha para uma boa beberagem em algum porto ou para saldar alguma dívida entre eles²⁰.

Os jogos eram proibidos em terra, e no mar também, mas os responsáveis pela ordem a bordo muitas vezes fechavam os olhos à diversão da marujada. No livro das receitas de cativos da cidade do Porto, é possível encontrar uma imensa quantidade de multas em relação ao jogo. Multas pagas por marinheiros e mercadores apanhados jogando cartas ou dados. As cartas rendiam mil reais por cabeça e os dados, dois mil²¹. Conforme Amaral da Lapa (1968), em períodos de carga e descarga das naves, os portos eram, e continuam sendo, o lugar de ajuntamento de marujos em busca das diversões²². A jogatina na taberna, nas

²⁰ No livro de Jean Merrien, *A vida quotidiana dos marinheiros no tempo do rei sol* (S.d.), o autor em diversos trechos da obra remete a essa ideia em relação aos marítimos. De que esses viajavam e trabalhavam para viver e saldar suas dívidas, e que não teriam interesse em arrecadar capital. Acredita-se que esse tipo de juízo de valor se dê em virtude da fama que os marujos carregavam, mas que não existam dados ou estudos que comprovem esse tipo de julgamento.

²¹ Em relação aos jogos, multas, e a vida a bordo, os trabalhos mais representativos são de os de Fabio Pestana Ramos (2000 e 2008) e Francisco Contente (1998).

²² De acordo com o autor: *Heterogênea população de homens do mar, sem compromissos nem autoridade imediata que lhes pudesse tolher os desvarios, essa marujada representava invariavelmente um tormento. Contumazes desordeiros, quando não trãnsfugas e homicidas, desejavam eles aproveitar ao máximo sua permanência em terra.* (Lapa, 1968, p.216).

mancebias²³, ou junto aos barcos, acabava causando desavenças que muitas vezes eram resolvidas ali mesmo. Era o espaço de ajuste de contas e preparação para uma viagem longa e muitas vezes sem retorno.

5.3 RELIGIOSIDADE E A MORTE

A religiosidade foi, no caso dos marítimos, um tema bastante antagônico. Ora os marujos eram vistos como hereges, homens de pouca fé; ora dentro das embarcações era possível acompanhar procissões, rezas diárias e costumes ligados à fé católica. É importante frisar que estudou-se aqui o ambiente atlântico em um período onde o Cristianismo não era de forma alguma questionado, e o Islamismo havia sido quase erradicado da Península Ibérica. Entretanto, veremos em África, onde os escravos são capturados, a fé Mafona²⁴ poderosa, principalmente no Mali e nas regiões ao redor.

As viagens faziam parte do cotidiano de um pequeno número de pessoas nesse período, entre eles os marinheiros²⁵. O cotidiano das embarcações podia tornar-se o lugar ideal para aqueles que não tivessem grande afinidade com os cultos, por não gostarem simplesmente, ou por pertencerem à outra religião. Foi nesse momento inclusive, que uma grande quantidade de judeus que haviam sido expulsos de Espanha e agora de Portugal, foram buscar no além-mar uma nova vida. Os cristãos novos encontraram nesse espaço uma forma de tornarem-se invisíveis aos olhos, da cada dia mais atenta, Santa Inquisição. Em tempos de reforma protestante pela Europa do norte, a Península Ibérica tornou-se o baluarte da cristandade. Foi sob a bandeira da santa fé que os mares tornam-se o novo palco de ação das ordens religiosas. Talvez mais do que todas as outras, a ordem jesuítica tenha se valido dos novos mundos descobertos. Amélia Polónia (2004) nos ajuda a refletir quanto a força desse dogma religioso.

Com efeito, a vivência quotidiana dos homens do século XVI, o desempenho dos seus papéis na vida pública, como na vida privada depende, em grande medida, dos quadros de pressão que enformam e delimitam. Referimo-nos, em primeiro lugar, à pressão da religião, sobre a

²³ Mancebias era o termo que designava os prostíbulos. A palavra manceba era relacionada à mulheres solteiras que muitas vezes eram vistas ou tidas por prostitutas. Ver. CARVALHO da Silva, Joaquim. *Dicionário da língua Portuguesa Medieval*. Londrina, EDUEL, 2007.

²⁴ Mafona é uma das formas de se referir à fé Muçulmana na África Ocidental.

²⁵ LE GOFF, Jacques, SCHMITT, Jean-Claude. *Dicionário temático do ocidente medieval, V.1*. Bauru, SP, EDUSC, 2002, verb. Cotidiano, pp.283-299.

vida e, em segundo lugar, às condições que presidem à existência quotidiana. (POLÓNIA, 2004, p.77)

No mar, o marítimo deparava-se com um cotidiano onde a sobrevivência era um obstáculo diário. Sendo assim, a religiosidade podia muitas vezes ser deixada de lado em função do necessário para tal empreitada.

O mar tornou-se o novo palco de jesuítas, beneditinos, e outros clérigos que buscavam novas almas para arrebanhar. Talvez não o palco, mas a estrada a caminho dele. Sendo assim, existe uma grande infinidade de relatos do período descrevendo a vida a bordo feita por esses “homens de Deus”, inclusive duas das principais fontes usadas nesse trabalho. Foi possível então, identificar como aos olhos de homens e mulheres da terra, onde a religiosidade era questão cotidiana, o quanto os homens do mar eram vistos como pouco praticantes da fé, principalmente quando embarcados.

Es privilegio de galera que ni por ser Pascua de cristo, o dia de algun gran sancto o ser dia de domingo, no dejan en Ella lós remeros y pasajeros de hurtar, adulterar, blasfemar, trabajar nin navegar; porque las fiestas e pascuas em la galera no solo no se guardam, mas aun ni saben cuándo caen. Es privilegio de galera que lós que em Ella andan no tengan memoria Del miercoles de la ceniza, de la semana, sancta, de las vigílias de Páscua, de las quatro temporas Del ano, ni aun de la cuaresma mayor, porque em la galera todas las vezes que ayunam no és por la vigília o estar em cuaresma, sino porque lês falta la vittualla. (Fray Antonio de Guevara, 2001, p.242)

O relato de Guevara nos dá uma visão de como dentro da embarcação os marítimos não guardavam os dias santos, como também não faziam jejum nas épocas determinadas pela igreja e também não deixavam de viver a vida que o mundo da embarcação lhes permitia. Navegando, trabalhando, jogando, bebendo e comendo, quando possível. Ao final da fala, relata que os homens só faziam o jejum quando lhes faltava mantimentos. No entanto, os homens do mar eram homens da terra, como lembra Amândio Barros (2004), e sendo assim, grande parte nasceu e foi formada debaixo das leis do Cristianismo, mesmo que muitos tenham adentrado à vida no mar muito cedo. Diversos são os relatos que nos remetem à religiosidades a bordo, missas, rezas e promessas, principalmente nos momentos de tormenta.

Neste tempo tivemos um vento tão grande, que nos quebrou a antenna pelo mei, e igualmente o mastro da Julia, o que poz a todos em tão grande susto, que todo aquele dia a noite corremos em arvore seca, e só ferramos o segundo traquete; era cousa pasmosa ver com o mar estava empolado; fizeram-se nesse dia muitos votos, e deitaram-se sortes sobre quem devia ir visitar a devota igreja de nossa senhora de Guadalupe. Os da Nau Julia,

que não tiverão menos medo, entes muito maior, porque lhes entravão dentro muitos golpes de mar, também fizeram muitos votos. (Navegação às Índias Orientaes escrita em portuguez por Tomé Lopes, p. 159)

As promessas de peregrinação e outras benesses aos santos são muitas nos relatos de viagem, principalmente nos casos da História Trágico-Marítima²⁶, onde abundam as descrições de infortúnios no mar. Se foram ou não cumpridas essas promessas, não há como comprovar. Muitas vezes, as festas religiosas eram realizadas a bordo com a intenção de fazer passar o tempo e também serviam para a integração entre as pessoas embarcadas. Grande parte das embarcações tinha por nome um Santo ou alguma referência à Nossa Senhora ou à Virgem Maria. Dos treze barcos descritos nos relatos da história trágico-marítima, pelo menos oito tem no nome referência religiosa, como podemos ver: Galeão São João, Nau Santa Maria da Barca, Nau São Paulo, Nau Santiago, Nau São Tomé, Nau Santo Alberto, Nau São Francisco, Galeão Santiago.

A igreja e a cristandade permeavam as vidas das pessoas de todas as formas, e cobravam por isso, mas no regimento para os mareantes da Nau Bretoa, que vinha para a terra do Brasil em 1511, tem-se uma peculiaridade.

It. Manda o dito senhor que se alguma pessoa da dita nao renegar a deus ou a nossa senhora e dos santos, ou jurar por cada vez que o fizer perca três mil Rs de seu soldo para o dyto esprtall e que quando que a dita não aqui chegar da tornaviagem va preso della acadea donde pagara a dita pena como auqlquer outra pessoa nos taes casos e dada por suas ordenações. (Diário de navegação de Pero Lopes de Souza, 1867, p.101).

De acordo com os outros textos analisados, seria irracional cumprir o “dito” regimento, até porque havia em grande parte das viagens uma carência enorme de mão de obra a bordo das embarcações. Seria um risco manter preso algum marítimo que se fizesse necessário ao trabalho diário, cotidiano, para o bom funcionamento do barco. Quanto à cobrança do soldo, possivelmente tenha ocorrido, e muitos

²⁶ Ver História Trágico-Marítima de Bernardo Gomes de Brito. O livro contém treze relatos de naufrágios com descrições pormenorizadas de pessoas que sobreviveram aos ditos naufrágios ou transcreveram o que escutaram de sobreviventes. A primeira edição é de 1735-36. Esse tipo de literatura foi muito apreciada nos séculos subsequentes aos descobrimentos e fez muito sucesso. Alguns textos são bastante impressionantes e em grande parte dos relatos é possível ver a religiosidade tomando conta dos embarcados, em função principalmente da situação de morte iminente. Os relatos estão disponíveis on-line, mas para esse trabalho foi utilizado a versão organizada por Ricardo Gomes de Brito, com apresentação de Ana Miranda. Em Português contemporâneo atualizado para o leitor, com notas de pé de página em relação aos termos de difícil entendimento. BRITO, Bernardo Gomes de. (compilação); apresentação Ana Miranda; introdução e notas Alexei Bueno. *História Trágico-Marítima*. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto editora, 1998.

marujos podem ter sido presos, mas somente quando a embarcação atracasse novamente no reino, seja por denúncia do capitão ou de outros.

