

Universidade de Évora - Escola de Ciências Sociais

Mestrado em História

Área de especialização | História Social

Dissertação

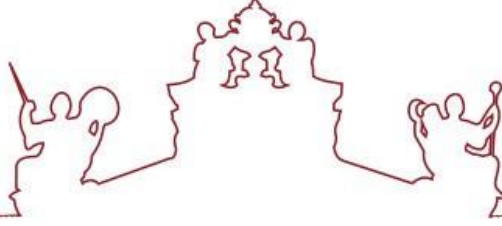
**A mulher no mar: a presença feminina a bordo na
expansão marítima portuguesa**

Mariana Caldeira Gonçalves

Orientador(es) | Maria de Deus Manso

Évora 2024





Universidade de Évora - Escola de Ciências Sociais

Mestrado em História

Área de especialização | História Social

Dissertação

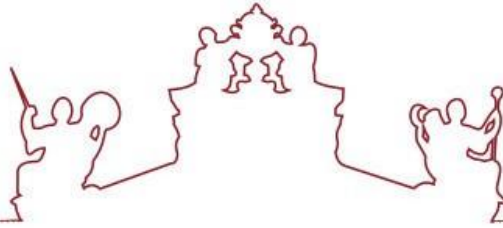
**A mulher no mar: a presença feminina a bordo na
expansão marítima portuguesa**

Mariana Caldeira Gonçalves

Orientador(es) | Maria de Deus Manso

Évora 2024





A dissertação foi objeto de apreciação e discussão pública pelo seguinte júri nomeado pelo Diretor da Escola de Ciências Sociais:

Presidente | Mafalda Sousa Machado Soares da Cunha (Universidade de Évora)

Vogais | Lúcio de Sousa (Universidade de Estudos Estrangeiros de Tóquio) (Arguente)
Maria de Deus Beites Manso (Universidade de Évora) (Orientador)

Índice

Resumo	p. 6
Palavras-chave	p. 6
Abstract	p. 7
Keywords	p. 7
Agradecimentos	p. 8
Introdução	p. 9
❖ Estado da arte	p. 14
❖ Base documental	p. 22
❖ Metodologias de análise	p. 25
❖ Estrutura da dissertação	p. 27
Capítulo I – Retratos no feminino: uma análise da legislação e literatura portuguesas na Idade Moderna	p. 29
❖ A legislação	p. 30
❖ A literatura de casados	p. 38
Capítulo II – As mulheres que partiam: o embarque feminino na expansão marítima portuguesa	p. 48
❖ Escravizadas	p. 54
❖ Cativas e reféns	p. 57
❖ Resgatadas e fugitivas	p. 64
❖ Mensageiras e “ferramentas” diplomáticas	p. 71
❖ Passageiras “acompanhantes”	p. 78
❖ Mulheres solteiras, “sospeitosas” e de “mau viver”	p. 83
❖ Órfãs, recolhidas e “convertidas”	p. 88
❖ Degredadas	p. 91
Capítulo III – Dinâmicas de convivência e relações de gênero	p. 95
❖ Vivência e relacionamentos entre o sexo feminino	p. 96
❖ Vivência e relacionamentos entre os sexos masculino e feminino	p. 108

Conclusão	p. 126
Referências	p. 131
❖ Fontes	p. 131
❖ Bibliografia	p. 132

Resumo

A expansão marítima é um dos focos de estudo mais impulsionados na historiografia portuguesa, consistindo num fenómeno histórico que contou com o envolvimento de toda uma panóplia de atores de línguas, culturas e costumes distintos. Estudada exclusivamente no masculino por várias décadas, a expansão marítima portuguesa registou, contudo, a participação da mulher, a documentação fazendo referência à sua presença nas embarcações que circulavam nas diferentes zonas do império. Os perfis sociais das passageiras eram tão variados como os motivos que justificavam o seu embarque, o plano oceânico e o “microcosmo” do navio servindo, do mesmo modo, de palco para oportunidades de sociabilização que podiam, ou não, corresponder às expectativas de género, padrões sociais e quadros mentais que se verificavam em terra. A presente dissertação incide nestas questões, procurando complementar a imagem da expansão marítima portuguesa sublinhando o papel e envolvimento femininos nas viagens, entre os séculos XV e XVII.

Palavras-chave

Expansão marítima portuguesa; navios; mulher; relações de género; vivência a bordo.

Title: Women at sea: the female presence aboard in the Portuguese maritime expansion

Abstract

The maritime expansion is one of the most important objects of study in Portuguese historiography, consisting of a historical phenomenon that counted with the involvement of a whole range of actors of different languages, cultures and customs. Studied as a male-centric topic for many decades, the Portuguese maritime expansion nevertheless recorded the participation of women, the sources referring to their presence on vessels that circulated in different areas of the empire. The social profiles of the passengers were as varied as the motives that justified their boarding, the oceanic setting and the “microcosm” of the ship serving, also, as a stage for socialization opportunities that may, or may not have, corresponded to the gender expectations, social patterns and mental frameworks seen on land. This dissertation focuses on these issues, seeking to complement the image of the Portuguese maritime expansion by highlighting the role and involvement of women in the voyages, between the 15th and 17th centuries.

Keywords

Portuguese maritime expansion; ships; women; gender relations; life on board.

Agradecimentos

A redação da presente dissertação constituiu um processo longo e complexo, seguindo um itinerário com alguns obstáculos, e que, como tal, nem sempre foi linear. O resultado final reflete o enorme esforço e dedicação entregues a este projeto, não só provindos da minha pessoa, mas também daqueles que possibilitaram que chegasse ao ponto onde me encontro atualmente. Embora tenha consciência de que meras palavras não são capazes de expressar, na sua plenitude, a minha gratidão, sinto-me, todavia, na responsabilidade de imortalizar estes indivíduos e as suas contribuições para o meu sucesso na seguinte página.

Desde logo, agradeço a todos os professores que me ajudaram neste percurso académico, nomeadamente à minha orientadora, Maria de Deus Beites Manso, que sempre me encorajou e apoiou na decisão de enveredar pela investigação de temáticas nem sempre do agrado da academia. É graças ao seu apoio incondicional que a presente dissertação foi desenvolvida, hasteando um tema que é relevante não só para o estudo da expansão marítima portuguesa, da mulher e das relações de género que giravam em seu torno, mas que é importante, também, a um nível tão profundamente pessoal. Agradeço, do mesmo modo, à Prof.^a Agata Błoch, que, na sequência das suas aulas na Universidade de Évora, me demonstrou a relevância do tema no âmbito da história do império português.

No âmbito familiar, quero agradecer aos meus pais e ao meu primo, que me acompanharam desde o início na minha jornada universitária, e cuja presença foi crucial não só para o combate de fases menos positivas da minha vida, mas também para a criação de memórias brilhantes. Foram, e são, sem dúvida, as âncoras que impediram que me perdesse em oceanos de incertezas e pessimismos, e que me mantiveram focada neste percurso.

Por último, expresso também a gratidão aos meus amigos mais próximos, por me apoiarem e acreditarem em mim, estando constantemente ao meu lado. Sublinho, especialmente, a minha amiga Viktorija, que sempre se mostrou interessada no meu projeto e perdeu horas a ouvir-me falar sobre as minhas ideias, de tal modo que, apesar dos quase três mil quilómetros de distância que nos separam, nunca me fez sentir sozinha.

Introdução

A tendência de ocultar a mulher na história marcou profundamente os vários séculos que traçaram o percurso da Humanidade. Tratou-se de uma consequência direta do desenvolvimento e consolidação das sociedades patriarcais, onde a palavra, a ação e o papel do sexo masculino eram os únicos dignos de serem devidamente enaltecidos e relembrados, não só no seu presente, mas também nas gerações futuras.¹ Com a progressiva afirmação e difusão da cultura judaico-cristã ao longo do tempo, o sexo feminino foi sendo cada vez mais associado à “costela de Adão”, assumindo um estandarte de fragilidade e passividade em relação ao homem, visão disfórica que se agravava com a crença generalizada de que a mulher empunhava em si o pecado de Eva, constituindo a causa de todos os males. De acordo com a mentalidade vigente, as figuras masculinas deviam impor a sua autoridade perante o sexo mais “fraco”, guiando e orientando aquilo que consideravam seres aparentemente “irracionais”.²

O esquecimento generalizado pela mulher permaneceu na Idade Moderna, período onde se registou um particular interesse na escrita relativamente à expansão marítima, atividade desde logo estritamente associada a reis, capitães, aventureiros, soldados e marinheiros, isto é, homens. Neste sentido, de facto, quando se estuda esta época, nomeadamente no que diz respeito ao império português, recordamo-nos facilmente de nomes como D. Manuel I, Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Afonso de Albuquerque ou García da Orta. Pelo contrário, raramente ouvimos falar de figuras femininas, mulheres que também deixaram a sua pegada neste processo, mas cuja identidade o passado não memorizou.

A história, no entanto, não foi somente um palco para homens. Desde os tempos remotos da pré-história até à realidade contemporânea de hoje, o sexo feminino sempre desempenhou um papel crucial no funcionamento da comunidade e sociedade em que se integrava. Por certo, constata-se que as normas sociais evoluíram no sentido de encorajar

¹ Gerda Lerner, *The creation of patriarchy*, Women and history, v. 1 (New York: Oxford University Press, 1986).

² Elvira Azevedo Mea, «Mulheres nas Teias da Expansão», em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa* (Lisboa: CIDM, 1995), 67.

o seu confinamento a tarefas domésticas e maternais³, contudo não foi isto que impediu, por exemplo, várias das primeiras hominídeas de caçar tal como os machos⁴, nem as donas de casa de assumirem o papel e a função dos homens quando estes deixaram os seus postos e partiram para a Grande Guerra.⁵ Num mundo que durante milénios atribuiu ao sexo feminino um guião secundário, somos, todavia, capazes de identificar indivíduos que escaparam à regra, embora nem sempre com a maior facilidade.

Como tal, seguindo esta lógica, durante a época em que os navios se aventuravam cada vez mais rumo a águas alheias, a importância da mulher manteve-se, ainda que subvalorizada pelo sexo oposto nos registos históricos que nos chegaram até hoje. Assim, e mesmo que em número reduzido quando comparado aos quantitativos masculinos, verifica-se que as mulheres também deixaram uma marca na expansão marítima portuguesa. Podemos, inclusive, ir mais longe ao tentar averiguar se a sua presença foi realmente significativa nas viagens marítimas, quer nos refiramos às mulheres que embarcaram por ordem de outrem, quer às que o fizeram voluntariamente, frequentemente constituindo parte da rede do “império informal” que se desenrolava sem o conhecimento da Coroa.⁶ A história não deve ser equiparada a uma tela cujas tonalidades se restringem à dualidade simplista do preto e branco. Quando se estuda o passado, é necessário tomar em atenção as nuances que o tracejam e a complexidade que advém das correntes que combatem o que é considerado como padrão. A participação feminina nas viagens marítimas rumo aos quatro cantos do globo integra-se neste quadro, o seu estudo permitindo-nos obter, por conseguinte, uma visão mais ampla e intrincada da expansão marítima portuguesa.

O tema desta dissertação de mestrado diz respeito a um dos diversos percursos de estudo possíveis que se podem realizar sobre o papel do sexo feminino no fenómeno expansionista. Nesta investigação, optar-se-á por estudar a presença de mulheres em embarcações, para o caso do império português, entre os séculos XV e XVII, o principal

³ Sublinham-se aqui, sobretudo, as normas sociais referentes a sociedades ocidentais, não se pretendendo fazer uma generalização dos papéis femininos em outras partes do globo.

⁴ Sarah Lacy e Cara Ocobock, «Woman the Hunter: The Archaeological Evidence», *American Anthropologist* 126, n.º 1 (março de 2024): 19–31, <https://doi.org/10.1111/aman.13914>.

⁵ Helena Neves, «Mulheres na Primeira Guerra Mundial: Mudança e Permanências», *ResPublica*, n.º 14 (2015): 69–113.

⁶ Para aprofundar esta temática, sugere-se a leitura de *A Fundação do Império Português 1415-1580*, de Bailey W. Diffie e George D. Winius, de *Formal and Informal Empire in the History of Portuguese Expansion*, de Malyn Newitt, e de *O Império Asiático Português, 1500-1700. Uma História Política e Económica*, de Sanjay Subrahmanyam.

foco sendo a análise das relações de género a bordo. A motivação intelectual que se encontra por detrás da elaboração da dissertação reside, em grande parte, no interesse em contribuir para o combate da falta de representatividade da mulher na historiografia da expansão marítima europeia. Tal relaciona-se, por sua vez, à ideia de que, tradicionalmente, a expansão era estudada quase exclusivamente no masculino, ocultando significativamente a realidade feminina da época.⁷ As razões que fundamentam este fenómeno são variadas, sendo, aliás, importante ter em consideração a própria condição de mulher e a menor relevância que lhe era atribuída em termos de visibilidade na época em questão, a sua ausência nas fontes, justificando a inexistência, também, de um maior número de estudos sobre ela.

Nas últimas décadas, porém, a mulher tem sido progressivamente alvo de análise na historiografia, inclusive o seu envolvimento na expansão marítima europeia. É nesta tendência de mudança em que me pretendo inserir ao contribuir para o estudo da presença e participação feminina nas viagens marítimas, sobretudo numa perspetiva de história de género. Como suporte desta investigação, encontra-se a intenção de compreender as Grandes Navegações segundo uma visão que incida, principalmente, no envolvimento da metade da sociedade que raramente tinha voz⁸, exatamente para que se possa conceber uma imagem mais integral e plural daquilo que foi, efetivamente, a expansão marítima portuguesa. Deste modo, desconstrói-se a imagem deturpada e enviesada desta última, frequentemente preservada na memória como um fenómeno cujos participantes foram apenas do sexo masculino.

Dado o referido, no que diz respeito à problemática central da dissertação, encontra-se profundamente ligada aos debates em torno das questões de género. Estas, aliás, constituem a grande base em que se fundamenta a investigação, procurando-se neste trabalho compreender como as relações de género se reproduziam num ambiente de “confinamento”, isto é, nos “microcosmos” que eram as embarcações durante as viagens marítimas. Ao assumirmos o navio como palco dos *gender studies*, abrem-se as portas ao estudo de várias possibilidades, nomeadamente as situações de sociabilidade despoletadas pelos efeitos desta mesma clausura oceânica. Nesta lógica, as embarcações transformam-

⁷ Marco Oliveira Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século XVI: primeiras mulheres, buscas e sexualidade a bordo», *Revista Portuguesa de História* 47 (24 de abril de 2018): 196, https://doi.org/10.14195/0870-4147_47_10.

⁸ Sobre a subalternidade, aconselha-se a leitura do capítulo “Can the Subaltern Speak?”, de Gayatri Spivak, em Patrick Williams e Laura Chrisman, eds., *Colonial discourse and post-colonial theory: a reader* (New York: Columbia University Press, 1994), 66–111.

se, então, em espaços de interação, conflito e confronto de expectativas de género, dinâmicas que merecem ser analisadas tendo em consideração todas as suas nuances e diferenças.

Foi definido um conjunto de objetivos concretos que se esperam atingir ao longo da elaboração da dissertação. Primeiramente, pretende-se caracterizar a tipologia das mulheres embarcadas de modo que, para além de se delinearem a cronologia, os contextos em que se inseriam as narrativas, os oceanos navegados e os destinos privilegiados das viagens, se possam também identificar o estatuto social, as faixas etárias e a situação familiar das figuras que entravam nos navios. No fundo, trata-se de recolher toda a informação que nos auxilie a reconstruir o perfil social dos indivíduos, nomeadamente as mulheres, que se encontravam a bordo. Com efeito, o próximo objetivo compreende-se na identificação das causas e motivações que estavam por detrás da participação feminina nas viagens, distinguindo-se, nomeadamente, os casos de embarque forçado e voluntário. Como último ponto, e o que tem mais peso, procura-se analisar as relações de género a bordo tendo por base o discurso masculino da documentação que incide sobre as viagens, mais concretamente a partir de cartas, relatos de naufrágios e crónicas, de forma a que se possa compreender como os padrões e normas sociais condicionavam não só o comportamento dos homens, mas também a própria estadia das mulheres que embarcavam.

Relativamente à pergunta de investigação da dissertação, centra-se na seguinte interrogação: de que forma é que o perfil social dos indivíduos influenciava o modo como as relações de género se reproduziam no “microcosmo” do navio? Esta, no entanto, não é a única questão a que pretendo dar resposta ao longo da investigação. É de interesse, do mesmo modo, explorar outros pontos relativos à presença feminina a bordo. Como tal, defini como subtópicos as seguintes questões: quais os contextos e os motivos pelos quais as mulheres embarcavam, como se caracterizam os padrões de circulação marítima de mulheres nos territórios coloniais, e de que modo é que os quadros mentais da sociedade relativos ao sexo feminino se manifestavam, ou não, em contextos marítimos? Tendo como base estas perguntas, as hipóteses centrais da dissertação que tentaremos comprovar com a investigação são a de que a participação feminina nas viagens marítimas era mais significativa do que se possa inicialmente pensar, e que a reação e vínculos estabelecidos no decurso desta mesma estadia variavam e eram significativamente influenciados pelo

perfil social das mulheres que embarcavam e, inclusive, do dos homens que conviviam ou interagiam com elas.

Sendo o sexo feminino o ponto a partir do qual o estudo gravita, é relevante destacar que se procurou a recolha de casos de embarque que envolviam não só mulheres europeias brancas, mas, também, as que não correspondiam a esta descrição. Referimo-nos, portanto, a nativas de territórios com os quais os portugueses se cruzavam, que, pelos diversos motivos que serão enunciados ao longo da dissertação, nos possibilitam analisar um outro lado do fenómeno de embarque feminino, tanto no que diz respeito às relações interpessoais entre estas e os europeus, como aos padrões de circulação das referidas mulheres no império português. Como tal, o estudo centrar-se-á não unicamente nas portuguesas que partiam do reino, tendo-se optado, então, por uma investigação que abraze as portas à análise do embarque feminino em variadas regiões do globo – áreas de interesse da Coroa de Portugal e dos seus agentes – alargando-se, assim, as fronteiras deste fenómeno na expansão marítima.

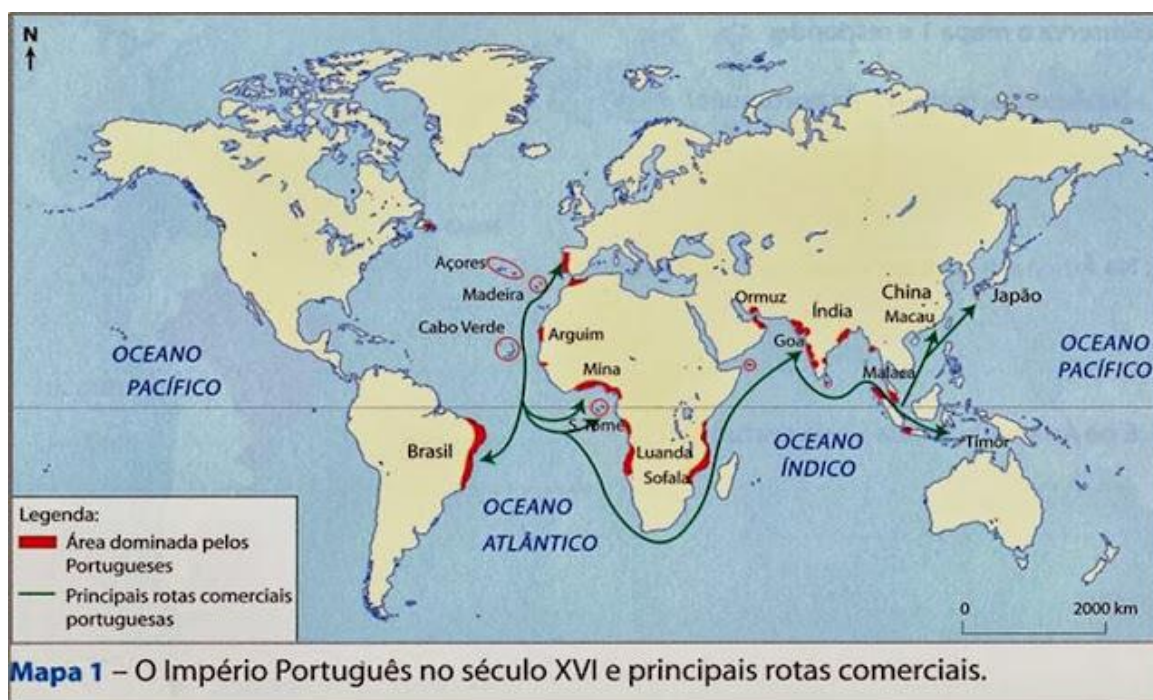


Fig. 1 – “O Império Português no século XVI e principais rotas comerciais.” Fonte: Disponível em [<https://histgeo6.blogspot.com/2016/10/imperio-portugues-do-seculo-xvi.html>]. Acesso em: 23 mar. de 2024.

❖ Estado da arte

No que diz respeito à literatura que existe sobre o tema, há menções relevantes a fazer. Num primeiro ponto, tendo em consideração que os objetivos da dissertação seguem as linhas da história de género, é importante ter presentes alguns dos trabalhos que contribuíram para este âmbito de estudo. Em primeiro lugar, sublinha-se o enorme e distintivo contributo de Joan Scott com a publicação de “Gender: A Useful Category of Historical Analysis”⁹ (1986), onde anuncia as questões de género e todo o processo de reflexão que nelas incide como uma porta aberta para novas possibilidades de se fazer história, definindo a mulher como um agente visível, ativo e participante nos fenómenos do passado. Através do seu trabalho, Scott propôs uma alternativa à história das mulheres, que considerava estagnada, encorajando a academia a desconstruir conceções e repensar a história tendo por base as dinâmicas e relações de género para dar resposta a velhas questões e dar origem a novas.

De seguida, destaca-se o artigo “História, História das Mulheres, História de Género”¹⁰ (1989), de Gisela Bock, a historiadora enfatizando a importância de estudar o género e as múltiplas relações socioculturais, e sublinhando a ideia de que a história não deve ser encarada como somente o produto de vivências masculinas, nem vista segundo uma perspetiva alheia aos sexos. Por esta via faz-se referência, do mesmo modo, a outro artigo da mesma autora, juntamente com Marisa Ferrandis Garrayo, “La historia de las mujeres y la historia del género: Aspectos de un debate internacional”¹¹ (1991), que demarca a importância do estudo das relações de género, ao invés de análises direcionadas apenas às experiências exclusivamente masculinas ou femininas, para a compreensão das sociedades humanas ao longo da história. O conceito de “género” como uma construção social e cultural é assumido, então, como algo que possibilita, entre outros, estudar a mulher de modo não isolado, alargando o espectro de análise a outros sujeitos históricos, exatamente para que se possa estabelecer um diálogo fidedigno com o passado.

⁹ Joan W. Scott, «Gender: A Useful Category of Historical Analysis», *The American Historical Review* 91, n.º 5 (dezembro de 1986): 1053, <https://doi.org/10.2307/1864376>.

¹⁰ Gisela Bock, «História, História das Mulheres, História de Género», *Penélope: Fazer e Desfazer História*, n.º 4 (1989): 158–87.

¹¹ Gisela Bock e Marisa Garrayo Ferrandis, «La historia de las mujeres y la historia del género: Aspectos de un debate internacional», *História Social*, n.º 9 (1991): 55–77.

Outro dos pontos que merece ser abordado consiste no conceito de agência e de que forma é que esta pode moldar a ação da mulher numa sociedade que se esforça por mantê-las nas correntes da subordinação ao sexo masculino. A obra *Women and Gender in the Early Modern Low Countries*¹² (2009), editada por Sarah Joan Moran e Amanda C. Pipkin, debruça-se sobre esta questão, o capítulo “The Problem of Women’s Agency in Late Medieval and Early Modern Europe”, redigido por Martha Howell, sendo de particular relevo. Aqui, a historiadora questiona-se se apenas as mulheres que confrontaram e desafiaram as normas patriarcais da sociedade em que se inseriam podem ser consideradas dotadas de “agência”, deixando de parte as que agiam conforme a ordem estabelecida, independentemente dos seus motivos para tal. Definindo agência como a habilidade ou capacidade de agir ou exercer poder, Howell afirma que grande parte dos estudos que incidem neste âmbito se referem a mulheres que manipularam e negociaram com o sistema, arranjando estratégias que as permitissem sair beneficiadas. A ideia transmitida é, portanto, de que a agência feminina se refletia principalmente por meio de desvios estratégicos que pretendiam proteger os seus interesses, assim como os da família, ao invés de confrontos que visassem propriamente alterar a estrutura patriarcal da sociedade. Paralelamente, é defendido, ainda, que em vários casos era esta mesma estrutura que produzia a capacidade de agência das mulheres.

Após esta primeira parte, podemos debruçar-nos sobre o que a historiografia nos trouxe de mais pertinente relativamente ao tema da dissertação. A expansão marítima europeia consiste num dos maiores focos de estudo no que diz respeito à Idade Moderna, justificando-se a sua relevância, entre outras, por equivaler ao período em que se despoletou a primeira grande globalização, provocando uma enorme mudança nas dinâmicas comerciais, políticas e socioculturais no mundo. A ênfase colocada na investigação deste fenómeno foi, portanto, marcante. No entanto, se por um lado se evidenciava um grande entusiasmo no estudo dos grandes homens, dos missionários e dos marinheiros que cruzavam os oceanos rumo a outros cantos do globo, o mesmo não se pode afirmar sobre o estudo das mulheres que participaram nestas viagens. Nesta linha, Portugal, reino pioneiro e cujo papel na expansão marítima fê-lo destacar-se aos olhos da historiografia, manifestou sucessivamente a tendência de encarar este fenómeno numa ótica tradicional, isto é, circunscrita ao âmbito do masculino, raramente incidindo e

¹² Sarah Moran e Amanda Pipkin, eds., *Women and gender in the early modern Low countries 1500-1750*, Studies in medieval and Reformation traditions, volume 217 (Leiden ; Boston: Brill, 2019).

refletindo sobre o sexo feminino de forma aprofundada, e contribuindo assim para o acentuar da sombra que se envolvia em torno do estudo da mulher.

Esta última só começou a ser alvo de maior interesse na historiografia principalmente a partir dos anos 70, tendo sido precisamente nos finais desta década que foram realizados os primeiros grandes estudos sobre a mulher no que diz respeito às navegações marítimas, ressaltando-se Charles Boxer e Elaine Sanceau. Estes historiadores foram os precursores na análise do papel do sexo feminino na expansão portuguesa, com estudos que se aventuraram pelo desconhecido que era a mulher na realidade ultramarina, e tendo, por sua vez, denunciado a ausência de análises historiográficas sobre a mesma no âmbito académico. Sublinham-se, respetivamente, as obras *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*¹³ (1977) e *Mulheres Portuguesas no Ultramar*¹⁴ (1979), que ofereceram uma muito necessitada abordagem ao sexo feminino na época da expansão, tendo como ponto de partida os reinos ibéricos, os pioneiros neste processo marítimo. São obras que se destacam pela sua inovação no panorama historiográfico, exatamente por trazerem para a discussão a temática da mulher e do seu papel na expansão marítima. A obra de Boxer não pretende apresentar conclusões concretas sobre a temática, fornecendo apenas matérias e dados seletivos sobre a colonização ibérica, capazes de suscitar o interesse para outras possíveis investigações. No entanto, tendo em consideração o objeto de estudo da dissertação, a ideia principal que destaco da obra é o enorme peso do pensamento “misógino” na cultura ibérica, o autor afirmando que este fora transportado para os territórios coloniais, condicionando o modo como os colonizadores encaravam a mulher, independentemente de ser europeia ou nativa.

Do mesmo modo, salienta-se, também, *Female Tars: Women Aboard Ships in the Age of Sail*¹⁵, de Suzanne J. Stark, publicado em 1996, uma obra que se debruça sobre a presença feminina a bordo no império britânico nos séculos XVIII e XIX, o seu objetivo sendo subverter ideias pré-concebidas e separar mitos de factos relativamente às mulheres que viajaram nos navios neste período. Trata-se de um estudo relevante, visto identificar os motivos pelos quais o sexo feminino embarcou e, simultaneamente, o integrar no

¹³ Charles Boxer, *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica* (Lisboa: Livros Horizonte, 1977).

¹⁴ Elaine Sanceau, *Mulheres portuguesas no ultramar* (Porto: Livraria Civilização, 1979).

¹⁵ Suzanne J. Stark, *Female Tars: Women Aboard Ships in the Age of Sail* (Naval Institute Press., 2017).

contexto social das limitações que restringiam as mulheres de grupos sociais mais baixos nos séculos em questão.

Paralelamente, Timothy Coates foi outro dos historiadores cujo contributo nestas matérias foi crucial para o aprofundamento do papel da mulher na expansão, nomeadamente para o projeto colonial da Coroa portuguesa, salientando-se a obra *Degredados e Órfãs: colonização dirigida pela coroa no império português. 1550-1755*¹⁶, publicada em 1998, que incide não sobre as jovens clandestinas, mas sim sobre as autorizadas a partir por vontade régia, e que eram enviadas para as diferentes regiões do império português. Com efeito, é uma obra importante pois analisa a mulher com outras lentes ao focar-se na sua instrumentalização por parte da Coroa, sendo que a investigação do autor o levou a reconhecer o seu papel no processo de colonização, embora afirmando que os quantitativos de mulheres enviadas foram demasiado reduzidos, o que impossibilitou que o seu impacto nas sociedades coloniais fosse mais acentuado.

Posteriormente, outros investigadores procuraram dar a conhecer a vivência das navegantes femininas nesta época, como é o caso de Fina d'Armada, que, embora não sendo historiadora, contribuiu imenso para esta área de estudo ao elaborar uma vasta coleção de trabalhos. Destaca-se a sua obra *Mulheres Navegantes no Tempo de Vasco da Gama*¹⁷ (2006), fruto da sua dissertação de mestrado, e que conta com a consulta de diversas fontes da época, dando-nos a conhecer todo o tipo de mulheres que embarcaram nos navios portugueses nos inícios da expansão. A sua investigação é bastante relevante, tendo em consideração que a autora conseguiu identificar um considerável número de casos de mulheres desde as camadas sociais mais baixas às mais altas, que se envolveram na expansão, quer indireta, quer diretamente. Demonstra, através do seu estudo, que a mulher não só teve um contributo significativo no provisionamento dos navios, possibilitando a concretização das viagens, como também pontualmente viajavam pelo império, algumas chegando a desempenhar papéis importantes na administração dos territórios coloniais.

Relativamente a outro tipo de formatos de exposição e transmissão de informação, nomeadamente congressos e revistas, existem alguns a que se deve prestar particular

¹⁶ Timothy J. Coates, *Degredados e órfãs: colonização dirigida pela coroa no império português, 1550-1755*, 1. ed, Coleção Outras margens (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1998).

¹⁷ Fina d'Armada, *Mulheres navegantes no tempo de Vasco de Gama*, 2. ed (Lisboa: Esquilo, 2007).

atenção. Em Portugal, os estudos sobre a história das mulheres descolaram na década de 1990, sendo que, relativamente à sua presença no processo expansionista, se destaca, desde logo, o congresso internacional *O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa* realizado em Lisboa em 1994. Este evento reuniu vários investigadores cujo contributo revelou uma face ainda inexplorada da expansão marítima, isto é, a da mulher, nomeadamente a da que atravessou os oceanos. Nas atas do congresso incluem-se artigos como «"O zelo da virtude contra a peçonha do diabo" - Sospeitosas, virtuosas e impudentes: a visibilidade feminina nas viagens portuguesas à época dos Descobrimentos»¹⁸, de Paulo Miceli, “O silêncio das personagens femininas em relatos de naufrágios dos séculos XVI e XVII”¹⁹ de Ana Tonnies, e “Viagens e naufrágios no feminino: da mulher invocada à mulher (quase) invisível”²⁰ de Isabela Boavida Carvalho, trabalhos que abordam a descrição das mulheres que embarcavam, assim como a sua presença em relatos de naufrágios. Estes artigos inovam por incidirem, também, em questões de sexualidade a bordo e por explorarem de forma aprofundada o olhar dos homens perante o sexo feminino por meio do próprio discurso por eles utilizado nos relatos das viagens, salientando-se as ideias vincadas sobre a dualidade da mulher, podendo esta ser retratada como uma ameaça ou como um exemplo de santidade. Outras conclusões remetem para a ideia de que todas as mulheres detinham um motivo para embarcar, e que a sua pequena visibilidade nos relatos de naufrágios se deve ao facto do sexo masculino lhes atribuir o papel de meras figurantes. É referida, também, a existência de um código de honra presente no sexo masculino neste tipo de catástrofes, a decisão de salvar as mulheres dependendo não só do seu estatuto social, mas também do do homem.

Prosseguindo, tendo em conta que o principal objeto de estudo desta dissertação de mestrado é a mulher, sublinham-se também os trabalhos de António Manuel Hespanha, nomeadamente o artigo neste congresso, “O Estatuto Jurídico da Mulher na Época da Expansão”²¹, que incide sobre a condição feminina no período moderno e identifica as

¹⁸ Paulo Miceli, «"O zelo da virtude contra a peçonha do diabo" - Sospeitosas, virtuosas e impudentes: a visibilidade feminina nas viagens portuguesas à época dos Descobrimentos», em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa* (Lisboa: CIDM, 1995), 187–96.

¹⁹ Ana Tonnies, «O silêncio das personagens femininas em relatos de naufrágios dos séculos XVI e XVII», em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa* (Lisboa: CIDM, 1995), 245–52.

²⁰ Isabela Boavida Carvalho, «Viagens e naufrágios no feminino: da mulher invocada à mulher (quase) invisível», em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa* (Lisboa: CIDM, 1995), 235–44.