Outro ponto importante em relação à questão religiosa diz respeito a uma maior liberdade de culto dentro das embarcações, como já foi citado. Esse assunto mereceria por si só um trabalho, pois no período estudado são poucos os espaços onde haveria condições de convívio mútuo entre cristãos, judeus, muçulmanos e praticantes de uma infinidade de cultos africanos e americanos que aos olhos dos europeus eram tidos por pagãos. Novamente aqui, utiliza-se do relato do Fray Antonio de Guevara, que soube redigir seu olhar acerca da vida nas embarcações.

Es privilegio de galera que em Ella anden y tengan libertad de vivir cada uno em la ley que nació, es saber, casados, solteros, monjes, frailes, cléricos, hermitanos, caballeros, escuderos, elches(moriscos ou renegados del cristianismo), canários, griegos, índios, hereges, moros e judios, por manera que sin ningun escrúpulo verán lós viernes hacer a los moros la zalá(Azalá, rezo de lós muzulmanos), y a lós judios hacer lós sábados la barajá (probabelmente onomatopéya de las oraciones judías). (Fray Antonio de Guevara, 2001, p.242).

Uma chance de uma vida melhor em outros lugares, o sonho do eldorado, uma vida de aventuras. Mas também liberdade de culto, distância daquelas estruturas de estado que estavam se gerindo no seio dos reinos, estruturas de opressão, da máquina estatal que construiria o mercantilismo e que iria formar no século seguinte as poderosas armadas, e onde esses homens do mar só voltariam a ter suas liberdades em barcos de bandeira negra cruzada por ossos.

Há de se refletir que os marítimos eram sim, dentro do possível, religiosos. Contudo seu cotidiano, muitas vezes não permitia com que as regras rígidas da cristandade fossem cumpridas e sendo assim, eram muitas vezes tidos por hereges.

A vida do marítimo era dura e árdua. Seja em terra, na faina diária de consertar os barcos, embarcar e desembarcar viveres e mercadorias, consertar as redes de pesca ou embarcado. Os homens do mar têm na profissão a marca da instabilidade no que diz respeito à vida e à morte. As famílias desses homens e meninos que nos séculos XV e XVI lançavam-se ao desconhecido, sabiam que muitas vezes não tornariam a ver o pai, o irmão, o filho, o marido o vizinho. Como diz Amândio Barros (2004), *o negro do luto era cor dominante por todo litoral Português*

*e ainda continua a sê-lo*²⁷. A morte poderia vir de diversas formas e a qualquer momento. Fosse pelo ataque de um corsário ou pirata, pela doença, pelo naufrágio, pela fome e pela sede. De acordo com Ramos (2008), alguns marujos já embarcavam em busca de um desafeto, aguardando o melhor momento para livrar-se do “dito cujo” durante a navegação²⁸. Em muitos casos o sujeito poderia simplesmente cair no mar. Como no caso da Nau São Paulo em 1561 que ia do reino às Índias e que mais de uma vez nos dez meses de navegação, antes de encalhar, teve tripulantes e passageiros *perdidos no mar, arrebetando-se na amurada ou no convés*²⁹.

Aos que caíam no mar, a morte era quase certa. Com as técnicas de navegação da época, seria bastante difícil “arribar”³⁰ para voltar e buscá-lo, caso fossem ouvidos seus gritos. De acordo com Francisco Contente Domingues (1998), *“Embarcar, bem mais do que já sucedia na vivência quotidiana do homem de quinhentos, era um passo direto para os braços da providência. Ela decidia depois os destinos de cada um e de todos”*³¹. A rotina era de que a morte fazia parte da vida cotidiana de cada marinheiro nos séculos XV e XVI, mais ainda do que daqueles que viviam uma já dura existência, em terra.

[...] e a gente principiava a adoecer por maneira, que em trinta e cinco dias só da nossa não deitamos ao mar setenta e seis pessoas, não nos ficando mais do que nove, e na outra succedeo o mesmo, tendo morrido cento e trinta pessoas, e ficando o resto sem esperança nenhuma de salvação.(Viagem as Índias Orientaes por João de Empoli, p.231).”

5.4 CONDIÇÕES DAS EMBARCAÇÕES: Para o comércio ou para a sobrevivência?

Não importa muito o nome, o calado, ou tipo de embarcação, as naveas das carreiras do Atlântico nos séculos XV e XVI, eram em grande medida, perigosas, do

²⁷ Idem. Ibidem BARROS (2004), p. 255.

²⁸ O autor fala da tradição portuguesa de jogar ao mar os inimigos durante a navegação, que teria sido adotada por todas as marinhas e que persiste até hoje. Em especial, corriam perigos os oficiais ou capitães das embarcações. Esses deveriam andar sempre armados no convés e tomar muito cuidado com a tripulação. (RAMOS, 2008, p. 113-114).

²⁹ Idem. Ibidem (BRITTO, HTM 7 p.193-259).

³⁰ Técnica que consiste em fazer o retorno com o barco. Mudar de direção em 180°. As embarcações eram bastante precárias em se tratando de manobras desse tipo, principalmente se o vento estivesse vindo pela popa (parte traseira do barco). Muitas vezes seria impossível retornar para buscar alguém que havia caído da embarcação. (RAMOS, 2000, p. 283 e 293).

³¹ Idem. Ibidem DOMINGUES. In RAMOS, Fabio Pestana. *Os problemas enfrentados no cotidiano das navegações portuguesas na carreira da Índia: fator de abandono gradual da rota das especiarias*. Revista de História, FFLCH, USP, 1997.

ponto de vista de quem tinha de trabalhar nelas. Naus, Caravelas, Galeras, Galeotes, Bergantins ou qualquer outra nave de porte, capaz de cruzar os mares, devia em muito em relação a segurança dos marinheiros. Muito foi escrito sobre os avanços tecnológicos das embarcações que fizeram as primeiras travessias oceânicas desse período, ou as que temos relato. A caravela foi sim, uma embarcação comparável às naves espaciais do século XX em termos de evolução tecnológica. Sua grande diferença em relação às outras embarcações foi a capacidade de navegar à “bolina”, ou contra o vento³². Contudo, no que tange ao trabalho, condições de vida, de segurança, de armazenamento de alimentos não houve grandes avanços. Diferente da preocupação que se tem com a vida dos astronautas, a vida dos marítimos não era questão de preocupação aos armadores.

Dentro do propósito do trabalho, de analisar as questões da vida das gentes do mar, um capítulo destinado às condições das embarcações parece equivocado, entretanto, é importante refletir que as condições das embarcações tinham relação direta com a vida ou morte dos mareantes, com a faina diária de trabalho e uma navegação mais tranquila e segura. No período inicial da expansão marítima, a indústria de fabrico das embarcações sofreu grande impulso, principalmente em Portugal, onde uma grande quantidade de pessoas estava envolvida nesse trabalho. De acordo com Fabio Pestana:

Em torno do estaleiro, em Portugal, gravitavam oficinas de pequenos artesãos, responsáveis pela fabricação de estopa a partir da lã. Havia também as responsáveis pela obtenção do sebo, as fundições de metal e as de prego, além de diversos outros artesãos especializados, encarregados dos mínimos detalhes. (RAMOS, 2008, p.77).

Muito capital era investido e diversos lugares usufruíram das novas tecnologias, se aproveitando dos novos conhecimentos na utilização de madeiras diferenciadas, uma calafetagem mais apropriada e com produtos mais adequados, garantindo dessa forma o retorno investido nessas viagens. Contudo, em momento algum se tem notícia ou relato de que algum desenvolvimento na construção das embarcações tenha sido em função de melhorar ou facilitar o trabalho daqueles envolvidos no dia a dia da faina e sua segurança. De acordo com Rediker e

³² Para um entendimento melhor em relação às embarcações, suas diferenças, capacidades e usos ver: RAMOS, 2008, pp. 68 a 76. E LAPA, 1968, p. 25 a 83.

Linebaugh “O trabalho, a cooperação e a disciplina do navio fizeram dele um protótipo de fábrica” (LINEBAUGH e REDIKER, 2008)³³.

Assim como nas fábricas da revolução industrial do século XVIII na Inglaterra, o trabalho nesses navios remete à famosa cena de uma criança trabalhando quatorze, quinze horas diárias e depois simplesmente deitando ao lado da máquina e adormecendo. Refletindo dessa maneira não havia diferença alguma entre os grumetes³⁴ que embarcavam a trabalho nas carreiras e as crianças das fábricas. Talvez a única diferença fosse que na fábrica, havia algum alimento ao despertar, e a mesma não poderia afundar a qualquer momento.

Conforme Peter Linebaugh (1983), apesar de parecer anacrônico falar em capitalismo nos séculos XV e XVI, e a palavra mercantilismo ser mais utilizada, as naves do período expansionista foram os primórdios das fábricas Inglesas dos séculos seguintes. Subir e descer velas, mover o leme, verificar a profundidade e a velocidade da embarcação, organizar as provisões, cozinhar, controlar a carga, e todas as outras fainas do cotidiano na embarcação, eram em si uma grande empreitada. Ramos (2000) nos mostra que somado a isso, as embarcações com velas desgastadas, necessitando a costura contínua, os madeirames podres, a calafetagem ruim, sendo necessário trabalho contínuo, faziam da viagem, para quem tinha de trabalhar nelas, um verdadeiro risco.

Em grande parte dos relatos foi possível encontrar descrições dessa despreocupação com a manutenção das naves. O investimento nas carreiras era grande e o risco altíssimo. Muitas vezes essas naves traziam uma quantidade exagerada de especiarias, aumentando em muito o risco de naufrágio e o trabalho dos marítimos. Subir uma âncora era um trabalho árduo, manter a nave no rumo, com correnteza ou ventos, mais ainda:

“Um dos maiores trabalhos, acompanhado de muitos perigos, que tivemos muitas vezes nessa viagem, foi o leme, porque, por ser a Nau pesada e feita na Índia, era (como no principio disse) dura de governo e acudia mal ao

³³ O livro trabalha a formação de uma cultura marítima internacional, multiétnica e multicultural proletária, composta por diferentes grupos da Europa, África, e América. Analisa a ideia de que o barco era um espaço distinto onde homens de diferentes lugares e culturas, sobreviviam juntos e unidos contra os sistema capitalista que estava se gerando.