²¹ António Manuel Hespanha, «O Estatuto Jurídico da Mulher na Época da Expansão», em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa* (Lisboa: CIDM, 1995), 53–64.

suas diferenças e desvantagens sociais, económicas e políticas perante o sexo oposto. Informações que, para além de pintarem uma imagem clara do que era ser mulher no período moderno, são úteis para a própria análise e compreensão das motivações que se encontravam por detrás das viagens marítimas realizadas por mulheres, tanto no âmbito da clandestinidade como da legalidade.

De modo geral, as investigações apresentadas neste encontro são indispensáveis para o estudo da presença feminina a bordo, o congresso complementando a nova tendência do maior apelo ao estudo da mulher e tendo acabado por servir de exemplo para os projetos que se efetuariam no futuro. Salienta-se o contributo da Comissão dos Descobrimentos, com a sua publicação da *Revista Oceanos*, o número 21 em particular, intitulado “Mulheres no mar salgado”²², publicado em 1995, focando-se na mulher durante o período da expansão marítima e, sobretudo, realçando e afirmando claramente a sua presença nos espaços coloniais.

Passando ao âmbito dos artigos sobre o estudo da vida a bordo, salientam-se alguns trabalhos relevantes, como “A Vida a Bordo na Carreira da Índia (Século XVI)”²³ (1988) de Inácio Guerreiro e Francisco Contente Domingues, “A Vida A Bordo nas Naus da Carreira da Índia”²⁴ (1995), de António Lopes e Eduardo Frutuoso, “Os problemas enfrentados no quotidiano das navegações portuguesas da carreira da Índia: fator de abandono gradual da rota das especiarias”²⁵ (1997), de Fábio Pestana Ramos, e “Vida de marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes de mar nos séculos XV e XVI”²⁶ (2004) de Amândio Barros. Tratam-se de trabalhos que incidem nas viagens marítimas para as partes asiáticas, mas que, ao contrário da norma na época, procuraram elucidar um dos aspectos que ainda se encontravam pouco estudados na história da expansão, isto é, a vida e o quotidiano a bordo. Estes artigos, para além de analisarem as condições e incertezas das viagens marítimas, tocam brevemente na presença feminina nas embarcações,

²² Timothy Coates, «Colonização Feminina Patrocinada pelos Poderes Públicos no Estado da Índia (1550-1755)», *Revista Oceanos*, n.º 21 (1995): 34–52.

²³ Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, «A Vida a Bordo na Carreira da Índia (Século XVI)», *Revista da Universidade de Coimbra XXXIV* (1988): 185–225.

²⁴ António Lopes e Eduardo Frutuoso, «A Vida a Bordo nas Naus da Carreira da Índia», *História do Quotidiano em Portugal*, 1995.

²⁵ Fábio Pestana Ramos, «Os problemas enfrentados no quotidiano das navegações portuguesas da carreira da Índia: fator de abandono gradual da rota das especiarias», *Revista de História* 0, n.º 137 (30 de dezembro de 1997): 75, <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v0i137p75-94>.

²⁶ Amândio Jorge Morais Barros, «Vida de marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes de mar nos séculos XV e XVI», *Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*, 2004, 249–63.

afirmando que se tratava de um fenómeno excecional e denunciando as tensões que este mesmo provocava nos ambientes exclusivamente masculinos.

Mais recentemente, destaca-se o contributo de Marco Oliveira Borges com o artigo “Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século XVI: primeiras mulheres, buscas e sexualidade a bordo”²⁷, publicado em 2016. O seu estudo, ao contrário do expresso por autores anteriores, conclui que a presença feminina a bordo nas viagens rumo à Ásia era mais frequente do que se pudesse inicialmente pensar, sendo uma ocorrência “constante” que dava origem a várias situações peculiares de sociabilidade e relacionamentos, e de problemas que merecem ser estudados e integrados nas narrativas da expansão marítima e, simultaneamente, nas de história de género.

Num outro tópico, sublinha-se, “Escravidura, concubinagem e casamento em Macau: séculos XVI-XVIII”²⁸ (2014), de Leonor Diaz de Seabra e Maria de Deus Beites Manso, um trabalho de história social que incide no tráfico de mulheres chinesas que eram compradas ou raptadas no contexto de estratégias de mestiçagem, assim como no papel dos Recolhimentos femininos no resgate destes sujeitos e na sua posterior reinserção numa sociedade eticamente diversificada. Lúcio de Sousa merece igual reconhecimento, a sua obra, *The Portuguese Slave Trade in Early Modern Japan Merchants, Jesuits and Japanese, Chinese, and Korean Slaves*²⁹, publicada em 2019, preenchendo muitas das lacunas existentes sobre o envolvimento português no tráfico de escravos asiático no período moderno. Este trabalho incide, entre outros, na escravatura feminina, revelando-nos os destinos infortunados das japonesas, chinesas e coreanas que embarcavam nos navios portugueses.

Do mesmo modo, salienta-se a obra organizada por Paulo M. Dias e Roger Lee de Jesus, publicada em 2022, *Atualizar a História: uma nova visão sobre o passado de Portugal*³⁰, que, como sugere o título, pretende repensar os eventos que marcaram a

²⁷ Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século xvi».

²⁸ Leonor Diaz De Seabra e Maria De Deus Beites Manso, «Escravidura, concubinagem e casamento em Macau: séculos XVI-XVIII», *Afro-Ásia*, n.º 49 (29 de janeiro de 2014), <https://doi.org/10.9771/aa.v0i49.21317>.

²⁹ Lúcio de Sousa, *The Portuguese slave trade in early modern Japan: merchants, Jesuits and Japanese, Chinese, and Korean slaves*, *Studies in global slavery*, Volume 7 (Leiden ; Boston: Brill, 2019).

³⁰ Paulo M. Dias e Roger Lee de (org.) Jesus, *Atualizar a História: uma nova visão sobre o passado de Portugal* (Lisboa: Desassossego, 2022).

história do território, fugindo às lentes tradicionais e mais conservadoras. Neste livro, encontram-se capítulos que remetem para a temática da expansão marítima portuguesa, sendo de especial relevo o que incide diretamente na participação feminina, “Protagonistas do esquecimento – desempenhos femininos na expansão marítima e ultramarina portuguesa”, de Amélia Polónia. Aqui, a historiadora transmite a ideia do papel crucial da mulher nos espaços coloniais, sendo ela a que reforçava e assegurava a presença portuguesa por meio da geração de herdeiros. O sexo feminino é, então, interpretado como o intermediário e como agente de contacto e transmissão de conhecimento entre duas culturas e identidades distintas.

Por fim, destacam-se, ainda, alguns trabalhos importantes que se referem não ao império português, mas sim ao espanhol. Primeiramente, «“No se hace pueblo sin ellas”: mujeres españolas en el Virreinato de Perú: emigración y movilidad social (siglos XVI-XVII)»³¹ (2018), de Amelia Almorza Hidalgo. Neste artigo, a autora defende que a emigração espanhola do século XVI foi o primeiro grande processo de emigração transatlântica, assim como o primeiro a ser controlado por um Estado moderno, o embarque feminino inserindo-se neste mesmo processo de “fiscalização” da moral colonial.

Igualmente relevante é o artigo de David Wheat, “Catalina de Los Santos, Free Woman of Color and Shipowner from the Spanish Caribbean”³² (2019) que nos apresenta a ideia de agência feminina na Idade Moderna através do exemplo de uma mulher mulata que se tornou mestre do seu próprio navio na região das Caraíbas. O autor leva-nos, com efeito, a desafiar a realidade colonial dos impérios ibéricos, evidenciando as nuances que possibilitavam a ascensão à liberdade e à tomada de posse de agência por parte do sexo feminino, num universo que geralmente se opunha a tal.

Numa linha semelhante a este artigo, acrescenta-se a tese de doutoramento de Palmira García Hidalgo, denominada *La emigración española a América en el siglo XVII. Mujeres cruzando el Atlántico*³³ (2021), que se revela bastante relevante para o tema em

³¹ Amelia Almorza Hidalgo, «No se hace pueblo sin ellas»: mujeres españolas en el Virreinato de Perú: emigración y movilidad social (siglos XVI-XVII), Americana 67 (Madrid: Editorial Universidad de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas Sevilla; Diputación de Sevilla, 2018).

³² David Wheat, «Catalina de Los Santos, Free Woman of Color and Shipowner from the Spanish Caribbean», *Clio. Women, Gender, History*, n.º 50 (2019): 143-60.

³³ Palmira Hidalgo García, «La emigración española a América en el siglo XVII. Mujeres cruzando el Atlántico» (<http://purl.org/dc/dcmitype/Text>, Universidad de Huelva, 2021), <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=296901>.

estudo. A autora defende que as mulheres participaram no fenómeno emigratório em número relevante e chegaram, inclusive, a desempenhar um papel importante no processo de colonização no continente americano. A autora afirma, do mesmo modo, que a atração do sexo feminino pelos territórios coloniais se explica por estes se refletirem em espaços de maior liberdade e de oportunidade de ascensão social, concluindo que as mulheres atuaram como sujeitos ativos na emigração.

São estes, portanto, alguns dos trabalhos e investigadores que tiveram impacto na historiografia da expansão marítima, nomeadamente na esfera feminina, navegando sobre mares ocultos e, por sua vez, contribuindo para dissipar a enorme neblina que existia – e que ainda permanece, apesar dos recentes esforços em combatê-la – em relação à mulher e à sua participação nas navegações europeias em torno do globo no período moderno. O meu contributo para este âmbito de estudos, por sua vez, será o de tentar ao máximo complementar o que se conhece sobre esta temática, numa perspetiva que privilegie a compreensão das relações de género e do modo como estas se manifestavam e diferenciavam nos espaços turbulentos e incertos que eram os oceanos.

❖ Base documental

Para a elaboração desta dissertação, é necessário ter em consideração que não existem fontes da época que se dediquem diretamente à temática em estudo. A escassez de documentação oficial que sublinhe a regularidade da presença de mulheres nas embarcações no período da expansão marítima torna a investigação mais desafiante, obrigando-nos a enveredar por vias alternativas. Neste caso, referimo-nos a fontes cronísticas, correspondência – na qual se destaca as cartas escritas por missionários –, registos de naufrágios e diários de bordo, que, ao relatarem o quotidiano das viagens, fornecem, pontualmente, menções sobre a estadia feminina em espaços que, na norma, eram exclusivamente masculinos.

Com efeito, para a Ásia, salienta-se primeiramente a *Documenta Indica*³⁴, uma fonte que se revela indispensável para o estudo da mulher a bordo nas viagens marítimas

³⁴ Josephus Wicki, ed., *Documenta Indica*, XVIII vols. (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1948-1988).

da expansão. Não por se debruçar propriamente neste fenómeno, mas por consistir numa coletânea de correspondências que, entre outros, incidem no quotidiano das viagens e acusam a presença feminina nas naus. A informação disponível permite-nos identificar com alguma precisão as relações de género a bordo e o perfil social das mulheres embarcadas. Trata-se, ainda, de uma fonte bastante relevante por conter dados sobre a presença feminina clandestina nos navios, algo que é mais difícil de obter em outra documentação da época.

A *Documentação para a história das Missões do Padroado Português do Oriente*³⁵, compilada por António Silva Rêgo, é simultaneamente importante pelo motivo enunciado previamente. Nas narrativas aqui presentes, salientam-se alguns relatos sobre a presença de mulheres a bordo, sendo sublinhados os efeitos do seu embarque, embora a individualidade e pormenorização dos casos e das próprias passageiras tenha um peso menor que o verificado na fonte anterior. Numa linha semelhante, os *Documentos Remettidos da Índia ou Livros das Monções*³⁶ não disponibilizam muita informação sobre o tema em questão, porém assinalam pontualmente a presença de órfãs nos navios e os problemas que tal gerava. Outras fontes que apresentam o potencial de fornecer dados relevantes são *História & Descobrimento da Índia pelos Portugueses*, de Fernão Lopes de Castanheda, *Década XIII da História da Índia*³⁷, composta por António Bocarro, e as décadas *Da Asia*³⁸, de João de Barros e Diogo Couto, onde, entre outras, se encontram referências ao embarque de mulheres como estratégia militar em situações de ataque e cerco às fortalezas portuguesas no território asiático. Acrescenta-se, ainda, *The Portuguese Missions in Malacca and Singapore (1511-1958)*³⁹, compilado pelo padre Manuel Teixeira, sendo registadas algumas menções de mulheres nas cartas provenientes desta parte do império português.

Relativamente a fenómenos como naufrágios, a documentação referida anteriormente faz menção a alguns casos, porém, para a análise mais aprofundada deste

³⁵ António da Silva Rêgo, *Documentação para a história das Missões do Padroado Português do Oriente*, 12 vols. (Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1947-1959).

³⁶ Raymundo António de Bulhão Pato, *Documentos Remettidos da Índia ou Livros das Monções*, ed. António da Silva Rêgo, II–X vols. (Lisboa: Academia Real das Ciências, 1878).

³⁷ António Bocarro, *Década XIII da História da Índia*, 1–2 vols. (Lisboa: Typographia da Academia Real das Ciências, 1876).

³⁸ João de Barros e Diogo do Couto, *Da Asia*, 12 vols. (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1777-1788).

³⁹ Manuel Teixeira, *The Portuguese Missions in Malacca and Singapore (1511-1958)*, vol. 1 (Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1961).

tipo de tragédias, salienta-se, sobretudo, a *História Trágico-Marítima*⁴⁰, de Bernardo Gomes de Brito. Os seus relatos referem mulheres a bordo, o seu comportamento e, inclusive, a visão masculina perante o seu envolvimento nestas catástrofes, espelhando de forma clara a mentalidade vigente da época.

Não olvidamos, do mesmo modo, as *Lendas da Índia*⁴¹, de Gaspar Correia, obra que, para além de conter alguns dados, dispersos pelos seus vários tomos, sobre a presença feminina nas viagens marítimas, apresenta, ainda, talvez o mais célebre caso de mulheres a bordo na expansão portuguesa. Referimo-nos, mais concretamente, à última viagem de Vasco da Gama ao continente asiático em 1524, tendo sido encontradas três mulheres na sua frota, acontecimento que levantou um enorme conflito nas embarcações.

Afastando-nos da Ásia e incidindo, agora, na América do Sul, destaca-se a *Monumenta Brasiliae*⁴², uma fonte que enfatiza o papel da mulher branca como instrumento de colonização e de apaziguamento da promiscuidade dos portugueses no Brasil, sendo a sua emigração para este território solicitada pelos autores das correspondências. No que diz respeito ao continente africano, mencionam-se a *Monumenta Missionaria Africana*⁴³ e a *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*⁴⁴, que obtêm alguns dados sobre o embarque e a circulação marítima de mulheres nos espaços coloniais. Acrescenta-se que, apesar do vasto número de documentação relativa à Ásia, esta inclui, também, nos seus conteúdos, narrativas que se referem a territórios africanos, pelo que, no decurso da investigação, foi possível recolher dados relevantes para África nas fontes anteriormente assinaladas, nomeadamente cronísticas. Deste modo, embora contando com menos informação relativa a este continente, procura-se construir uma visão mais fidedigna da presença feminina a bordo na costa africana.

⁴⁰ Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico-Marítima*, Bibliotheca de Clássicos Portuguezes, I–III (Lisboa: Escripório, 1904).

⁴¹ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, I–IV vols. (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1858).

⁴² Serafim Leite, ed., *Monumenta Brasiliae*, 26 vols. (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1956-1968).

⁴³ António Brásio, ed., *Monumenta Missionaria Africana*, 7 vols. (Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952-2004).

⁴⁴ Gomes Eannes de Azurara, *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné* (Paris: Officina Typographica de Fain e Thunot, 1841).

Por fim, retornamos ao plano terrestre com a consulta da legislação presente nas Ordenações Manuelinas⁴⁵ e nas Ordenações Filipinas⁴⁶, precisamente para que se possa reconstruir uma imagem aproximada da mulher e do seu estatuto social, económico e jurídico em Portugal, dos séculos XV a XVII. Complementamos o panorama legal, por sua vez, com a análise da literatura de casados da época, nomeadamente de obras como *Espelho de Casados*⁴⁷, de João de Barros, e *Carta de Guia de Casados*⁴⁸, de Francisco Manuel de Melo, redações que ilustram, entre outros, os quadros mentais em torno da mulher e do seu papel de filha, esposa e mãe, informação relevante para percebermos de que forma é que os mesmos se manifestavam, ou não, no plano marítimo.

Por último, teremos como auxílio o *Vocabulario Portuguez e Latino*⁴⁹, de Rafael Bluteau, um dicionário publicado no século XVIII que, dada a sua riqueza linguística, proporciona definições e contextualizações úteis para a análise dos casos enunciados pelas fontes acima referidas.

Dado o referido, e para terminar esta secção, salienta-se que as fontes que serão consultadas são impressas, precisamente devido à maior facilidade de manuseamento que estas proporcionam na procura de informação relevante para a dissertação. Com efeito, a grande parte da documentação que utilizarei é proveniente da Biblioteca Nacional Digital, encontrando-se, portanto, digitalizada e facilmente acessível. O Internet Archive revela-se, do mesmo modo, um excelente repositório de informação, onde se encontram diversas fontes que são passíveis de serem consultadas na sua íntegra, detendo, também, a vantagem de possuir uma função de pesquisa no texto.

❖ Metodologias de análise

Resta-nos debruçar sobre as metodologias que serão adotadas para a elaboração da dissertação. Antes de mais, é importante sublinhar que a abordagem utilizada será

⁴⁵ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, Liv. I–V. (Coimbra: Na Real Imprensa da Universidade, 1797).

⁴⁶ Cândido Mendes Almeida, ed., *Codigo Philipino*, Liv. I–V. (Rio de Janeiro: Typ. do Instituto Philomathico, 1870).

⁴⁷ João de Barros, *Espelho de Casados*, ed. Tito de Noronha e António Cabral, 2ª (Porto: Imprensa Portugueza, 1874).

⁴⁸ Francisco Manuel de Melo, *Carta de Guia de Casados* (Luso Livros, 2016).

⁴⁹ Raphael Bluteau, *Vocabulario Portuguez e Latino* (Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1721).

sobretudo qualitativa, ao invés de quantitativa. Com esta afirmação, referimo-nos à priorização da formulação de interpretações fundamentadas nos dados descritivos fornecidos pela documentação, em oposição a uma abordagem que retire conclusões tendo como principal referência a quantidade concreta de casos recolhidos. Tal justificasse, pois, não se tratando a presença feminina a bordo de um fenómeno comumente referido nas fontes, o número de casos em que tal se verifique não será tão amplo como se possa desejar. É difícil fazer deduções generalizadas sobre o embarque de mulheres em navios portugueses quando possuímos um número reduzido de casos – esta dissertação conta com cerca de cento e quarenta.⁵⁰ As descrições dadas por estas poucas amostras acabam, contudo, por espelhar uma realidade a partir da qual se podem fazer várias observações. Com efeito, a abordagem qualitativa revela-se mais razoável, a investigação focando-se, portanto, na análise integral do conteúdo de cada caso encontrado de modo a extrair o máximo de informação possível que nos possibilite pintar uma imagem aproximada da ocorrência em questão, sendo tal conciliado, sempre que possível, com dados quantitativos. A este procedimento alia-se a necessidade de comentar os casos mais exemplares, exatamente por poderem ser paradigmáticos na compreensão da complexidade da participação de mulheres nas viagens marítimas.

Prosseguindo, do ponto de vista metodológico, o primeiro passo consiste em procurar por palavras na documentação que se relacionem diretamente com o tema em estudo, como por exemplo “mulher”, “manceba”, “moça”, “órfã” e “solteira”. Por meio de uma análise textual, serão selecionados os excertos que contenham informações relevantes para a dissertação, sendo posteriormente reunidos numa base de dados. Esta, por sua vez, terá como campos de identificação a cota da fonte, o autor, a data da narrativa, a região, as personagens e seu estatuto social. Com estas categorias pretende-se compreender não só o contexto em que foi produzida a documentação, mas também reconstruir com fidelidade as narrativas e a situação social em que se integravam os homens e, principalmente, as mulheres envolvidas nas viagens marítimas.

De seguida, numa perspetiva que segue as linhas da história conectada, procura-se, então, verificar se as motivações de mulheres de distintos estatutos sociais na participação nas viagens marítimas se cruzam e interligam, no âmbito de reconhecer as potenciais conexões que se estabelecem entre as realidades que enfrentaram. Trata-se, no

⁵⁰ Dentro deste conjunto, salienta-se que alguns já foram alvo de análise na bibliografia acima referida, enquanto outros se encontram, ainda, na penumbra.

fundo, de uma tentativa de traçar experiências comuns entre as distintas mulheres que embarcaram nos navios portugueses no período da expansão marítima, observando-se os dinamismos e delineando-se as relações entre várias realidades dentro do espectro em análise. Simultaneamente, pretendem-se identificar os paralelismos e as diferenças que se evidenciavam nas relações de género a bordo com base nos contextos de embarque e nos perfis sociais das personagens. É neste panorama, com o navio assumido como espaço de interação, que se pode refletir e retirar conclusões sobre a presença feminina nas embarcações, esta sua mesma estadia acabando, por sua vez, por ser um instrumento para compreender o comportamento e atitudes do sexo masculino quando confrontado com situações que pudessem ir, ou não, ao encontro das expectativas de género que a sociedade impunha.

É com base nestas metodologias que construirei a minha dissertação de mestrado, pretendendo conceber um trabalho capaz de tracejar não apenas uma história, mas sim diferentes narrativas que, após reunidas, nos podem dar a conhecer um fenómeno mais amplo que consiste, efetivamente, na presença feminina na expansão marítima portuguesa.

❖ Estrutura da dissertação

Relativamente à estrutura da dissertação, esta será composta por três partes. A primeira será dedicada à legislação e à literatura portuguesas da época em questão, pretendendo-se analisar o modo como a mulher era encarada e o papel que lhe era atribuído na sociedade, no período moderno. Trata-se, portanto, de ilustrar com fidelidade o retrato do sexo feminino a nível político, económico e, sobretudo, social e cultural, de forma a que sejam proporcionadas as bases que nos auxiliarão a compreender a sua participação nas viagens marítimas.

A segunda parte, por sua vez, focar-se-á na análise da tipologia de mulheres registadas a bordo, o capítulo sendo dividido em vários subpontos que correspondem aos distintos perfis das passageiras. Nesta secção, serão identificados os estatutos sociais, os motivos de embarque e os objetivos que se encontravam por detrás da participação das mulheres nas viagens marítimas.

Por fim, a terceira parte debruçar-se-á na análise das relações de género no navio, sendo que serão tidos em consideração, nomeadamente, o contexto das narrativas e o estatuto social dos indivíduos envolvidos. Serão tecidas e interpretadas as conexões entre os diferentes casos, criando-se um espaço de confronto e reflexão sobre as expectativas de género e a forma como estas se expressavam e manifestavam nas embarcações e, por vezes, nos locais imediatos ao desembarque, quando tal se justificar. Este capítulo será dividido em duas secções. A primeira será dedicada à vivência e aos relacionamentos estabelecidos entre mulheres, e a segunda às relações de género desenvolvidas entre o sexo masculino e o feminino. Em ambas as partes, os comportamentos e condutas assumidas pelos indivíduos serão analisados tendo sempre em consideração os seus perfis e os quadros mentais da época, de tal modo que se possam fazer observações sobre a correspondência ou, no lado oposto, incompatibilidade das atitudes registadas em relação às normas socioculturais vigentes no reino.

Capítulo I

Retratos no feminino: uma análise da legislação e literatura portuguesas na Idade Moderna

“(...) os que casam som como os Navegantes porque nam combatem tanto as Ondas: e a tempestade: e os ventos: a ho Navio e Navegantes como a molher combate seu marido.”⁵¹

Como já foi referido anteriormente, o foco da dissertação reside na investigação e análise da participação do sexo feminino nas viagens marítimas portuguesas rumo a diferentes regiões do império, com o intuito de compreender aprofundadamente os contextos em que se inseriam as mulheres que embarcavam, assim como os motivos para este mesmo fenómeno. Adjacente a esta afirmação, encontra-se o propósito de explorar a vivência das mulheres nas embarcações, nomeadamente no que diz respeito ao modo como coexistiam com a restante tripulação masculina e, inclusive, umas com as outras. O estudo das relações de género e a sua reprodução em ambientes de alto confinamento constituem, portanto, o principal núcleo da investigação, servindo de panorama para as posteriores questões que serão levantadas.

Sublinha-se, porém, que os homens e mulheres que são objeto de estudo nesta dissertação, antes de se lançarem por mares e destinos incertos, em embarcações instáveis e inóspitas, possuíam lares, relações, vínculos e valores que detinham a sua origem em terra, sendo membros de sociedades que os acolhiam e amparavam na condição de cumprirem com os requisitos e normas que pela lei e mentalidade vigentes eram determinados. Como tal, não é calculável que pessoas com condutas, preceitos, crenças e códigos de valores distintos exibissem o mesmo tipo de atitudes e reações face a situações semelhantes. As complexidades e nuances que advêm desta simples constatação demonstram como o conhecimento dos planos de fundo sociais, culturais e mentais dos indivíduos que participavam nas viagens marítimas se tornam cruciais para a interpretação dos comportamentos que se verificavam a bordo, assim como aqueles que os antecederam e precediam. Ainda assim, apesar do referido, é importante assinalar que,

⁵¹ Barros, *Espelho de Casados*, f. I-II.

com o tempo que dispomos, e dada a essência de uma dissertação, é praticamente impossível identificar toda a panóplia de quadros mentais expressos pelas mulheres que se encontraram em navios portugueses, precisamente pela diversidade de origens e proveniências destas “passageiras”. É, no entanto, exequível fazê-lo para uma das constantes cuja visibilidade era sempre notável nas embarcações: homens portugueses.⁵²

É, portanto, neste sentido que, de modo a explorar as dinâmicas de relações de género a bordo, se torna relevante analisar a mentalidade da sociedade portuguesa entre os séculos XV e XVII, precisamente para que possamos averiguar se o seu impacto é sentido nas concepções e interações que se desenvolvem no plano marítimo, nomeadamente no que concerne à presença feminina. Para o efeito, recorrer-se-á à análise da legislação da época, que nos proporciona um olhar aos ideais, valores e condutas que o poder central, isto é, a Coroa, se esforçava por impor no reino, e, simultaneamente, de literatura que tinha como finalidade persuadir os leitores a adotar determinadas doutrinas no que à vida matrimonial e familiar dizia respeito. A seleção das fontes foi, mais uma vez, efetuada tendo em vista a recolha de informação que nos auxilie a reconstruir um retrato das concepções em torno das relações de género, assim como dos preconceitos e papéis atribuídos a cada sexo na época em questão. Não obstante, ressalta-se que não será realizada uma investigação exaustiva e integral da documentação, uma vez que tal não corresponde ao objetivo concreto da dissertação, mas sim uma análise precisa e cuidada que nos possibilite prosseguir à fase seguinte albergando as ferramentas e alicerces necessários para que sejam retiradas considerações sobre as realidades da estadia e vivência feminina a bordo. Começemos, então, este processo.

❖ A legislação

A sociedade moderna pode ser considerada um seguimento da medieval, na medida em que mantém a sua estrutura profundamente hierarquizada, desigual e fundamentada nos preceitos da cultura judaico-cristã, nomeadamente relativamente à posição dos sexos masculino e feminino. Se o início da época das Grandes Navegações

⁵² Sublinham-se, também, os indivíduos de origem espanhola que por vezes embarcavam nas armadas portuguesas, e que, dada a herança ibérica, apresentavam traços socioculturais semelhantes aos lusitanos.

abriu as portas ao desenvolvimento de avanços técnicos notáveis, inovando e preenchendo lacunas em diversas áreas do saber, a mesma modernidade vivaz não se detetou na mentalidade da população face à ordem social estabelecida, prevalecendo frequentemente a tradição.⁵³ Encontrávamo-nos, portanto, perante a existência de um sistema patriarcal firme e perseverante em termos de longevidade, evocando a memória de um sexo masculino ativo, forte e racional, e que, por este motivo, era visto como superior em comparação ao feminino, condenado, por oposição, à passividade, fragilidade e impulsividade da sua natureza. A passagem do tempo não apagou as pegadas deixadas pelo quadro mental da Idade Média; como ressalta António Manuel Hespanha, a própria linguagem da época, que prevaleceu até à contemporaneidade, é um reflexo da hegemonia do homem, na medida em que no masculino se inclui o feminino, designando-se o “todo” segundo o princípio de que a cabeça evocava todo o corpo, pelo que o feminino, exceto em certos casos, não englobava o masculino, precisamente por não se poder referir o “todo” pela parte mais “fraca”.⁵⁴ Trata-se de um pequeno pormenor linguístico que, no entanto, representa, indubitavelmente, um testemunho notável das conceções de género da cronologia em estudo, e que ainda sobrevivem no vocabulário da atualidade.

A nível da legislação, constata-se que as Ordenações Manuelinas e Filipinas nos deixam vincadas as distinções que existiam entre homem e mulher no campo jurídico, económico e social, embora nem sempre da forma mais direta. Por outras palavras, não existem passagens que definam, listem e restrinjam concretamente os papéis e funções de cada sexo na sociedade, de modo a que homem e mulher se identifiquem como entidades separadas e imiscíveis, tal como, por vezes, nos leva a crer a narrativa cristã da época. Este tipo de descrições, por sua vez, é mais comum na literatura que incide em questões de género, como iremos analisar posteriormente. Com efeito, verifica-se que a legislação apresenta um carácter prático, não sendo estritamente severa relativamente às prerrogativas direcionadas à mulher, na medida em que, por exemplo, não a impede de realizar todas as ações encabeçadas pela figura masculina e, inclusive, exige o seu consentimento em determinadas matérias.⁵⁵

⁵³ Com esta afirmação, no entanto, não pretendemos restringir a realidade moderna às tonalidades do preto e branco, nem desprezar ou negar as nuances culturais que se detetavam e escapavam à norma.

⁵⁴ Hespanha, «O Estatuto Jurídico da Mulher na Época da Expansão», 54.

⁵⁵ Maria Joana Corte-Real Lencart e Silva, «A Mulher nas Ordenações Manuelinas», *Revista de História* 1 (1978): 60.

Ainda assim, é importante referir que o retrato a que as ordenações nos remetem consiste, sobretudo, no de uma sociedade que se autorreconhece como um organismo multifacetado que sobrevivia à base do bom funcionamento das distintas partes que o compunham. Estes órgãos, inerentemente diferentes uns dos outros, e, portanto, albergando estatutos e direitos igualmente distintos, proporcionavam ao corpo equilíbrio, este sendo, por sua vez, fruto das ditas disparidades.⁵⁶ Deste modo, e como defende Hespanha, verifica-se que as funções de cada grupo social, associadas aos seus respetivos estatutos, consolidavam a hierarquização da sociedade, um fenómeno que era entendido como “natural e desejável”.⁵⁷ Ora, é tendo em consideração a forte divisão da sociedade portuguesa na época da expansão marítima que mergulharemos nas entrelinhas das ordenações. Sendo a legislação concebida e criada por homens, analisaremos, então, a documentação em busca de dados que nos proporcionem um olhar às perceções que estes detinham relativamente a si mesmos e ao sexo feminino no âmbito legal, sobretudo em assuntos de cariz social.

Para começar, visto encontrarmo-nos perante uma sociedade que valorizava a ordem de todos os seus elementos, não é de surpreender que fosse legalmente exigido que esta mesma fosse respeitada e, por conseguinte, nunca infringida. Os sexos masculino e feminino deveriam, como tal, não só restringir-se aos comportamentos e funções a que eram destinados por natureza, tinham, também, de corresponder às normas sociais no que dizia respeito ao seu vestuário. Neste sentido, a documentação apresenta uma breve secção que é dedicada aos indivíduos, homens e mulheres, que se vestiam com trajes do sexo oposto, sendo tal ato criminalizado em todas as circunstâncias, exceto em ocasião de festividades.⁵⁸ As penas variavam consoante a condição social do culpado, estas podendo passar por açoites públicos, degredo por dois anos e pelo pagamento de uma quantia de dois mil reais. A forte penalização deste ato indica, por sua vez, que a transgressão era encarada com bastante seriedade, sendo, inclusive, repudiada a nível social e cultural.

Neste plano, e incidindo em questões de moralidade, verifica-se que as relações carnais entre indivíduos que possuíssem laços de parentesco eram profundamente

⁵⁶ Giovanna Aparecida Schittini dos Santos, «Relações de género no livro V das Ordenações Manuelinas (Portugal - Século XVI)», *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH*, 2011, 7.

⁵⁷ Santos, 7; António Manuel Hespanha, «Lei e Justiça: história e prospectiva de um paradigma», *Justiça e Litigiosidade: História e Prospectiva*, 1993, 7–59.

⁵⁸ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, vol. V (Coimbra: Na Real Imprensa da Universidade, 1797), 90.

condenadas nas ordenações. A disrupção social provocada pelo incesto era tão intensa que justificava a morte de ambos os infratores não só por morte natural, mas também por meio da impiedade da fogueira, o estatuto social não servindo para prevenir estes mesmos desfechos. Com efeito, à medida que o grau de parentesco reduzia, também a pena diminuía, o degredo substituindo, então, a sentença fatal. Acrescenta-se, porém, que a legislação, perante os casos de incesto, empunhava particularidades distintas relativamente ao sexo feminino, destacando que a mulher seria absolvida do crime caso tivesse menos de treze anos, ou se fosse maior de idade e denunciasse imediatamente a relação aos respetivos órgãos de justiça.⁵⁹ Esta especial atenção ao sexo feminino, por sua vez, leva-nos à análise de uma matéria que se liga diretamente à anterior, e que consiste, efetivamente, na questão da sexualidade.

Um dos pontos que merece particular atenção nas ordenações é a questão da violência sexual contra a mulher. Com este termo, referimo-nos a casos de assédio e abusos de natureza carnal, cometidos “por força” pelo sexo masculino. Uma observação cuidada às alíneas da legislação referentes a este tipo de crimes demonstra, evidentemente, que o agente era sempre o homem, a mulher nunca sendo admitida como possível malfeitora. Sobre isto, Giovanna dos Santos atenta para o contexto social e cultural da época, o sexo masculino sendo constantemente pintado como “ativo”, enquanto o feminino se resignava à “passividade”, assim justificando-se a incapacidade de conceber a mulher como praticante de abusos sexuais.⁶⁰

É importante frisar a importância deste detalhe, uma vez que nos permite discernir com maior precisão as entrelinhas da mentalidade da época, nomeadamente no que concerne às nuances do regime patriarcal e às relações de género por este influenciadas. O facto da mulher ser completamente desconsiderada como potencial agressora sexual na legislação – o homem encarado como o único capaz de cometer tal perversidade – é evidência do peso que a crença robusta na desigualdade dos sexos detinha no quadro mental vigente. O reconhecimento das disparidades, por sua vez, refletiu-se na “subestimação” do sexo feminino, na medida em que a sua rotulação como “inerte” e “submisso” o excluiu automaticamente dos papéis que o pintariam como infrator nos casos de abuso sexual, as mulheres envolvidas circunscritas, então, à condição de vítima. Encontramo-nos, deste modo, perante uma instância em que prevalece o patriarcado

⁵⁹ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, V:50–51.

⁶⁰ Santos, «Relações de género no livro V das Ordenações Manuelinas (Portugal - Século XVI)», 6.

benevolente, podendo este ser interpretado e definido como um sistema que, admitindo a superioridade inerente do sexo masculino, exonera e alivia o feminino da responsabilidade ou culpabilidade de determinadas ações, precisamente devido à sua alegada inferioridade e fragilidade.⁶¹ O resultado direto desta prerrogativa consistia, por conseguinte, na maior fiscalização e penalização do sexo mais “forte”, o homem, visto que a responsabilidade, ultimamente, lhe cabia a ele.⁶²

Nesta linha, constata-se que as Ordenações Manuelinas e Filipinas assinalam que qualquer homem que abusasse sexualmente de uma mulher, ainda que fosse escrava ou prostituta, sofreria pena de morte, independentemente do seu estatuto social. O mesmo destino aguardava quaisquer indivíduos que influenciassem ou ajudassem o criminoso a cometer o ato, não lhes sendo atribuída a misericórdia de uma menor pena. A morte dos malfetores consistia, então, na única resposta.⁶³

Assiste-se, assim, a uma das ocasiões em que a pena não era atenuada com base na posição hierárquica do indivíduo que cometia o delito, nem, inclusive, da vítima, sugerindo, por sua vez, que os atentados à integridade da mulher eram altamente condenáveis à luz do código de valores hasteado não só pelo poder central, mas também pela cultura vigente. Torna-se, contudo, importante questionarmo-nos sobre o conceito de “integridade” no período moderno, especialmente no que diz respeito à sua aplicação ao sexo feminino. Com base na documentação, podemos ser levados a concluir que o repúdio da sociedade face à violência sexual se fundamentava simplesmente na barbaridade do ato em si, isto é, na hostilidade e perversidade que envolvia o processo de invasão do corpo da mulher, um ser “frágil”, “indefeso” e, por conseguinte, “inferior”, por outro mais “forte”, e que por natureza era “superior”. Do mesmo modo, sendo perfeitamente tangível o plano de fundo erguido pela moral cristã, também a magnitude deste género de delitos se multiplicava em termos éticos, entrando no território do

⁶¹ Adicionalmente, Gerda Lerner associa a ideia de patriarcado ao paternalismo, isto é, à dominância do sexo masculino, considerado superior, sobre o feminino, alegadamente inferior, sendo a hegemonia do primeiro atenuada pela existência de obrigações mútuas e direitos recíprocos. Os dois constituíam, então, uma relação baseada numa troca: a submissão, promessa sexual e serviço doméstico irremunerado dados pela mulher em troca do apoio económico e proteção oferecidos pelo homem. Lerner, *The creation of patriarchy*, 217–18.

⁶² É crucial, contudo, sublinhar que o patriarcado benevolente não se verifica em todos os contextos que foram alvo de estudo, como de seguida se constatará, pelo que seria incorreto generalizar e classificar a sociedade moderna portuguesa dos séculos XV a XVII, como mais “misericordiosa”, sem exceção, perante a mulher.

⁶³ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, 1797, V:52; Cândido Mendes Almeida, ed., *Código Philipino*, vol. V (Rio de Janeiro: Typ. do Instituto Philomathico, 1870), 1168.

“pecado” e cultivando o temor ao castigo divino, assim como o repúdio por quem o subestimava.

Verifica-se, no entanto, que é plausível que, para além de serem encarados como fenómenos de enorme crueldade física, tal como a imagem de um predador que se alimentava da presa encurralada, o assédio e abuso sexuais simbolizassem, simultaneamente, um golpe no valor intrínseco da mulher. Referimo-nos, por sua vez, à narrativa que atribuía a sua “pureza” à virgindade e, de seguida, à sua dedicação e lealdade ao marido a que se entregara. O Livro V das Ordenações Manuelinas, numa das instâncias em que se debruça sobre os casos de violação, expressa esta linha de pensamento através do uso do termo “corrupção”, a vítima sendo, então, “(...) corrupta da sua virgindade por força (...)”.⁶⁴ Como tal, verifica-se que qualquer ato que comprometesse a dita “integridade” feminina afastaria, por sua vez, a mulher do arquétipo idealizado de inocência e dignidade que, de acordo com a mentalidade vigente, lhe cabia alcançar.

Dado o referido, é relevante mencionar que tão rigorosa era a condenação social da violência sexual que as solicitações das próprias vítimas não tinham peso na alteração da sentença dos culpados. Verificamo-lo na legislação, que acrescenta que, na possibilidade da mulher consentir posteriormente em casar com o seu abusador, tal não possuiria qualquer efeito no alívio da punição máxima. O ato tinha-se consumado e, como tal, não podia ser remediado. Atente-se, então, à seguinte passagem:

“E toda esta Ley Entendemos em aquellas, que verdadeiramente forem forçadas, sem darem ao feito ninhuê consentimento voluntario, ainda que depois do feito consumado a ello consintam, ou dem qualquer aprazimento; por que tal consentimento dado depois de feito nom relevará o dito forçador em ninhûa guisa da dita pena.”⁶⁵

Constata-se, portanto, que, em prol da defesa e proteção de mulheres vitimizadas pela violência sexual masculina, a legislação empunhava, no entanto, o direito de mitigar a voz do sexo feminino de forma a materializar os princípios e morais em que se alicerçava a justiça. Simultaneamente, sublinha-se que, mais do que uma punição de carácter extremo, a pena de morte era um símbolo do poder real, servindo de aviso para todos aqueles que não agissem consoante os preceitos impostos pela Coroa, a sentença

⁶⁴ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, 1797, V:233.

⁶⁵ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, V:52.

podendo, como observámos, ultrapassar as barreiras da hierarquia social em casos em que estivessem patentes ofensas imperdoáveis.

Neste contexto, atenta-se que a severidade da sentença diminuía se a gravidade da transgressão fosse, também, inferior. Com efeito, as ordenações determinam que qualquer homem que interferisse com uma mulher que encontrasse de passagem, impedindo a sua trajetória e, conseqüentemente, lhe causasse desconforto, era condenado a trinta dias de prisão e ao pagamento de mil reais. É ressaltado, novamente, que caso o motivo que estivesse por trás do incómodo fosse o abuso sexual da mulher, o homem “(...) averá a mais pena que merecer, segundo desposiçam de Dereito.”⁶⁶

As ocasiões em se assiste à igualdade dos indivíduos perante a lei são, porém, raras numa sociedade que se baseava na desigualdade. Na exceção de fenómenos de violência sexual, verifica-se que, para os restantes delitos que envolvem o sexo feminino, o estatuto social do homem passa a ser um fator determinante na sua sentença. Assinalam-se, por exemplo, os cenários em que se assistia à persuasão, engano e manipulação de uma mulher “(...) virgem, ou honesta, que casada nom seja (...)”⁶⁷, sendo esta retirada do abrigo e tutela da figura que se encarregava da sua governança, que por norma era masculina. Nestes casos, se o malfeitor pertencesse a um estatuto social mais elevado que o do pai da mulher, isto é, se fosse fidalgo ou outro indivíduo de alta dignidade e honra, seria degredado para África, sendo o seu nome riscado dos livros de mercê.⁶⁸ Trata-se, sem dúvida, de uma pena rígida, mas que assentava no privilégio, uma vez que pelo mesmo crime, um homem de condição inferior seria sentenciado à morte.⁶⁹

O adultério consistia, simultaneamente, numa questão em que ambos o sexo e a condição social dos indivíduos detinham um peso significativo na forma como a justiça era imposta. Com efeito, qualquer homem que dormisse com uma mulher casada deveria ser condenado à morte, justamente com esta última, o próprio marido tendo o direito de executar a sentença; contudo, se o adúltero pertencesse a uma camada social superior, a sua punição seria decidida apenas com o conhecimento do monarca. Tal como afirma,

⁶⁶ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, V:52–53.

⁶⁷ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, V:53.

⁶⁸ É particularmente relevante notar que as ordenações especificam a condição social do pai da mulher como fator determinante na sentença do acusado, ao invés do estatuto da própria vítima. Tal pode ser atribuído, por sua vez, à crença de que esta, pela sua natureza inerentemente passiva, não dispunha da autoridade necessária para se autogovernar.

⁶⁹ Santos, «Relações de gênero no livro V das Ordenações Manuelinas (Portugal - Século XVI)», 6–7.

Giovanna dos Santos, “(...) o homem, ainda que tenha cometido um crime punível com a morte, é privilegiado por sua condição social.”⁷⁰, direito este que, no entanto, não se aplicava à mulher adúltera, ainda que também usufruísse de uma posição elevada na hierarquia social. Deste modo, verifica-se que, em circunstâncias de adultério em que ambos os indivíduos fossem honrados, era proporcionado um maior benefício ao sexo masculino, a mulher só escapando à pena de morte se o seu marido a perdoasse, sendo a traição da esposa encarada socialmente como algo que, acima de tudo, manchava fatalmente a honra do homem.⁷¹

Mantendo-nos no tópico da desonra, constata-se que esta não se prendia apenas com relacionamentos que se desenvolviam dentro do mesmo círculo cultural e religioso. Na verdade, a legislação estendia o seu alcance a situações que abrangessem os casos de envolvimento sexual entre indivíduos de fés distintas. Com efeito, atesta-se que “Qualquer Cristão que ouver ajuntamento carnal com algũa Moura, ou com qualquer outra Infiel, ou Cristã com Mouro, ou Judeu, ou com qualquer outro Infiel, moura por ello;”.⁷² Esta passagem transmite, com clareza, uma mensagem que condenava o inter-relacionamento entre pessoas cujas crenças religiosas e, por sua vez, culturais, não correspondessem, a intolerância expressa na documentação servindo de desincentivo para este género de uniões. No entanto, sublinha-se que a pena de morte se reservava apenas para aqueles que consentiam com o ato tendo o conhecimento de que o parceiro era detentor de uma fé diferente. Como tal, na ocasião de uma mulher “infiel” ser abusada sexualmente, não devia por esse motivo sofrer pelo crime do homem, sendo este o único sentenciado à morte. Simultaneamente, todos aqueles que sucumbissem ao ato por ignorância, isto é, por não terem conhecimento das verdadeiras inclinações religiosas do outro, não deveriam ser punidos por isso.⁷³ Trata-se, de facto, de uma distinção relevante a ter em consideração na análise destes casos, nomeadamente no que diz respeito às relações de género entre portugueses – cristãos – e as mulheres “gentias” com que se cruzavam ao longo das viagens marítimas.

Todos os tópicos da legislação portuguesa que foram aqui mencionados são importantes para a construção de uma imagem da sociedade e das relações de género entre

⁷⁰ Santos, 8.

⁷¹ Santos, 8.

⁷² *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, 1797, V:70.

⁷³ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, V:70.

os séculos XV e XVII. A documentação oficial carece, contudo, da componente íntima e interpessoal que marcava o dia-a-dia das pessoas, pelo que se torna relevante tentar preencher algumas destas lacunas através da análise de textos de índole mais pessoal e, inevitavelmente, subjetiva. É, portanto, neste sentido que partimos para a análise de alguns dos trabalhos literários portugueses publicados no período em questão, com o intuito de aferir se os ideais expressos na legislação são iterados em âmbitos que escapam ao frontispício do quadro legal.

❖ A literatura de casados

O período moderno foi palco de movimentos de dinamização e florescimento culturais e artísticos, nomeadamente no âmbito da literatura, a inovação da imprensa em meados do século XV possibilitando a redação e difusão de obras em escalas nunca antes concebidas. Neste contexto, relativamente a campos literários, constata-se que se assistiu, nomeadamente, a um incremento significativo da produção de obras dedicadas à vida conjugal, numa tentativa de “(...) determinar, reforçar, orientar ou modificar comportamentos morais e sociais (...)”.⁷⁴ Este género de literatura, para além de nos proporcionar um olhar aos ideais que espelhavam a visão de um bom matrimónio na época, permite-nos, acima de tudo, identificar as ideias pré-concebidas que assinalavam os géneros feminino e masculino e, por conseguinte, as relações que se estabeleciam entre estes. A utilidade prática do conhecimento desta matéria para a concretização da dissertação justifica-se, por sua vez, no pressuposto das embarcações transportarem indivíduos de distintas origens e estágios de vida, onde se incluíam tanto mulheres e homens solteiros, como casados.

Neste sentido, geralmente falando, as evidências textuais deste género literário demonstram que o quadro mental da época ditava que a mulher detinha como finalidade o casamento e, como tal, a domesticidade. O seu valor prendia-se, essencialmente, com o papel que desempenhava na procriação, na gestão do lar e na obediência ao marido, não

⁷⁴ Maria de Lurdes Correia Fernandes, *Espelhos, cartas e guias: casamento e espiritualidade na Península Ibérica, 1450-1700* (Porto: Instituto de Cultura Portuguesa, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1995), 2.

sendo necessário, ou, aliás, recomendado que se distinguísse em outras esferas.⁷⁵ A justificação para este juízo, por sua vez, encontrava-se nos preceitos inerentes à tradição judaico-cristã, o prejuízo contra o sexo feminino remontando, inclusive, à Antiguidade Clássica, período particularmente celebrado pelos eruditos renascentistas devido à grandeza dos textos que sobreviviam à passagem do tempo.⁷⁶ Como foi ressaltado anteriormente, a crença na ignorância e inferioridade da mulher manteve-se bastante presente no universo mental da sociedade, levando a que a passividade constituísse um dos seus traços expectados. É nesta linha que, sendo seres que, em teoria, careciam de qualquer autoridade, as mulheres necessitavam de ser orientadas toda a sua vida por uma figura masculina, na medida que, após o casamento, deviam, aliás, “desvincular-se” progressivamente dos seus parentes para se entregarem totalmente a outro homem: o marido.⁷⁷

No que diz respeito aos papéis de cada sexo no plano familiar, constata-se que cabia ao homem, figura “ativa”, chefiar todos aqueles que se encontrassem dentro do seu domínio, onde se incluíam não só criados e escravos, mas também a esposa e os filhos. Por oposição, a “passividade” da mulher obrigava-a a sujeitar-se às vontades do marido, caminhando na sua sombra sem nunca se sobressair para a luz, isto é, para o âmbito da autonomia. Como tal, a esposa deveria agir de modo a apoiar e ancorar as decisões do marido, ao invés de encabeçar ou, inclusive, liderar a família juntamente com este último.⁷⁸ Esta diferença de papéis manifesta-se, por sua vez, nas qualidades que se esperavam nos sexos masculino e feminino. Enquanto atributos como a assertividade, a determinação e a confiança eram celebrados num homem, a simples virtude, discrição, honestidade e lealdade eram desejadas para a mulher, propriedades que possibilitariam o desabrochar da sua submissão e, deste modo, ciência do seu lugar subalterno na hierarquia familiar e, simultaneamente, social.

É importante, no entanto, salientar que esta visão dos papéis de cada sexo, apesar de ser partilhada pela grande maioria da sociedade, não era a única defendida na época das Grandes Navegações. Encontra-se um excelente exemplo de um ponto de vista

⁷⁵ Sublinhamos, contudo, a exceção das mulheres cuja vida era dedicada à religião, quer por escolha própria ou de outrem, a sua espiritualidade e devoção a Deus sendo traços que, naturalmente, adquiriam maior peso face aos juízos da sociedade.

⁷⁶ Hespanha, «O Estatuto Jurídico da Mulher na Época da Expansão», 56.

⁷⁷ Elina Guimarães, «A mulher portuguesa na legislação civil», *Análise Social* XXII, n.º 92–93 (1986): 558.

⁷⁸ Angela Mendes de Almeida, «Os Manuais Portugueses de Casamento dos Séculos XVI e XVII», *Revista Brasileira de História* 9, n.º 17 (1989 de 1988): 199–200.

divergente em *Espelho de Casados*, publicado em 1540 por João de Barros, que se destaca na literatura portuguesa por ser uma obra de transição da Idade Média para a Moderna, expressando uma vertente humanista bastante vincada e que, por sua vez, se reflete na forma como o autor aborda as temáticas do matrimónio e relações de género. Nesta linha, verifica-se que o sexo feminino é encarado à luz de lentes significativamente menos disfóricas, na medida em que a sua ignorância lhe é negada. Atente-se à passagem:

“Se as molheres nam sabem tanto: he porque se ocupam em outras cousas mais proprias a ellas. Mas nam porque lhe falte habilidade pera tudo e como a molher tirar de si a Onestidade: tudo fara ao que se quiser dispoer. Porque arte: engenho: sotileza e discriçam lhe nam falta.”⁷⁹

A carência de intelecto não é o único elemento refutado pelo autor. João de Barros, embora não rejeite a divisão de papéis entre o sexo feminino e masculino no que dizia respeito ao funcionamento da esfera familiar, apela à união emocional entre a esposa e marido, resultante da sua amizade e cumplicidade íntimas. Com efeito, a obra defende que, em qualquer que fosse a ocasião, o homem deveria encontrar consolo nas palavras e gestos da sua parceira, esta não sendo percecionada como “inferior” ao ponto de não poder proporcionar socorro ao marido, como em outros trabalhos literários da época se proclamava.⁸⁰

É de particular interesse que um século depois, em 1651, nos deparássemos com a *Carta de Guia de Casados*, de autoria de Francisco de Melo, uma obra que expressa visões avidamente mais conservadoras que as de João de Barros, contrariamente ao que se pudesse inicialmente pensar relativamente às linhas de evolução de pensamentos. Neste sentido, verifica-se que a composição de Melo se enquadra adequadamente no universo cultural da época, na medida em que se fundamenta e alicerça na tradição ao invés da inovação. Apesar da sua obra não evidenciar um discurso brutalmente disfórico relativamente à mulher, a crítica ao sexo feminino é efetuada de modo mais subtil e eloquente, a sua inferioridade face ao masculino sendo claramente manifestada pelas palavras e expressões evocadas pelo autor.

Relativamente ao tópico acima mencionado, Francisco de Melo começa por afirmar que, em tempos passados, quando era mais jovem, defendera que uma boa esposa

⁷⁹ Barros, *Espelho de Casados*, f. XXXVI.

⁸⁰ Nelly Barreto Moreira da Silva, «A Literatura de Estados no Séc. XVI e o Espelho de Casados (1540) do Dr. João de Barros» (Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2010), 29.

seria aquela que servisse de “caixa” na qual se guardassem os segredos mais íntimos do marido, sendo este um dos maiores benefícios do matrimónio.

“(…) achar um homem na mulher um coração fiel, com quem poder repartir os pensamentos, as preocupações e as ânsias, que ás vezes não cabem no coração do homem, com a mesma confiança como se não saíssem do seu coração e mente; e que tudo o contrário era um amar fraudulentamente.”⁸¹

No entanto, no momento em que escreve a carta, encarando-se a si próprio como um homem mais experiente, a sua opinião já não é a mesma. Na sua perspectiva, existiam assuntos que o homem devia reservar só para si, não permitindo que se transferissem do seu coração para o da mulher. Referimo-nos, por exemplo, a assuntos importantes que envolvessem o seu ofício, a política e o monarca, tópicos que escapavam, digamos, à área de intervenção do sexo feminino. Esta crença é fundamentada com o argumento de que, apesar de existirem mulheres de grande confiança nestas matérias, a grande maioria não o seria, pelo que a utilidade dos seus conselhos seria mínima e, aliás, desnecessária.⁸² Dito isto, Melo chega à conclusão de que os homens não deveriam contar tudo, nem omitir tudo às suas mulheres, sendo aconselhado atingir um meio termo. A posição do autor remete-nos, por sua vez, a inferir que, de modo geral, o juízo feminino não era requerido nem procurado em questões cujas natureza e magnitude não fossem ao encontro das “capacidades” e “competências” da mulher, pelo que o seu conselho seria, em teoria, dispensável na grande maioria dos casos. De uma esposa exemplar esperava-se devoção incondicional ao marido, tal não equivalendo, necessariamente, à proposta de opiniões que desafiassem os juízos do segundo.

Noutro ponto, embora ainda incidindo em questões de cumplicidade dentro de círculos fechados, Francisco de Melo afirma que as mulheres não deviam ser amigas ou companheiras das suas criadas e escravas, nem ter uma especial, pois estas existiam para as servir e não para serem expostas aos outros através de tais amizades, que inclusive podiam manchar a imagem da família.⁸³ Alerta, do mesmo modo, os senhores da casa relativamente à presença de “parasitas” no seu domínio, isto é, indivíduos de estatuto especialmente inferior, tal como negras, mulatas e descendentes destas, encontrando-se convicto de que eram pessoas que, ultimamente, procuravam mentir, dissimular e roubar

⁸¹ Melo, *Carta de Guia de Casados*, 139.

⁸² Melo, 140.

⁸³ Melo, 39.

aqueles que serviam.⁸⁴ Este género de proximidade revelava-se prejudicial aos olhos do autor, uma vez que podiam conduzir a mulher pelo caminho errado, pelo que as relações entre as senhoras e as suas criadas que ultrapassassem a esfera da servidão eram, portanto, desincentivadas. Os conselhos de Melo reforçam, novamente, a consciência da existência de uma forte hierarquização e diferenciação social entre os indivíduos, apelando, então, à manutenção da ordem por meio da prevenção da fusão das distintas partes que compunham o corpo da sociedade, algo que, por conseguinte, auxiliaria, também, na salvaguarda da harmonia familiar.

Até ao momento mencionámos, sobretudo, as matrizes que o sexo feminino deveria seguir de forma a satisfazer o marido e, como tal, cumprir o papel a que o matrimónio o destinava. Não podemos, no entanto, olvidar que o homem também não se encontrava isento de deveres no plano matrimonial. Ao contrário do que se pudesse inicialmente pensar, a existência do sistema patriarcal não se traduzia, necessariamente, na condenação do sexo feminino pela sua inabilidade de corresponder às metas e normas pela sociedade impostas, e, por oposição, à exoneração da responsabilidade do sexo masculino em alcançar as suas respetivas finalidades. Na verdade, a pressão social não se restringia apenas a uma metade da sociedade, sendo sentida integralmente. Como afirma Maria de Lurdes Correia Fernandes:

«(...) a valorização da instituição matrimonial e do "estado" dos casados conjugada com as exigências que, cada vez mais, se vinham fazendo à casada acabaram, conseqüentemente, por desenvolver uma maior consciência dos deveres não só da mulher, mas também do marido, uma vez que o "bom casamento" pressupunha harmonia, complementaridade e, igualmente, o cumprimento das responsabilidades dos casados um em relação ao outro e a toda a "casa".»⁸⁵

Com efeito, de modo a evitar visões unilaterais, torna-se importante, também, analisar os encargos e conduta que o homem deveria adotar perante o sexo oposto, sendo-nos assim possível melhor averiguar as metas de comportamento que por ele tinham de ser atingidas.

Já referimos, anteriormente, que o valor do homem era medido consoante a magnitude do seu papel de ator principal, a exibição de traços tipicamente “masculinos” constituindo uma componente chave para a consolidação da sua presença social. A

⁸⁴ Fernandes, *Espelhos, cartas e guias*, 326.

⁸⁵ Fernandes, 143.

presença do sexo masculino revelou-se, contudo, ainda mais fundamental no plano familiar, especialmente tendo em consideração a dinâmica do panorama de navegações pintado entre os séculos XV e XVII.

O incremento das viagens marítimas e das distâncias aí percorridas suscitou um particular interesse nos autores da época em salientar os perigos da ausência prolongada do homem da sua esposa. Não se desejava apenas a proximidade emocional do casal, mas também a física, sendo, inclusive, crucial, para João de Barros, que a relação se fundamentasse no respeito e no amor mútuos.⁸⁶ Para tal ser possível, era necessário que marido e esposa não estivessem apartados por muito tempo, o autor servindo-se da seguinte passagem para denunciar um dos cenários constantes da época:

“Nam tem o homem neçesidade depois de casado: de ordenar muitos castelos de vento e andar dous e tres annos fora de casa: e deyxar a molher soo, mayormente sendo moça (...). E posto que aja muitas vertuosas que esperam seus maridos ausentes, na Corte, nas Indias e na Guerra.”⁸⁷

Sendo a observação de Barros, sem dúvida, um ponto de partida para a reflexão sobre os efeitos da partida e ausência masculina no quotidiano conjugal e familiar, assim como sobre a progressiva inclusão das esposas e filhos nas viagens marítimas ao longo dos anos, constata-se, contudo, que a proximidade não consistia, de acordo com o autor, na garantia de um bom matrimónio: *Espelhos de Casados* denuncia a triste, e frequente, realidade de muitos casamentos da época, caracterizados pelos maus-tratos do marido perante a mulher, conduzindo esta última a uma vida lastimosa. Neste contexto, o humanista salienta que era o dever do homem proporcionar à sua esposa o “necessário”, as consequências nefastas do não cumprimento desta simples premissa sendo, em retrospectiva, responsabilidade do marido.⁸⁸ Também Francisco de Melo reconhece o papel deste último no proporção de bem-estar à esposa, embora realçando a importância de evitar os exageros – precisamente para que a mulher não ultrapassasse as fronteiras daquilo que, efetivamente, “merecia”, e, por sua vez, não cultivasse dentro de si a arrogância. Com efeito, o autor apela ao companheirismo dos cônjuges, nomeadamente em situações de maior fragilidade, como a doença, devendo o homem tratar a sua

⁸⁶ Fernandes, 154–55.

⁸⁷ Barros, *Espelho de Casados*, f. XLII.

⁸⁸ Barros, f. XLIII.

companheira “(...) com todo o regalo possível e com toda a paciência (...) da mesma maneira, quisesse o marido ser tratado e atendido pela mulher.”⁸⁹

Apontámos a proximidade e a cumplicidade como elementos importantes a manifestar por parte do marido perante a sua mulher; porém, é importante assinalar, do mesmo modo, a dimensão do seu papel na “educação” desta última. Com este termo, referimo-nos ao processo de formatação da sua pessoa enquanto esposa e mãe, o homem “orientando-a” de modo a que atendesse às responsabilidades a que lhe cabiam e se aproximasse o máximo possível ao ideal feminino da época. É relevante, por sua vez, sublinhar que o dever do homem como “educador” era o reflexo da superioridade da sua posição na hierarquia social e familiar. Sendo o mais perfeito exemplo de poder “(...) não só enquanto “senhor”, mas também enquanto marido e pai, *exemplo* e *espelho* para todos (...)”⁹⁰, o homem afirmava-se, portanto, como o único capaz de impor e limitar as ações daqueles que a este se submetiam, dever herdado e exclusivo aos que possuíssem sangue masculino.

Tudo o que foi referido até ao momento restringe-se ao âmbito familiar, à esfera privada em que consistia o lar e os relacionamentos a este intrínsecos. Algo igualmente relevante a explorar são as normas estipuladas para as relações de género que envolviam elementos que pertenciam à esfera pública, isto é, os preceitos que existiam em torno das interações entre o sexo feminino e todos aqueles que não pertencessem ao seu círculo íntimo, sendo particularmente pertinente os casos que abrangessem o sexo oposto.

O comportamento que deveria ser adotado pela mulher na presença de homens com os quais não partilhava vínculos familiares e/ou afetivos é alvo de bastantes observações e comentários na literatura de casados. Numa sociedade patriarcal em que a esposa se encontrava sob vigia e tutela do marido, não é de admirar que a atitude por ela envergada com outros homens devesse ser comedida e prudente, a fim de não desrespeitar o parceiro e, conseqüentemente, espalhar rumores que afetariam a sua honra. Nesta etapa, é-nos já patente que, aos olhos da sociedade, o vínculo estabelecido entre homem e mulher seria, idealmente, o de subalternidade desta última face ao primeiro. Maria de Lurdes Correia Fernandes aponta o “silêncio” como uma das qualidades mais desejadas para uma mulher, independentemente do seu estado, a sua honestidade, obediência e

⁸⁹ Melo, *Carta de Guia de Casados*, 27–28.

⁹⁰ Fernandes, *Espelhos, cartas e guias*, 159.

recolhimento constituindo os estandartes que deveriam reger a sua vivência.⁹¹ Como tal, sugestões de comportamentos que se opusessem a esta imagem do ideal feminino e que, portanto, aproximassem a mulher ao papel de ator “principal” e “ativo”, reservados ao sexo masculino, não se encontram visíveis na literatura com a qual nos debruçamos. Assim, ao contrário dos homens, que podiam ser galantes com outras senhoras, até porque isto fazia parte da sua natureza “bem-educada”, as esposas não podiam fazer o mesmo com outros senhores. A desigualdade entre os dois sexos é aqui claramente evidente, sendo a inferioridade da figura feminina expressa por Francisco de Melo através de uma curiosa comparação que a associa a uma cidade que tem muito menor comarca que outra, “(...) e nem por isso terá justiça para a pretender igual.”⁹²

Também João de Barros alerta para os perigos que poderiam decorrer do contacto entre mulheres casadas e outros homens, embora de forma menos pejorativa relativamente às primeiras, uma vez que atribui ao sexo masculino a culpa da “incontinência” do feminino. De acordo com o autor, “(...) he escosado a molher andar vagando em convites ante pessoas estranhas porque parece mui mal que ali se tocam e acenam.”⁹³, aconselhando que, encontrando-se a mulher nestas circunstâncias, se retirasse imediatamente, para o seu próprio bem. Apesar da natureza benevolente – e, inclusive, “progressiva” – do discurso de Barros em relação à condição feminina, a sua obra não se opõe à conceção coeva de que o espaço da mulher, especialmente a casada, era, indubitavelmente, o doméstico, sendo aqui a que se deveria restringir o máximo possível, protegida das ameaças do exterior. Neste encadeamento, cabia ao marido proporcionar à sua esposa amizade e companheirismo, evitando, como fora referido anteriormente, que esta ficasse só por longos períodos de tempo, e que fosse influenciada e manipulada pelas palavras falsas de indivíduos que estivessem interessados na sua afeição.⁹⁴

Ora, a partir do enunciado, facilmente concluímos que, de modo geral, o contacto entre membros do sexo feminino e masculino, sem que existisse um vínculo de parentesco entre ambos, tinha a potencialidade de ser moralmente questionável à luz do código de valores empunhado pela sociedade. Era, portanto, altamente desencorajado não só nas obras acima indicadas, mas também na generalidade da literatura de casados ibérica dos

⁹¹ Fernandes, 400.

⁹² Melo, *Carta de Guia de Casados*, 92.

⁹³ Barros, *Espelho de Casados*, f. XLIII.

⁹⁴ Barros, f. XLIV.

séculos XV a XVII.⁹⁵ A análise das percepções que existiam relativamente às relações entre mulheres e homens “alheios” proporciona-nos, por sua vez, uma oportunidade de reflexão sobre as advertências ao “isolamento” do sexo feminino em espaços específicos, por excelência o lar. A segregação social e moral entre homem e mulher pretendida pela sociedade trata-se, por sua vez, de uma particularidade extremamente relevante para o estudo da vivência feminina a bordo nas embarcações, servindo, então, de ponto de partida e base para o estudo das relações de género que aí se despoletavam.

Antes de terminarmos este primeiro capítulo, é-nos, ainda, necessário fazer alguns comentários. Através da leitura dos diferentes pontos da legislação e da literatura de casados da época, verifica-se, de facto, que a sociedade e os seus integrantes estavam organizados com o propósito de seguirem as linhas da dita “ordem natural” que se encontrava implícita na tradição e cultura judaico-cristã. Qualquer ação ou comportamento que se opusesse aos princípios socialmente estabelecidos seria, então, condenado ou, inclusive, punível no plano jurídico. Tratava-se, portanto, de uma sociedade que se fundamentava na diferença, o seu funcionamento dependendo na manutenção das desigualdades e na garantia de que cada membro desempenhava o seu papel designado, tanto na esfera pública como privada. As funções do sexo feminino e masculino enquadravam-se neste quadro de diferenças, moldando as expectativas de comportamento e relações de género a partir das quais se desenrolava a vida social dos indivíduos. Estas são as principais mensagens que nos transmitem as obras acima analisadas.