³⁴ *Hierarquicamente o cargo mais baixo dentro das embarcações portuguesas, abaixo ainda dos marinheiros, cuja função era responder pelas tarefas mais pesadas, em geral este cargo era exercido por jovens adolescentes que sofriam maus tratos sob a tutela do chamado guardião.* (RAMOS, 2000, p. 290).

leme, e assim não havia tormenta a que não estivessem a ele quarenta, cinquenta homens e às vezes mais, uns pegados no pinção (pição: parte dobradiça do timão do leme), e outros em uns aparelhos a que chamam talhas, de cada banda...” (BRITO, HTM 7, p.215).

Em outras descrições foi possível encontrar viagens onde não havia equipamento de reserva, nem fazenda para reparo das velas, nem ferramentas para tal. A dificuldade de trabalho dos marujos estava diretamente ligada à falta de preocupação dos armadores com as necessidades a bordo. O interesse nos investimentos, tão analisados por outras obras, se dá em relação à velocidade e carga dessas embarcações. A primeira para trazer seu investimento rapidamente e a segunda para poder trazer mais especiarias. Cada vez mais carga, em menos tempo, com o maior ganho possível, fazendo com que o cotidiano de quem trabalhava nessas naves, se transformasse em um verdadeiro inferno em momentos de tempestade e mar “grosso”, usando do vocabulário dos marítimos.

Do que parece pertinente conhecer das naves, dos tipos de madeira usada e das tecnologias desenvolvidas para o período, os trabalhos de Amaral da Lapa (1968), Fabio Pestana (2008), Paulo Miceli (1997), e José Luis Martinez (2001), descritos na bibliografia desse trabalho, contêm todos os dados, números e datas, traçando um perfil das construções, dos tipos de embarcação usada para cada navegação, do seu custo e de seu tempo de utilização inclusive. Todos esses trabalhos foram de grande importância para o entendimento do ambiente em que os marítimos estavam inseridos, mas infelizmente foram poucos os textos onde se pôde encontrar descrições da vida diária desses homens no mar. E nenhum registro escrito diretamente do punho de algum marujo.

Quanto às gentes do mar que viviam da manutenção das naves, da construção e da provisão das mesmas, esses tiveram grande desenvolvimento, visto que as embarcações tinham muitos problemas. Os estaleiros da Ribeira e diversos outros em Portugal, viveram seus períodos de apogeu nesses séculos. Amaral da Lapa (1968) é quem nos fala sobre a existência e desenvolvimento dos estaleiros no Brasil.

Na África é possível que existissem algumas incipientes fábricas de consertos das naves, mas não temos nenhum relato que comprove. As técnicas indígenas e africanas foram sendo incorporadas à fabricação das embarcações, não só pela falta de ferramentas, mas também pelos novos materiais que foram sendo conhecidos, já

há muito usados pelos navegantes indígenas e africanos. Alves Câmara (1930) e Luis Geraldo (2001), em seus trabalhos nos apresentam um panorama interessante dessa mescla de construções e de seus frutos, principalmente na pesca e na navegação de cabotagem³⁵.

A qualidade, as tecnologias e o desenvolvimento das embarcações, se relaciona diretamente com a vida dos mareantes. Como se viu, no que toca à vida daqueles que viviam em terra, consertar as embarcações problemáticas, em péssimas condições, fabricadas com materiais indevidos, era uma grande “chave” para sua sobrevivência e desenvolvimento. Quanto aos mareantes embarcados, o caso se tornava o oposto. Para esses, as condições deploráveis das naves faziam seu trabalho ser dobrado e perigoso. O certo é que as embarcações fabricadas de forma mais artesanal, onde muitas vezes o fabricante seria o usuário da mesma ou alguém de sua proximidade, fazia com que essas fossem feitas com mais cuidado. Quando da produção em série, ou próximo disso - pois na verdade as naves sempre foram construídas quase artesanalmente - das grandes naves para armadores ou mesmo para o reino, é provável que se tenha utilizado das condições e dos materiais que se impunham e que provavelmente não eram as melhores. A vida das gentes do mar estava e está diretamente ligada à vida e construção das embarcações, pois em grande parte, esse é seu instrumento de trabalho. Entretanto, é importante lembrar que esse trabalho se dispôs a analisar a vida dos marítimos e não de seus instrumentos de trabalho³⁶.

³⁵ Esses dois trabalhos já foram citados aqui. O trabalho do Almirante Antonio Alves Câmara “Ensaio sobre as construções navaes indígenas no Brasil” teve sua primeira publicação em 1888 e não encontrei obra que desse sequência em relação ao trabalho desenvolvido pelo Almirante, a não ser um livro intitulado “jangada”, muito interessante, de Luís da Câmara Cascudo de 1954. O trabalho do professor Luiz Geraldo sobre as Jangadas, está inserido no livro *A faina, a festa e o rito*, já citado aqui. Ambos trabalhos importantes no que tange ao conhecimento dessa mescla de conhecimentos africanos, indígenas e europeus.

³⁶ Da bibliografia utilizada para essa pesquisa os trabalhos de Fabio Pestana Ramos são os que mais problematizam a questão da fabricação das embarcações e a relação direta com a vida dos embarcados, sejam eles marítimos ou passageiros. José Luiz Martinez (2001), também trata dessa problemática em sua obra, porém o foco maior são os passageiros.

5.5 DOENÇAS: As únicas que não faziam distinção.

É provável que não exista nenhum aspecto mais democrático nas embarcações do que a doença. Não escolhe cor, credo, país, grupo social ou quaisquer outros elementos de segregação. É uma das poucas heranças da evolução que faz recordar que todos os seres humanos fazem parte de um grupo, o Homo, e que ainda são frágeis animais. De acordo com Ramos (1997), diversas foram as doenças responsáveis pela morte de marítimos no período estudado, algumas denominadas de “febres”, como febre tifoide, varíola, sarampo, rubéola, escarlatina, caxumba, coqueluche, tétano, tuberculose, difteria, cólera, lepra. Seja no litoral europeu, africano ou no novo mundo, as febres atacavam a todos. Nas fontes analisadas, foi possível identificar que diversas vezes os narradores sentenciavam um morto por ser de uma determinada região e que com a sua compleição física não seria capaz de suportar determinados sofrimentos.

Analisando a questão como um todo, veremos europeus morrendo das febres nos trópicos, africanos e indígenas morrendo de sarampo e varíola ou de gripes, mostrando que não houve grupo que não sofresse com a mudança de seu habitat e o contato com os outros povos. Entretanto, conforme Ramos (2008), nenhuma doença foi tão arrasadora aos marítimos como o escorbuto. A falta de vitamina C rica em alimentos como laranjas e limões, causava uma chaga terrível, que nas embarcações ficou conhecida como “mal das gengivas”, “mal de Luanda” e outras designações. Um dos primeiros sintomas era o inchaço das gengivas e a putrefação da carne, sendo necessário cortá-la, perda dos dentes, inchaços nas pernas, tornando as mesmas grossas e quase inutilizadas, aliado a isso, muitas dores. O escorbuto foi um terrível inimigo dos mareantes praticamente até o século XIX. *“Ironicamente, no caso do consumo de ratos, devido ao animal ser um dos poucos que sintetizam vitamina C a partir dos alimentos que consomem, os infortúnios vividos pelos mareantes em desespero, sem que eles soubessem, terminavam evitando o aparecimento do escorbuto.”* (RAMOS, 2008, p.98). Conforme a descrição de Thomé Lopes pode-se imaginar a situação:

Tinham levantado algumas tendas em terra aonde estavam os doentes, a maior parte dos quaes crescião as gengivas sobre os dentes, de modo que muitos morrião. Outros padecião de um tumor, que lhes nascia entre as coxas, o que os não fazia tão perigosos como os primeiros. (Navegação as Índias Orientaes escrita em portuguez por Thomé Lopes, p.176).

Sabe-se hoje que muitos homens do mar desconheciam a causa da doença, mas sabiam que determinados alimentos eram indispensáveis em longas travessias, Um conhecimento empírico, repassado através dos séculos, que salvou a vida daqueles que, da crença, fizeram prática. [...] e ao mesmo tempo hum refresco de muitos carneiros, gallinhas, patos, limões, e laranjas as melhores que há no mundo, e com ellas sararão de escorbuto alguns doentes, que tínhamos conosco. (Marinheiro de Pedro Alvarez Cabral, p.113).

De acordo com Fabio Pestana Ramos (2008), havia um mercado negro nas embarcações, onde eram vendidos produtos como marmeladas que “dizia-se”, serviam aos futuros doentes, mas que depois de embarcadas serviam apenas às mesas daqueles que pudessem pagar, como comandantes, ou daqueles marinheiros que tivessem acesso à despensa, esses seriam os marítimos. Quem comandava as vendas desse mercado eram os próprios marujos, aliados aos oficiais, sendo assim, teriam o domínio dos frutos frescos que muitas vezes salvariam sua vida.

As febres eram um grande mal que afligia os mareantes, principalmente por essas não terem como ser previstas e não haver como tratá-las. O mareante sabia que em determinados locais havia grande incidência das febres, mas não havia como se proteger, era uma questão de sorte. A febre amarela e a malária ceifaram milhares de vidas, por não haver como tratar essas enfermidades a bordo, ainda mais com o cotidiano de trabalhos a que o marítimo estava sujeito. Trabalhar doente por doze, quinze horas, fazia parte do dia a dia dos marujos. Apesar da existência dos “quartos”, onde os mareantes eram divididos por grupos de trabalho de seis horas, muitas vezes em condições de tempestades, mar grosso ou mesmo falta de companheiros aptos ao trabalho, as horas de faina poderiam muito bem transformar-se em dias. Conforme Ramos (2008), as condições de higiene a bordo eram terríveis, e praticamente impossível não tornarem-se epidêmicas as infecções, dado a situação de completa falta de privacidade. Entretanto, os oficiais superiores ou mesmo os passageiros, podiam descansar, ou simplesmente ficar atirados ao convés ou debaixo da cobertura do navio nesses momentos. Mas o marítimo não, esse que tinha por morada seu trabalho, devia cumprir sua jornada, doente ou não. Imagina-se que nas situações de extrema penúria muitos homens eram jogados pelos cantos do navio e não trabalhavam, mas também não recebiam qualquer

atendimento, no máximo um auxílio dos companheiros ou uma visita do barbeiro como “sangrador” e de algum padre como “enfermeiro”³⁷.

No cotidiano de privações de recursos materiais e de doenças, os marítimos tiveram que adaptar-se para sobreviver. É possível que com o trânsito que tinham pelas diversas paragens, aos poucos fossem conhecendo medicamentos dos outros lugares que amenizassem seus males e era possível também que desembarcassem em determinados locais onde já tivessem conhecidos e abandonassem a embarcação. Aos homens do mar, trabalho não faltava, bastava alguma embarcação nova aparecer no horizonte e teriam um novo destino. Um marítimo treinado, ou pelo menos conhecedor de seu ofício, era um grande “achado” para uma embarcação durante qualquer travessia.

Conforme Ramos (2008), os ratos, as baratas e os percevejos eram também grandes causadores de epidemias nas embarcações. Conviver com esses, fazia parte da rotina do marujo, e tornaram-se em alguns momentos de desgraça total, alimento de grande valia para sobrevivência dos embarcados. Conhecedores da nave como nenhum outro, os mareantes saberiam seguramente onde estariam os melhores espécimes a serem caçados. Depois de alimentado, os venderia aos passageiros a preços exorbitantes. Aquele era seu ambiente, se havia alguém capaz de sobreviver a bordo, eram os homens do mar.

A Europa nas décadas precedentes à expansão marítima sofreu uma infinidade de pestes. De acordo com Ramos (1999), aquela que é conhecida por peste negra, causada pelo bacilo de Yersin, transmitida ao homem por pulgas que picam ratos doentes e pode ser dividida em peste bubônica, pneumônica e septicêmica, foi a mais arrasadora. Dessas, os marítimos ou quaisquer outros embarcados ou em terra não tinham como se proteger. Para as doenças africanas, que eram muitas e acometiam as populações européias. As mais freqüentes eram a

³⁷ Os padres serviram como enfermeiros ou sangradores em diversas embarcações. Muitas vezes não tinham qualquer conhecimento acerca do que estavam fazendo, contudo eram os únicos que podiam de alguma forma confortar os doentes. No decorrer do tempo, esses homens, que fizeram parte do imenso contingente de passageiros que foi transportado nos séculos XV e XVI, tornaram-se especialistas em consolar os doentes.

malária e a febre amarela. O melhor estudo é de Octávio de Freitas. *Doenças africanas no Brasil, 1935* (coleção Brasileira)³⁸.

Em meio aos massacres perpetrados pelos conquistadores, as doenças contagiosas trazidas pelos europeus, como a varíola, tifo e gripe, provocavam a morte de milhões de indígenas, num dos maiores genocídios da história. Tais eventos foram retratados de modo dramático no livro escrito pelo frei dominicano Bartolomé de Las Casas (1474-1566) no livro intitulado *Brevísima relación de la destrucción de las Índias*, publicado originalmente na Espanha em 1552. O livro está traduzido para a língua portuguesa com o título *O Paraíso destruído: brevíssima relação da destruição das Índias* (Porto Alegre: Editora L&PM, 1985).

Em relação às doenças, a vida dos embarcados era um “jogo de cartas”, para fazer uma analogia com o passatempo predileto dos marujos. É provável que muitos marítimos tenham vivido toda uma existência a bordo de embarcações, pelo mundo afora, sem nunca adoecerem, e outros não tenham sobrevivido a uma única travessia. Talvez o carteadado seja o melhor exemplo de como seria o cotidiano dos marítimos, um jogo de cartas, onde o jogador conhece alguns atalhos para sobreviver por mais tempo, mas onde quem dá as cartas, é a sorte.

5.6 DISCIPLINA E MOTINS: Quem é que manda aqui?

Por vezes, durante as leituras para esse trabalho encontrou-se uma conceituação pejorativa em relação ao caráter dos marítimos. Frases como: “O caráter dos homens que embarcavam rumo à Índia, era sempre duvidoso” ou “*El piloto y los oficiales todos eran levantiscos (gênio inquieto e turbulento)*”³⁹, são comuns não só na leitura das fontes, mas também na leitura dos comentadores.

³⁸ O texto do autor trata das doenças trazidas pelos escravos para o Brasil. Apesar de ser uma obra datada e conter pressupostos raciais em relação aos tipos de doenças e suas origens serve como referência para entender as doenças vindas da África. Além disso, é uma obra importante no que tange a entender como se dava essa mescla de enfermidades através das embarcações. A obra encontra-se on-line através do projeto da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Ver: <http://www.brasiliana.com.br/brasiliana/colecao/obras/33/Doencas-Africanas-no-Brasil> acessado em 21/11/2012. Freitas, Octavio de. *Doenças africanas no Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.

³⁹ As expressões são referências feitas aos marítimos em fontes e também em obras utilizadas na pesquisa. RAMOS, Fabio Pestana. *Naufração e Obstáculos enfrentados pelas armadas da Índia portuguesa 1497-1653*. p.116 e idem. *ibidem* MARTINEZ, Luis.(2001) p. 281.

Essa alcunha de desordeiros, mercenários, arruaceiros e bandidos, está sempre pairando sobre a cabeça desses homens. Contudo, é importante refletir sobre o porquê dessas designações.

O cotidiano de vida dos homens que se aventuravam à faina marítima, e daqueles que nasceram e se criaram nas fainas do mar era brutal, incerto e perigoso. É possível pensar que muitos que tentaram a vida no mar, desistiram nos primeiros momentos, seja por não resistirem ao mareo⁴⁰, tão comum no trabalho diário, ou pela convivência com homens forçados a estarem ali, no caso dos recrutamentos à força e degredados. É importante aqui, fazer uma separação entre os homens do mar embarcados no processo de expansão e aqueles homens, mulheres e crianças que viveram gerações e gerações nas franjas do Atlântico, da faina marítima. Mesmo que seja impossível, por questões de falta de fontes que se demonstre esse recorte, ao leitor cabe tentar visualizar essa separação.

As fontes trabalhadas, em grande medida, vão referir-se aos homens embarcados, aqueles que viajavam por mar, mas grande parte desses, tinha uma vida em terra, como afirma Amândio Barros (2004), uma família, um local de moradia, mesmo que na história apareçam como aventureiros sem rumo. Nas leituras das fontes, identificou-se sempre um tom de reprovação em relação ao caráter desses homens, contudo Paulo Miceli (1997) nos dá uma pista do que talvez represente essa reprovação. *É possível, que sejam esses homens, do mar, os personagens que melhor representaram o sentido histórico da expansão e da conquista, dos séculos XV e XVI.*⁴¹ (MICELLI, 1997. p. 121).

Depois de feita essa primeira reflexão acerca dos homens do mar, é mister que se saiba que de forma alguma esse trabalho pretende advogar em defesa desse

⁴⁰ O “mareo” ou o enjôo é um grave problema acometido à aqueles que trabalham embarcados. Por pouco não se tornou um tema principal nesse trabalho, visto a quantidade de vezes em que é citado nas fontes. A grande maioria das pessoas que se dispôs a embarcar falam sobre o mareo, ou enjôo. Mas também muitos marítimos são acometidos desse mal, em algum momento. É uma situação embaraçosa, visto que o indivíduo perde completamente a capacidade de praticar quaisquer atividades a bordo. Independente da experiência e da quantidade de vezes embarcado, é possível que em condições de fraqueza, sede ou qualquer mal estar, esse venha a sofrer desse mal, que tanto atingiu os embarcados e continua a fazê-lo, apesar de alguns remédios contemporâneos amenizarem os sintomas.

⁴¹ Idem. Idibem. MICELI (1997). Paulo Micelli no capítulo sobre as gentes do mar (p.118), faz uma reflexão sobre a visão que se tinha desses homens. Encerra o capítulo lembrando, que a visão negativa dada a essas gentes do mar talvez seja para justificar o que todos estavam buscando, mas que somente esses se dispunham a mostrar sem restrições e sem hipocrisia.

grupo social. Manter a disciplina a bordo era tarefa árdua, por diversos motivos. Falta de alimento, de privacidade, intrigas relativas às incipientes nacionalidades dos embarcados e uma outra infinidade de situações que pudessem ocorrer, colocando uns contra os outros em meio a um ambiente hostil e num espaço diminuto. O capitão era a autoridade máxima a bordo, usando da expressão de Cândido Domingues: *o governante do “reino de madeira”*⁴². (DOMINGUES, 2011, p.182).

Pôde-se encontrar distinções em relação à hierarquia a bordo, de acordo com a alcunha, capitão ou comandante para identificar o principal homem do navio. Nesse estudo não coube esse aprofundamento. Aquele que fosse o responsável da embarcação seria o “rei”, com poder de vida e morte sobre os embarcados, fosse esse o comandante ou o capitão. Em alguns casos, esse poder não pousava sobre os fidalgos embarcados. Nesses casos os mesmos poderiam ser postos a ferro, mas seriam julgados pelo Rei, quando desembarcados. Na grande maioria das vezes, e em relação aos mareantes estudados, o capitão ou comandante tinha plenos poderes para fazer o que bem entendesse. Nesse caso há de se pensar que seria muito importante para um marítimo afiançar-se a um capitão e segui-lo sempre que possível. Contudo, a vida no mar é incerta e diversos foram os casos onde os marítimos se puseram contra seus comandantes.

Os homens do mar são “*testudos*” como dizia Cadamosto, quando de sua primeira viagem, onde os marujos decidiram que não iriam adiante na costa africana e ordenavam que a embarcação retornasse para suas casas⁴³. Cristovão Colombo em 1492 na viagem inaugural do descobrimento da América, ou pelo menos a mais conhecida, depois de semanas desacreditado no mar, também teve de explicar-se a seus subordinados (COLOMBO, 1984, p.42)⁴⁴. São infundáveis as descrições desses motins, Antonio de Pigaffeta, responsável pelo relato da primeira viagem ao redor do globo em 1521, descreve com detalhes o levante contra Magalhães, onde os

⁴² Na dissertação de mestrado do professor Cândido Domingues há um subcapítulo que trata do “reino de madeira” do poder do comandante no navio. Eugênio de Salazar também fala sobre o poderio do capitão na embarcação, como sendo o Rei. Amândio Barros em seu trabalho já citado aqui, dá ao capitão o seguinte poder. “*O rei é representado pelo capitão*”.