É, no entanto, crucial questionarmo-nos sobre o alcance real desta documentação, em termos práticos, na sociedade dos séculos XV a XVII. De facto, é-nos impossível negar a influência das fontes acima mencionadas na mentalidade geral, o seu impacto sentindo-se, sobretudo, na delimitação do universo moral ao qual todos, em teoria, tinham a obrigação de seguir. Porém, não podemos desconsiderar que, nesta época, a maior parte da população era analfabeta e, deste modo, não tinha acesso à informação pela documentação enunciada, pelo menos diretamente. Simultaneamente, constata-se que a literatura de casados se destinava, sobretudo, às elites sociais, pelo que as camadas inferiores da hierarquia careciam das mesmas oportunidades de digerirem estas obras. Ainda assim, é importante realçar que vários autores da época se esforçaram por

⁹⁵ Fernandes, *Espelhos, cartas e guias*, 141–42.

transformar as suas redações em produtos mais acessíveis à população, nomeadamente à que não era letrada, sendo, por sua vez, geralmente designada por “ignorante”. A escrita em linguagem mais simples ou “vulgar” ao invés de uma reservada aos eruditos demonstra, evidentemente, esta tentativa de direcionar as obras a um público laico, em oposição a um estritamente aristocrata.⁹⁶

É tendo o acima referido em consideração que partimos para a reflexão sobre a aplicação efetiva dos princípios e normas de relações de género assinalados pela documentação em realidades concretas. Centrando-nos no foco temático da dissertação, e deslocando-nos, portanto, para o plano marítimo, de que forma é que o sistema patriarcal visível em terra se manifestava, ou não, a bordo? Sendo as obras mencionadas anteriormente acessíveis e digeridas pelos letrados, até que ponto o mesmo se constatava naqueles que não detinham as capacidades para empunhar a pena? Teria, por exemplo, a maioria dos marinheiros⁹⁷ – condenada à sombra da “ignorância” –, noção dos códigos morais e de honra a adotar perante a presença feminina? Se sim, cumpriam-nos ou optavam por agir consoante a sua própria vontade, ignorando as normas estabelecidas? No lado oposto, estariam os homens de estatuto elevado sempre dispostos a ajustar-se aos moldes sociais cuja condição lhes predeterminava, ou libertar-se-iam destes na penumbra e vácuo que eram os oceanos? Enfim, que diferenças existiam a bordo entre indivíduos de condições sociais distintas no que diz respeito à sua postura e comportamento face ao sexo oposto? Todas estas questões são pertinentes, sendo fruto da análise dos pontos-chave da legislação e da literatura da época anteriormente levantados. Os seguintes capítulos debruçar-se-ão nestas interrogações.

⁹⁶ Fernandes, 66–67.

⁹⁷ Aqui, por “marinheiros” referimo-nos aos “homens do mar”, isto é, aos indivíduos que se situavam num patamar baixo da hierarquia da tripulação, correspondendo, por conseguinte, também a estatutos sociais inferiores.

Capítulo II

As mulheres que partiam: o embarque feminino na expansão marítima portuguesa

“V. Alteza en estas partes recibe muy grandes pierdas, y ansi tambien en las naos que vienen del reyno, y parece me que es la causa los grandes pecados y poco temor de Dios que los hombres tienen, porque los capitanes pilotos, maestros y marinheiros // todos traen mugeres en las naos y navios de Vosa Alteza, por lo qual se levantan grandes contendas, y echanse a dormir.”⁹⁸

A expansão marítima consiste num dos tópicos que suscitam maior interesse a nível da historiografia europeia, nomeadamente a portuguesa, precisamente pelo peso do passado marítimo de Portugal na memória coletiva. Com efeito, se, numa primeira fase, as abordagens de estudo seguiram as linhas do positivismo, na medida em que se procurou o desenvolvimento de investigações centradas nas grandes figuras da época, nos territórios com os quais se debruçaram e nos feitos que concretizaram, o mesmo não se pode dizer para as correntes de pensamento que, posteriormente, marcaram o campo historiográfico. Reconhecendo as lacunas deixadas pelo persistente foco no estudo dos conteúdos acima referidos, as últimas décadas têm assistido ao surgimento de novos pontos de interesse a nível académico, privilegiando-se a investigação das zonas de “sombra”, ao invés dos ditos episódios “heroicos” do passado.⁹⁹

É neste contexto de inovação que se inserem os estudos sobre a vida a bordo, a atenção redirecionando-se para a recolha de informação sobre a estadia dos indivíduos que passavam meses a fio isolados em embarcações, de modo a identificar as condições que marcavam o seu quotidiano e pintavam a realidade oceânica da expansão marítima.¹⁰⁰ A maior parte dos trabalhos que incidem neste tópico, contudo, circunscrevem-se à

⁹⁸ António da Silva Rêgo, ed., *Documentação Para a História Das Missões Do Padroado Português Do Oriente: Índia*, vol. 2 (Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1949), 193.

⁹⁹ Dentro desta onda de inovação, atente-se, por exemplo, à seguinte obra: Agata Bloch, *Livres e Escravizados: As Vozes dos Subalternos na História do Império Colonial Português na perspectiva de redes* (Varsóvia: Museu da História do Movimento Popular Polonês em Varsóvia - Instituto de Estudos Ibéricos e Ibero-americanos da Universidade de Varsóvia, 2022).

¹⁰⁰ Domingues e Guerreiro, «A Vida a Bordo na Carreira da Índia (Século XVI)», 187–88.

exploração detalhada da experiência masculina a bordo, efetuando breves menções à presença de mulheres. Como já foi referido anteriormente, a carência de estudos sobre a participação feminina nas viagens marítimas resulta não apenas do predominante desinteresse pelo estudo da mulher revelado pela historiografia – algo que mudou, sobretudo, a partir da década de 1990 –, mas também devido à sua ausência na documentação da época, tornando bastante desafiador o trabalho dos investigadores que ousavam aventurar-se na escuridão em que consistia esta temática.¹⁰¹

Apesar dos obstáculos, é, no entanto, possível investigar o fenómeno do embarque feminino entre os séculos XV e XVII com base na documentação da época, conectando as pequenas notas e referências de passagem relativas à presença de mulheres a bordo, de forma a transformar pontas soltas, outrora dispersas e pontuais, numa teia robusta e consistente, refletiva da realidade em questão. Tarefa, de facto, árdua, mas que será realizada em prol da perceção da expansão marítima portuguesa por via de lentes que rejeitem narrativas unilaterais e simplistas, e se alicercem na pluralidade de vivências e experiências. Prossigamos, então, à descoberta de uma das neblinas mais persistentes da historiografia da expansão portuguesa.

Para começar, verifica-se que a ideia que regista um maior consenso entre os autores que se debruçam na história colonial é a de que, no que diz respeito a Portugal, a participação do sexo feminino na expansão marítima não foi suficientemente significativa. Os quantitativos de mulheres que partiram e viajaram rumo às distintas partes do império são reduzidos, algo influenciado, segundo Charles Boxer, pelo próprio poder central. O historiador denuncia a atitude relutante da Coroa portuguesa face à emigração feminina, afirmando que, ao contrário do que se verificava em Castela, o monarca desencorajava que as mulheres acompanhassem ou se juntassem aos homens nos territórios africano e asiático, à exceção do Brasil, onde o interesse na ocupação e colonização definitiva da terra seria maior.¹⁰² De acordo com Boxer, a longa duração e os perigos imprevisíveis da viagem justificariam a posição da Coroa, aliado ao facto desta última não dispor de recursos financeiros suficientes para estimular a emigração do sexo feminino.¹⁰³ Constata-se, contudo, que a tese que defende o peso exíguo da participação da mulher na expansão marítima portuguesa atribui-se, sobretudo, à que detinha as suas

¹⁰¹ Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século xvi», 196.

¹⁰² Boxer, *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*, 34.

¹⁰³ Boxer, 81.

origens no reino. A presente dissertação, como já foi referido, pretende alargar horizontes, incidindo num diverso corpo de mulheres que se adentraram pelas embarcações portuguesas, sendo, então, crucial a observação das restantes realidades para a retirada de posteriores conclusões.

Nesta linha, de modo geral, no que ao estudo da presença feminina a bordo concerne, seria particularmente inusual não nos referirmos imediatamente à época gâmica, isto é, o período áureo da carreira marítima de Vasco da Gama, onde se destaca o intervalo de 1497 a 1524. É, aliás, com este navegador que se constata, talvez, os mais célebres casos de embarque de mulheres em naus portuguesas, acontecimentos chave que, naturalmente, são frequentemente sobressaltados pelos diferentes autores nas suas produções historiográficas. Referimo-nos a dois momentos em particular, um despoletado em 1502, durante a segunda viagem de Gama à Índia, e o outro em 1524, naquela que seria a sua última. O primeiro caso detém como plano de fundo a passagem dos navios portugueses pela ilha de Quíloa, na costa africana, sendo relatado por Gaspar Correia o embarque clandestino de mais de duzentas mouras¹⁰⁴ na armada de Vasco da Gama.¹⁰⁵ O segundo episódio, por sua vez, não conta com um número tão elevado de mulheres – as fontes mencionam apenas a presença de três a bordo, desta vez de origem portuguesa, descobertas quando as naus passavam por Moçambique.¹⁰⁶ Dedicar-nos-emos à análise aprofundada destes dois casos no próximo capítulo, uma vez que são, sem dúvida, exemplares para o estudo das relações de género nas embarcações; por agora, no entanto, basta-nos assinalar que ambos fomentaram em Vasco da Gama reações bastante adversas e, inclusive, cruéis, particularmente no incidente de 1524.

A oposição do navegador à presença feminina a bordo torna-se irrefutável a partir do momento em que, na data anterior, encontrando-se em Belém, ordena a promulgação de um conjunto de leis, afixado tanto em terra como nas naus, em que proíbe e condena

¹⁰⁴ O termo “mouras” é utilizado pela documentação, várias vezes sem qualquer descrição adicional que complemente esta mesma imprecisão. O dicionário de Raphael Bluteau define-o, simplesmente, como “Mulher de terra de Mouros.”. Não obstante, com base nos apontamentos geográficos associados a estes últimos fornecidos pelo autor, identificar-se-iam por “mouras” tanto as mulheres muçulmanas originárias do Norte de África, como as que, provindas de outras regiões, eram praticantes do Islão. Raphael Bluteau, *Vocabulário Portuguez e Latino* (Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1716), 611.

¹⁰⁵ Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século xvi», 199–200.

¹⁰⁶ Armada, *Mulheres navegantes no tempo de Vasco de Gama*, 167.

o embarque de mulheres na sua armada, recorrendo a um discurso deveras severo. Atente-se à seguinte passagem de *Lendas da Índia*:

“O Visorey estando em Belem pera partir, sabendo do grande inconveniente que era os homens trazerem molheres nas naos, assy pera as almas como oniões e brigas, por nom aver causa pera estes males mandou apregoar em terra, e nas naos, e seus assinados postos nos pés dos mastos, que qualquer molher, que fosse achada nas naos fóra de Belem, seria publicamente açoutada, aindaque fosse casada, e seu marido tornaria a Portugal carregado de ferros; e se fosse escrava cativa seria perdida pera a rendição dos cativos; e o capitão que em sua nao achasse molher e a nom entregasse por ysso perderia seu ordenado. Dos quaes pregões mandou o ouvidor fazer auto.”¹⁰⁷

As palavras de Gama são claras e rigorosas, expressando uma intolerância que, inclusive, recaía não apenas nas mulheres que se atrevessem a pisar o convés das embarcações, mas também nos homens que estivessem a elas associados e aqueles que, cientes da sua presença a bordo, o omitissem e não agissem conforme o estipulado. Podendo, num primeiro olhar, ser encaradas como uma mera manifestação de poder e soberania por parte do vice-rei, cultivando o respeito nos indivíduos que o seguiam, é possível que as regras apregoadas revelem, contudo, um outro propósito. Como afirma Fina d’Armada, a tenacidade de Vasco da Gama na promulgação de leis que condenassem especificamente a presença de mulheres a bordo não evidencia traços de aleatoriedade ou contingência. Pelo contrário, denuncia a consciência de que este fenómeno era mais comum que o desejado, pelo que obrigou, ultimamente, à adoção de uma postura rígida, e à consequente criação de medidas preventivas contra o embarque feminino.¹⁰⁸

A evidente contestação do vice-rei face a este problema, assim como os episódios acima mencionados, consistiram, indubitavelmente, no ponto de partida desta dissertação, tendo inicialmente servido de base para o início do estudo da participação feminina na expansão marítima portuguesa. Não podemos, contudo, restringir-nos à era gâmica, ou, aliás, à figura cujo nome lhe é dedicado. Sendo um facto que, sob a sua autoridade, a participação de mulheres nas viagens marítimas era explicitamente inadmissível, a desobediência sendo respondida com atos de violência e repressão, não seria correto extrapolá-lo para todos os outros casos. Dito de outra forma, as experiências e atitudes

¹⁰⁷ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. II, Parte II (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1861), 819–20.

¹⁰⁸ Armada, *Mulheres navegantes no tempo de Vasco de Gama*, 166.

extremamente negativas de Gama não nos garantem que o mesmo tipo de conduta se verificasse na totalidade das ocasiões em que se documentou o embarque de mulheres no passado expansionista português. Nesta linha, constata-se que o exemplo de Gama inaugura um paradigma, constituindo um caso que nos abre a porta para o estudo e análise da presença feminina a bordo, mas que, simultaneamente, nos desafia a identificar mais comportamentos e a estabelecer pontos de ligação ou contraste entre os mesmos. Não nos interessa apenas identificar os casos espelhados à luz da dicotomia, posicionando-se em polos opostos na escala da moralidade. Pretende-se, em simultâneo, mergulhar pelas entrelinhas do preto e branco, em busca dos cinzentos cuja visibilidade, porventura, se tenha desvanecido na documentação ao longo do tempo, precisamente para que se seja possível a construção de uma imagem mais fidedigna da participação do sexo feminino nas viagens marítimas, assim como das diversas perceções e manifestações das relações de género experienciadas no “microcosmo” do navio, entre os séculos XV e XVII.

Dito isto, este longo capítulo detém como foco o estudo e análise dos cenários em que, efetivamente, se assistiu à estadia de mulheres em navios portugueses no período delimitado, assumindo-se como principais tarefas a caracterização do seu perfil social e, por sua vez, a identificação das causas e motivações que se encontravam por detrás do seu embarque.

O capítulo dividir-se-á em várias secções, correspondentes às categorias em que serão agrupadas as mulheres embarcadas assinaladas na documentação. Sublinha-se, contudo, que, dada a nuance e pluralidade das narrativas e, inclusive, dos sujeitos a estas associados, é inevitável que certos “rótulos” se sobreponham. A classificação do sexo feminino – ou, aliás, do ser humano – em partes diferenciadas e imiscíveis constitui um processo extremamente desafiante e, talvez, desajustado, na forma em que procura desagregar a complexidade da índole humana. Não podemos, no entanto, negar a sua utilidade em trabalhos de investigação, a categorização sendo encaminhada de modo a simplificar e facilitar a análise e interpretação da informação recolhida. Como tal, na eventualidade de justaposições relativas ao perfil das mulheres embarcadas, albergar-se-ão como fatores decisores o peso dos contextos pelas narrativas realçados ou, inclusive, os agrupamentos efetuados pelos agentes históricos, próprios da época.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Relativamente a este último critério, atente-se, por exemplo, às solteiras e às prostitutas, que, apesar de não se encontrarem, necessariamente, correlacionadas, eram frequentemente encaradas como sinónimas quando se encontravam a bordo.

Outro elemento relevante a sublinhar é que no capítulo serão identificados, quando possível, os casos de embarque feminino voluntário e involuntário. Com o primeiro termo, referimo-nos a todas as ocasiões em que uma mulher era privada de autonomia no que diz respeito à escolha de embarcar, sendo, portanto, obrigada ou influenciada a fazê-lo por outrem, quer por meio de violência física ou psicológica, quer, simplesmente, mediante as dinâmicas de poder da época – e que nem sempre requeriam hostilidade.¹¹⁰ Não se incluem nesta categoria, portanto, os casos de embarque motivados por circunstâncias “extremas”, e que, ultimamente, eram fruto de decisões tomadas pelo sexo feminino no beco do desespero – mas que continuavam, efetivamente, a ser escolhas livres. O segundo termo, no lado oposto, aplica-se aos casos em que o livre-arbítrio da mulher se encontra, abertamente, por detrás da sua presença a bordo, não se evidenciando ou suspeitando sinais do contrário. O conceito de agência feminina é, para este estudo, interpretado, então, como toda a ação tomada pela mulher resultante do seu próprio juízo, desligada da autoridade e atuação de segundos.¹¹¹

Relativamente à organização e ordenação dos casos a enunciar ao longo da dissertação, privilegiar-se-ão abordagens que sigam um encadeamento lógico e coerente a nível temático, conciliando-as, sempre que possível, com a sequência cronológica das realidades históricas.

Dando esta pequena nota introdutória como terminada, partamos, então, para o estudo das diferentes mulheres que sentiram o sabor das ondas a bordo dos navios portugueses, entre os séculos XV e XVII.

¹¹⁰ Para a última circunstância, referimo-nos, por exemplo, a embarques movidos por questões de servitude ou ordem de outrem, e que podiam solicitar o cumprimento de alguma função ou tarefa, quer a bordo, quer nos locais de desembarque. Tratam-se, assim, de casos em que a violência não é decisiva no embarque do indivíduo, mas que, ainda assim, não equivalem, necessariamente, a atos desempenhados por iniciativa própria.

¹¹¹ Tendo em consideração a eventual complexidade e nuance dos casos de embarque feminino documentadas nas fontes, é expectável depararmo-nos com narrativas em que a autonomia da mulher coexista com a influência e conselho do sexo masculino. Neste sentido, confrontando-nos com uma situação de embarque feminino deste género, analisar-se-á o peso efetivo da intervenção masculina de modo a discernir até que ponto o seu juízo fora determinante na entrada de mulheres nos navios. Não se pretende neste estudo, de modo algum, apagar ou desprezar os sinais de agência feminina, nem, no lado contrário, ignorar evidências da sua instrumentalização.

❖ Escravizadas

A expansão marítima consistiu num movimento revolucionário para a época, cada viagem contribuindo para a aproximação de continentes, povos e culturas, outrora separados pelo aparente “infinito” dos oceanos. Os navios europeus que se afastavam das costas conhecidas, rasgando as linhas do horizonte rumo a destinos alheios, eram o meio a partir do qual se instigava o contacto entre indivíduos cujas experiências de vida divergiam profundamente, num processo que impulsionara as mais recentes transações culturais, linguísticas e materiais transoceânicas da época.

A interação entre os europeus e as populações com as quais se cruzavam, porém, nem sempre era efetuada segundo vias pacíficas. Apesar da expansão de horizontes e fronteiras a que se assistiu no período moderno, promovendo o diálogo e o comércio entre indivíduos com bagagens culturais distintas, é especialmente crucial sublinhar que esta época serviu, igualmente, de palco para a intensificação e estímulo de um dos fenómenos mais moralmente condenáveis e antigos da história da humanidade: a escravatura.

De facto, no que ao embarque feminino involuntário diz respeito, torna-se praticamente impossível não nos referirmos, imediatamente, às mulheres escravizadas pelos portugueses. Retiradas dos seus lares e confinadas nas penumbras dos navios, por meses a fio experienciariam condições de vida absolutamente degradantes¹¹² até ao dia em que pudessem ou que desembarcassem em terras desconhecidas, roubadas de toda a sua liberdade e dignidade, as suas ações acorrentadas à função única de servir outrem.

A nível historiográfico, existem já bastantes trabalhos sobre a escravatura no império português, pelo que a dissertação não se centrará tanto neste tópico.¹¹³ Ainda assim, sublinham-se algumas ideias que são relevantes para a temática em estudo. Em primeiro lugar, verifica-se que o interesse de Portugal no comércio e tráfico de escravos era extremamente palpável, uma vez que o reino encontrava nestes indivíduos, nomeadamente de origem africana, a força laboral de que necessitava. Joaquim Romero

¹¹² Maria do Rosário Pimentel, «Aspetos do quotidiano no transporte de escravos no século XVII: do sertão africano à costa americana», *Estudos Ibero-Americanos* XXV, n.º 2 (1999): 15–16.

¹¹³ Arlindo Manuel Caldeira estudou aprofundadamente o tráfico de escravos no império português, sendo recomendada a consulta da seguinte obra: Arlindo Manuel Caldeira, *Escravos e traficantes no império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*, 1ª (Lisboa: Esfera dos Livros, 2013).

Magalhães salienta a preferência dos portugueses por escravizados negros, algo justificado pelo facto do trauma da violência da captura e deslocação dos primeiros para uma realidade territorial completamente diferente os moldar numa tábua rasa, mais apta à integração na sociedade dominante. Ao mesmo tempo, eram mais facilmente convertidos à fé cristã que, por exemplo, os cativos mouros, olhados com um enorme desdém pela sociedade da época.¹¹⁴

O processo de escravização não discriminava sexos e idades. Dizia Álvaro Vasques, escudeiro do Infante D. Henrique, numa viagem pela costa ocidental africana: “(...) e se nom podermos tomar os mancebos, tomaremos os velhos, e molheres e moços pequenos”.¹¹⁵ Tal afirmação estabelece que a prioridade, no que diz respeito à captura e escravização, seriam os jovens de sexo masculino, os portugueses não se abstendo, porém, de tomar os mais frágeis, isto é, idosos, mulheres e crianças. Nesta linha, verifica-se que o sexo feminino era procurado, sobretudo, para a ocupação de cargos domésticos, compensando a sua menor capacidade física com atividades como a ida ao mercado para a compra de bens, a lavagem do vestuário, a limpeza da habitação, a busca da água, entre outros.¹¹⁶ A utilidade das mulheres no espaço privado das famílias a que passariam a servir e, particularmente, o alto preço a que seriam vendidas, garantia-lhes o lugar nos porões estreitos das embarcações portuguesas, as suas vidas despidas de dignidade e equiparadas a simples mercadorias. Salienta-se, no entanto, que nem todas viajavam sob condições desumanas, como é o caso das escravas domésticas de homens de estatuto social elevado que por vezes os acompanhavam e à sua família durante o percurso marítimo, pelo que tinham direito a ficar alojadas em compartimentos próprios e isolados, juntamente com a esposa e filhas que serviam.¹¹⁷

A estadia de mulheres escravizadas em navios portugueses não gera dúvidas, nem é, de todo, inesperada. Pelo contrário, revela-se uma realidade ordinária ou “natural”, a sua aparência nas fontes não sendo destacada pelos respetivos autores como um fenómeno anómalo merecedor de descrições de grande detalhe. A sua presença sente-se mais vincadamente, sobretudo, em relatos de naufrágio, fazendo parte das longas listas de casualidades provocadas pela impiedade dos oceanos, ou das breves linhas de

¹¹⁴ Joaquim Romero Magalhães, «Africans, Indians, and Slavery in Portugal», *Portuguese Studies* 13 (1997): 143–44.

¹¹⁵ Azurara, *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*, 206.

¹¹⁶ Magalhães, «Africans, Indians, and Slavery in Portugal», 145.

¹¹⁷ Lopes e Frutuoso, «A Vida a Bordo nas Naus da Carreira da Índia», 4.

sobreviventes, o seu sofrimento e angústia apontados pelos cronistas da época naquilo que seria uma tentativa de tecer uma epopeia de tragédia.¹¹⁸ A ênfase dada à desgraça destas almas verifica-se, por exemplo, num caso datado de 1588, Diogo do Couto atribuindo uma especial atenção à descrição do estado deplorável de escravizadas abandonadas num navio na iminência de se afundar¹¹⁹: "(...) e todavia tinhaõ no capitéo da popa hum fermoso retábolo de Nossa Senhora, de redor do qual estavaõ todas as escravas descabelladas em hum piadoso pranto, pedindo áquella Senhora misericordia".¹²⁰ Consiste, sem dúvida, numa representação literária que as humaniza, ao invés de as retratar como simples produtos perdidos no desfecho de um naufrágio.

Avançando, a “normalidade” com que era encarada a presença de escravos a bordo não nos impede de encontrar narrativas que denunciam a crueldade da sua aquisição pelos portugueses. Não se tratando dos casos em que os sujeitos eram comprados a reis de terras com as quais os portugueses comerciavam, sublinham-se as ocasiões em que estes últimos os capturavam diretamente, por meio das suas próprias mãos. Eanes de Azurara, na *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*, deixa-nos um testemunho deste fenómeno, relatando o momento em que os portugueses avistaram guineenses a apanhar marisco, tendo tomado uma mulher de trinta anos, juntamente com o filho de dois, e uma jovem de quatorze anos. A fonte assinala que a mulher era bastante “(...) assaz pera maravilhar (...)”¹²¹, tendo três homens tido dificuldade para a levarem para os batéis. Como tal, não vendo outra hipótese, “(...) ouve huê deles acordo de lhe tomar o filho e levallo ao batel, cujo amor forçou a madre de se ir apos elle sem muyta prema dos dous que a levavam.”¹²² Constata-se, portanto, que os portugueses estavam dispostos a recorrer a manipulação e chantagem emocional para embarcar e escravizar mulheres quando a violência física não se demonstrava suficiente.

Numa última nota, destaca-se que as mulheres até ao momento referidas eram, na sua grande maioria, provindas de África. Este continente não era, contudo, o único a partir do qual Portugal adquiria mão de obra escrava, ao contrário do que se pudesse inicialmente pensar. Nesta linha, e apesar da historiografia ter dedicado uma grande atenção à escravatura no período moderno, salienta-se que os trabalhos incidem,

¹¹⁸ Brito, *História Trágico-Marítima*, 1904.

¹¹⁹ Dada a riqueza narrativa deste caso, será analisado a nível mais aprofundado no próximo capítulo.

¹²⁰ Diogo do Couto, *Vida de D. Paulo de Lima Pereira* (Lisboa: Officina de José Filipe, 1765), 330.

¹²¹ Azurara, *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*, 408.

¹²² Azurara, 408.

sobretudo, nos escravizados de origem africana, existindo lacunas para outras regiões do globo, nomeadamente a Ásia. A participação dos portugueses no tráfico de escravos asiático merece igual atenção, sendo benéfico compreender a dimensão da compra e captura de mulheres japonesas, chinesas e coreanas por parte destes últimos, que depois as embarcavam nas suas naus sob a condição de escravas e as redistribuíam em diferentes portos.¹²³ Acorrentadas a vidas de servitude doméstica ou sexual, as mulheres e raparigas asiáticas que sucumbiam à escravatura integravam uma rede de negócio bastante lucrativa que, ao contrário do verificado na rota de escravatura atlântica, era realizada sem autorização oficial da Coroa.¹²⁴

❖ **Cativas e reféns**

A análise das fontes da época revela-nos que nem sempre se embarcavam nativas com o propósito único de as submeter a uma vida de escravidão. Esta observação torna-se especialmente perceptível nos casos que envolviam mulheres que eram detidas pelos portugueses, sendo-lhes atribuída, na maioria das vezes, a designação de “cativas”. Refletindo na designação, podemos ser induzidos a concluir que o estado de cativo pode ser equivalido àquele experienciado por um escravo. Esta dedução não estaria completamente incorreta, uma vez que, de facto, a escravidão surge na documentação, em quantitativos consideráveis, como o fruto direto do cativo. O dicionário de Rafael Bluteau, inclusive, define-o segundo esta linha, associando-o à “servidão”, “escravidão” e, por sua vez, à ausência de liberdade.¹²⁵ Tal descrição torna-se, no entanto, reducionista quando confrontada com a variedade de situações em que o termo é empregue na documentação, surgindo com bastante frequência e, aliás, sendo aplicado a sujeitos heterogéneos, de origens e estatutos sociais distintos. Com efeito, o cativo apresenta-se como um estado transitório, um intervalo temporário que proporciona o elo de transição entre duas conjunturas: a liberdade e a ausência desta. Neste sentido, dada a imprecisão do conceito e a amplitude de contextos em que é utilizado, entendem-se como

¹²³ Para o aprofundamento deste tópico, aconselha-se a leitura de Sousa, *The Portuguese slave trade in early modern Japan*.

¹²⁴ Sousa, 51, 537–38.

¹²⁵ Raphael Bluteau, *Vocabulario Portuguez e Latino* (Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1713), 224.

“cativas” as mulheres capturadas e sob domínio de outrem, o seu aprisionamento – outra das definições apresentadas por Bluteau – não sendo, obrigatoriamente, vitalício, nem correspondendo, necessariamente, ao desempenho de serviços em prol dos captadores.

Dito isto, verifica-se que as intenções que se encontravam na base da “tomada” e embarque de mulheres nativas nas naus portuguesas são relativamente variadas, encontrando-se distintamente assinaladas nas fontes consultadas. Nas ocasiões em que a escravatura não é identificada como o destino das cativas, nota-se, por sua vez, a preponderância de pretextos religiosos. Atente-se a um dos casos enunciados nas décadas *Da Ásia*, datado de 1445, que refere que o capitão Lançarote, indo parar a um braço do rio Nilo, ordenou que fosse lançado um batel com Estevão Afonso a bordo, tendo este desembarcado em terra e encontrado uma cabana de pescadores, “(...) na qual foram tomados hum moço, e huma moça, ambos irmãos, mais pera sua salvação, que pera receber cativo”.¹²⁶ Este excerto é seguido de um breve relato relativo à vida destes dois sujeitos¹²⁷, João de Barros afirmando que o jovem de sexo masculino, após chegar a Portugal, fora criado, educado e doutrinado em letras de modo a receber a “Ordem Sarcedotal”, precisamente para que posteriormente regressasse à região do Sara, pregasse a fé de Cristo e auxiliasse no batismo das populações autóctones. Este, no entanto, acaba por falecer antes de chegar à maturidade, “(...) e a irmã já polos meritos de seu irmão teve criação, e vida mais de livre do que cativa.”¹²⁸ A narrativa do autor pode ser interpretada de duas formas distintas: a primeira consta que é plausível, apesar de Barros classificar a captura dos irmãos como uma ação que seguiu intentos puramente espirituais, inferir que o propósito inicial talvez fosse o de escravizá-los. Sendo o comentário feito a *posteriori*, o autor, ao escrever sobre a sua “salvação”, pode referir-se simplesmente à vida que os irmãos, efetivamente, tiveram após serem levados para o reino, e, portanto, às consequências futuras de uma decisão que poderia não as ter inicialmente previsto. A segunda hipótese, por sua vez, – e a mais provável –, é que o propósito da captura destes indivíduos fosse, realmente, um que visasse a sua conversão, isto é, a sua “purificação espiritual”, o objetivo dos portugueses sendo o de os cristianizar e, para o caso do jovem masculino, a sua instrumentalização para a propagação da fé católica nas áreas de interesse da Coroa portuguesa. O destaque colocado no irmão sugere, por conseguinte,

¹²⁶ João de Barros, *Da Ásia*, vol. I, Parte I (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1778), 110.

¹²⁷ Não são realizadas outras descrições físicas dos cativos, porém, tendo em conta que o autor menciona que a região era habitada por negros, é presumível que os irmãos também o fossem.

¹²⁸ Barros, *Da Ásia*, I, Parte I:110.

que a captura da irmã fora, talvez, circunstancial no panorama geral da situação, porém um que não deixa de ser relevante, particularmente por deixar claro que a rapariga, graças aos feitos do irmão, mereceu ser tratada com respeito, sendo-lhe, inclusive, concedido algum nível de autonomia.

Não se deve assumir, contudo, que a captura do sexo feminino era sempre tida como secundária em relação à do masculino, nem, inclusive, que as razões que o motivavam se prendiam exclusivamente com a missão “moral” e “civilizadora” do homem branco europeu. De facto, as justificações perpetuadas na documentação remetem-nos, frequentemente, ao plano religioso, este servindo para atribuir fundamento e legitimidade às ações dos portugueses. Um excelente exemplo deste género de argumentação pode ser observado num episódio ocorrido em 1505, estes últimos tendo, na sequência de uma emboscada noturna a uma povoação de mouros em Mombaça, tomado “(...) muytas molheres fermosas, e moças, e moços”.¹²⁹ Pela manhã, o vice-rei Francisco de Almeida avisa os seus homens para não embarcarem cativos nas naus, com a exceção de meninos e meninas de idade inferior a doze anos, “(...) porque sendo assy de pouca idade podião vir a ser bons christãos, que os de maior idade erão já duros na ley de Mafamede”.¹³⁰ O vice-rei ordena, aliás, por caução, que todos lhe apresentassem os cativos que se encontravam a bordo, Gaspar Correia especificando que Almeida não autorizara que fossem tomados senão “(...) os homens de vinte e cinco anos pera baixo, e das molheres moças até dez, doze anos, e todos os mais forão trazidos ante o Visorey, que passavão de quinhentos, que elle mandou soltar que se fossem livremente”.¹³¹ Como podemos verificar, as diretrizes enunciadas por Francisco de Almeida alteram-se em relação ao sexo masculino, porém mantêm-se relativamente intactas no que diz respeito ao feminino, pretendendo-se que entrassem nas embarcações somente mouras novas com a justificação de que apenas as crianças se poderiam tornar em boas cristãs, não sendo, de todo, improvável que estas regulações procurassem, simultaneamente, precaver o apetite sexual dos tripulantes ao proibir o embarque de mulheres mais “maturas”.

Qual seria, no entanto, o objetivo concreto da captura destas nativas? É uma interrogação especialmente pertinente, e que tem como plano de fundo o questionamento da relevância efetiva do pretexto religioso na hora de tomada de decisões pelos

¹²⁹ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. I, Parte II (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1859), 555.

¹³⁰ Correia, I, Parte II:555.

¹³¹ Correia, I, Parte II:556.

portugueses, perspectiva que, por sua vez, nos possibilita a deteção de outras motivações, por vezes omissas e encobertas pelo frontispício robusto da Cristandade.