⁴³ Essa foi a primeira viagem que Alvise de Cadamosto faz para “descobrir” a costa africana sob os aceses do Infante Dom Henrique. Depois de por muito tempo navegarem, decidiram que iriam adentrar mais algumas léguas no rio onde estavam. Mas os Marinheiros se revoltaram e obrigaram os principais da embarcação a retornar.

⁴⁴ No diário, dia 10 de outubro de 1492 Colombo prevê que os marinheiros já não aguentam mais a navegação e têm dúvidas quanto ao destino.

capitães insurgentes foram enforcados (PIGAFETA, 2007, p.45)⁴⁵. As privações biológicas, fome, frio e sede, são os principais motivos dos levantes, mas é de se pensar também na questão psicológica, bem trabalhada por Francisco Contente Domingues⁴⁶. A maioria das naves do período viajava completamente às cegas. Grande parte das pessoas embarcadas não tinha a menor ideia de como os pilotos e mestres sabiam para onde a embarcação estava indo, e de acordo com muitos dos textos analisados, acreditava-se que grande parte dos pilotos e mestres, realmente não sabiam para onde seguiam, era uma questão de técnica, mas também de muita, muita sorte⁴⁷.

Por mais que os comandantes fossem os “reis” dentro daquele reino de madeira, eles necessitavam, em muito, dos mareantes, seja para o trânsito tranquilo das Naus, seja para um apoio em situações limite de falta de mantimentos ou mesmo para tornar a viagem lucrativa para si, acondicionando bem a carga e não roubando da sua parte. Além disso, nem sempre, mas muitas vezes, o capitão ou comandante era um marítimo, e isso fazia dele um homem do mar com os mesmos anseios, medos e sonhos daqueles a quem comandava. Nos textos citados pôde-se identificar uma certa convivência entre esses, fazendo com que os passageiros sofressem abusos, até certos limites, pelos homens do mar, inclusive pelos capitães e comandantes.

6 A PESCA E AS GENTES DO MAR: Os verdadeiros exploradores.

É quase impossível não tratar da pesca em qualquer trabalho que se proponha a analisar as gentes do mar. Essa, que talvez seja a atividade primordial e

⁴⁵ Pigafetta descreve em detalhes o complô para assassinar o Capitão Geral, em julho de 1520, acerca do estreito que mais tarde receberia o nome de Magalhães. O caso de Magalhães é um caso típico de um comandante estrangeiro comandando uma esquadra de outro país, ainda mais, sendo um português, comandando uma esquadra espanhola. Colombo era genovês e encontrou a América para a Espanha, mas é possível que em 1492 essa questão não fosse tão pertinente quanto em 1521 quando a corrida em busca das especiarias e do novo mundo estivessem mais do que nunca na ordem do dia para esses países.

⁴⁶ Domingues em seu trabalho sobre a carreira da Índia foi o único texto encontrado onde essa questão aparece premente. Homens viajando por meses a fio, sem saber exatamente como estavam sendo guiados indo ao encontro de mundos desconhecidos, e que muitas vezes carregavam um imaginário de bestialidades e monstrosidades herdados da Idade Média.

⁴⁷ No relato do Naufrágio da Nau São Paulo, que consta na História trágico-Marítima, já descrito, aqui o narrador por vezes faz menção à pouca condição de conhecimento do piloto, e que seus equipamentos eram novos, e que os pilotos experientes possuíam equipamentos usados e gastos. Sabe-se que a partir de algum momento na carreira da Índia o cargo de piloto e capitão foi muitas vezes negociado com fidalgos em função da necessidade de recursos para a empreitada. Nesse caso, muitos homens que se tornavam responsáveis pela vida de 500, até 900 pessoas, nunca tinha feito aquela viagem a que se propunham.

originária da cultura desses homens e mulheres que vivem e viveram nas franjas do Atlântico. A pescaria é hoje e foi no passado uma das mais importantes fontes de recursos de alimentos dos seres humanos. Michel Mollat (1983) em sua obra sobre a vida cotidiana dos homens do mar dos séculos IX ao XVI, contempla esses homens não só com o capítulo denominado “*Pescadores, homens necessários*”, mas durante grande parte do trabalho. Trata da pesca na costa, muito comum na Europa desse período e da pesca “*ao largo*”, aonde os pescadores vão aos poucos se distanciando da costa em dias de boa visibilidade pescando em outros lugares⁴⁸.

No período relativo aos séculos estudados nesse trabalho, XV e XVI, a pescaria era parte fundamental do abastecimento de víveres das embarcações de longo curso. Possuir entre os embarcados homens que entendessem dessa arte, em alto mar, podia fazer a diferença entre a vida e a morte. A pesca durante as travessias se dava em grande maioria de duas formas, em anzóis e com redes.

Nesta ilha achamos muitos ninhos, e ovos de diversas aves, para nós desconhecidas: e aqui estivemos todo aquele dia pescando com redes, e anzoes grandes: e apanhávamos infinitos peixes, e entre elles dentoes (dentões) e douradas grandíssimas, de peso de doze a quinze libras cada huma; succedeo isto no mez de junho. (Luiz de Cadamosto, p.44).

O trecho acima é uma descrição de Alvise de Cadamosto, por volta de 1460, quando sua embarcação encontra as ilhas de Cabo Verde. Posteriormente essas ilhas iriam tornar-se rota de paragem obrigatória das Naus em função de sua posição estratégica, da fartura de pescado e reposição de suprimentos. A costa africana era um grande manancial de pesca para as embarcações que levantavam velas em direção às Índias ou à América. Aproximando-se da costa com cuidado, em virtude dos baixios, era possível fazer uma grande pescaria e prover-se de alimento fresco, nem que fosse por algum tempo. O peixe salgado era uma opção a mais para as embarcações. Conforme Michel Mollat (1983), a sequência de seu subcapítulo sobre os pescadores, dedica um estudo especial ao desenvolvimento da

⁴⁸ Michel Mollat (1983) trata de diversos tipos de pescadores, os da costa francesa em especial. Não só destes, mas das comunidades que viviam da pesca, dos pescadores e de seus barcos, e de como esses passam a vender seus peixes cada vez mais, *continente a dentro*. Trata também das questões sobre os pescadores que aos poucos vão tornando-se mercadores de peixes e de certa forma explorando os outros pescadores. Dos pescadores que trabalham em outros barcos de pesca em determinadas épocas de safra de determinados peixes, prática muito comum, em todo mundo, até os dias atuais.

indústria da salga. “*Le sel, une manne que Dieu nous donne*”. (O sal, uma benção que Deus nos deu)⁴⁹. (BODIN in MOLLAT, 1983, p.123).

O desenvolvimento da salga nos alimentos e a melhora na qualidade desse sal, permitiu aos pescadores distanciarem-se cada vez mais da costa, permitindo-lhes buscar outras áreas de pesca⁵⁰. Na viagem de Pero Lopes de Souza em 1530, vinte dias após saírem de Portugal, acerca do Cabo Branco, sua esquadra encontra duas velas, uma caravela e um navio que vinham de pescaria e por eles escreveram ao Reino dando notícias. Imagine-se a que distância os pescadores realmente poderiam ir, em dias de muita visibilidade e calma. Certamente foram os pescadores os grandes precursores das navegações marítimas do século XV e XVI.

O piloto desconhecido, provável contrabandista, cujo texto utiliza-se como fonte nesse trabalho, descreve em pormenores a quantidade de peixes da costa africana, dos peixes pequenos e grandes, como pargos, do peixe corvo, das pescarias com anzóis e redes. Trata também da pescaria dos tubarões.

Os tubarões são companhia constante aos barcos, pois esses jogam no mar, até hoje, muitos restos de peixes depois de os limparem, e os tubarões, conhecidos como “as lixeiras do mar” aproveitam-se de tudo. Novamente o piloto anônimo descreve inclusive uma peculiaridade, de que os tubarões eram comidos apenas pelos castelhanos, mas que os marujos portugueses não os comiam por pensarem que esses geravam muitas doenças. Imagina-se que em situações de penúria, como as descritas nos relatos estudados, e ao que parece em grande parte do cotidiano dessas naves, a nacionalidade do marítimo poderia ser até trocada, em função de uma boa fatia de carne fresca, mesmo que fosse de tubarão.

Ao longo do período estudado, diversas culturas marítimas foram mesclando-se. Europeus, indígenas, africanos, asiáticos, práticas de pesca e de construção naval. Além de outros elementos ligados ao comércio e trânsito das embarcações, foram sendo incorporados por todas as gentes do mar em questão.

Sendo assim, já que nesse capítulo estuda-se a pesca, é importante falar de um elemento primordial nessa faina, que foi incorporado pelos indígenas no Brasil,

⁴⁹ Tradução livre do autor. Outros dos textos relativos às fontes e que encontram-se em Português antigo ou espanhol, também foram adaptados pelo autor para melhor entendimento.

⁵⁰ Idem. Ibidem MOLLAT (1983) p.123-135. O texto é de autoria de Jean Bodin.

trazido pelos portugueses: o anzol de ferro. Sergio Buarque de Holanda chamou a atenção para a importância decisiva que esse instrumento teve na pesca dos indígenas⁵¹. Houve também o caminho inverso. Os portugueses apropriaram-se de diversas formas de pesca utilizada pelos indígenas e da construção de embarcações. Um exemplo dessa preciosa troca de conhecimentos foram as Jangadas à vela. As Jangadas antes utilizadas, foram adaptadas com velas latinas que permitiam que se fizesse pesca em alto mar, mais distante, buscando qualidades de pescado não encontrados na costa. Resultaram nos modelos de Jangada utilizados até hoje, principalmente no litoral nordestino. A cultura indígena, no caso brasileiro, foi a que contribuiu com o maior legado nas técnicas de pesca, como exemplo, a pescaria de covos e os currais de pesca⁵².

Na costa africana, que muito interessa a esse trabalho, infelizmente o que se tem de fonte a respeito da pesca, apenas nos permite imaginar de grandes pescarias feitas pelas embarcações que ali transitavam, da abundância de peixe, da sua grande variedade, da utilização do pescado como forma de subsistência e dos contatos dos grupos da costa com os do interior do continente. Os africanos da costa ocidental eram grandes pescadores, construtores de almadias poderosas, com capacidade de transportar de 90 a 120 pessoas, tal qual uma Caravela, dominando a costa e a entrada dos rios. As embarcações europeias que adentravam nesses rios, utilizavam-se de práticos, homens cooptados nessas comunidades litorâneas e que sabiam os rumos a tomar adentro do continente. Os Bijagós, era um grupo costeiro de grandes pescadores e homens que negociavam sua pesca com europeus ou com outros africanos. Com o tempo foram tornando-se intermediários entre os barcos que aportavam na costa e os grupos do interior⁵³.

⁵¹ Sergio Buarque de Holanda. *Caminhos e Fronteiras*. São Paulo: Cia das Letras, 1995 p.72 (capítulo 5, caça e pesca) in. SILVA, Luis Geraldo (2001) p. 48-54. Nesse capítulo, o autor trata principalmente das trocas culturais em relação à cultura marítima, como o uso da vela latina na Jangada.

⁵² No livro, *Os pescadores na história do Brasil* (1988) Luiz Geraldo traça um panorama dessa atividade tão importante até hoje nos costas brasileiras. Utilizando-se de fontes como Gabriel Soares de Souza, descreve como se davam as pescarias no período colonial, o qual compreende esse trabalho. Segue em sua pesquisa até o século XX, mostrando a luta dos pescadores contra a opressão do Estado, nessas comunidades.

⁵³ Para um maior entendimento dos povos da costa ocidental africana ver o texto: PERSON, Yves. *Os povos da costa – primeiros contatos com os portugueses – de Casamance às lagunas da costa do Marfim* in. *História Geral da África*, UNESCO, 2010. Vol. IV cap.12. Ver também no mesmo volume o trabalho de Jean Devise. *A África nas relações intercontinentais*. Cap. 26. Além desses um estudo mais aprofundado acerca dos Bijagós pode ser feito a partir da fonte. *Tratado breve dos rios de Guiné do Cabo-verde feito pelo capitão André Álvares D'Almada no ano de 1594*. No capítulo X, André

A pesca nas franjas do Atlântico em África, América e Europa, continua sendo uma atividade que envolve grande parte dos marítimos, seja em tempo integral ou por períodos sazonais. Entretanto, segue sendo vista como atividade menor, de pouco prestígio e praticada por um grupo de pessoas considerado de poucos saberes aos olhos da sociedade urbana. São poucos que identificam que o homem do mar é ainda um grupo social que possui alguma liberdade de escolha, em relação aos meios de produção. Em alguns locais ainda é possível viver do mar. Em comunidades coletivas de pescadores que envolvam a família e as vizinhanças, tal qual os grupos de grumetes e lançados em África. Um mundo ainda à parte das grandes estruturas estatais.

7 REGULAMENTOS E JULGAMENTOS: A disciplina dessa gente do mar.

As gentes do mar viveram grande parte de sua existência, regidos pelas leis severas da natureza. Um olho voltado para o mar e outro para a sua comunidade. Nesse seu mundo, o cotidiano era muito distinto, o tempo é algo que corre com as estações do ano, o dia, de acordo com as fainas e as marés, e o trabalho, de acordo com a estação do pescado, da baleia ou do camarão. É um tempo diferente do tempo da cidade, do comércio, da empresa transatlântica. De acordo com Mollat (1983), no século XV as gentes do mar foram sendo recrutados pela empresa marítima na construção de embarcações, na provisão de víveres, e no engajamento provisório ou permanente como marujos, mestres, pilotos, calafates, marceneiros, grumetes, ou outros ofícios necessários às embarcações ultramarinas, em terra ou embarcados.

Dentro desse novo mundo, as regras eram diferentes das quais estavam acostumados. A pesca deveria sair todos os dias e não somente quando necessário, ou quando o peixe estivesse no tempo certo. Independente do tamanho da maré, grande ou pequena, era necessário que se preparasse as provisões para as embarcações que iriam singrar o Atlântico. Os barcos tinham de ficar prontos o mais rápido possível e não de acordo com tempo da madeira, ou a época certa do ano

D'almada trata desse povo e de seus costumes. De acordo com Antonio Luís Ferronha (que faz a leitura e notas dessa fonte) sobre a navegação africana abundam descrições sobre almadias e é necessário que se faça um estudo mais aprofundado, não só da navegação como das gentes do mar em África.

onde essa estivesse pronta para a embarcação. Nas viagens, era preciso seguir as regras de bordo, a hierarquia dos fidalgos, dos comandantes, tudo muito distinto do cotidiano do homem do mar.

A empresa marítima era uma “empresa” no seu sentido mais amplo, e o mercantilismo nascia como o embrião do capitalismo, onde cada segundo de descanso ou de espera, representava um lucro menor ao armador da embarcação. Aos marítimos havia uma série de leis e regras que deveriam ser cumpridas no decorrer das viagens e de seus ofícios. Eram regras de trabalho e de convivência. Dessas regras, encontramos dois regimentos que atestam, um pouco, do que se poderia e deveria fazer. Uma delas é o Regimento da Nau Bretoa que veio do reino para o Brasil em 1511⁵⁴. Elucidativo, o regimento dá um panorama do que os mareantes podiam trazer durante a viagem, dos marinheiros a bordo, dos grumetes embarcados e de algumas peculiaridades quanto às normas dos marujos, de como deveriam tratar com o feitor do Rei em Cabo Frio e de como deveriam tratar com os “brasis”. A Nau Bretoa foi armada por Bartomeo Marchione, Benadyto Morelle, Fernão de Loronha e Francysco Mz. Comum ao período inicial da expansão, o reino não possuía capital para essas empresas e esses homens foram os responsáveis por tais empreendimentos. Fernão de Loronha é, pelo erro léxico, mais conhecido como Fernando de Noronha, homem que recebeu uma das capitânicas, mas que nunca veio a conhecê-la. Os Marchiores eram comerciantes conhecidos na praça de Lisboa.

O regimento da Nau é bastante rígido, o que nos leva a crer que muitas daquelas regras não eram cumpridas ou não exatamente como deveriam. Uma das primeiras normas seria a de o capitão conferir todo o carregamento de “*paos*”, o já conhecido Pau Brasil, e que a embarcação deveria ter “*mays soma que ser poder sem vyr cousa algûa della de vazio.*” Assunto já tratado nesse trabalho. As embarcações deveriam voltar ao reino abarrotadas de mercadoria, pois o risco da empresa era grande. Mas, o que isso tem a ver com os mareantes? Aos marítimos era permitido trazer algumas “peças” ou quantidades de produto, por sua conta, livre de impostos ou reduzidos. O regulamento estabelecia que o capitão deveria cuidar pessoalmente do embarque da mercadoria, fiscalizando os marítimos, pois esses

⁵⁴ Regimento de Leis da Nau Bretoa. In Diário de Navegação de Pero Lopes de Souza. p.99.

podiam organizar a carga de acordo com suas intenções. Assunto já tratado nesse trabalho, acredita-se que existia uma cooperação entre tripulação e capitão, no sentido de todos poderem ganhar com a viagem, independente de burlarem mais, ou menos, as regras do Rei. Além disso, no que tange à vida dos marítimos, outros itens que tratam o regimento são mais interessantes.

Da perda da metade de soldo, caso se fizesse mal a alguém da terra, do pagamento de “*três Mill Rs de seu soldo*” se renegar a Deus ou Nossa Senhora ou os santos. Da proibição de trocar ou vender armas de nenhum tipo que pudessem servir de defesas aos brasis. Do impedimento de trazer naturais da terra, para o reino. Do veto a qualquer homem de descer à terra sem ser no lugar onde se tivesse a feitoria. Dos testamentos que os mareantes deviam fazer antes de viajar, ou durante a viagem, para que se pudesse dar aos herdeiros o que é de direito, caso houvessem de morrer na dita viagem. Tratava o regimento, dos castigos corporais que, se o Rei quisesse, poderia infligir aos marinheiros e ao capitão caso não seguissem o regimento. Novamente refletindo sobre o cotidiano dos homens em relação a essa legislação, parece que seria muito mais aprazível ao capitão e aos embarcados, marujos, grumetes e pajens, que se entrasse em acordo em relação a tamanhas proibições. Ao feitor que deveria recebê-los e fiscalizar sua viagem, mais ainda. Esse homem “perdido” do outro lado do Atlântico à espera de mercadorias e contato com homens do reino.

Em outras fontes encontrou-se a descrição de como os mareantes seriam julgados por um tipo diferente de juiz, um juiz dos “*tratos do mar*”, diferente do que julgava as questões de terra. Essa descrição diz respeito à Ilha de São Thiago, em Cabo Verde e se dá por volta do ano de 1550. Conforme o Piloto Português, ali, a cada ano se elegiam dois juízes, “*hum dos quaes He para as causas dos navegantes, e do mar, e outro administra a justiça aos habitantes desta ilha e das circuvizinhas*”⁵⁵. (Piloto Português, p.83). Outro que fala da justiça dos marítimos é o

⁵⁵ A descrição quanto da legislação nas ilhas de Cabo Verde é feita por Thomé Lopes. As ilhas já estariam sob domínio dos Portugueses, a mais ou menos um século nesse período. A existência de um juiz para julgar os casos referentes aos homens do mar expressa em muito a posição que esses homens tinham nas ilhas. Existe uma imensa lacuna no que diz respeito ao estudo dos homens do mar no que toca às ilhas atlânticas, em especial Cabo Verde. Diversos são os estudos que analisam aquele espaço quanto a sua condição de ponto fundamental de paragem para as naus. Mas uma ilha composta basicamente de “gentes do mar” poderia ser alvo de estudo sobre esses em especial. Acredita-se que no futuro esse assunto possa vir a ser uma das sequências dadas a esse trabalho.

já conhecido fray Antonio de Guevara: “*no pueda ninguna justicia entrar ali*”⁵⁶ (Guevara, p.241), isso porque os marítimos se protegiam, e apesar do que fizessem em terra, no navio nada se poderia fazer a eles.

É possível refletir sobre a justiça e os regulamentos em relação aos homens do mar. Havia sim uma regulação quanto às suas vidas, suas práticas, e a justiça a que eles estavam sujeitos. Acredita-se que a regulamentação era em muito burlada, pela falta de controle, seja na carreira do Brasil ou das Índias. Apesar de que essa última tinha um controle maior, em função de sua importância nesse período. Quanto à justiça, ao que parece, a que grassava com mais rigor era a do próprio barco, os homens sujeitos ao capitão e seus pares. Os castigos físicos e as punições em relação ao soldo é provável que ficassem entre os próprios embarcados, criando um tipo de protecionismo interessante a todos, comandantes e marítimos.