Como foi mencionado anteriormente, a captura de mulheres locais não era, propriamente, acidental. Existe um número significativo de casos em que a pretensão de embarcar nativos manifestada pelos portugueses se direcionava, especificamente, ao sexo feminino. Podemos verificá-lo, por exemplo, num caso de 1512, Gaspar Correia relatando em *Lendas da Índia* que os portugueses que ficaram em Malaca, após a partida de Afonso de Albuquerque para a Índia, planejaram um ataque contra os mouros que pretendiam destruir a cidade. Saindo vitoriosos, e contando com um número elevado de casualidades mouras, “(...) os nossos tomarão grande despojo de molheres e mininas fermosas, que recolherão aos batés”.¹³² As mulheres cativas surgem nesta narrativa como espólio de guerra, realidade corroborada pelo realce do primor dos seus atributos físicos que, portanto, as pintavam como alvos desejáveis. A finalidade da captura destes sujeitos, mais uma vez, não se encontra indicada na fonte, contudo, pode ser deduzida tendo em consideração os interesses que são especificamente apontados em outros casos de embarque feminino.

Em 1510, dois anos antes do episódio acima mencionado, Afonso de Albuquerque, encontrando-se em Goa e pretendendo que esta permanecesse na posse dos portugueses a longo prazo, ordenou que os homens se casassem com as mulheres locais. Estas, por sua vez, tinham sido feitas cativas após a conquista da cidade, e posteriormente convertidas ao Cristianismo. O governador ordena, para além disto, que fossem transportadas mulheres de Cananor para Goa, e que todas estas casassem com os portugueses que aí se encontravam.¹³³ Esta peripécia, por sua vez, pode ser complementada com outra narrativa, exposta na *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, a documentação assinalando que Albuquerque, em Cananor, pedira a Nuno Vaz de Castelo Branco para embarcar no seu navio as mulheres que os portugueses tinham tomado em Goa, para que fossem levadas, posteriormente, para Cochim.¹³⁴ Numa passagem anterior, Fernão Lopes de Castanheda afirma, inclusive, que o governador declarara que não iria sujeitar as ditas mulheres e moças cativas a um

¹³² Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. II, Parte I (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1860), 274.

¹³³ Correia, II, Parte I:159–60.

¹³⁴ Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento & Conquista da Índia pelos Portugueses*, vol. III–IV (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1928), 86.

resgate, visto que “(...) as tinha por filhas, & esperava de as tornar Christaãs, & casalas cõm Portugueses pera povoar Goa coeles.”¹³⁵

Caso o referido não fosse suficientemente expressivo para corroborar as principais motivações de Albuquerque no que toca ao embarque feminino, acrescenta-se o que deixara escrito numa das suas correspondências ao monarca, datada de 4 de novembro de 1514. Na carta, o governador informa D. Manuel I de que nunca tivera sido o seu desejo casar portugueses com mulheres não brancas, nomeadamente as malabares, por serem negras e “corruptas” nos seus costumes e modos de vida. Com efeito, Albuquerque assegura que “(...) em quallquer parte homde se tomava molher bramqua, nom se vendia, nem se Resgatava, todas se davam a homens de beem que quyryam casar com elas.”¹³⁶ A preocupação do governador em comunicar esta informação ao monarca sugere, por sua vez, uma consciência das críticas a si direcionadas relativamente à adoção da política de “casamentos mistos”, estratégia que surge frequentemente associada à sua figura na historiografia. Ao contrário do que se pudesse inicialmente pensar, Afonso de Albuquerque, apesar de condicionar o relacionamento entre os portugueses e nativas de cor, manifesta explicitamente na documentação a sua preferência por mulheres brancas, sendo estas identificadas como as mais desejadas para o processo de colonização.

Os casos associados à figura de Afonso de Albuquerque evidenciam nitidamente o reconhecimento da utilidade da captura e embarque de mulheres autóctones no projeto colonial, a sua catividade inicial transitando para a liberdade a partir do momento em que se procedia à sua cristianização e união matrimonial com os portugueses. O facto da documentação salientar que certas mulheres não seriam submetidas a um resgate, nem vendidas, não só recapitula um dos propósitos adicionais da captura e embarque feminino – o económico¹³⁷ –, revela-nos, também, que a importância do sexo feminino na materialização dos desígnios coloniais de Portugal tivera um peso significativo na

¹³⁵ Castanheda, III–IV:36; Sobre o tema, ler: Manuel Lobato e Maria de Deus Manso, eds., *Mestiçagens e identidades: intercontinentais nos espaços lusófonos*, 1ª edição (Braga: NICPRI (Núcleo de Investigação em Ciências Políticas e Relações Internacionais), 2013); Manuel Lobato, «“Mulheres alvas de bom parecer”: políticas de mestiçagem nas comunidades luso-afro-asiáticas do Oceano Índico e Arquipélago Malaio (1510-1750)», ed. Manuel Lobato e Maria de Deus Manso, *Perspetivas*, n.º 10 (2013): 89–114.

¹³⁶ Raymundo António de Bulhão Pato, *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, vol. I (Lisboa: Academia Real das Ciências, 1884), 338.

¹³⁷ Acrescenta-se que a captura e resgate de nativos podia, simultaneamente, ter como objetivo a sua troca por reféns portugueses aprisionados pelo “inimigo”.

consciência do governador para renunciar o lucro que outrora obteria com a sua libertação.

Afonso de Albuquerque, no entanto, não é o único indivíduo que surge nas fontes como impulsionador deste género de estratégia. Deparamo-nos com uma situação semelhante em 1536, protagonizada por António Galvão, descrito como sendo um fidalgo que percebia de navegação, e que partira de Cochim rumo às Molucas de modo a orientar e “restaurar” o território, uma vez que se temia um ataque de mouros e os efeitos prolongados da vaga de fome que ocorria na terra. Levou na sua nau mulheres “(...) a q fez grandes partidos: cõ fundamento de as casar lá cõ Portugueses, assi pera fazerê geração, como pera saberê os mouros q determinavã eles de morar em Maluco, & não deixar a terra.”¹³⁸ A passagem é direta e clara, a mulher surgindo nas entrelinhas como a chave para o projeto de colonização dos portugueses no continente asiático, assegurando o processo de reprodução que, por sua vez, garantiria a consolidação da presença portuguesa na Ásia para as futuras gerações.¹³⁹ Ressalva-se, também, que o excerto enfatiza a determinação dos portugueses em transmitir à população autóctone que o seu intuito era, efetivamente, o de se estabelecerem permanentemente na região: a construção de uma vida doméstica e familiar no território espelhando uma mensagem inteligível e eficaz.

Constata-se, portanto, que o objetivo de colonizar os territórios asiáticos e, do mesmo modo, assegurar a permanência da presença portuguesa, manifestado nos casos acima foi concretizado, em certa parte, através da instrumentalização de mulheres com as quais os navegadores se debruçavam durante as suas excursões marítimas. A sua integração nas aspirações europeias implicando, por vezes, que fossem feitas cativas e, inclusive, deslocadas da sua terra de origem para os territórios pelos colonizadores assim determinados.

No que diz respeito ao estatuto social, a ausência de referências à condição das nativas nos casos acima referidos indicia que pertenceriam aos patamares mais comuns da sociedade. Como foi mencionado anteriormente, no entanto, a homogeneidade não constituía um dos traços que caracterizavam o cativo sob a alçada dos portugueses. A

¹³⁸ Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento & Conquista da Índia pelos Portugueses*, vol. VII–IX (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1933), 407.

¹³⁹ De facto, não é feita referência à origem das mulheres, mas, tendo em consideração as narrativas anteriores, é muito provável que fossem cativas nativas.

documentação evidencia-o, confirmando que estes últimos não se abstinham de capturar mulheres que se posicionavam no topo da hierarquia social quando a oportunidade surgia.

Eanes de Azurara relata que, em cerca de 1444, os portugueses, com o auxílio de habitantes da ilha de Gomeira¹⁴⁰, cativaram dezassete homens e mulheres canarienses da Ilha da Palma, “(...) com as quaaes filharam hũa, que era de desarrazoada grandeza pera molher, aqual diziam que era rainha de hũa parte daquela ilha.”¹⁴¹ A mesma conduta é levada a cabo no território asiático, em 1587, tendo embarcações portuguesas seguido e atacado lancharas mouras na costa de Achém, resultando, por sua vez, na captura de três moças, “(...) em que hia uma muito nobre a visitar a mulher do Achem da parte do Rajale, com quem ella se creou;”¹⁴² No mesmo ano, os portugueses tomam um navio do rei de Achém, tendo neste episódio, inclusive, cativado uma filha cuja mão estaria prometida ao rei de Joor, matrimónio que tinha como objetivo forjar uma aliança entre os dois reinos contra Portugal. Após ter conhecimento do aprisionamento desta mulher, porém, o rei de Achém – descrito como um dos grandes inimigos dos portugueses – envia um embaixador a D. Paulo de Lima, o responsável pelo ataque, albergando presentes e desejando o estabelecimento da paz, algo que, por sua vez, levou ao florescimento de novas oportunidades comerciais entre os territórios.¹⁴³

Este último caso em particular apela à reflexão, uma vez que descreve com maior detalhe as consequências que emergiam da captura de mulheres de estatuto social superior. A eficácia das negociações e a consequente prosperidade dos portugueses derivado do aprisionamento da filha do rei de Achém são evidentes, sendo provável que esta fosse uma tática geralmente reconhecida e admitida pelos capitães. A tomada de mulheres “honradas” revelava-se uma estratégia astuta que poderia ter efeitos tanto económicos como políticos, manifestando a potencialidade de pressionar monarcas locais a agir, jogando as suas peças em função dos interesses dos captosres.

É relevante salientar, porém, que as mulheres de alto estatuto nem sempre eram tomadas pelas “mãos” dos europeus, sendo, pelo contrário, a estas entregues por aqueles que residiam no seu berço. Referimo-nos, concretamente, às pessoas que, sob a posse portuguesa, adquiriam a designação de “refêns”, ao invés de “cativas”. A documentação

¹⁴⁰ Estes canarienses, aparentemente cristãos, declaravam-se leais servidores do Infante D. Henrique, afirmando, inclusive, que o tinham acompanhado a Portugal e sido muito bem recebidos em sua casa.

¹⁴¹ Azurara, *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*, 331.

¹⁴² Diogo do Couto, *Da Asia*, vol. X, Parte II (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1788), 443.

¹⁴³ Teixeira, *The Portuguese Missions in Malacca and Singapore (1511-1958)*, 1:184–85.

utiliza frequentemente ambos os termos de forma indiferenciada, no entanto a distinção torna-se palpável a partir da análise dos contextos nos quais as narrativas se desenvolvem. A *Década XIII da História da Índia* indica-nos um caso exemplar datado de 1610, resultante de um conflito entre o rei Anaporão, senhor das terras de Dianga, Saquecela e Ramu, e o seu irmão mais velho, que pretendia que o primeiro lhe entregasse um elefante de guerra, o que não se sucedeu. Querendo o irmão mais velho tomá-lo por força, mobiliza um exército para combater o monarca, sendo que o receio de Anaporão o leva a pedir socorro a Sebastião Gonçalves, cujo poder e influência regionais cresciam exponencialmente. Aceitando prestar auxílio, o português leva toda a sua armada para defender o monarca, sendo neste panorama que recebe dele uma filha como refém.¹⁴⁴

O objetivo de Anaporão não fora, de todo, sujeitá-la a uma vida de cativo sob os portugueses; pelo contrário, pretendia garantir a idoneidade com estes últimos ao entregar-lhes uma pessoa de enorme valor social e pessoal. Esta afirmação ganha sustento após a consulta do dicionário de Bluteau, “refém” sendo identificado como qualquer pessoa, geralmente de condição elevada, que, reciprocamente, ficasse em poder do inimigo no momento de capitulação de paz, tréguas ou trocas de peças, a fim de assegurar a fidelidade e a confiabilidade entre as duas partes. É, aliás, mencionado que os reféns não eram tratados como cativos, nem deveriam fugir, indiciando que seriam posteriormente libertos após as negociações.¹⁴⁵ O caso acima enunciado trata-se, portanto, de um que se insere neste panorama, na medida em que um rei local se serve da sua filha como “carimbo” de garantia, a sua aquisição pelos portugueses expressando a boa fé de Anaporão e, com efeito, simbolizando a inexistência de qualquer intenção de trair e emboscar aqueles aos quais pedia auxílio.

❖ Resgatadas e fugitivas

Os subcapítulos anteriores incidiram no embarque de mulheres cuja liberdade lhes era permanente ou provisoriamente revocada uma vez sob autoridade portuguesa. A investigação propulsiona-nos, porém, a avançar rumo a outros cenários, nomeadamente

¹⁴⁴ António Bocarro, *Década XIII da História da Índia*, vol. 2 (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876), 439.

¹⁴⁵ Raphael Bluteau, *Vocabulario Portuguez e Latino* (Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1720), 183.

os que não detetam o domínio e a subjugação como objetivos concretos listados no itinerário dos europeus. Consta-se que as fontes nos apontam circunstâncias em que o embarque feminino era fruto de motivações que escapavam à linha de pensamento acima mencionada, revelando, aliás, fundamentos e justificações que contrastam significativamente com as narrativas até ao momento expostas. Referimo-nos, particularmente, aos casos que têm como fulcro qualquer género de fuga, em prol da salvaguarda ou bem-estar do sexo feminino.

A conceptualização de um salvamento materializado por meio da deslocação de indivíduos para uma embarcação pode, à primeira vista, levantar interrogações, uma vez que nem os oceanos, nem os navios, eram propriamente conhecidos pela tranquilidade e segurança que proporcionavam. Pelo contrário, um ninho de perigos, as viagens marítimas demonstravam-se frequentemente desfavoráveis e completamente inadequáveis à preservação da vida humana.¹⁴⁶ Esta realidade, no entanto, contrasta com o número significativo de casos encontrados na documentação que identificam as embarcações portuguesas como abrigo para aqueles que de um necessitavam.

O fenómeno mais comum, e talvez mais óbvio, em que tal se verificava era, sem dúvida, os naufrágios. A documentação da expansão marítima europeia preservou inúmeros relatos deste género de tragédias marítimas, sendo, aliás, por meio das suas descrições pormenorizadas que encontramos grande parte dos vestígios da presença feminina a bordo. Tratando-se de uma temática já bastante estudada na historiografia das Grandes Navegações, poupar-nos-emos a uma análise exaustiva neste presente capítulo; porém, assinala-se a regularidade com que é constatado o salvamento de mulheres – nomeadamente portuguesas de estatuto social elevado – em contextos de naufrágio, sendo resguardadas de uma sepultura oceânica por meio da sua deslocação para um navio ileso ou, quando isto se revelava impossível, para pequenos batéis cuja lotação rapidamente se esgotava.

O naufrágio da nau S. Paulo perto da costa da ilha de Sumatra, em 1561, é um dos mais célebres exemplos de tragédias em alto-mar, sendo referenciado por diferentes fontes do século XVI. Os relatos e descrições que detemos pintam um cenário oceânico abismal e catastrófico que danificara o navio e perturbara os tripulantes. Neste conjunto incluíam-se mulheres, nomeadamente solteiras, “(...) que neste tempo estavam meas

¹⁴⁶ Barros, «Vida de marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes de mar nos séculos XV e XVI».

mortas, humas em huma parte e outras em outra, a[s] quaes erã muitas (...)”¹⁴⁷, tendo estas, de acordo com o padre Emanuel Álvares, tido um papel no desfecho da embarcação.¹⁴⁸ Nesta sequência, enquanto uns mais desditosos se atiraram ao mar e tentaram nadar para terra, outros conseguiram a abandonar a nau num batel, sendo particularmente anotado o embarque de algumas mulheres fidalgas e honradas.¹⁴⁹

É importante assinalar que este tipo de resgate, dada a sua natureza, era efetuado no plano marítimo, a etapa final consistindo, então, na transição para o âmbito terrestre. Referimo-nos aos casos mais afortunados em que, após a catástrofe, se regista o sucesso dos sobreviventes em alcançar a terra, pelo que a estadia no oceano e nas embarcações continuava perspetivada como “último recurso”. Do mesmo modo, verifica-se que a operação de salvamento em questão socorria as vidas de mulheres que já se encontravam a bordo, tratando-se, no fundo, de uma intervenção frequentemente caótica que procurava retificar e amparar os infortúnios da imprevisibilidade que eram os oceanos.

Nem todos os casos de resgate feminino sofriam desta carência de diligência e precisão; na verdade, a documentação consultada permite a identificação de várias narrativas apresentadas com decisões ponderadas e intencionadas, protagonizando salvamentos que exigiam, notavelmente, a transição do plano terrestre para o marítimo. Contrariamente às situações de naufrágio, os resgates alicerçados na prévia descrição manifestam um evidente esforço por parte de determinados passageiros masculinos em auxiliar mulheres que não constituíam parte da tripulação, intenção esta que, por vezes, conduzia ao embarque de pessoas “exteriores”.

No que ao zelo diz respeito, destaca-se, primeiramente, os homens da Igreja e o empenho que encaminhavam não só na salvação espiritual das populações com as quais contactavam, mas também corporal. A *Documenta Indica* é particularmente elucidativa relativamente ao papel dos padres, registando a sua determinação em resgatar as almas daqueles que se encontravam ameaçados por cenários de grande aflição e perigo. Assinala-se, aliás, que por vezes até o menor indício de risco servia de justificação para a sua intromissão.

¹⁴⁷ Josephus Wicki, ed., *Documenta Indica*, vol. V (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1958), 441.

¹⁴⁸ As dinâmicas de género aqui implícitas serão abordadas mais aprofundadamente no capítulo seguinte.

¹⁴⁹ Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:441.

Tal é patente num caso datado de 1553, em que, após o desembarque em Mascate, o padre António de Herédia fora avisado do amancebamento entre uma mulher e um homem – ambos de origem portuguesa – por quatorze ou quinze anos, e da resistência da primeira em confessar-se. Vivendo sob condições “miseráveis”, a manceba pretendia abandonar o “pecado” e ir para Ormuz, fundamentando-o no facto de Mascate, embora fosse um território habitado por mouros amistosos, não abrigar em si locais de culto cristãos.¹⁵⁰ É neste panorama que se desenvolve uma sequência de acontecimentos bastante distinta, o padre entregando-lhe um menino órfão e incitando-a a embarcar, e, divergentemente, o homem com quem a mulher se encontrava amancebada e todos os outros aos quais servia opondo-se fortemente à sua partida. Apesar dos artifícios montados de modo a persuadir a portuguesa a permanecer no local, a mulher decide, voluntariamente, ir com Herédia, tendo, inclusive, embarcado com poucas possessões e três escravas negras.¹⁵¹ É, de seguida, documentado que a mulher, após se confessar, fora acolhida no lar de um casado até que encontrasse um potencial marido, “(...) porque cá não há outra religião pera molheres.”¹⁵²

Trata-se de um caso desenlaçado num ambiente relativamente pacífico, não tendo, portanto, originado reações violentas que comprometessem o bem-estar dos envolvidos. O mesmo, porém, não se pode afirmar para uma parte significativa das narrativas de resgate presentes na *Documenta Indica*, as cartas aí expostas sublinhando, com especial destaque, a frequência de emboscadas mouras a populações cristianizadas pelos portugueses, eventos que provocavam o transtorno nas terras afetadas. É, por sua vez, neste contexto de temor e violência que surgem os relatos da deslocação de habitantes locais para os navios portugueses, encorajada pela voz resoluta dos padres missionários.

O Cabo de Camorim é regularmente mencionado nas correspondências destes últimos no que a ataques concerne, a terra de Punicale sendo frequentemente atingida pelas investidas inimigas e, do mesmo modo, palco para a intervenção de homens da Igreja. Nesta linha, destaca-se, no ano de 1549, o fervor de António Criminal, padre de

¹⁵⁰ Josephus Wicki, ed., *Documenta Indica*, vol. III (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1954), 21–22.

¹⁵¹ Relativamente à dita contestação masculina, a fonte acrescenta que a mulher era a única portuguesa numa cidade que, dada a sua localização geográfica e inclinações comerciais, se encontrava repleta de homens portugueses. O “serviço” prestado pela mulher a estes indivíduos aparenta ser de cariz sexual, evidenciando a preferência geral destes indivíduos por mulheres brancas. Sublinha-se, do mesmo modo, que embora a sua condição social não seja especificada, a manceba tinha capacidade económica suficiente para possuir escravas, um detalhe relevante a ter em consideração.

¹⁵² Wicki, *Documenta Indica*, 1954, III:22.

origem italiana, que, afeiçoado aos nativos que catequizara na região e vendo-os cativos e mortos por badeguás, ordenara que mulheres e crianças fossem embarcadas de modo a escaparem ao caos da emboscada.¹⁵³ Apesar de várias terem conseguido, muitas acabaram por ficar em terra, a fonte referindo que o próprio padre perdera a vida precisamente para que as mulheres e as crianças não fossem tomadas pelo inimigo.¹⁵⁴ Ataques badeguás em Punicale ocorrem novamente em 1560 e 1561, tendo homens da Igreja liderado a evacuação de nativas e crianças, e o seu conseqüente acolhimento em navios portugueses, deixando clara a importância que a salvação de vidas inocentes cristãs detinha na consciência dos missionários.¹⁵⁵ A ausência de referências concretas ao estatuto das mulheres embarcadas sugere, por sua vez, que estas pertenceriam às camadas populares, os resgates não manifestando, portanto, traços de discriminação fundamentados na hierarquia social.

Os devotos à “missão” cristã não eram, no entanto, os únicos a encabeçar este género de operações na eventualidade de ciladas inimigas. As fontes documentam, do mesmo modo, a interferência de outros indivíduos, cuja convicção e credo se professavam segundo âmbitos meramente pessoais. Referimo-nos, concretamente, aos vice-reis, governadores, capitães, fidalgos e aos ademais homens de estatuto social elevado cuja voz se pronunciava a favor do embarque daqueles que maior perigo corriam.

Desde logo, fazemos referência aos resgates de mulheres capturadas por outrem, tais como inimigos da Cristandade, piratas ou, do mesmo modo, agentes de outros territórios europeus. Uma carta de 15 de março de 1623 refere a captura de órfãs d’El Rei por ingleses e holandeses após o naufrágio da nau S. José, tendo as jovens sido aprisionadas em embarcações juntamente com cento e quarenta pessoas. O vice-rei D. Francisco da Gama expressa na sua correspondência a D. Filipe III o seu interesse na realização de negociações, pretendendo trocar prisioneiros holandeses pelas mulheres e os restantes portugueses.¹⁵⁶ O monarca respondera a 25 de janeiro do ano seguinte, aprovando os esforços do vice-rei no resgate dos náufragos e, por sua vez, sublinhando a prioridade na libertação das mulheres: “(...) ey vos por muy encarregado procurardes

¹⁵³ Josephus Wicki, ed., *Documenta Indica*, vol. I (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1948), 526.

¹⁵⁴ Wicki, I:578.

¹⁵⁵ Josephus Wicki, ed., *Documenta Indica*, vol. IV (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1956), 725; Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:77.

¹⁵⁶ Raymundo António de Bulhão Pato, *Documentos Remettidos da India ou Livros das Monções*, ed. António da Silva Rêgo, vol. IX (Lisboa: Academia Real das Ciências, 1978), 176–77.

com todo o cuidado a liberdade daquela gente, e em primeiro lugar a das horfãs, que hão na ditta não (...).¹⁵⁷

A ação de homens honrados demarcava-se, também, em eventos de maior dimensão, tais como assaltos e cercos a fortalezas portuguesas. Face à ameaça de um ataque externo, verifica-se que o protocolo seguido abrangia, de modo geral, a evacuação daqueles encarados como mais “frágeis”, onde, naturalmente, estava incluído o sexo feminino. Entre os meses de maio e junho de 1525, D. João de Lima, encarregue da capitania de Calecute e antecipando um conflito com os mouros da região, ordenou “(...) despejar a fortaleza de mulheres e meninos (...)”¹⁵⁸ com o objetivo de os embarcar, tendo no local ficado, para além dos aptos ao combate e defesa, apenas vinte mulheres para o tratamento de doentes. O capitão expressara, ainda, o seu desejo de embarcar as famílias das resgatadas e escravos, as *Lendas da Índia* mencionando especificamente que as embarcações das mulheres foram enviadas para Cochim, escoltadas por um catur com familiares masculinos de D. João de Lima.¹⁵⁹ A atenção do capitão perante o sexo feminino é notável, não originando, necessariamente, de motivos pessoais que o ligassem às selecionadas.

Registam-se, contudo, casos em que a emotividade prevalecia e ditava o raciocínio daqueles que à primeira sucumbiam. No que a isto diz respeito, sublinham-se as narrativas marcadas por homens que insistiam no embarque das mulheres com as quais partilhavam laços de afinidade ou parentesco. Atente-se, por exemplo, ao episódio decorrido em 1538, em que, perante a possibilidade de um ataque de uma armada turca à fortaleza portuguesa na Vila dos Rumes, em Diu, Manuel de Vasconcelos, fidalgo honrado natural da Madeira, roga à esposa que embarque num navio rumo a Goa. Porém, Isabel da Veiga, denominada como “dona mui nobre”, recusa fazê-lo, as décadas *Da Ásia* oferecendo-nos uma passagem bastante emotiva do seu discurso, enunciado com “(...) tanta força de lagrimas (...)”¹⁶⁰ que fora capaz de comover o marido e, por sua vez, convencê-lo apenas a enviar a filha, a esposa tendo, de acordo com a fonte, permanecido no cerco e feito atos dignos de serem celebrados.¹⁶¹ Apesar de Isabel da Veiga não ter abandonado o local,

¹⁵⁷ Raymundo António de Bulhão Pato, *Documentos Remettidos da Índia ou Livros das Monções*, ed. António da Silva Rêgo, vol. X (Lisboa: Academia Real das Ciências, 1982), 234.

¹⁵⁸ Correia, *Lendas da Índia*, 1861, II, Parte II:884.

¹⁵⁹ Correia, II, Parte II:891.

¹⁶⁰ Diogo do Couto, *Da Asia*, vol. V, Parte I (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1779), 303.

¹⁶¹ Couto, V, Parte I:301–3.

encontramo-nos perante um caso que reflete o simples, mas inerentemente humano, desejo de um homem salvar os seus entes queridos.

O socorro proporcionado por homens de alto estatuto poderia incidir, também, em mulheres não portuguesas de semelhante condição social. A *Documenta Indica*, numa carta datada de dezembro de 1561, menciona o embarque de uma jovem nobre a mando de D. Constantino após a sua conquista de Damão, o vice-rei temendo a reação do prévio capitão mouro da fortaleza e “(...) detriminando salvar a mulher (...)”.¹⁶² A nativa é, deste modo, colocada numa embarcação rumo a Surrate, juntamente com as suas joias e escravas, sendo ainda relevante acrescentar que a fonte sublinha, inclusive, que fora bem recebida e cristianizada com muitos ânimos, precisamente por ser uma mulher de grande qualidade.¹⁶³ Esta conduta evidencia, por conseguinte, o peso que o estatuto social detinha e a sua capacidade de atravessar fronteiras geoculturais.

A intenção por detrás do embarque feminino nos casos acima referidos manifesta, em graus variantes, a preocupação do sexo masculino com a salvaguarda do feminino. Nem sempre, porém, os episódios de resgate têm o amor ou o capricho pessoal no frontispício das decisões. Logicamente, circunstâncias extremas como guerrilhas, emboscadas e cercos requeriam um alto nível de racionalização por parte dos defensores, sendo nesta lógica que se integra um número significativo das evacuações marítimas de mulheres. Estas últimas, juntamente com as crianças e outros inaptos ao combate, eram frequentemente vistas de modo pejorativo nos momentos em que reinava a aflição. O próprio discurso utilizado na documentação é bastante transparente relativamente ao fardo que estes indivíduos constituíam, certas passagens justificando a expulsão de mulheres, crianças e “(...) outra gente inútil (...)”¹⁶⁴, como vulgarmente apontara Diogo do Couto em *Da Ásia*, precisamente por contribuírem apenas para o dispêndio de mantimentos. As mulheres, em particular, eram encaradas como “(...) de maior perda que proveito.”¹⁶⁵, pelo que rapidamente eram preparados navios que as retirassem das cidades. Assinala-se que, tal como se verificara na atuação dos missionários, um estatuto social inferior não constituía um fator impeditivo ao embarque, sendo autorizada a partida de mulheres de todas as camadas da sociedade, desde nobres a escravas.

¹⁶² Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:281.

¹⁶³ Wicki, V:281.

¹⁶⁴ Diogo do Couto, *Da Ásia*, vol. VIII (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1786), 307.

¹⁶⁵ Couto, VIII:338.

O resgate do sexo feminino surge nestas narrativas, acima de tudo, como uma estratégia militar cujo objetivo consistia na mais eficaz poupança e gestão dos recursos dos portugueses perante a potencialidade de ameaças inimigas. Neste sentido, a sua evacuação não só incrementava as hipóteses de sobrevivência dos resistentes, como negava, também, às forças atacantes a oportunidade de aumentar o número de casualidades por via de “(...) gente que não prestava para armas (...)”.¹⁶⁶ A utilidade, de facto, aparenta ser o elemento mais determinante na escolha dos indivíduos que ficariam nas cidades e fortalezas, justificando, como se verificou num dos exemplos anteriores, a permanência de certas mulheres cuja ação se julgava benéfica para a assistência dos combatentes.¹⁶⁷ As que não se revelavam produtivas ou, inclusive, cujas vidas eram demasiado valiosas, eram, no melhor dos cenários, enviadas para longe para que pudessem ser poupadas dos confrontos. Tendo em consideração a importância do sexo feminino nas ambições coloniais de Portugal sobre os territórios à luz do seu império – facto reconhecido pelas figuras de prestígio encarregues de as concretizar – o seu resgate e salvaguarda podem ser interpretados, adicionalmente, como uma forma de garantir a preservação das futuras gerações portuguesas e, por sua vez, o sonho colonial que a estas estava entrelaçado.

❖ Mensageiras e “ferramentas” diplomáticas

Neste subcapítulo, serão agrupadas passageiras que, embora distintas, encontravam um ponto de contacto nos propósitos estratégicos ou diplomáticos com os quais entravam nas embarcações. Referimo-nos, especificamente, às mulheres que, não sendo privadas de autonomia, eram embarcadas com o propósito de colaborar e prestar auxílio aos portugueses, mas, também, às cuja presença era solicitada ou autorizada por estes últimos em função dos seus interesses políticos.

Antes de se redirecionar maioritariamente para os territórios asiáticos, as ambições de Portugal eram particularmente palpáveis em África. O século XV foi

¹⁶⁶ António Bocarro, *Década XIII da História da Índia*, vol. 1 (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876), 60.

¹⁶⁷ Para o aprofundamento da ação e papel femininos em cercos, sugere-se a consulta de Boxer, *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*.

marcado por um número bastante elevado de expedições marítimas a distintos pontos da costa africana, os portugueses conquistando praças, estabelecendo feitorias e consolidando gradualmente a sua presença no continente africano.¹⁶⁸ A concretização das aspirações económicas do reino seria, naturalmente, facilitada por meio da consolidação de relações amistosas com a população autóctone e os seus líderes, facto de tal forma reconhecido pelos monarcas portugueses que os levavam, frequentemente, a exigir a adoção de posturas de complacência e cortesia por parte dos europeus perante os africanos. É, portanto, nesta linha que se assiste ao desenvolvimento de um panorama de sociabilidade complexo e plural, marcado pela coexistência de atos de violência face ao “outro” – nomeadamente a escravatura –, e de disposições de tolerância e fraternidade capazes de instaurar confiança e tecer laços de amizade entre indivíduos de culturas completamente divergentes.

Ora, verifica-se que a presença feminina a bordo se enquadrava, por vezes, no seguimento desta última conduta. A *Monumenta Missionaria Africana* documenta o desejo dos portugueses, em 1445, em apaziguar a desconfiança e suspeita que suscitavam em Nomimans, um rei da região do rio Gâmbia, de modo a formar vínculos pacíficos com a terra e os seus habitantes. Após o despacho de homens e mulheres negras aos europeus, estratégia que procurava averiguar as intenções e atitudes destes últimos perante o seu povo e que, ultimamente, originara resultados favoráveis, Nomimans e as suas esposas manifestam o seu interesse em adotar a fé cristã e batizar-se. É, por sua vez, no seguimento desta demonstração de devoção que Diogo Gomes convida o rei, doze cortesãos mais velhos e oito mulheres a irem comer consigo na sua caravela, o qual o fizeram completamente desarmados. Foram muito bem alimentados “(...) e repetiam que nenhuma outra gente era melhor que a dos cristãos.”¹⁶⁹ É provável que as mulheres mencionadas fossem esposas de Nomimans, o seu convite justificando-se, deste modo, pela sua pertença ao círculo próximo do monarca. A própria omissão da fonte relativamente a qualquer tipo de oposição de Diogo Gomes à detenção de várias esposas, prática condenada pela legislação e cultura judaico-cristã, sugere talvez uma possível postergação de juízos em prol da instauração de uma coligação entre os dois territórios. Sem embargo, a presença feminina a bordo surge, neste caso, como consequência direta da ação diplomática dos portugueses, a sua participação no banquete constituindo parte

¹⁶⁸ João Paulo Oliveira e Costa, *Os Descobrimentos portugueses: O início da globalização* (S.L.: Bonalitra Alcompas, 2018).

¹⁶⁹ Brásio, *Monumenta Missionaria Africana*, 1952, 1:198.

de uma estratégia que ambicionava a consolidação da paz e, ultimamente, de novas oportunidades comerciais para Portugal. Ainda assim, é importante ressaltar que é perfeitamente plausível interpretar o embarque feminino acima enunciado como algo circunstancial ou adventício, podendo não resultar, como tal, de um interesse intrínseco dos portugueses pelas africanas, estas discernidas como “acessórios” oportunos ao processo de negociação de paz.

Seria um erro, porém, assumir que as táticas diplomáticas empregues pelos navegantes atribuíam à mulher, sem exceção, um papel meramente secundário. Pelo contrário, verificam-se casos em que o seu embarque era intencionalmente solicitado. Nesta linha, constata-se que a documentação nos deixou registos dos artifícios criados pelos portugueses de modo a “forçar” o contacto com as populações autóctones dos territórios com os quais pretendiam dialogar, o primeiro tomo de *Da Ásia* relatando-nos um episódio de 1486 em que a participação da mulher se evidenciou fulcral para o sucesso português.

Enquadrando-se no processo de busca pelo caminho marítimo rumo à Índia, a narrativa menciona que os portugueses, liderados por Bartolomeu Dias, à medida que navegavam pela costa africana e se deparavam com novos locais, “recolhiam” pessoas e deixavam-nas em terras cujos habitantes pretendiam impressionar. Neste caso específico, a fonte menciona o embarque de várias negras a sul do rio Zaire, sendo que a primeira fora deixada na Angra dos Ilhéus – onde tivera sido erguido o primeiro padrão –, a segunda na Angra das Voltas, a terceira falecida e a quarta na Angra dos Ilhéus de Santa Cruz.¹⁷⁰ Esta última ficara acompanhada de outras duas mulheres “tomadas” enquanto apanhavam marisco, não tendo sido embarcadas pois “(...) mandava ElRey que não fizessem força, nem escândalo aos moradores das terras que descobrissem.”¹⁷¹ Verificase, portanto, que as negras não foram escravizadas, nem maltratadas, visto que era fundamental para D. João II, o monarca pela fonte referenciado, garantir a propagação de uma imagem que representasse os portugueses com respeito e decência, sem atrair atenção negativa desnecessária para o seu reino.

O monarca ordenara, aliás, que todas as pessoas recolhidas fossem desembarcadas na costa africana, bem tratadas e vestidas, adornadas em prata, ouro e especiarias,

¹⁷⁰ Armada, *Mulheres navegantes no tempo de Vasco de Gama*, 122.

¹⁷¹ Barros, *Da Ásia*, I, Parte I:185.

precisamente para que pudessem transmitir às populações autóctones a mensagem da grandeza e riqueza do reino de Portugal, assim como dos navios que passavam por aquelas partes em busca da Índia e, principalmente, do célebre Preste João, que, segundo a crença, se encontraria nas redondezas. É nesta lógica que o plano dos portugueses ganha peso, estes últimos esforçando-se por pintar um retrato glorioso de si próprios, instrumentalizando os sujeitos que acolhiam a bordo para difundir esta narrativa com esperanças de que chegasse aos ouvidos do dito príncipe Preste João e, por sua vez, fosse o suficiente para conquistar o seu interesse e amizade. No que a esta estratégia concerne, é especialmente relevante apontar que a fonte ressalta, nomeadamente, o papel das mulheres:

“(…) porque pera todas estas cousas os Negros, e Negras hiam ensinados, e principalmente as Negras, que como não eram naturaes da terra, ficavam com esperança de tornarem aos navios per alli, e as trazerem a este Reyno. Que entre tanto ellas entrassem pelo sertão, e aos moradores notificassem estas cousas, e aprendessem muito bem as que pudessem saber das que lhes eram encomendadas, e que podiam ficar seguras, porque como eram mulheres, com quem os homens não tem guerra, não lhes haviam de fazer mal algum.”¹⁷²

Para além desta passagem nos transmitir a ideia de que as mulheres recolhidas eram bem informadas do procedimento que deveriam seguir após serem desembarcadas em outras terras, revela-nos, ainda, que, de acordo com o autor, as negras executavam melhor a tarefa encomendada pelos portugueses, com esperanças de serem novamente embarcadas e levadas para Portugal. Trata-se, de facto, de uma afirmação bastante favorável por parte das mulheres em relação ao reino, aderência esta que é recíproca pelo discurso utilizado por João de Barros, que reforça o reconhecimento do valor das negras, descrevendo-as não como escravas ou cativas, mas como mulheres autónomas de inteligência estimada cujo embarque correspondia ao cumprimento de um serviço. Com efeito, Fina d’Armada classifica-as como embaixatrizes ou emissárias de D. João II, termos talvez demasiado formais para caracterizar mulheres que desaparecem da documentação pouco depois da sua menção, mas que correspondem, efetivamente, à missão que levaram a cabo em prol de Portugal.¹⁷³ Dito isto, e não rejeitando a tese de Fina d’Armanda, embora não seja fácil discernir a importância destas mensageiras a nível

¹⁷² Barros, I, Parte I:186.

¹⁷³ Armada, *Mulheres navegantes no tempo de Vasco de Gama*, 122–23.

social ou, inclusive, a sua relação concreta com a monarquia portuguesa, é concebível que a sua enorme capacidade de retenção e compreensão dos objetivos e interesses dos portugueses fossem reflexo de um contacto mais extensivo com estes últimos, num processo que envolvesse a assimilação de língua e cultura, resultando no desenvolvimento de uma relação de servitude e lealdade. A própria existência de africanos livres em Portugal – e, inclusive, na Corte, onde eram ensinados a cultivar a cultura e modo de vida europeus – é evidência da tecelagem de relações complexas entre os portugueses e os povos com os quais interagem, o envio de missionários negros para determinados territórios em África solidificando a possibilidade de mulheres serem, do mesmo modo, treinadas no reino a encaminhar semelhantes serviços.¹⁷⁴

Independentemente da veracidade da hipótese enunciada, o mais relevante a sublinhar para o estudo é que a fonte reconhece a utilidade da instrumentalização do sexo feminino para a concretização de planos políticos do reino – neste caso concreto, a divulgação da imagem de ostentação e glória do povo português –, diferenciando-o especificamente do masculino. Esta compartimentação, assinalada pelo próprio autor, pode ser alvo de diferentes interpretações. O esforço acrescido das negras na execução da tarefa que lhes fora atribuída, e o conseqüente êxito, podem, como Barros sugere, justificar-se pela motivação da eventual “recompensa” de viajar rumo ao reino¹⁷⁵, como podem, também, ser encarados à luz da imagem que o autor detinha das suas “aptidões” naturais. Por esta via, sendo as mulheres reconhecidas no quadro mental português pela sua natureza “frágil” e “inofensiva”, pode deduzir-se que, de acordo com a visão de Barros, as negras não seriam estampadas como uma ameaça ao sexo masculino. Verifica-se, no entanto, que esta interpretação pode ser disputada tendo em consideração que a população negra era, por muitos, encarada como “bruta” e “selvagem”, o que, portanto, contrastava com os rótulos vinculados à mulher branca da sociedade europeia.¹⁷⁶ Como tal, numa hipótese alternativa, é possível que com a frase “(...) porque eram mulheres, com quem os homens não tem guerra”¹⁷⁷, o autor se referisse ao facto das negras não serem naturais das terras em que desembarcavam e, por conseguinte, não possuírem

¹⁷⁴ Armada, 123–24.

¹⁷⁵ Verifica-se que a avidez das mulheres em regressar aos navios reflete uma vontade intrínseca, podendo aqui ser interpretada como um ato voluntário que, por sua vez, contrasta com a eventual imperiosidade da missão que inicialmente lhes tinha sido atribuída.

¹⁷⁶ Este tópico será abordado no terceiro capítulo.

¹⁷⁷ Barros, *Da Ásia*, I, Parte I:186.

qualquer historial de conflito com os homens que aí habitavam, pelo que mais facilmente lhes transmitiriam a mensagem, sem que qualquer mal caísse sobre si.

Na totalidade da documentação consultada, este foi o único registo que descreveu detalhadamente o embarque de mulheres negras com o propósito de as tornar em ferramentas diplomáticas de Portugal. Trata-se, portanto, de um episódio que regista uma enorme riqueza histórica, e que, para além disso, surge bastante cedo a níveis cronológicos, no século XV. Acrescenta-se, do mesmo modo, que no que a pessoas de cor concerne, uma considerável parte dos casos não descreve realidades tão “pacíficas”, sobressaltando aquelas que recorriam ao uso de pressão ou violência para assegurar o seu embarque, como tanto se constatava no processo de escravização, algo que, por sua vez, contribui para peculiaridade da realidade acima descrita.

Prosseguindo, por outro lado, para contextos que não abrangiam conjunturas de serviço e lealdade relativamente estáveis ou “formalizadas”, deparamo-nos com casos de nativas que, em situações específicas, desempenhavam o papel de mensageiras, quer voluntária, quer involuntariamente. Face às circunstâncias de hostilidade e brutalidade em que frequentemente se encontravam ou, inclusive, provocavam, os portugueses por vezes recorriam à instrumentalização de pessoas locais de forma a obter ou transmitir informação. Constata-se que os indivíduos poderiam, aliás, pertencer a camadas etárias superiores, fator que não impedira Afonso de Albuquerque de, após atear fogo a uma povoação moura em Nabande em 1508, interrogar dois sobreviventes – uma mulher e um homem idosos – sobre os capitães do prestigioso xá Ismael, e de os embarcar, à noite, numa almadia “(...) pera q dessem novas a el rey Dormuz & a Cojeatar do que fizera em Nabande, com o que eles receberão muyto nojo.”¹⁷⁸ Posicionando-se no outro lado da moeda, os portugueses não se abstinham, por sua vez, de partir proveito dos avisos e advertências de nativas a si afeiçoadas na eventualidade de ataques inimigos. Espiãs provisórias, as mulheres autóctones tinham a capacidade de se tornarem em ferramentas de vigilância profícuas. Tal verifica-se, por exemplo, num caso de 1510, em Malaca, protagonizado por uma nativa que fizera amizade com um português da feitoria e que fora a nado avisar os restantes homens de uma emboscada noturna moura, “A qual molher

¹⁷⁸ Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento & Conquista da Índia pelos Portugueses*, vol. I-II (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1924), 414.

recolherão nos batés, e se forão pera os navios, que logo ouve grande alvoroço na feitoria;”¹⁷⁹ .¹⁸⁰

Numa total oposição à seriedade deste último episódio, sublinha-se um acontecimento pacífico, porém, bastante anômalo comparativamente aos restantes casos recolhidos, o embarque feminino concretizado por via do consentimento entre duas forças que, à primeira vista, denominar-se-iam antagónicas. Referimo-nos, mais concretamente, ao acordo realizado em 1536 entre Simão Guedes, capitão da fortaleza de Chaul, e Nizamaluco, um dos mais temidos capitães de Decão. Chegando à cidade com um exército de oito mil homens, contudo, afirmando-se leal ao rei de Portugal, Nizamaluco apazigua a desconfiança de Simão Guedes declarando que a sua presença se justificava apenas por motivos de ócio, pretendendo satisfazer as suas esposas, “(...) que desejavam ver o mar (...)”¹⁸¹, e, como tal, solicitando uma embarcação para que estas pudessem navegar pelo rio. O português aceitou, sendo que:

“(...) assi no mar, como na terra, o festejou muito, até lhe mandar jogar cannas ao longo da ribeira, que elle, e suas mulheres estavam vendo o mar nos catures, e navios de remo, que lhe Simão Guedes mandou concertar, como para serviço de hum grande Principe.”¹⁸²

Trata-se de uma narrativa bastante peculiar, visto que se desenvolve a partir da anuência de um capitão português em proporcionar algumas das suas embarcações para que um capitão de Decão, inicialmente encarado como uma potencial ameaça, pudesse levar as suas esposas a ver o mar. O embarque das mulheres aparenta deter como finalidade última o prazer e lazer destas mesmas, uma vez que Nizamaluco partira pouco tempo depois, sem evidências de albergar qualquer motivo ulterior.¹⁸³ É possível, no entanto, que, com este ato, Nizamaluco procurasse, do mesmo modo, suavizar a sua reputação perante olhos portugueses, substituindo a “malícia” que lhe era associada por uma eventual amizade com os europeus. Simultaneamente, a aprovação do passeio por parte de Simão Guedes, assim como a pompa e aparato com os quais receberam o mouro e as suas esposas, sugere a existência de um interesse mútuo no estabelecimento de relações cordiais, para além de ser um exemplo expressivo da conduta recetiva e afável

¹⁷⁹ Correia, *Lendas da Índia*, 1860, II, Parte I:37.

¹⁸⁰ Este caso poderia, alternadamente, estar incluído no subcapítulo que aborda as mulheres resgatadas. Optou-se, porém, por integrá-lo na presente divisão, precisamente devido à sua relevância no que diz respeito à instrumentalização feminina em função dos interesses políticos e diplomáticos dos portugueses.

¹⁸¹ Diogo do Couto, *Da Asia*, vol. IV, Parte II (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1777), 342.

¹⁸² Couto, IV, Parte II:342.

¹⁸³ Couto, IV, Parte II:343–44.

frequentemente assumida pelos oficiais portugueses na presença daqueles que se afirmavam leais ao seu reino.

❖ Passageiras “acompanhantes”

As motivações que se encontravam no fulcro do embarque feminino eram variadas, podendo, como já foi exposto anteriormente, remeter a questões de vida ou morte. Na grande maioria das vezes, porém, a presença de mulheres a bordo insere-se em contextos bastante mais serenos ou, frequentemente, protocolares na medida em que a sua justificação perpassava, abertamente, o simples acompanhamento de determinados tripulantes. Paralelamente, a documentação permite-nos identificar casos de mulheres cujo embarque reflete desejos mais anómalos, ousados e, como tal, questionáveis. Deste modo, neste subcapítulo abordar-se-ão as mulheres livres que embarcavam seguindo os passos de outrem.

Ora, para começar, no que a “acompanhantes” diz respeito, sublinham-se, desde logo, as mulheres que detinham vínculos familiares com determinados passageiros das embarcações. Dentro desta esfera, as fontes apontam, sobretudo, as esposas e filhas de homens de alto estatuto social, assim como as suas criadas e servas domésticas, autorizadas a partir do reino pelos monarcas. No conjunto dos casos utilizados neste estudo, constata-se que estas tripulantes são as que surgem mais frequentemente identificadas com um grau de detalhe superior, sendo várias vezes possível distinguir a sua condição social, as suas origens e, inclusive, o seu nome, a identidade feminina a bordo constituindo algo que permanecia na penumbra do anonimato com bastante regularidade na maioria das narrativas.

No que a motivações para esta emigração dizia respeito, ressalta-se, sem dúvida, a garantia da continuidade do matrimónio e dinâmicas familiares fora do reino. Tratava-se de uma estabilidade particularmente árdua de se conservar na eventualidade do núcleo familiar permanecer em terra, uma vez que os compromissos marítimos a que se dedicavam os homens honrados poderiam implicar a sua ausência por longos meses ou,

inclusive, vários anos.¹⁸⁴ Partindo, primeiramente, para as praças conquistadas no Norte de África no século XV, os horizontes alargaram-se posteriormente na centúria seguinte, a Ásia, a América do Sul e as ilhas atlânticas transformando-se em potenciais destinos à medida que o alcance português se alastrava pelo globo.

Reitera-se que a posição da Coroa portuguesa face à participação feminina nas viagens marítimas não era necessariamente encorajadora. Dos territórios coloniais, o Brasil foi o que registou um maior fluxo de emigração feminina, justificando-se, como já fora referido anteriormente, pelo crescente interesse de Portugal nos recursos existentes e, do mesmo modo, pela menor extensão das viagens e dos perigos a estas inerentes.¹⁸⁵ Não obstante, a maior conivência dos monarcas perante o embarque de mulheres para a América do Sul não significava que este fosse abundante ou constantemente estimulado, Charles Boxer afirmando, aliás, “(...) não posso citar de memória um governador-geral ou vice-rei do Brasil que tivesse levado a esposa através do Atlântico.”¹⁸⁶ As mesmas observações encontram-se patentes em correspondências da época, os padres queixando-se da falta de mulheres brancas e apelando a que os oficiais fossem, de preferência, enviados para o Brasil juntamente com as suas famílias, uma vez que os que lá chegavam sentiam saudades das esposas e filhos que deixavam no reino.¹⁸⁷ As suas palavras poderiam, inclusive, assumir-se como presságios de índole pessimista, o padre Manuel da Nóbrega escrevendo a D. João III, em 1552, advertindo que “(...) não mande a esta terra governador solteiro, nem mancebo, se ha não quer ver de todo destruída, e grande bem seria se fosse casado e viesse com sua molher.”¹⁸⁸

Em pior estado estaria a emigração para África, a presença portuguesa nas praças tornando-se menos forte ao longo do tempo, tendo estas últimas, inclusive, sido reduzidas a apenas três no final do século XVI.¹⁸⁹ As extremas condições climatéricas e o crescente isolamento face à periferia inimiga estamparam o continente africano como pouco desejável para os fidalgos portugueses e as suas famílias. Quanto aos arquipélagos da

¹⁸⁴ Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século xvi», 203.

¹⁸⁵ Boxer, *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*, 81.

¹⁸⁶ Boxer, 67.

¹⁸⁷ Serafim Leite, ed., *Monumenta Brasiliae*, vol. I (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1956), 121 e 127.

¹⁸⁸ Leite, I:346.

¹⁸⁹ Boxer, *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*, 15.

Madeira e dos Açores¹⁹⁰, constata-se que o processo de colonização foi sucessivo, mas lento num nível inicial, apesar das concessões e facilidades facultadas às famílias dos colonos.¹⁹¹

Verifica-se que as críticas às reticências impostas na emigração feminina são mais tangíveis nos territórios asiáticos. Em 1513, Afonso Albuquerque escrevera a D. Manuel I expressando a sua insatisfação relativamente à proibição da passagem de portuguesas para a Índia, o governador acreditando que tal seria uma mais-valia não só pelas oportunidades de enriquecimento que teriam, mas também por constituir uma estratégia que evitaria o casamento dos homens com mulheres locais.¹⁹²

As frustrações dos portugueses, palpáveis como eram, não devem, porém, ser interpretadas como lamentos incidentes numa realidade não existente. O embarque de familiares femininas – não só para a Ásia, mas para os restantes continentes atingidos pelo projeto colonial português –, embora não fosse exorbitante, foi razoavelmente documentado. Nesta linha, os quantitativos de casos que mencionam o acompanhamento de fidalgos e outros homens honrados pelas suas esposas e filhas são apreciáveis quando comparados aos cenários que envolviam indivíduos de outras condições, indiciando, como afirma Marco Oliveira Borges, que os nobres seriam detentores de privilégios no que ao embarque feminino concernia, tendo, então, autorização para levar a sua família ou, em caso contrário, direito a solicitar a licença régia.¹⁹³

As portuguesas não eram, contudo, as únicas que seguiam homens honrados pelos oceanos. Verifica-se que os navegantes tinham, por vezes, a oportunidade de serem acompanhados nas viagens por mulheres nativas com as quais contraíam relações de intimidade. Atente-se, por exemplo, a um caso datado de 1511, D. Manuel I ordenando que os portugueses se dirigissem a Socotorá e “desfizessem” a sua fortaleza, e que de seguida embarcassem todas as pessoas cristãs da região que com tal consentissem, sendo especialmente assinalada a partida de “(...) muytas molheres que estavam amigadas com os portuguezes, e outras prenhes, e paridas, que forão mais de dozentas que vierão a Goa,

¹⁹⁰ Sobre a emigração para as ilhas atlânticas, sugere-se a leitura de: Alberto Vieira, «A Emigração portuguesa nos Descobrimentos: Do litoral às ilhas», *Portuguese Studies Review* 15, n.º 1–2 (2007): 63–101.

¹⁹¹ Boxer, *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*, 14 e 36.

¹⁹² Correia, *Lendas da Índia*, 1860, II, Parte I:375.

¹⁹³ Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século xvi», 204.

com que casarão os homens, vendo tantos casados em Goa.”¹⁹⁴ Gaspar Correia refere, inclusive, que as socotorinas tinham escolhido deixar as suas mães e pais, “(...) que folgarão mais com a conversação dos portugueses; de modo que se vierão nas naos mais de dozentas molheres, de que muytas casarão com homens honrados, porque estas molheres çacotorinas erão de boas condições, e molheres varonis.”¹⁹⁵ Estas passagens não só nos indicam os elevados quantitativos de mulheres embarcadas – voluntariamente –, revela-nos, do mesmo modo, que eram detentoras de um estatuto social suficientemente elevado que justificasse a contração de matrimónio, aliás, com alguns dos fidalgos portugueses.

É relevante mencionar que o envolvimento destes últimos com nativas pertencentes às camadas superiores da hierarquia social podia, também, gerar situações de conflito. Contrariamente à tranquilidade do caso anterior, sublinha-se o impacto do romance desabrochado entre o português João de Erédia Aquaviva, capitão-mor de Malaca, e D. Elena Vesiva, filha do rei Juan Tubinanga de Supa de Macáçar e Senhor do Estado de Machoquique. Encontrando-se numa expedição missionária em Celebes, João de Erédia, descrito como um homem galante, conquista o coração da princesa de apenas quinze anos de idade em 1545.¹⁹⁶ Após o batismo da família real e a consequente consolidação de amizade com os portugueses, estes últimos prepararam-se para a viagem rumo a Malaca, assistindo-se, porém, à erupção de uma revolta face à descoberta do embarque clandestino de D. Elena Vesiva no junco, acompanhada por João de Erédia, de quem tivera ficado noiva contrariamente aos desejos dos pais.¹⁹⁷ A princesa, por sua vez, não retornou à família, tendo o barco partido para Malaca, destino onde, ultimamente, se materializou o matrimónio com o português, o casal tendo posteriormente quatro filhos. Destaca-se que, devido a esta enorme ofensa, a família real e os restantes batizados quebraram a sua aliança com os portugueses por doze anos¹⁹⁸, o embarque da princesa gerando, portanto, consequências políticas e económicas negativas para Portugal.¹⁹⁹

¹⁹⁴ Correia, *Lendas da Índia*, 1860, II, Parte I:177.

¹⁹⁵ Correia, II, Parte I:199.

¹⁹⁶ J. V. Mills, «Eredia's Description of Malaca, Meridional India, and Cathay», *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 8, n.º 1 (1930): 1.

¹⁹⁷ Teixeira, *The Portuguese Missions in Malacca and Singapore (1511-1958)*, 1:93.

¹⁹⁸ Teixeira, 1:93–94.

¹⁹⁹ É pertinente acrescentar que foi, precisamente, graças a D. Elena Vesiva que a relação entre os dois territórios foi restaurada, os seus esforços dando fruto ao reflorescimento do comércio entre Malaca e Macáçar.

Afastando-nos de sangue nobre, constata-se que, tal como os homens honrados, os tripulantes de menor importância social detinham oportunidades de se envolverem com nativas, realidade que justificava, em casos particulares, o seu embarque. De facto, este não derivava de um súbito consentimento da Coroa, mas sim de decisões que escapavam à sua supervisão e controlo diretos, encaminhadas por representantes por si nomeados. Com efeito, reforça-se que algumas das narrativas que registam o acompanhamento de marinheiros pelo sexo feminino se enquadram em peripécias que procuravam fortalecer a presença portuguesa nos territórios coloniais por meio do casamento entre os tripulantes e mulheres da região, e que, por vezes, requeriam o deslocamento destas últimas por via marítima. Esta realidade já foi averiguada em casos compreendidos em subcapítulos anteriores, pelo que não será aqui novamente reiterada.

Ao invés disso, redirecionaremos o foco a outra das possibilidades apresentadas pela documentação. Como ficou explícito acima, a “gente do mar” encontrava-se privada do luxo a que correspondia o embarque das suas esposas e descendência que deixavam em Portugal. Esta mesma inibição, curiosamente, não se aplicava de modo absoluto aos marinheiros que não detivessem origem portuguesa, nomeadamente os mouros que serviam a bordo das embarcações europeias. Designados de “lascarins” ou “lascharins”, estes indivíduos habilidosos em ofícios mecânicos embarcavam nas naus portuguesas a troco de dinheiro, sendo autorizados a levar as suas famílias. Tal permissão poderia, por sua vez, criar incómodos em tumultos marítimos na eventualidade dos mouros priorizarem as vidas dos que lhes eram próximos às daqueles que serviam, como fora registado em *Da Ásia*. Em 1583, uma embarcação que partira de Malaca encalha fatalmente numa rocha, levando a que a primeira se partisse ao meio. Perante o caos, D. João da Gama, capitão da referida cidade, sendo informado de que os marinheiros se apoderavam do batel e receando que, efetivamente, o levassem, ordena a um dos seus criados que salvasse a sua esposa e filhos e os recolhesse no pequeno barco, “(...) e assim foi, porque os Lascarís, que assim se chamam os marinheiros Arabios, vendo a não encalhada, os que estavam de poppa saltaram no batel, e foram-se alardo á proa pera tomarem suas mulheres que nella levavam, e recolherem-se.”²⁰⁰ Esta passagem revela que a nau contava com a estadia de várias mulheres dos criados mouros, sendo provável, aliás, que tal fosse uma ocorrência bastante comum tendo em consideração que o próprio dicionário de Bluteau, na sua apresentação da definição de lascarins, não os aparta das

²⁰⁰ Diogo do Couto, *Da Asia*, vol. X, Parte I (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1788), 356–57.

suas esposas e filhos²⁰¹, pelo que se pode inferir que a presença destes marinheiros a bordo se faria acompanhar, de modo geral, das suas familiares femininas.

❖ **Mulheres solteiras, “sospeitosas” e de “mau viver”**

Se no subcapítulo anterior foi abordado o embarque de mulheres de alto prestígio ou, minimamente, merecedoras de algum respeito e estima aos olhos da sociedade cristã portuguesa da época, o mesmo não se pode afirmar dos sujeitos que neste segmento serão analisadas. Referimo-nos, mais concretamente, às mulheres que eram denegridas por proporcionarem serviços de natureza carnal e, do mesmo modo, às que, apesar de desassociadas de tal profissão, eram agrupadas na mesma categoria por existir confirmação, ou simples suspeita, de não se encontrarem domesticamente vinculadas a um homem. Com efeito, a particularidade das suas aparições justificou, por sua vez, a criação de um subcapítulo dedicado exclusivamente a estas passageiras, ainda que algumas das narrativas se sobreponham a situações expostas em segmentos anteriores.

Adjetivadas de forma bastante pejorativa pela documentação, as solteiras e prostitutas surgem ocasionalmente nas suas entrelinhas, não sendo, aliás, necessário que a sua presença efetiva a bordo se constatasse para que fossem alvo de discórdia entre os tripulantes masculinos. A clandestinidade, em particular, apresenta-se como um termo recorrente associado a estas mulheres, a sua infiltração ilícita nas embarcações tornando-se objeto de várias críticas, nomeadamente por parte de membros da Igreja que se viam forçados a lidar com os efeitos nefastos da sua estadia a bordo. Relatando sobre notícias de Cranganor e Ormuz, defendia um clérigo anónimo, em cerca de 1542 ou 1543, que os portugueses não trouxessem mulheres solteiras nos seus navios “(...) pois ho auto da guerra e luguar em que andam e mais pera confisões e obras vertuosas, que pera se com elas enfrascarem (...)”²⁰², apontando estas aventuras amorosas como motivo para o fenómeno comum que era a perdição das embarcações.

²⁰¹ Bluteau, *Vocabulario Portuguez e Latino*, 1716, 46.

²⁰² António da Silva Rêgo, ed., *Documentação Para a História Das Missões Do Padroado Português Do Oriente: Índia*, vol. 3 (Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1950), 21.

A *Documenta Indica*, em particular, regista diversas ocasiões de tensão geradas pelo receio ou, inclusive, paranoia dos padres relativamente à possibilidade da presença de clandestinas nas embarcações, cenários que frequentemente culminavam na realização de buscas extensivas a bordo.²⁰³ No que ao sexo feminino concernia, as correspondências apelam com regularidade à inspeção das naus e à adoção de uma postura rígida após a descoberta de mulheres, “(...) porque casi sempre as trazem escondidas.”²⁰⁴. Tão impetuoso era o fervor moral destes indivíduos que, numa carta datada de 10 de setembro de 1562, é descrito que um denominado padre Vicêncio, procurando “(...) botar fora da nao a peçonha que o diabo costuma introduzir pera perdição dos navegantes (...)”²⁰⁵, motivara a incredulidade dos restantes tripulantes, levando-os a questionar o seu estado de saúde.

Verifica-se que também os nobres e homens situados em posições superiores na hierarquia social dos navios se manifestavam contra a presença de mulheres “sospeitosas”. Perante a sua descoberta, a medida mais comumente encorajada consistia no seu desembarque e abandono na seguinte ancoragem²⁰⁶, por vezes juntamente com os seus cúmplices masculinos. Tal se encontra exemplificado no relato proporcionado numa carta datada de 4 de setembro de 1560, da Bahia, denunciando o alvoroço levantado numa viagem marítima devido à clausura de um homem que ia para a Índia, juntamente com “(...) muitas mulheres, ao parecer solteiras, e hum negro fugido, tudo dentro de hum camarote.”²⁰⁷ Após a contestação dos membros mais importantes da nau a nível hierárquico, incluindo o capitão, as mulheres e o infrator foram expulsos do navio “(...) com asás vergonha e confusão.”²⁰⁸. Este é um de vários casos em que ficara documentado o envolvimento e convivência do sexo masculino no embarque ilícito de mulheres em navios portugueses, sendo os homens de condição inferior os que mais sofriam com acusações.

Ao contrário do que se pudesse inicialmente pensar, no entanto, a “gente do mar” e outros tripulantes de semelhante estatuto social não eram os únicos que se viam

²⁰³ Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século xvi», 206–7.

²⁰⁴ Wicki, *Documenta Indica*, 1948, I:155.

²⁰⁵ Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:530.

²⁰⁶ Em outras ocasiões, podia-se, alternadamente, optar pela sua deslocação para outra embarcação. Wicki, *Documenta Indica*, 1954, III:387.

²⁰⁷ Wicki, *Documenta Indica*, 1956, IV:608–9.

²⁰⁸ Wicki, IV:609.

cúmplices das mulheres de “mau viver”. Como alertara Frei Vicente de Laguna a D. João III em 1530, “(...) los capitanes pilotos, maestros y marinheiros // todos traen mugeres en las naos y navios de Vosa Alteza (...)”²⁰⁹, dando a conhecer que a infiltração destas mulheres nas embarcações se trataria de uma realidade tolerada de forma mais universal do que se inicialmente esperaria. O consentimento ou, inclusive, encorajamento, por parte de capitães, fidalgos e ademais homens honrados relativamente à prostituição a bordo encontra-se registada em outras narrativas, sendo também alvo de críticas originárias de outros homens de prestígio. O próprio Afonso de Albuquerque expressara o seu descontentamento a D. Manuel I em 1512, denunciando a má conduta de um capitão-mor que se isolara na fortaleza de Cochim com quarenta ou cinquenta prostitutas, tendo algumas vindo de Malaca na sua embarcação e outras mandadas vir de Goa.²¹⁰ A frustração do governador, porém, não aparenta derivar de uma faceta que condenasse a circulação marítima de mancebas; pelo contrário, constata-se que Afonso de Albuquerque não se opunha a participar na criação dos ditos “bordéis da expansão”²¹¹, tendo no ano seguinte enviado uma carta ao capitão e ao feitor de Calecute onde explicitara que embarcara oito mulheres para uso exclusivo dos cristãos, sendo que “(...) de tres em quatro meses viram estas e yram outras.”²¹²

As críticas, chegando aos ouvidos de Portugal, poderiam, ainda, ser reforçadas pelo poder central. Em 1559, D. Sebastião, ciente da devassidão e escândalo provocados na ilha de S. Tomé por mulheres “desonestas” que “(...) publicamente se daõ por dinheiro (...)”²¹³, publica um alvará no qual ordena que estas deixassem de viver entre os moradores da cidade, sob pena de degredo para Portugal. O rei explicita, simultaneamente, que fora informado sobre o facto de muitas prostitutas se encontrarem acostumadas a partir de S. Tomé para o Reino do Congo “(...) e a outros lugares de gentios (...)”²¹⁴, ordenando, por sua vez, “(...) que nhû capitaõ, mestre, senhorio, ou piloto dos navios que da jlha forem (...) ãõ levê nem consitaõ jr nos ditos navios molher

²⁰⁹ Rêgo, *Documentacao Para a Historia Das Missoes Do Padroado Portugues Do Oriente*, 1949, 2:193.

²¹⁰ Raymundo António de Bulhão Pato, *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, vol. III (Lisboa: Academia Real das Ciências, 1903), 341.

²¹¹ Armada, *Mulheres navegantes no tempo de Vasco de Gama*, 246–47.

²¹² António da Silva Rêgo, *Documentação Para a História Das Missões Do Padroado Português Do Oriente: Índia*, vol. 1 (Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1947), 194.

²¹³ António Brásio, ed., *Monumenta Missionaria Africana*, vol. 2 (Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1953), 443.

²¹⁴ Brásio, 2:444.

algũa das ditas molheres (...)”²¹⁵, correndo o risco de ser fortemente penalizados.²¹⁶ Trata-se, sem dúvida, de uma medida visando a remediação de uma situação que se tornara exagerada, precisamente devido à inexistência de uma rede formal de supervisão e controlo suficientemente eficaz para prevenir a “desvirtuação” das sociedades coloniais. Sublinha-se, contudo, que a promulgação de tais regulamentos não se traduzia na sua aplicação efetiva aos territórios aos quais se pretendiam harmonizar, até porque as críticas e denúncias relativamente ao embarque feminino ilícito, de modo geral, subsistiram, impassíveis de serem completamente aniquilados.²¹⁷

Relativamente à caracterização das mulheres “sospeitosas”, pouco se conhece sobre o seu perfil à parte da sua alegada associação à prostituição, perceção que as pintava de modo desfavorável aos olhos dos autores das fontes, precisamente por seguirem uma vida profundamente condenável pelos valores judaico-cristãos. O discernimento do estatuto social das passageiras que, porventura, eram meramente solteiras e não possuíam quaisquer laços de dependência em relação a um homem é dificultado, do mesmo modo, pelo facto de uma parte significativa dos casos fazer referência à sua estadia a bordo sem qualquer outra informação adicional sobre as suas identidades. O discurso negativo empregue na documentação alude, naturalmente, à sua pertença às camadas populares da sociedade, embora sem grandes devaneios.