A vida dos homens do mar sofreu uma ruptura imensa com o início das empresas marítimas. Aqueles que permaneceram em terra, ficaram sujeitos à pressões do Rei e dos armadores, em função das necessidades cada vez mais urgentes de mão de obra e viveres. Sujeitos também à rigorosa legislação do rei quanto a forçar homens ao embarque, pela falta de mão de obra qualificada. É provável que aquelas pequenas comunidades de marítimos que se estabeleceram na costa no final dos trezentos, início dos quatrocentos, foram sendo completamente transformadas, e em muito desintegradas, em função de que o mercantilismo nascente não se limitava ao Atlântico europeu e iria instaurar-se em África e no Brasil.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desse trabalho buscou-se encontrar os pontos de ligação entre os homens do mar, seja na Europa, no Brasil ou na África. Uma cultura marítima que fizesse desses homens um grupo social, ímpar por sua ligação com o meio, independente do país onde se encontrassem. Buscou-se utilizar o conceito de

⁵⁶ Fray Antonio de Guevara, mais do que nunca, não se cansa de nomear os mareantes por: devedores, mentirosos, revoltosos, ladrões, matadores, e da sua proteção dentro da embarcação, de que ali a justiça não entrava.

cultura marítima utilizado por Jayme Rodrigues (1999). De acordo com o autor, o conceito é ampliado inserindo, além de temas consagrados como língua e religião, as decisões coletivas dos marinheiros, também as práticas cotidianas, que são ao mesmo tempo formativas e transformadoras das práticas culturais de grupos sociais. Sendo assim, cultura nesse trabalho, vai além de elementos como língua, religião, educação formal, arte ou registros materiais, mas inclui os conflitos no comportamento cotidiano, que desempenham um papel relevante na formação da própria identidade dos grupos sociais (RODRIGUES, 1999).

Alguns trabalhos permitem identificar esses homens e essa cultura em lugares distintos com maior facilidade e clareza⁵⁷. A proposta com esse trabalho foi a de ligar esses pontos no Atlântico, muitas vezes encontrando em comunidades marítimas distintas, mas que na verdade sobreviviam da mesma forma⁵⁸.

Essa pesquisa foi feita com prazer, com dedicação e com rigor. Períodos posteriores e anteriores, marujos, pescadores, armadores, Reis, grupos diversos, são os atores e caminhos possíveis para se “navegar” nesse cotidiano das gentes do mar. Entretanto, durante o trabalho, alguns pressupostos fizeram com que a pesquisa não enveredasse para um estudo das navegações, ou das armadas, ou dos descobrimentos ou mesmo da história colonial do Brasil. É claro que o leitor ao longo do trabalho deve ter percebido que esses assuntos margeiam a vida dos homens do mar. Dentre os pressupostos estão a vida dos homens, mulheres e crianças. A todo momento foi preciso recordar que esse trabalho buscava, no seu cerne, a vida de pessoas, uma história humana, cultural, de um grupo determinado, em um período distinto. É possível que em alguns capítulos, as descrições e as discussões tenham se sobreposto às relações pessoais propostas, mas provavelmente tenha sido necessário, para ao final, entendermos onde, como e em

⁵⁷ Nos referimos aqui aos trabalhos de Amândio Barros e Amélia Polónia em relação aos mareantes de Portugal do século XV e XVI. Os trabalhos nos permitem mergulhar no mundo desses homens e mulheres, identificar sua faina diária, o trabalho na construção das embarcações e suas relações. Além disso, o trabalho de Michel Mollat nos apresenta a vida dos mareantes na França, em especial em relação aos Bretões. Contudo em África e Brasil praticamente não temos trabalhos desse porte. No Caso do Brasil, Amaral da Lapa nos apresenta o trabalho mais aprofundado em relação aos períodos, ligando a cidade de Salvador e a carreira da Índia. Contudo, já se vão três décadas dessa obra e pouco mais se contribuiu. Quanto à África, não encontramos nenhum trabalho que se aventurasse a adentrar a vida desses homens, sendo que, até hoje, a cultura marítima nesse continente é vigorosa, talvez mais do que nos outros países estudados. Mas nesse espaço mínguas os trabalhos que busquem esse grupo social.

⁵⁸ Aqui nos referimos ao caso dos lançados. Esses que não eram vistos como mareantes, mas que viviam, comerciavam e se relacionavam diretamente com a cultura do mar.

que meio viviam esses mareantes. Quais suas relações de força e com quem elas ocorriam.

O próximo passo que se pretende em relação a esses estudos é buscar analisar a vida dos negros, forros, livres ou escravos que se afiançaram ao mundo marítimo, tornaram-se marujos nas embarcações negreiras, nos barcos de corso, nas embarcações piratas ou mesmo trabalhando na fabricação ou conserto de embarcações na costa, buscando uma forma de sobreviver ao período da escravidão da melhor forma possível. Conforme Marcus Rediker (2008), os navios poderiam tornar-se comunidades quilombolas flutuantes, onde esses homens podiam, de certa maneira, viver com mais dignidade, e com sua profissão⁵⁹ arrecadar um valor possível, para quem sabe comprar sua liberdade. Buscar a vida de homens como o Alufá Rufino, um caso ímpar que se pode ter registro (REIS, 2010). Definitivamente, os homens do mar passavam grande parte de sua vida distantes do continente. Sua diversão, suas regras de vida e de cotidiano são distintas. Sua visão de mundo e seus horizontes são outros. As experiências vividas pelos mareantes e o conhecimento adquirido ao longo das viagens e do contato com outros povos torna esses homens os mais cosmopolitas de sua época, mesmo nos meios urbanos, as pessoas não tinham condições de viajar como eles. E isso de certa maneira os torna ameaçadores à ordem social e moral da época. Oriundos em grande parte das camadas mais baixas da sociedade, muitos forçados ao trabalho das galeras, as gentes do mar são o “coração” da cultura marítima. Os capitães, os pilotos, os armadores são também homens do mar, mas muitas vezes tiveram a opção de tornarem-se capitalistas e colocar outros a fazer seu trabalho. Analisar esse grupo de pessoas é como navegar em um oceano de incertezas, pois poucos são os relatos de próprio punho que possuímos, então acabamos por desenhar um mundo bastante “imaginário”, o que não significa que não seja o mundo do mar, o mundo das gentes do mar⁶⁰.

⁵⁹ No livro *a Hidra de muitas cabeças*, Marcus Rediker e Peter Linebaugh (2008), tratam dessas liberdades dos homens embarcados, apesar das privações, seria uma forma de viver melhor do que como escravos em terra.

⁶⁰ Grande parte desse parágrafo foi escrito usando como base as ideias de Antonio Carlos Diegues a respeito das gentes do mar. Diegues se vale do pensamento de Michel Mollat, que usamos nesse estudo e também de Pérez - Mallaina. Dessa relação dos homens do mar, de um mundo vivido a parte dos outros mundos. Acredita-se nessa ideia, contudo isso é muitas vezes “romantizado”.

FONTES PRIMÁRIAS

Bernardo Gomes de Brito. *História Trágico Marítima*. Ed. BRITO, Ricardo Gomes de. Rio de Janeiro: Lacerda, 1998.

Eugênio de Salazar. *La mar descrita por lós mareados*. 1573. In. MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias: Viajes transatlânticos em El siglo XVI*. Mexico: Fondo de Cultura Econômica, 2001, pp. 294-317.

Fray Tomás de La Torre. *Diário del viagem de Salamanca a Ciudad Real*. 1544-1545. In. MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias: Viajes transatlânticos em El siglo XVI*. Mexico: Fondo de Cultura Econômica, 2001, pp.252-293.

Fray Antonio de Guevara. *De Muchos Trabajos que se pasan em las Galeras*. 1539. In. MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias: Viajes transatlânticos em El siglo XVI*. Mexico: Fondo de Cultura Econômica, 2001, pp.231-251.

João de Empoli. *Viagem as Índias Orientaes por João de Empoli, feitor de huma não portugueza, armada por conta dos Marchiones de Lisboa*. In Collecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos dominios portuguezes, ou lhes são visinhas. Lisboa : Na Typ. da mesma Academia, 1812-1867. V.2, pp.220-232.

Frei Bartolomé de las Casas. *O paraíso destruído: brevíssima relação da destruição das Indias*. Porto Alegre: L&PM, 2001.

Luiz de Cadamosto. *Navegações de Luis de Cadamosto a que se ajuntou a viagem de Pedro de Cintra capitão portuguez*. In. Collecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos dominios portuguezes, ou lhes são visinhas. Lisboa : Na Typ. da mesma Academia, 1812-1867. V.2, pp.1-73.

Navegação de Lisboa a ilha de São Thomê escrita por hum piloto Portuguez e mandada ao Conde Raymundo de La Torre gentil-homem veronez. In. Collecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos dominios portuguezes, ou lhes são visinhas. Lisboa : Na Typ. da mesma Academia, 1812-1867. V.2, pp.76-102.

Navegação do Capitão Pedro Alvarez Cabral, escrita por hum piloto portuguez. In. Collecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos dominios portuguezes, ou lhes são visinhas. Lisboa : Na Typ. da mesma Academia, 1812-1867. V.2, pp.103-136.

PIGAFETTA, Antonio. *A primeira viagem ao redor do mundo: o diário da expedição de Fernão de Magalhães*. Porto Alegre, L&PM, 2007.

SOUZA, Pero Lopes. *Diario de navegação de Pero Lopes de Souza pela costa do Brazil até o rio Uruguay (de 1530 a 1532) acompanhada de vários documentos e notas e livro de viagem da Não Bretoa ao Cabo Frio (em 1511) por Duarte Fernandes. Tudo annotado e precedido de um noticioso prólogo escripto pelo seu editor F.A. de Varnhagen*. Rio de Janeiro: Typ. De D.L. dos Santos, 1867.

Disponível em:
http://books.google.com.br/books?id=Cl8CAAAAYAAJ&printsec=frontcover&hl=pt-BR&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false. Acessado em 22/11/2012.

Thomé Lopes. *Navegação às Índias orientaes escrita em português por Thomé Lopes*. In. Collecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas, que vivem nos dominios portuguezes, ou lhes são visinhas. Lisboa : Na Typ. da mesma Academia, 1812-1867. V.2, pp.153-216.