Escapando à norma, ressalva-se a riqueza das poucas narrativas que proporcionam um grau superior de contextualização e detalhe, revelando dados relevantes que nos auxiliam a construir uma imagem, ainda que primordial, das passageiras acima referidas. Nesta linha, verifica-se que, com base nas indicações proporcionadas pelas fontes, algumas das mulheres de “má fama” embarcadas seriam nativas, afastando-se, então, dos ideais culturais a que estaria habituado um português da época. Do mesmo modo, as naus, poderiam contar também com a presença de “sospeitosas” de origem portuguesa, sendo estas as protagonistas de alguns dos casos que incidem na clandestinidade a bordo. No que a estas mulheres diz respeito, constata-se que, por vezes, a documentação facultada

²¹⁵ Brásio, 2:444.

²¹⁶ Verifica-se, neste caso, que os navios se traduziam no meio a partir do qual as prostitutas circulavam pelos territórios, maximizando a extensão da área em que poderiam exercer a sua atividade.

²¹⁷ Atente-se a uma carta de 12 de dezembro de 1532, do bispo D. Fernando Vaqueiro a D. João III, em que o primeiro confessa o seu desgosto com Vicente Gil, um navegador experiente em viagens para a Índia, por vir publicamente amancebado e consentir que alguns dos oficiais da nau estivessem na mesma situação. O bispo refere que o repreendera várias vezes, acrescentando que Vicente Gil menosprezara as “(...) penas que V.A. poos nos que trouxessem molheres (...)”. Rêgo, *Documentacao Para a Historia Das Missoes Do Padroado Portugues Do Oriente*, 1949, 2:236.

detalhes adicionais sobre a sua aparência e motivos que as levavam a infiltrar-se nas naus. É assim que detemos conhecimento de casos exemplares, mas singulares, de mulheres que se vestiam do sexo oposto e de outras que clamavam que o seu embarque correspondia a uma fuga livre e consciente ao marido que deixavam em terra.²¹⁸ Pouco mais se sabe sobre estas tripulantes, sendo os seus perfis e intuitos tão obscuros como a sua própria presença a bordo.

A análise da frequência com que se detetavam mulheres “sospeitosas” nas embarcações portuguesas pode, por sua vez, revelar-se mais elucidativa que a sua caracterização social. Apesar dos quantitativos exatos de passageiras ilegalmente embarcadas – assim como do embarque feminino em geral – permanecerem na penumbra, a reflexão pode beneficiar da observação das narrativas que aludem ou explicitam concretamente a presença de muitas mulheres a bordo. Uma grande parte das queixas em torno do embarque feminino ilícito sugere que a sua ocorrência era significativa o suficiente para provocar a preocupação desmedida em determinados indivíduos, ao ponto das buscas, como foi referido anteriormente, se tornarem uma prática recorrente no qual se privilegiava a cautela e a precaução.²¹⁹ As várias passagens que assinalam a estadia de um número elevado de solteiras, ainda que não proporcionem quaisquer outras indicações que complementem as ditas afirmações, devem, não obstante, ser tomadas em consideração, a sua adição em correspondências que, inclusive, seriam reencaminhadas para os monarcas portugueses sugerindo que se tratava de um problema sério que se desenrolava com alguma regularidade no decurso das viagens marítimas. Os quantitativos reduzidos de casos que registam detalhadamente a presença feminina a bordo contrastam, por sua vez, com o número significativo de críticas e medidas de prevenção contra o seu embarque, sendo, portanto, provável que se tratasse de um fenómeno relativamente comum.

²¹⁸ Josephus Wicki, ed., *Documenta Indica*, vol. VI (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1960), 537–38.

²¹⁹ Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:569–70.

❖ Órfãs, recolhidas e “convertidas”

Segundo uma abordagem que mergulha nas entrelinhas do preto e branco, o presente subcapítulo incidirá num conjunto de mulheres afixadas, grosso modo, em polos opostos da escala moral da sociedade europeia cristã. Referimo-nos, mais concretamente, às órfãs e às ex-prostitutas – denominadas “convertidas” –, dois grupos que se identificavam, respetivamente, com conceções de inocência e pecado, mas que, apesar das disparidades, apresentavam pontos em comum no que ao embarque dizia respeito. Estas semelhanças, por sua vez, foram consideradas suficientemente pertinentes para justificarem a agregação de mulheres, à primeira vista tão distintas, num único subcapítulo.

As fontes registam, periodicamente, a presença de órfãs nas embarcações portuguesas, nomeadamente nas viagens para o Brasil e para o continente asiático. A maioria constituiria parte das denominadas “órfãs d’El Rei”, classificação atribuída às filhas nobres de pais que tinham servido o reino nas “conquistas” e que, sucumbindo à condição de orfandade, se encontravam sob caridade e proteção da Coroa. Com efeito, no que ao seu perfil social concerne, é possível discernir a sua pertença às camadas superiores da sociedade, ainda que submersas na condição de pobreza.²²⁰

Ao contrário do que se verificaria com outros membros do sexo feminino, os monarcas revelavam uma atitude mais decisiva e positiva no que à emigração das órfãs dizia respeito, assinalando-se a fundação, no ano de 1543, do Recolhimento do Castelo em Lisboa, destinado à educação e eventual deslocação das jovens para os territórios coloniais.²²¹ Divergindo totalmente dos conventos, os recolhimentos tinham como principal objetivo a formação da mulher no âmbito doméstico, em função da sua futura união matrimonial, sendo precisamente esta a principal finalidade que se encontrava na base da sua emigração. Como já foi referido anteriormente, a documentação transmite-nos, nitidamente, que a mulher branca era uma raridade nas colónias portuguesas, sendo, por este motivo, extremamente “solicitada” pelos indivíduos que se viam agora num novo mundo, com costumes, cultura e padrões diferentes dos que estavam habituados –

²²⁰ Ana Isabel Marques Guedes, «Tentativas de Controle da Reprodução Colonial: As Órfãs d’el Rei», em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa* (Lisboa: CIDM, 1995), 665–66.

²²¹ Coates, *Degredados e órfãs*, 227.

realidade esta que não abandonariam tão cedo. Dada a ausência de europeias, os espaços coloniais tornavam-se em pontos de elevada miscigenação, o branco misturando-se com o negro, o “puro” fundindo-se com o “impuro”, conduzindo ao gradual desvanecimento dos traços e identidade europeus e contrariando, como tal, a perpetuação de uma elite colonial portuguesa branca. É, portanto, nesta conjuntura que os monarcas portugueses decidem intervir em prol da tentativa de consolidação e salvaguarda do *status quo* europeu nos seus territórios ultramarinos, sustentando as órfãs desamparadas ao retirá-las da situação de pobreza e, simultaneamente, encorajando o casamento, reprodução e consequente “branqueamento” da população nas colónias, nomeadamente por meio da concessão de dotes volumosos às jovens, que captavam, sem dúvida, o interesse de potenciais candidatos.²²²

Ainda assim, apesar das prospetivas de realização deste projeto colonial, reitera-se, mais uma vez, que a maior conviência da Coroa no envio destas órfãs para diferentes partes do império não significava que tal consistisse num fenómeno abundante ou, aliás, regular. De facto, a assertividade dos monarcas relativamente ao embarque destas pessoas é peculiarmente relevante tendo em consideração que a mesma posição não era abertamente expressa perante outros casos, como já foi mencionado. Os registos oficiais, porém, demonstram que, em média, partiam anualmente de Portugal entre cinco e quinze órfãs d’El Rei, podendo haver anos que registassem quantitativos superiores e, por oposição, anos em que, inclusive, nenhuma fora embarcada.²²³ Com efeito, a tese mais comumente aceite pelo mundo académico defende que os quantitativos de órfãs enviadas, nomeadamente para a Ásia²²⁴, não foram muito significativos para o estabelecimento de uma população predominantemente branca, estes tendo, inclusive, sofrido um declínio no século XVII.²²⁵

Neste seguimento, verifica-se que a documentação não se priva de manifestar os juízos de membros da Igreja relativamente aos contingentes insuficientes de órfãs nas colónias portuguesas. Destacam-se, novamente, os comentários do padre Manuel da Nóbrega, que, em 1551, escrevera de Olinda, Pernambuco, solicitando a D. João III que

²²² Guedes, «Tentativas de Controle da Reprodução Colonial: As Órfãs d’el Rei», 667.

²²³ Guedes, 665.

²²⁴ Timothy Coates afirma que os quantitativos para o continente asiático, entre 1545 e 1750, situam-se entre as 850 e 1550 embarcadas, valores bastante microscópicos numa perspetiva global. Coates, «Colonização Feminina Patrocinada pelos Poderes Públicos no Estado da Índia (1550-1755)», 41–42.

²²⁵ Boxer, *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*, 83–85.

fossem enviadas órfãs portuguesas para outras capitâneas do Brasil²²⁶, pedido que voltou a fazer no ano seguinte, na Bahia:

“(…) mande V. A. muitas orfãs e, se não ouiver muitas, venhão de mestura dellas, e quaisquer, porque são tão desejadas as molheres brancas quá, que quaisquer farão quá muito bem à terra, e ellas se ganharão e os homens de quá apartar-se-ão do pecado.”²²⁷

Esta passagem, por sua vez, é particularmente pertinente por englobar as órfãs num grupo mais amplo de potenciais passageiras, evidenciando que a procura por mulheres brancas era tão elevada que justificaria o embarque daquelas que não albergassem o “valor” social predileto. A própria utilização do termo “mestura” sugere a diversidade de perfis e identidades sociais das admitidas, tolerância esta que é reforçada com uma afirmação prévia do mesmo clérigo – e compartilhada por outros seus contemporâneos –, encorajando a emigração de portuguesas, “(…) ainda que fossem erradas (...) com tanto que nom sejam taes que de todo tenham perdida a vergonha a Deus e ao mundo.”²²⁸ Com esta expressão, referia-se, muito provavelmente, a mulheres que tinham previamente encaminhado atividades de prostituição e que, demonstrando-se arrependidas, renunciavam-nas em prol da sua salvação espiritual. Verifica-se que estas mulheres eram solicitadas, do mesmo modo, no continente africano, tendo doze emigrado para Luanda em 1595 para contrair matrimónio, marcando a chegada das primeiras mulheres brancas no território, fenómeno que se repetiu pontualmente ao longo do tempo.²²⁹ Com efeito, em 1649, D. João IV escrevera a Salvador Correia de Sá, comunicando o envio para Angola de seis recolhidas da Casa Pia das Penitentes de Lisboa, sendo descritas como mulheres de bons costumes e modos de viver, prontas para serem alojadas em casas homens casados enquanto esperavam por candidatos para o seu próprio casamento²³⁰, discurso que, no fundo, evidencia o sucesso da sua “reabilitação”.

Do mesmo modo, também na Ásia se verificou um gradual interesse pela reconversão de prostitutas por parte de vice-reis e governadores, conduzindo à fundação,

²²⁶ Leite, *Monumenta Brasiliae*, 1956, I:293.

²²⁷ Leite, I:544.

²²⁸ Leite, I:120.

²²⁹ Coates, *Degredados e órfãs*, 219–20.

²³⁰ António Brásio, ed., *Monumenta Missionaria Africana*, vol. 10 (Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1965), 350.

entre 1610 e 1611, do Recolhimento de Santa Maria Madalena²³¹ em Goa, destinado inicialmente apenas para “convertidas” brancas, embora tendo, naturalmente, registado uma maioria de mulheres locais.²³² A deslocação de ex-prostitutas portuguesas para estas instituições sugere, por sua vez, e conforme o expresso por correspondências da época, que para além da “purificação”, procurava-se, sobretudo, a sua reintegração na sociedade e, conseqüentemente, reinserção no mercado matrimonial. O casamento revelava-se, essencialmente, o principal objetivo a atingir com o ingresso destas mulheres nos recolhimentos, precisamente por contribuir para o projeto de colonização a longo prazo, ainda que os seus frutos, de modo geral, não tenham correspondido às expectativas iniciais.²³³

Independentemente do peso efetivo dos quantitativos de mulheres embarcadas, o mais importante a sublinhar consiste no facto do desassossego dos portugueses, frequentemente expresso nas correspondências trocadas entre si e nas direcionadas aos monarcas, ter sido forte o suficiente para motivar o embarque e transporte não só das prezadas e nobres órfãs d’El Rei, mas, simultaneamente, de mulheres brancas de estatuto inferior que, na condição de rejeitarem o seu passado de “má fama”, seriam bem-vindas nas sociedades coloniais. Tratava-se, portanto, de um sistema que privilegiava, sobretudo, a clareza do tom de pele em detrimento da condição social, um fator que, embora sempre relevante, perdia o valor intrínseco cultivado pelas sociedades alicerçadas na desigualdade. É precisamente devido a esta “desvalorização” social que tanto órfãs como “convertidas” se tornaram, como afirmara Timothy Coates, instrumentos de colonização patrocinados pelo Estado.²³⁴

❖ Degredadas

A última subdivisão deste capítulo abordará mulheres cujo embarque e emigração para outros cantos do globo eram, na grande maioria dos casos, sinónimo de penitência

²³¹ A atribuição deste nome à instituição não é, de todo, aleatória, constituindo uma alusão à figura bíblica de Maria Madalena, seguidora de Cristo que se arrependera da sua ocupação e ficara redimida aos olhos de Deus.

²³² Boxer, *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*, 87.

²³³ Coates, *Degredados e órfãs*, 219.

²³⁴ Coates, 195.

por pecados passados. Cunhadas com o título de “degredadas”, estas mulheres, geralmente condenadas, conforme a definição, à “(...) privação da patria, a mudança dos alimentos, & a auzencia dos parentes, & amigos.”²³⁵, deixaram, pontualmente, rastros da sua presença na documentação, fazendo parte da panóplia de figuras femininas que sentiram o sal dos oceanos.

Para começar, sublinha-se que o degredo – o exílio para outro lugar e conseqüente proibição de retorno por um período determinado pela jurisdição – consistia numa pena severa que, como ficou explícito no primeiro capítulo da dissertação, era atribuída aos indivíduos que cometessem delitos de equivalente gravidade, consoante os quadros mentais da época. Constituindo, naturalmente, um castigo penoso e, no mínimo, desagradável, verifica-se que a legislação aprovava a redução da sentença a todos os que, sendo exilados para um dos coutos do reino, optassem invés por ir para os territórios coloniais, passando, então, a cumprir metade do tempo.²³⁶ A atenuação da pena na condição do embarque para o Além-Mar reflete, por sua vez, a conscientização da Coroa relativamente às adversidades e obstáculos extremos que implicavam a deslocação forçada de outrem para territórios aos quais não se encontravam habituados, perceção esta que justifica, aliás, a seleção inclemente destes locais como destinos de exílio, talvez, também, numa tentativa de desincentivar a população a encaminhar comportamentos que ultrapassassem determinados limites impostos pela lei.

É relevante para o estudo sublinhar que, em Portugal, o degredo colonial deteve a sua origem com a tomada de Ceuta em 1415, a progressiva conquista de territórios em África, assim como nos continentes americano e asiático, traduzindo-se no aumento de possibilidades no que ao exílio concernia. A extensão das possessões da Coroa no âmbito ultramarino levou, por sua vez, a que o degredo adquirisse uma vertente de “racionalização”, na medida em que os sentenciados, tanto homens como mulheres, foram reaproveitados em função de servir os interesses do reino.²³⁷ Incidindo nesta questão, verifica-se que a popularidade e sucesso do degredo colonial residiram, essencialmente, na sua capacidade de resolver os problemas demográficos que se observavam nos domínios portugueses no Além-Mar. Como já foi referido anteriormente, certas regiões

²³⁵ Raphael Bluteau, *Vocabulario Portuguez e Latino* (Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712).

²³⁶ *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, 1797, V:310.

²³⁷ Maristela Toma, «Punição e Razão de estado: o degredo no império colonial português» (XXV Simpósio Nacional de História, Fortaleza: ANPUH, 2009), 6–7.

do império, nomeadamente em África, ostentavam níveis de atratividade bastante reduzidos, algo que, anexado aos perigos intrínsecos das viagens marítimas, resultava em taxas de emigração voluntária modestas. O exílio para estes locais apresentava-se, portanto, como uma solução fácil e incontestável, incentivando a mobilização de pessoas para as terras mais inóspitas do império.²³⁸

Ora, no que ao rácio entre o sexo feminino e o masculino diz respeito, de facto, os registos documentais apontam que esta punição era mais comumente aplicada ao último²³⁹; no entanto, tal não nos propicia a ignorar as ocasiões nas quais mulheres se encontraram na mira do sistema judicial português. Tal como as órfãs d'El Rei, que constituíam, como afirmara Ana Isabel Marques Guedes, "(...) um capital demográfico a ser utilizado, sempre que necessário, em proveito da nação."²⁴⁰, também as degredadas provindas do reino partiam com um propósito complementar que se acrescentava ao inicial. Impelidas a responder pelos delitos cometidos, as mulheres condenadas ao degredo eram mobilizadas, do mesmo modo, para assumirem o papel de povoadoras dos territórios coloniais. Encontrando no exílio do sexo masculino um meio para a defesa e, conseqüentemente, para a asseguuração do domínio de Portugal sobre as suas conquistas, a mulher seria, certamente, a chave que possibilitaria a reprodução e, como tal, a consolidação da presença portuguesa nos territórios colonizados, a longo prazo.

Relativamente ao perfil social, constata-se que as infratoras pertenceriam a faixas etárias que não as impedissem de embarcar para as colónias. Nesta linha, o degredo colonial estaria interdito às pessoas que conseguissem provar que eram ou demasiado novas, ou demasiado velhas, para cumprir a sentença fora do reino, pelo que, caso fossem bem-sucedidas, seriam autorizadas a permanecer em Portugal, embora com o período de pena duplicado.²⁴¹ Quanto à posição na hierarquia social, é provável que a maioria das degredadas pertencesse às camadas populares da sociedade, ainda que a legislação esclareça que as mulheres de maior "qualidade" também podiam sujeitar-se ao cumprimento desta sentença. Sobre isto, sublinha-se o enunciado no alvará de 2 de junho de 1570, D. Sebastião explicitando que o degredo para as ilhas de S. Tomé e Príncipe poderia ser o destino de qualquer mulher, independentemente da sua condição, que

²³⁸ Toma, 7.

²³⁹ Coates, *Degredados e órfãs*.

²⁴⁰ Guedes, «Tentativas de Controle da Reprodução Colonial: As Órfãs d'el Rei», 665.

²⁴¹ Toma, «Punição e Razão de estado: o degredo no império colonial português», 7; Armada, *Mulheres navegantes no tempo de Vasco de Gama*, 308.

ensinasse outras a ler, coser ou lavrar em Lisboa sem a autorização dos vereadores da cidade.²⁴² Para além de evidenciar a incondicionalidade da sentença, o decreto demonstra que não seriam, necessariamente, apenas crimes violentos e ofensas graves a nível moral que motivariam a condenação do sexo feminino ao degredo.

Tudo o que foi mencionado até ao momento refere-se somente a degredadas provindas de Portugal. Constata-se, no entanto, que o envolvimento dos portugueses na execução desta pena não se restringia unicamente às mulheres do reino, podendo registar-se, também, nos confins do império. Nesta linha, salienta-se um episódio decorrido em 1515, D. Garcia de Noronha, sobrinho de Afonso de Albuquerque, tendo embarcado na sua nau todos os parentes do rei de Ormuz, a pedido deste último, “(...) os quaes além de fazerem dezpesa a ElRey, eram causa de muita torvação na terra; e escreveo aos Officiaes de Goa, que lhes dessem casas, e todo o necessario á custa da fazenda d’ElRey.”²⁴³. Na lista de embarcados, encontravam-se, também, as mulheres, filhos e criados dos referidos familiares do monarca, o seu exílio justificando-se pelo facto de, devido à sua linhagem, poderem herdar o trono. Sendo o território demasiado pequeno para albergar tantos membros da família real, a solução perpassava por “amansá-los” ao “(...) privallos da vista com huma bacia de arame accendida em fogo posta ante os olhos.”²⁴⁴, processo que culminaria com o seu afastamento efetivo da região. Neste caso, verifica-se que o embarque deteve motivações políticas, as mulheres acima mencionadas possuindo, certamente, um estatuto social mais elevado por serem esposas de membros da família real, associação esta que, ultimamente, as condenou também ao degredo.

Num último ponto, e para terminar, acrescenta-se que a colaboração por parte dos portugueses na consumação de uma sentença decidida por um rei local não deixa, do mesmo modo, de ser alvo de interesse, este episódio podendo servir de ponto de partida para a investigação de outros potenciais casos semelhantes ainda não analisados pela historiografia.

²⁴² Eduardo Freire de Oliveira, *Elementos para a História do Município de Lisboa*, vol. I (Lisboa: Typographia Universal, 1882), 577.

²⁴³ João de Barros, *Da Asia*, vol. II, Parte II (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1777), 485.

²⁴⁴ Barros, II, Parte II:485.

Capítulo III

Dinâmicas de convivência e relações de género

“(…) hum homem casado, que na não hia com sua mulher, e tres filhas moças, que vendo a não aberta, abraçando-se todos sinco, com hum pranto piedosissimo, e gritos que penetravam os ares, assi liados todos se foram com a não ao fundo; expéctaculo, que fez arrebenar a todos em lagrimas, com ter cada hum bem que chorar sua desaventura.”²⁴⁵

O primeiro capítulo explorou determinados elementos da legislação e literatura de casados portuguesas do período moderno de modo a identificar padrões de pensamento relativos não só à concetualização dos sexos feminino e masculino, mas também aos comportamentos e papéis que cada um deveria perfilhar na sociedade em que se inseriam. O foco foi direcionado, como tal, aos quadros mentais terrenos, isto é, presentes no reino, precisamente para que existisse uma base a partir da qual surgiriam tanto pontos de contacto como de contraste no que à presença feminina a bordo concernia. O segundo capítulo, por sua vez, centrou-se na distinção das diversas mulheres que subiram ao palco oceânico e, simultaneamente, dos fatores e motivações que justificaram o seu embarque sob alçada portuguesa. A identificação e classificação das várias passageiras das naus portuguesas procurou ressaltar, deste modo, as identidades que viajaram pelos mares, apesar do enorme peso da anonimidade que as fontes lhes conferiram.

Sendo abordados até ao momento o código de valores da época, assim como toda uma panóplia de perfis e pretextos da estadia feminina a bordo, não foram, ainda, analisados a sua vivência, modos de coexistência com a restante tripulação e, portanto, as relações de género que se desenvolviam em contextos marítimos, tanto prévia como posteriormente ao embarque. Será este o fulcro do presente, e último, capítulo, sendo que numa primeira parte debruçar-nos-emos na experiência oceânica das mulheres e na forma como se relacionavam umas com as outras, partindo posteriormente para o sexo masculino e para a análise das suas perceções e comportamentos perante o feminino. Acrescenta-se, antes de avançarmos, que as narrativas que servem de base para o estudo não se cingem apenas ao plano estritamente marítimo, isto é, à realidade a bordo,

²⁴⁵ Diogo do Couto, *Da Asia*, vol. IV, Parte I (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1777), 328.

alastrando-se, caso se justifique, para os corpos terrestres onde ocorria o desembarque imediato, estes últimos sendo considerados uma extensão do “microcosmo” social que se registava nos navios.

❖ Vivência e relacionamentos entre o sexo feminino

Foram expostos, ao longo da dissertação, os tipos de mulheres que se encontraram a bordo dos navios portugueses, tanto de modo voluntário como involuntário. Observaram-se, nas embarcadas, uma variedade significativa de estatutos sociais, faixas etárias e motivações, todos agregados a narrativas e contextos igualmente distintos, e que, sem dúvida, nos proporcionam uma visão mais plural no que à participação do sexo feminino na expansão marítima portuguesa diz respeito. Apesar da diversidade registada, contudo, verifica-se que existia um elo que estampava de igual forma a sua presença a bordo. Referimo-nos ao facto de, na ocasião das mulheres permanecerem nas embarcações, todas acabarem por partilhar o mesmo destino: a clausura.²⁴⁶

Independentemente de serem escravas²⁴⁷, cativas, “sospeitosas” ou damas honradas, o conhecimento e autorização da sua estadia a bordo implicava que fossem fechadas em compartimentos próprios, completamente afastadas da tripulação masculina. As esposas, filhas e criadas de figuras importantes podiam, de facto, acompanhá-los nos seus camarotes pessoais, constituindo, então, a exceção que contava com a presença de um homem de confiança, algo que, ainda assim, não as isentava da vivência numa câmara privada. Em contrapartida, as restantes mulheres – desvinculadas dos viajantes –, eram, de imediato, deslocadas para estes locais, geralmente junto à popa do navio, à sombra de

²⁴⁶ Lopes e Frutuoso, «A Vida a Bordo nas Naus da Carreira da Índia», 4–5.

²⁴⁷ É possível que existisse uma divisão no que toca à “mercadoria humana”, os escravizados sendo separados por sexo. Atente-se à seguinte passagem de uma carta do padre Pêro Fernandes, datada de 23 de novembro de 1564: “Passando adelante, ocho o nueve dias despues que partimos de Moçambique, porque ay avian muchos conprado alguns cafres, despues de averlos lo mejor que se pudo cathequizado, determinamos se baptizassen los que lo eran y assi el padre capellan de la nao baptizo nueve utriusque sexus. Luego como partimos, tracto el padre Ramirez como cada noche temprano todas las negras de encerrarlas y desencerrarlas interveniamos el padre capellan y yo, por orden de Su Senhoria, y padre Ramirez, de lo qual mucho se edifico la gente de la mar y se cree no resulto pequeno buen, del qual sea bendita y glorificada la magestad divina.” António da Silva Rêgo, ed., *Documentação Para a História Das Missões Do Padroado Português Do Oriente: Índia*, vol. 9 (Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1953), 328.

olhares alheios e, portanto, desprovidas de qualquer contacto masculino.²⁴⁸ A circunscrição da mulher a um compartimento fechado na embarcação, por sua vez, constitui um paralelismo direto com o que era evocado pela literatura de casados em terra, isto é, a sua restrição ao âmbito do lar – ambos os cenários proporcionando-lhe a proteção das ameaças do exterior.

Retomando, é relevante destacar que a documentação evidencia a seriedade com a qual o isolamento feminino era levado, referindo várias vezes que as passageiras eram trancadas à chave, esta entregue a uma pessoa digna de confiança que abriria a porta consoante a hora das refeições e de outras necessidades.²⁴⁹ *Lendas da Índia*, por sua vez, apresenta-nos um caso datado de 1510, em que a tarefa de supervisão fora atribuída a um homem “capado”, tomado em Ormuz numa nau do rei de Cambaia, as várias mouras recolhidas na câmara do leme da nau de Afonso de Albuquerque sendo atendidas por este indivíduo, que “(...) tomava o comer pera ellas por huma genelinha, que pera ysso se fez, indaque passavão má vida da fome que todos padeciam.”²⁵⁰

Este último caso, por sua vez, conduz-nos à observação de um outro ponto. Apesar da firmeza dos procedimentos encaminhados a bordo, constata-se que nem sempre as embarcações se encontravam preparadas para transportar e abrigar o sexo feminino. Sem embargo, quando a necessidade se demonstrava evidente, podiam ser modificados ou, inclusive, construídos novos camarotes reservados para as mulheres. Para exemplificar, atente-se ao caso que relata a descoberta, na costa da Guiné, de uma mulher de “mau viver” que se tinha infiltrado clandestinamente na armada de 1555, sendo esta deslocada para a nau *Ascensão*, “(...) aonde lhe fizerão hum camarote e a fecharão com muito resguardo, e cá na India se pôs em casa de huma molher casada, que creio que está posta em caminho de ser boa molher.”²⁵¹ Do mesmo modo, uma carta do padre Emanuel Álvares, datada de 5 de janeiro de 1562, regista um fenómeno semelhante, anunciando que, após o célebre naufrágio da nau *S. Paulo* perto da ilha de Sumatra, um navio de grandes dimensões tivera sido preparado “(...) com repartimentos pera agasalhar

²⁴⁸ Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século xvi», 209.

²⁴⁹ Wicki, *Documenta Indica*, 1960, VI:537–38.

²⁵⁰ Correia, *Lendas da Índia*, 1860, II, Parte I:115.

²⁵¹ Wicki, *Documenta Indica*, 1954, III:387.

mulheres, que serão algumas 30 ou 30 e tantas (...)”²⁵², a maioria delas sendo, muito provavelmente, solteiras.²⁵³

Estes dois episódios, por sua vez, refletem um enorme contraste de quantitativos, revelando, assim, que, ao contrário do que se pudesse inferir inicialmente, o isolamento feminino não ocorria somente quando se registava um número significativo de passageiras nos navios. Como se verificou acima, a existência de uma só única mulher a bordo poderia justificar a “vedação” ou bloqueio de todo um compartimento, tornado exclusivo a esta última. Trata-se, de facto, de uma medida bastante notável, especialmente tendo em consideração que o alojamento das embarcações era, de modo geral, insatisfatório e condicionava a grande maioria da tripulação ao desconforto e ausência de privacidade.²⁵⁴ Ainda assim, abrigo apenas uma enclausurada, a hipótese do espaço livre dos camarotes ser preenchido com passageiras subsequentes no decurso da viagem era relativamente expectável, uma vez que a presença feminina a bordo era sentida com alguma regularidade, como foi observado no capítulo anterior.

Avançando para um outro ponto, Tânia Manuel Casimiro e Marco Oliveira Borges, na sua interpretação do navio como uma “casa” ou “lar”²⁵⁵, levantam a hipótese das mulheres não realizarem, no mar, as tarefas domésticas tradicionais a que estariam acostumadas em terra.²⁵⁶ Fechadas e restritas ao sufoco das embarcações, é difícil não nos questionarmos sobre as potenciais atividades de ocupação dos tempos livres destas passageiras, especialmente na ocasião de se encontrarem várias na mesma zona do navio. Uma correspondência do padre Gonçalo da Silveira, datada de 12 de fevereiro de 1560, pinta o cenário de devassidão que se tinha apoderado de uma embarcação rumo a Moçambique durante as “ladaynhas da Madre de Deus”, sendo feita referência, também, ao confinamento de D. Luísa, esposa de Pantaleão de Sá, juntamente com as suas mulheres, “(...) e por estarem perto creio que ouviam, mas nós com os devotos somente tratavamos.”²⁵⁷ Esta passagem, com efeito, sugere que nem D. Luísa, nem as suas criadas,

²⁵² Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:453.

²⁵³ Wicki, V:441.

²⁵⁴ Barros, «Vida de marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes de mar nos séculos XV e XVI», 258.

²⁵⁵ Tânia Manuel Casimiro e Marco Oliveira Borges, «Life on Board Portuguese Ships in the 16th–18th Centuries: Theorizing Households through History and Archaeology», *Heritage* 6, n.º 2 (2023): 2022, <https://doi.org/10.3390/heritage6020109>.

²⁵⁶ Casimiro e Borges, 2025; Chamamos à atenção para a exceção das escravizadas, existindo registos do encargo destas últimas na preparação de refeições a bordo. Fina d’ Armada, «As Mulheres nas Naus da Índia (Século XVI)», em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa* (Lisboa: CIDM, 1995), 217.

²⁵⁷ Wicki, *Documenta Indica*, 1956, IV:527.

participaram na cerimónia religiosa, permanecendo na penumbra dos aposentos da primeira enquanto os homens celebravam. É possível que este caso seja refletor do panorama geral da vivência do sexo feminino a bordo, uma vez que a documentação torna clara que o seu isolamento era uma prioridade com a qual se deveria ter bastante zelo. Não obstante, constata-se que a mesma carta acrescenta que se encontravam nas partes baixas da embarcação “(...) muitas moças e mulheres da casa do capitão que vinham e se podiam topar no navio das que serviam e outras, pola necessidade e desaparelho do navio, se podiam ver.”²⁵⁸ Este dado, para além de apontar que, na citada viagem, um número elevado de passageiras se encontrava à vista do sexo masculino, demonstra, simultaneamente, que, por vezes, nem sempre o intuito era o suficiente para garantir a clausura das mulheres, nomeadamente quando o próprio estado das naus se revelava caótico ou desorganizado.

Ora, é tendo todo este panorama de vivência marítima em cerne que se abrem as portas para a análise e reflexão sobre as dinâmicas de convivência e sociabilidade que se despoletavam entre membros do sexo feminino no contexto das viagens de navegação. De facto, não podemos negar que a documentação apresenta bastantes lacunas relativamente às conexões sociais tecidas, exclusivamente, entre mulheres. A vasta maioria dos registos que incidem nas relações de género foca-se, geralmente, na visão e vivência do universo masculino, abordando, sobretudo, as interações e relacionamentos que se desenrolavam entre si e, também, com mulheres quando estas pelas narrativas eram evocadas. O resultado deste quadro consistiu, por sua vez, na carência de referências aos inter-relacionamentos femininos, assim como à evolução das suas experiências e vínculos na realidade ultramarina. Apesar das limitações à investigação, constata-se, no entanto, que existem registos, por vezes apenas breves passagens, que nos proporcionam um olhar, ainda que fragmentado, à realidade acima enunciada. Constituindo informações que surgem pontualmente nas fontes, são estas, todavia, que, reunidas, possibilitam a retirada de algumas conclusões acerca da vivência das mulheres e das relações que se desenvolviam entre si nas viagens marítimas.