BIBLIOGRAFIA GERAL

AMADO, Jorge. *Mar Morto*. Rio de Janeiro; Record, 2001.

_____. *Os velhos marinheiros*. São Paulo; Livraria Martins editora S.A. 1971.

BARROS, Amândio Jorge Morais. *O negocio atlântico: as redes comerciais portuenses e as novas geografias do trato internacional (séculos XVI-XVII)*. Revista da faculdade de letras, HISTÓRIA, Porto, III série, vol.8, 2007, PP. 29-47.

_____. *O porto e a construção dos navios de Vasco da Gama*. Estudos em homenagem ao Professor Doutor José Marques, vol. 1, 2006, p. 131-141.

_____. *Vida de Marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes do mar no século XV e XVI*. Estudos em homenagem a Luiz Antonio de Oliveira Ramos, Faculdade de letras da Universidade do Porto, 2004, p.249-263.

_____. *O porto contra os corsários. (A expedição de 1469)* Revista da Faculdade de Letras, HISTÓRIA, Porto, III série, vol.1, 2000, pp.011-027.

_____. *Barcos e Gentes do Mar do Porto (séculos XIV-XVI)*. Revista da Faculdade de Letras: História, Séri II, vol. 14, 1997. pp. 167-230.

_____. *São Pedro de Miragaia: uma confraria de gentes do mar do porto no século XV*. Congresso Internacional Bartolomeu Dias e a sua Época. vol. 4, 1989, p. 301-310.

BERGREEN, Laurence. *Além do fim do mundo: a aterradora circunavegação de Fernão de Magalhães*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

- BOND, Rosana. *A saga de Aleixo Garcia: o descobridor do império Inca*. 2.ed.rev. Florianópolis: Insular; fundação Franklin Cascaes, 1998.
- BUENO, Eduardo. *Náufragos, traficantes e degredados: as primeiras expedições ao Brasil, 1500-1531* – Rio de Janeiro; Objetiva, 1998.
- CAMÕES, Luis de. *Os Lusíadas*. Rio de Janeiro; Biblioteca do Exército, 1980.
- CARNAC, Pierre. *Os conquistadores do pacífico: 6000 anos de navegação através do novo mundo*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1977.
- CARNEIRO, Edison. *Salvador de 1549 : Uma reconstituição histórica ; A conquista da Amazonia*. Rio de Janeiro ; Civilização Brasileira, 1980.
- CARVALHO da Silva, Joaquim. *Dicionário da Língua Portuguesa Medieval*. Londrina, EDUEL, 2007.
- CORREA, Silvio Marcus de Souza. “Evidências de história nos relatos de viajantes sobre a África Pré-colonial”. *Aedos* (UFRGS), vol. 1 n. 1, 2008, pp.11-21.
- _____. “A imagem do negro no relato de viagem de Alvise Cadamosto”. *Politéia* (Vitória da Conquista), v.2 n.1, 2002, pp.99-129.
- D’EÇA, Othon. *Homens e Algas*. 5 ed. Florianópolis; Ed. Da UFSC, 2007.
- DIGUES, Antonio Carlos. *Ilhas e Mares: simbolismo e imaginário*. São Paulo; Editora Hucitec, 1998.
- DOMINGUES, Cândido. *Nas ondas do tráfico*. Revista de história da biblioteca Nacional, Ano.7 nº 80. p. 40-43.
- DOMINGUES, Francisco Contente. *A carreira da Índia*. Lisboa,1998.
- DUARTE, Luis Miguel. PIZZARO, Jose A.P. de Sotto Mayor. *Os forçados das galés (os barcos de João da silva e Gonçalo Falcão na conquista de Arzila em 1471)*. Congresso Internacional Bartolomeu Dias e sua época, Actas, Vol. II, Porto, 1989.
- FERREIRA, Paula M. Pinto. “O olhar do mercador nas viagens de Alvise de Cadamosto”. *Jornadas do Mar* 2004. Lisboa: Universidade Aberta – Estudos Portugueses, 2004.

- _____. *O maravilhoso e o cotidiano no ocidente medieval*. Rio de Janeiro : Ed. 70, 1990
- GODINHO, Vitorino Magalhães. *Os Descobrimentos e a economia mundial*. 2º ed. Lisboa; Presença, 1984, vol. 2.
- GUENNÉ, Bernard. *O Ocidente nos séculos XIV e XV – Os Estados*. São Paulo; Pioneira: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1981.
- HEYERDAHL, Thor. *A expedição Kon-Tiki*. Rio de Janeiro; José Olympio, 1999.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. *Visão do paraíso: os motivos endêmicos no descobrimento e colonização do Brasil*. São Paulo; Brasiliense; Publifolha, 2000.
- JOHNSTON, Knox. *Um mundo só meu*. Rio de Janeiro: Edições Marítimas, 1990.
- KLINK, Amir. *Mar Sem Fim*. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- _____. *Cem dias entre Céu e Mar*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1986.
- LAPA, Jose Roberto do Amaral. *A Bahia e a Carreira da Índia*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1968.
- LAS CASAS, Frei Bartolomé. *O paraíso destruído: brevíssima relação da destruição das Índias*. Porto Alegre: L&PM, 2001.
- LEZAMA, Antonio. *Escritos Bajo el mar*. Montevideo: Lybreria Linardi e Risso, 2009.
- LINEBAUGHT, Peter; REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, escravos, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Cia das Letras, 2008.
- MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias: Viajes transatlânticos em El siglo XVI*. Mexico: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María. *Las naves Del descubrimiento y sus hombres*. Madrid; España-Printed, 1991.
- M'BOKOLO, Elikia. *África Negra: história e civilizações*. Salvador; EDUFBA; São Paulo: Casa das Áfricas, 2009.

- MERRIEN, Jean. *A vida quotidiana dos marinheiros no tempo do Rei-Sol*. Lisboa; Editora livros do Brasil, S.d.
- MICELI, Paulo. *O ponto onde estamos: Viagens e viajantes na história da expansão e da conquista*. 2 ed. Campinas: Ed. UNICAMP, 1997.
- MOLLAT, Michel. *La vie quotidienne des gens de mer en atlantique IX-XVI siecle*. Paris, Hachette, 1983.
- MONTESSIER, Bernard. *O longo caminho*. Rio de Janeiro: Edições Marítimas, 1984.
- NIANE, Djibril Tamsir. *A África do Século XII ao século XVI (História Geral da África, IV)*. Brasília: SECAD-MEC/UNESCO, 2010.
- PEREIRA, Jose Malhão. *Navegações de Alto-mar no Atlântico Anteriores a 1434*. Lisboa, Academia da marinha, 2001.
- _____. *A Transição da navegação Mediterrânica para o Atlântico*. Tese de Mestrado. Lisboa: Universidade de Lisboa, 1996.
- PERRONE-MOISES, Leyla. *Vinte luas: viagem de Paulmier de Gonneville ao Brasil: 1503-1505*. São Paulo: Cia das Letras, 1992.
- PIGAFETTA, Antonio. *A primeira viagem ao redor do mundo: o diário da expedição de Fernão de Magalhães*. Porto Alegre, L&PM, 2007.
- PIPONNIER, Françoise. *Cotidiano*. In. Le Goff, Jacques. SCHMITT, Jean-Claude (Orgs.) *Dicionário temático do Ocidente Medieval*. São Paulo : Edusc, : Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2002. V.1.
- POLÓNIA, Amélia. *Traços identitários de um grupo sócio-profissional. Os náuticos de Vila do Conde no século XVI*. Repositório Aberto Universidade do Porto, trabalho acadêmico, 2004. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/9149>. Acesso em 29/11/2012.
- _____. *Reflexões sobre alguns aspectos da vida quotidiana no século XVI*. Revista de História da Universidade do Porto, 13, 1995, p.75-96.
- PRADO, J.F. de Almeida. *Primeiros povoadores do Brasil*. São Paulo; Companhia editora nacional, 1966.
- RAMOS, Fabio Pestana. *Por Mares nunca dantes navegados: a aventura dos descobrimentos*. São Paulo, Contexto, 2008

- _____. *Naufraágios e obstáculos enfrentados pelas armadas da Índia Portuguesa: 1497-1653*. São Paulo, Humanitas/FFLCH/USP, 2000.
- _____. *Os problemas enfrentados no cotidiano das navegações portuguesas da carreira da Índia: fator de abandono gradual da rota das especiarias*. Revista de História, nº 137, pp.75-94, FFLCH-USP, 1997.
- REIS, João Jose. *O Alufá Rufino: tráfico, escravidão e liberdade no Atlântico negro (c.1822-c.1853)*. São Paulo: Cia das Letras, 2010.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo, Cia das Letras, 2005.
- _____. *Cultura marítima: marinheiros e escravos no tráfico negreiro para o Brasil (sécs. XVIII e XIX)*. São Paulo; Revista Brasileira de história, v.19, nº 38, p.15-53. 1999.
- SILVA, Alberto da Costa e. *Um rio chamado atlântico*. Rio de Janeiro; Nova fronteira, 2003.
- _____. *A Manilha e o Libambo: a África e a escravidão, de 1500 a 1700*. Rio de Janeiro; Nova Fronteira: Fundação Biblioteca Nacional, 2002.
- _____. *A enxada e a lança: a África antes dos portugueses*. Rio de Janeiro; Nova fronteira, 1996, 2ed.
- SILVA, Antônio Monteiro Braz da. *Camões Marinheiro(navegação e marinharia em Os Lusíadas)*. Rio De Janeiro; Instituto Nacional do livro, 1971.
- SILVA, Luiz Geraldo. *A faina, a festa, e o rito: Uma etnografia histórica sobre as gentes do mar (sécs. XVII ao XIX)*. Campinas, SP: Papirus, 2001.
- _____. (Coord.) *Os pescadores na história do Brasil. Vol. I colônia e Império*. Recife, Comissão pastoral dos pescadores, 1988.
- THORTON, John. *A África e os africanos na formação do mundo atlântico: 1400-1800*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2003.
- URE, John. *Dom Henrique, o navegador*. Brasília; Editora universidade de Brasília, 1985.
- VIZENTINI, Paulo Fagundes; RIBEIRO, Luiz Dario; PEREIRA, Analucia Danilevicz. *Breve história da África*. Porto Alegre: Leitura XXI, 2007.

WILSON, Peter Lamborn. *Utopias piratas: mouros, hereges e renegados*. São Paulo; Conrad editora do Brasil, 2001.