Num primeiro ponto, a reclusão das tripulantes em camarotes restritos propiciava, inevitavelmente, situações de contacto entre as mesmas. Constata-se, aliás, a coabitação de mulheres de diferentes estatutos na mesma câmara, indiciando que a separação com

²⁵⁸ Wicki, IV:530.

base na condição social não seria, à partida, uma imposição exigida ao sexo feminino no “microcosmo” do navio, contrariamente ao que se verificava com o masculino, cujos espaços e alojamentos a que tinham direito dependiam do seu estatuto.²⁵⁹ No que ao convívio de mulheres de perfis sociais distintos diz respeito, rapidamente se evocam as familiares de homens honrados acompanhadas pela criada ou escrava domésticas; vemo-lo, por exemplo, num caso de cerca de 1598, em que, durante uma batalha naval travada entre portugueses e holandeses na costa de Malaca, entrou na nau de Francisco da Silva de Menezes “(...) um pelouro pela camara, onde levava sua mulher, e filhas, e lhe matou huma, que era a mais velha, e duas escravas.”²⁶⁰ Esta conjugação não era, porém, a única possibilidade. Sublinha-se que também as mulheres “sospeitosas”, pertencentes às camadas populares, poderiam partilhar um espaço com passageiras de condição superior com as quais não possuíam quaisquer laços. Tal é relatado numa carta datada de 23 de fevereiro de 1574, uma mulher com a qual dois homens se amancebavam tendo sido retirada do camarote onde cometia os pecados e posta “(...) en poder de una señora honrrada que estav[a] en la nao.”²⁶¹ Ainda no seguimento da inexistência de vínculos prévios, acrescenta-se, que portuguesas e nativas podiam, do mesmo modo, ser companheiras de viagem, tendo, em 1553, uma “molher de hum índio” recém cristianizada sido entregue a uma portuguesa que se encontrava a bordo, e, após a chegada a Ormuz, enviada para casa de um casado muito devoto, para que pudesse posteriormente casar.²⁶² Verifica-se, portanto, que a diversidade de perfis e estatutos se manifestava em determinados casos, a agregação de passageiras de menor condição e de mulheres no topo da hierarquia social sendo efetuada precisamente para que estas últimas pudessem vigiar e tutelar as primeiras, ou, alternativamente, colocá-las em seu serviço.

Eram, no fundo, nestes contextos que se despoletavam dinâmicas de sociabilidade entre as mulheres a bordo, a realidade microcós mica em que se inseriam conduzindo à criação de novos laços ou ao reforço daqueles já pré-existentes. Nesta linha, é importante estabelecer que com esta afirmação não nos referimos, apenas, a vínculos positivos. Como já foi mencionado anteriormente, o espaço era um bem valioso nas embarcações²⁶³, a

²⁵⁹ Lopes e Frutuoso, «A Vida a Bordo nas Naus da Carreira da Índia», 5.

²⁶⁰ Diogo do Couto, *Da Asia*, vol. XII, Parte Última (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1788), 124.

²⁶¹ Josephus Wicki, ed., *Documenta Indica*, vol. IX (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1966), 194.

²⁶² Wicki, *Documenta Indica*, 1954, III:20.

²⁶³ Tão elevada era a procura que se desenvolveu, a bordo, o negócio de venda de espaços, denominados “gasalhados”, os preços variando consoante o número de solicitantes. Lopes e Frutuoso, «A Vida a Bordo nas Naus da Carreira da Índia», 5.

sobrelocação de pessoas e mercadorias levando a que os compartimentos se tornassem em locais “opressores” que, juntamente com as doenças e deficiências higiénicas e alimentares, conduziam ao deterioramento do estado físico e psicológico dos tripulantes.²⁶⁴ Com efeito, não é inconcebível que o desconforto causado por estas condicionantes provocasse momentos de tensão ou conflito entre o sexo feminino. Assistiu-se a uma situação deste género na armada de 1562, tendo uma mulher com trajas masculinos aparecido e aclamado falsamente que estava casada com um mancebo – informação que este ratificava –, a sua infiltração clandestina na embarcação justificando-se pelo facto de não deter autorização da rainha para viajar para a Índia.²⁶⁵ Como tal, a mulher foi colocada num camarote com outra que também era suspeita de não ser casada, tendo viajado juntas por vários dias até ao momento em que o conflito finalmente desabrochou, “(...) e estavam ellas tam conformes huma com a outra, que hum dia vieram às punhadas;”.²⁶⁶ A incompatibilidade de personalidades foi, muito provavelmente, inflamada pelas reduzidas dimensões do compartimento que partilhavam, este sendo descrito como possuindo uma porta e uma pequena abertura com vista para o mar.²⁶⁷ Trata-se de um caso singular na documentação consultada, mas que confirma que o ambiente de conflitualidade a bordo não seria apenas vivido pelo sexo “dominante”. A mulher, aconselhada pela literatura de casados a ser comedida e discreta, encontrava nas embarcações um palco repleto de frustrações e contracenias que a poderiam despojar, momentaneamente, da passividade que lhe era imposta pelo guião sociocultural da época.

A maior parte das narrativas, no entanto, proporciona-nos um retrato diferente, e, sem dúvida, mais favorável. Ao invés de discórdias e antagonismos, a documentação alude, pelo contrário, à união e solidariedade entre as mulheres, vínculos estes que floresciam e se deviam, em grande medida, ao desconforto e, sobretudo, ao perigo que era constantemente sentido ao longo das viagens. Podendo, inicialmente, parecer discrepante em relação à hostilidade enaltecida pelas péssimas condições de vida a que os tripulantes eram subjugados, a verdade é que os momentos de maior aflição podiam, do mesmo modo, originar nos indivíduos reações inversas, nomeadamente a necessidade e procura de agasalho naqueles que os rodeavam.

²⁶⁴ Barros, «Vida de marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes de mar nos séculos XV e XVI», 258–59.

²⁶⁵ Casimiro e Borges, «Life on Board Portuguese Ships in the 16th–18th Centuries», 2024–25.

²⁶⁶ Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:544.

²⁶⁷ Casimiro e Borges, «Life on Board Portuguese Ships in the 16th–18th Centuries», 2025.

É, precisamente, um cenário de terror que despoletou este género de emoções nas passageiras a bordo da nau Chagas, que, a caminho da ilha do Faial, fora emboscada por três embarcações inglesas, protagonizando uma batalha mortífera que terminou com a derrota portuguesa, em 1594. Neste conflito, em que várias vezes foi realçada a coragem dos portugueses e a sua rejeição total de rendição, Diogo do Couto dedica algumas páginas às mulheres que se encontravam na nau que era engolida pelo oceano enquanto as chamas a consumiam por dentro. Atente-se à seguinte passagem:

“Que se poderá dizer do lastimoso estado das infelices Fidalgas, daquelas mal affortunadas donzellas, e desditosos meninos; das tristes, e trespassadas mãis, vendo-se sem remedio, abraçadas humas a outras, desordenadas, e sem determinação, dizendo-se tantas mágoas, que os corações dos afflictos ouvintes, que não lhes podendo valer, sentiam dobradas penas, vendo-as naquele estado: a consideração de que se haviam de despir para se deitarem ao mar, e esperar a misericordia dos Inglezes, as poz em termos de se deixarem antes queimar, que despirem-se.”²⁶⁸

O excerto enfatiza o pânico e o temor das mulheres perante o caos da situação em que se encontravam, que procuravam o refúgio umas nas outras diante a incapacidade dos restantes tripulantes em protegê-las e poupá-las da desgraça a que estavam destinadas. Apesar de ser possível identificar uma tentativa de invocar no leitor sentimentos de mágoa e tristeza relativamente ao estado miserável das passageiras, constata-se que o discurso empregue pelo autor acaba, simultaneamente, por pintar as mulheres com a mesma característica que é continuamente expressa pelo sexo oposto nesta narrativa: a persistência com a qual rejeitavam render-se ao inimigo. Este paralelismo, por sua vez, é especialmente sublinhado com a conduta de D. Luísa de Melo, fidalga de dezasseis anos e filha de um prévio capitão de Ceilão, que, por momentos, se torna a personagem principal da trama:

“Quanto melhor me fora acabar no naufragio da nãoo Santo Alberto, ou ficar enterrada nas arèas da Cafraria; porque se me succedèra qualquer destas cousas, não me achára agora em tão acerba afflicção. Cruel fortuna, pera que me lisongeaste com teus favores, se me havias de enganar tão cruelmente? Ingratas arèas da Cafraria, que cobristes, e comestes Dona Leonor de Sá, por que não tivestes comigo a mesma piedade, quando por vós caminhei tres mezes, e nelles trezentas léguas?”²⁶⁹

²⁶⁸ Diogo do Couto, *Da Asia*, vol. XI (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1788), 153–54.

²⁶⁹ Couto, XI:154.

Com as suas ásperas palavras, D. Luísa de Melo refere-se ao facto de, anteriormente ao ataque inglês, ter sido exposta a outras situações de bastante perigo, nomeadamente a um naufrágio a que sobrevivera com a sua mãe, D. Isabel Pereira, em 1593,²⁷⁰ a jovem ganhando voz e utilizando-a para manifestar não só a sua revolta com a sina a que estava aprisionada, mas também com Deus, sentindo-se enganada e traída pelas suas prévias misericórdias. Tendo em consideração que o silêncio é, como já foi mencionado anteriormente, um dos traços que mais se constata na documentação no que à mulher e à sua presença a bordo concerniam – assim como na própria conceção da mulher “ideal” da época²⁷¹ – a sua libertação do papel de mera figurante quebra totalmente o paradigma, assistindo-se, então, ao enaltecimento da voz do sexo feminino em oposição à sua censura.

A descrição do episódio não termina por aqui, Diogo do Couto acrescentando, por último, que, não vendo melhor alternativa, “(...) tomou Dona Luiza de Mello hum cordão de S. Francisco, e atando-se com elle a sua mãe, ambas ligadas, e affogadas foram sahir a terra de S. Miguel, onde lhes deram sepultura.”²⁷² Verifica-se, então, que num palco de angústia e temor, mãe e filha aceitaram o inevitável, rejeitando, porém, a separação, pelo que ambas se atiraram ao mar, entregando-se à morte juntas. A agência feminina surge nesta narrativa na forma de suicídio, refletindo um grito de inconformismo e oposição, e, acima de tudo, de autodeterminação. Trata-se, de facto, de um episódio emblemático que incide nos vínculos – neste caso, familiares – estabelecidos entre o sexo feminino em contextos marítimos. Os elos de proximidade não se forjavam ou intensificavam, porém, somente com mulheres que partilhavam o mesmo sangue.

Um dos excertos acima faz referência à figura de D. Leonor de Sá, jovem fidalga que, em 1552, acompanhou o seu marido, D. Manuel de Sousa Sepúlveda, numa viagem para a Índia, tendo no Cabo da Boa Esperança vivenciado um dos episódios de naufrágio mais célebres da expansão marítima portuguesa.²⁷³ Consiste, sem dúvida, dada a sua riqueza descritiva, num dos casos mais explorados na historiografia, pelo que não será realizada uma análise exaustiva dos seus conteúdos; não obstante, é relevante para o

²⁷⁰ Couto, XI:100–129.

²⁷¹ Fernandes, *Espelhos, cartas e guias*, 400.

²⁷² Couto, *Da Asia*, 1788, XI:155.

²⁷³ Miceli, «“O zelo da virtude contra a peçonha do diabo” - Sospeitosas, virtuosas e impudentes: a visibilidade feminina nas viagens portuguesas à época dos Descobrimentos», 191.

estudo sublinhar os dados disponibilizados pela narrativa relativamente ao desencadeamento das correlações entre o sexo feminino perante a tragédia referida.

Verifica-se que, após o naufrágio e o desembarque dos sobreviventes na costa africana, a proximidade e aglomeração femininas que se registavam com tanta providência a bordo mantinham-se em terra. Andando três meses à deriva, estariam vivas ainda cento e vinte pessoas, sendo o seguinte escrito sobre D. Leonor:

“(…) e já então D. Leonor era uma das que caminhavam a pé, e sendo uma mulher fidalga, delicada, e moça, vinha por aquelles asperos caminhos tão trabalhosos, como qualquer robusto homem do campo, e muitas vezes consolava as da sua companhia, e ajudava a trazer seus filhos.”²⁷⁴

A descrição da mulher honrada, para além de a ilustrar como uma jovem frágil e efémera fisicamente, caracteriza-a, contudo, como forte de espírito, na medida em que, debilitada pela fome e sede que a todos assolavam, caminhava tal e qual como um homem vigoroso, exibindo, ainda, a volição para animar e reconfortar as mulheres que a acompanhavam, assim como cuidar dos seus filhos. Este último detalhe é, por sua vez, bastante significativo, espelhando, mais uma vez, os laços positivos estabelecidos entre o sexo feminino e que eram, ultimamente, reforçados por contextos de adversidade.

Acrescenta-se que D. Leonor se encontrava, também, acompanhada por escravas, tendo três sobrevivido e, posteriormente em Goa, relatado o destino trágico a que sucumbira a fidalga.²⁷⁵ Não resistindo à impiedade das condições, a débil mulher acabou por falecer, assim como o filho, “(…) e sobre ella estavam chorando cinco escravos com grandíssimos gritos.”²⁷⁶ É provável que a maioria fossem mulheres, visto que, de seguida, a documentação se refere apenas à presença de escravizadas, afirmando que D. Manuel de Sepúlveda, encontrando o cadáver da esposa, as apartara de D. Leonor para que pudesse efetuar o luto em solidão. O silêncio, por sua vez, prolongou-se no momento do enterro, nenhuma palavra sendo pronunciada pelo fidalgo enquanto fazia uma cova na areia, sempre com o auxílio das escravizadas, até que “(…) tornou a tomar o caminho que fazia (…) sem dizer nada ás escravas, e se meteo pelo mato, e nunca mais o viram.”²⁷⁷

²⁷⁴ Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico Marítima*, vol. I, Bibliotheca de Clássicos Portuguezes (Lisboa: Escriptorio, 1904), 35.

²⁷⁵ Brito, I:39.

²⁷⁶ Brito, I:41.

²⁷⁷ Brito, I:42.

O cenário acima ilustrado demonstra, portanto, a dor de mulheres que detinham uma relação de servitude com D. Leonor, a barreira social acarretada pela escravidão não sendo, todavia, capaz de impedir que laços de afinidade fossem formados entre a fidalga e aquelas a esta subordinada. Esta constatação, por conseguinte, remete-nos, novamente, para os concelhos de Francisco de Melo, na *Carta de Guia de Casados*, relativamente à contração de amizades ou afeições entre as senhoras e as suas criadas e escravas, nomeadamente as que possuíssem origens culturais e tons de pele que escapassem à “norma” europeia.²⁷⁸ De facto, é impossível discernir que tipo de relação e que vínculos exatos existiam entre D. Leonor de Sá e as suas escravas; ainda assim, de certo que a sua genuinidade e fidelidade seriam alvo de suspeita por parte de indivíduos cuja linha de pensamento se aproximasse da de Francisco de Melo.

Avançando, se por um lado temos conhecimento de casos que registam a perpetuação da lealdade de subordinados perante os seus superiores em momentos de aflição, por outro, certas narrativas apontam o oposto. É o que se verifica, em 1588, na viagem de retorno da nau S. Tomé a Portugal, o forte temporal e a constante inundação da embarcação levando ao seu inevitável naufrágio na costa africana.²⁷⁹ Nesta catástrofe estaria, entre outras mulheres, a jovem D. Joana de Mendonça, viúva cuja ambição era a de retornar ao reino e enclausurar-se num mosteiro com a sua filha que detinha menos de dois²⁸⁰ anos de idade.²⁸¹ O batel lançado ao mar na sequência do caos não detinha dimensões suficientes para abrigar todos os tripulantes, pelo que se assiste a um episódio marcante na história trágico-marítima portuguesa. Pedindo misericórdia ao plano divino e abraçada à criança, D. Joana vê-se, porém, forçada a entregá-la à sua ama de modo a descer ao pequeno barco. A situação, por sua vez, agrava-se, a fidalga, já no batel, testemunhando a materialização do seu maior medo, à frente de todos:

"D. Joanna vendo que lhe ficava a filha na náó, a qual via estar no cóllo de sua ama, que de lá lha mostrava com grandes prantos e lastimas, foraõ tantas as mágoas, e couzas que disse, que moveo a todos a chegarem á náó e pedirem a menina á ama, dizendo-lhe que a amarrasse a huma caça, e a lançasse abaixo; o que ela naõ quiz fazer, dizendo que tambem

²⁷⁸ Fernandes, *Espelhos, cartas e guias*, 326.

²⁷⁹ Lopes e Frutuoso, «A Vida a Bordo nas Naus da Carreira da Índia», 26.

²⁸⁰ Da Ásia menciona, curiosamente, que a filha tinha oito anos, sendo mais provável, contudo, que esta fosse bastante mais nova, como indica Vida de D. Paulo de Lima Pereira, tendo em consideração a utilização de um discurso que alude à falta de consciência da criança perante o perigo em que se encontrava. Couto, *Da Asia*, 1788, XI:11.

²⁸¹ Couto, *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, 321.

a tomassem, senão que a não havia de entregar: e nunca a puderaõ persuadir a outra couza, por muito que sua Senhora lho pedio com lagrimas, e piedades, que puderaõ mover hum tigre, se tivera a criança em seus braços.”²⁸²

Constata-se, portanto, que face a uma situação de vida ou morte, a ama a serviço de D. Joana escolheu priorizar-se a si mesma, utilizando a filha da última como “moeda” de troca para assegurar a sua própria sobrevivência, ainda que tal significasse ignorar as súplicas ensurdecedoras de uma mãe no ápice do desespero. Estratégia, no entanto, que não se revelou frutífera, uma vez que a viúva virou as costas para a nau, encontrando consolo espiritual na firme crença de que a morte da criança, tão pequena e inocente, era um sacrifício em nome de Deus.²⁸³ Este caso contrasta consideravelmente com os relatados anteriormente, na medida em que, para além de evidenciar que nem sempre a lealdade das serviçais era sobreposta à autoconservação das mesmas, demonstrar, simultaneamente, que a existência de laços familiares não se traduzia, obrigatoriamente, na escolha da morte em prol da reunião no Além com os entes queridos, D. Joana tendo, embora tristemente, aceitado o desfecho trágico da filha sem se entregar ela também à escuridão oceânica.

A narrativa não termina por aqui, Diogo do Couto mencionando que, chegando o batel a terra, e enquanto os sobreviventes aguardavam o tão desejado resgate, as mulheres se tornaram num ponto de interesse para a população de uma aldeia circundante. A ênfase é colocada, particularmente, nas nativas, que, vendo o estado miserável das portuguesas, assumem uma postura que o autor considerou digna de imortalizar na sua redação: “(...) e as Cafras vendo-as taõ caçadas, e maltratadas, faziaõ mostras de compaixão, e chegando-se a ellas, lhes faziaõ mimos, e caricias, offerecendo-lhes suas casas, e inda as queriaõ logo levar comsigo.”²⁸⁴ É, sem dúvida, uma passagem indicadora da solidariedade nutrida pelas africanas para com as náufragas portuguesas, a desgraça dando origem a um nível de intimidade que se manifestava no âmbito físico e que, em outros contextos, poderia levantar alguma suspeita ou despreço. Acrescenta-se, do mesmo modo, que não se trata de um caso singular, sendo relatado, em ocasiões

²⁸² Couto, 322.

²⁸³ Couto, 323.

²⁸⁴ Couto, 366.

adicionais, o esforço das nativas da terra em acalmar, entreter e distrair as sobreviventes com cantos e danças.²⁸⁵

Regressando ao naufrágio da nau S. Tomé, e incidindo ainda em laços e vínculos, Diogo do Couto salienta que D. Joana de Mendonça se aproximou, dentro do leque feminino existente, da fidalga D. Mariana, filha de Gregório Botelho. Sobre esta relação, a documentação sugere que se desenvolveu graças ao sentimento de solidão e desamparo partilhado pelas mulheres, agasalhando-se “(...) sempre ambas, por não terem maridos, e outras pessoas.”²⁸⁶ Verifica-se, deste modo, que, embora D. Mariana estivesse na companhia do seu pai, o facto de não se encontrar na presença do seu marido, nem de filhos, fomentou a criação de um elo de união com a viúva que acabara de perder a única filha. A necessidade que ambas tinham de colmatar a dor das experiências nefastas pelas quais tinham passado culminou, então, numa aproximação natural que, não obstante, seria também influenciada pelo desejo de cumprir com os protocolos socioculturais da época, uma vez que Diogo do Couto afirma que D. Joana, completamente desamparada, se agasalhava com D. Mariana “(...) por honestidade.”²⁸⁷ Com esta expressão, é possível que o autor se referisse ao facto da junção das duas mulheres se dever, igualmente, à percepção de que tal seria moralmente correto e honorável, correspondendo, aliás, aos ideais das relações de género vigentes no que dizia respeito à discricção e prudência da mulher perante o sexo masculino e, por outro lado, à coesão fraternal e solidária com membros do feminino.²⁸⁸ Dito isto, e numa última nota, verifica-se que no dia em que finalmente partiram numa almadia e encontraram refúgio na ilha de Inhaca, os portugueses foram bem recebidos pela população, sendo que a confinidade entre as duas mulheres se manteve, “(...) ficando sempre D. Joanna de Mendonça em companhia de D. Mariana.”²⁸⁹

Pouco mais se conhece sobre as relações que se desenvolviam entre as mulheres no decurso das viagens marítimas. As lacunas da documentação relativamente a este tópico são palpáveis, sendo indicadoras da clara existência de prioridades que se posicionavam acima da descrição do quotidiano e inter-relacionamento feminino a bordo;

²⁸⁵ Amélia P. Hutchinson, «Dea ou Deabus? – O Declínio das Relações Masculino-Feminino como Reflexo do Declínio do Império», em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa* (Lisboa: CIDM, 1995), 185.

²⁸⁶ Couto, *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, 389.

²⁸⁷ Couto, 392.

²⁸⁸ Almeida, «Os Manuais Portugueses de Casamento dos Séculos XVI e XVII».

²⁸⁹ Couto, *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, 417.

ainda assim, foi possível reconstruir, ainda que perante vários obstáculos, traços da vivência e vínculos estabelecidos entre as passageiras cujo destino se encontrava nas ondas, processo que procurou torná-las protagonistas das suas próprias experiências, contrariamente ao papel que lhes era constantemente atribuído pelas fontes da época.

❖ **Vivência e relacionamentos entre os sexos masculino e feminino**

Partindo de um ponto de vista exclusivamente masculino, o subcapítulo anterior contou com os raros, mas relevantes, comentários deixados por diferentes sujeitos relativamente ao inter-relacionamento de mulheres no decurso das viagens marítimas. A presente secção, incidente na convivência e nos elos despoletados entre os sexos masculino e feminino, privilegia, por sua vez, de uma amostra superior de casos em que se verificam indícios, explícitos ou implícitos, das relações de género a bordo e no seguimento imediato ao desembarque.

O levantamento das mulheres que participavam nas viagens no segundo capítulo revelou-nos, por associação, a identidade dos indivíduos que com elas interagiam ou que sobre elas escreviam: governadores, capitães, fidalgos, clérigos, marinheiros, criados, escravizados, entre outros.²⁹⁰ Os perfis são variados, a presença feminina a bordo constituindo um fenómeno que poderia suscitar reações díspares em tripulantes que, inclusive, pertenciam ao mesmo grupo ou patamar na hierarquia social. É esta pluralidade de perceções e atitudes que marcava, efetivamente, a vivência dos tripulantes, os relatos da época permitindo a reconstrução de uma imagem mais aproximada das dinâmicas de sociabilidade estabelecidas em contextos marítimos.

Dito isto, e para começar, relativamente a registos da presença de mulheres nas embarcações portuguesas, recordamos, de imediato, os de autoria de homens da Igreja. As expressões empregues nas suas correspondências relativamente ao sexo feminino exibem, em grande parte das vezes, uma conotação profundamente negativa, a mulher a bordo sendo equiparada, constantemente, à figura de uma pecadora que se infiltrava num espaço exclusivamente masculino – neste caso, o navio –, desvirtuando e conduzindo os

²⁹⁰ Para uma maior compreensão da hierarquia social do navio, aconselha-se a consulta de Lopes e Frutuoso, «A Vida a Bordo nas Naus da Carreira da Índia», 2–4.

homens a um estado de devassidão incontrolável, o que, por conseguinte, poderia levar ao desfecho trágico das viagens.²⁹¹ O grau de severidade destas “acusações” variava, as passageiras sendo consideradas um inconveniente ou “(...) grande empidimento que são às miseras almas dos homens que tão arisquados vem nestas viagens;”²⁹², ou sendo equiparadas, mais asperamente, à “(...) peçonha que o diabo costuma introduzir pera perdição dos navegantes (...)”.²⁹³ Era, portanto, dentro deste panorama de apreensão que se inseriam os incessantes protocolos de buscas e expulsão das tripulantes indesejadas, frequentemente defendidos e incentivados pelos padres que se encontravam a bordo, como fora referido anteriormente.

Não obstante, destaca-se que a percepção disfórica albergada por estes indivíduos relativamente à presença feminina nas embarcações não se expressava, obrigatoriamente, na rejeição do seu embarque. O segundo capítulo da dissertação abordou esta mesma questão; recordemo-nos, por exemplo, das correspondências de padres localizados em diferentes pontos do império, solicitando, com alguma urgência, o envio de mulheres brancas para as colónias. O pedido era realizado partindo do princípio de que a sua vinda e assentamento nestes territórios os salvaria da promiscuidade, o matrimónio desviando os homens do amancebamento e, portanto, dos pecados que cometiam com as “gentias” da terra.²⁹⁴ Num plano paralelo, não olvidemos a dualidade de atitudes visíveis a bordo, os clérigos, por um lado, opondo-se fervorosamente à estadia de mulheres nos navios, e, por outro, sendo os primeiros a encaminhar operações de salvamento e resgate daquelas em posições de maior fragilidade ou perigo. Verifica-se, portanto, que os valores cristãos de amor, caridade e assistência ao próximo, tão presentes em homens cuja vida era dedicada à palavra de Deus, se sobrepunham, em determinadas ocasiões, ao sentimento de desaprovação e indignação em relação à mulher a bordo, levando a que esta fosse acolhida nas embarcações.

Nesta sequência, é importante sublinhar que a aceitação do seu embarque não significava, necessariamente, que a visão negativa dos homens da Igreja relativamente à sua presença se atenuasse. Pelo contrário, a consciência da existência de tripulantes femininas nas naus implicava um maior resguardo, o previamente mencionado padre

²⁹¹ Miceli, «“O zelo da virtude contra a peçonha do diabo” - Sospeitosas, virtuosas e impudentes: a visibilidade feminina nas viagens portuguesas à época dos Descobrimentos», 188.

²⁹² Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:453.

²⁹³ Wicki, V:530.

²⁹⁴ Leite, *Monumenta Brasiliae*, 1956, I:344–46.

Gonçalo da Silveira tendo optado por se fechar no seu camarote, da manhã à noite, de modo a evitar cruzar-se com as moças e mulheres que se encontravam no navio, algo de que nunca se arrependeu.²⁹⁵ Com efeito, constata-se que os clérigos geralmente apenas estabeleciam contacto com as passageiras em momentos de índole religiosa, nomeadamente as confissões, que, inclusive, se tornavam mais necessárias perante elevados quantitativos de mulheres a bordo.²⁹⁶ A persistência dos padres nestes rituais, por sua vez, poderia dar origem a situações peculiares com o sexo oposto, tal como se registara numa carta de 13 de dezembro de 1548, em que é relatado o esforço do padre Gaspar Barzeo em salvar a alma de uma mulher de “mau viver”, algo que esta rejeitara completamente, “(...) de manera que faltó poco que no me apalease;”.²⁹⁷ A ameaça de violência física fora, contudo, substituída pela aceitação durante uma forte tempestade perto do Cabo da Boa Esperança, o clérigo, enquanto confessava as outras passageiras da embarcação, conseguindo que a manceba aterrorizada abandonasse os seus antigos costumes “(...) antes que fuese al infierno.”²⁹⁸ Consiste, portanto, num caso que enfatiza a missão salvadora pela qual um número considerável dos homens da Igreja se responsabilizava, e que, como se observou, não excluía o sexo feminino.

A virtude, prudência e discrição, traços frequentemente apontados naqueles que vestiam o hábito, não eram, no entanto, os únicos que marcavam a prestação destes indivíduos a bordo. Pelo contrário, a inexistência de uma rede formal eficaz de vigilância e controlo no império encorajava a adoção de comportamentos que escapavam à linha da moralidade e dos códigos de valores que deveriam ser hasteados por membros tão estimados pela sua posição na hierarquia social. É, precisamente, neste quadro de indiligência que se integra uma carta datada de 1 de dezembro de 1578, escrita pelo padre Rodrigo Vicente, em que são denunciadas as condutas vergonhosas de diversos clérigos no continente asiático. Dentro deste leque, sublinha-se, em particular, o vigário de S. Domingo, Bernardo de Almeida, que manifestara comportamentos “desonestos” com duas passageiras que vinham com “escândalo” na nau, existindo indícios, aliás, de que permanecera fechado num compartimento com uma destas, que seria, de acordo com a documentação, uma mulher de “má fama”.²⁹⁹ Como tal, se por um lado as tripulantes

²⁹⁵ Wicki, *Documenta Indica*, 1956, IV:530.

²⁹⁶ Wicki, *Documenta Indica*, 1948, I:384.

²⁹⁷ Wicki, I:388–89.

²⁹⁸ Wicki, I:389.

²⁹⁹ Joseph Wicki, ed., *Documenta Indica*, vol. XI (Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1970), 448.

femininas eram encaradas como as “Evas” das naus, por outro, também os eclesiásticos poderiam enveredar pelo mesmo caminho de devassidão e pecado a bordo, assistindo-se, então, a ocasiões em que praticavam exatamente o mesmo que outrora criticavam. Nesta linha, e numa pequena nota, refere-se, ainda, que o padre Rodrigo Vicente expressa na correspondência a sua insatisfação com o facto do dito vigário ter sido repreendido pelo padre Reitor, Nuno Rodrigues, de forma mais “branda” do que merecera. Bernardo de Almeida fora simplesmente enviado para Chorão por alguns dias, a sua reputação acabando, porém, por ficar ainda mais denegrida por ter sido avistado a visitar as casas de outras mulheres.³⁰⁰

É importante sublinhar a expressividade deste episódio, uma vez que não só nos proporciona a confirmação da existência de outro género de dinâmicas – neste caso, socialmente polémicas – desencadeadas entre o clero e o sexo feminino a bordo, assinala, também, as incongruências e desvios morais a que sucumbia uma grande parte dos europeus – e não apenas os pertencentes às camadas populares da sociedade – nos pontos de interesse coloniais, consequência direta da grande distância que os separava do reino.

Ora, afastando-nos do clero, é igualmente relevante abordar o modo como os restantes tripulantes masculinos percecionavam e interagiam com o sexo oposto em contextos marítimos. Referimo-nos, mais concretamente, tanto aos indivíduos de maior prestígio, como aos que se posicionavam na base da hierarquia social, ambos os lados sendo frequentemente evocados na documentação de forma entrelaçada, principalmente segundo uma perspetiva comparativa e de contraste.

Num primeiro ponto, constata-se que, de modo geral, os homens honrados, nomeadamente capitães e outros sujeitos de sangue nobre, se preocupavam com a segurança e bem-estar do sexo feminino no alto-mar. Pela dita salvaguarda, referimo-nos, por exemplo, ao seu resgate em situações nefastas como naufrágios ou ataques inimigos, a atenção tida com as passageiras neste género de episódios sendo várias vezes registada na documentação consultada. Destaca-se, aliás, que o cuidado com o resguardo das passageiras conduzia à sua priorização em detrimento da dos restantes tripulantes masculinos. Tal verificava-se nos momentos em que, perante a inundaçã das embarcações, era ordenada – em primeiro lugar – a evacuaçã das mulheres para os batéis de salvamento ou outras naus circundantes, seguida da dos outros passageiros. Foi o que

³⁰⁰ Wicki, XI:448.

se registou em 1561 no naufrágio da nau S. Paulo perto de Sumatra, a embarcação enchendo-se de água, e “O capitão a bordo com uma espada nua defendendo o esquife, que não entrasse ninguém nelle até as mulheres todas, que seriam com algumas crianças trinta e tres, e os meninos fossem em terra postos (...)”.³⁰¹ Assiste-se, novamente, a uma especial atenção ao bem-estar do sexo feminino no decurso desta narrativa, tendo um navio sido construído para albergar os sobreviventes, porém com espaço insuficiente, “(...) e a causa era quererem em uma embarcação tão pequena fazer cameras e retretes para D. Francisca, e á filha de Antonio Pereira, e outras mulheres (...)”.³⁰²

Os motivos que se encontravam por trás do privilégio da mulher e da sua salvaguarda são, por vezes, diretamente enunciados pelas fontes. Já foi referido brevemente, no segundo capítulo, que esta última era encarada pelo sexo oposto como inábil e imprestável em diversas ocasiões, daí o seu afastamento de situações que a colocassem em perigo. Em 1559, perante a progressiva inundação da nau Garça, o capitão da Patifa, Francisco Barreto, estabeleceu, juntamente com outros fidalgos, que fossem primeiramente embarcadas na sua embarcação as mulheres, crianças e quaisquer outras pessoas que não trabalhassem;³⁰³ dito por outras palavras, procedeu-se à seleção dos indivíduos mais frágeis e que, com efeito, não tinham qualquer contributo para o funcionamento do navio e da operação de salvamento. De facto, a grande maioria dos casos ressalva a vulnerabilidade e pavor das passageiras quando colocadas em cenários de crise, resultando na inação em prol da verbalização da angústia. Apesar da firmeza geral da crença na inutilidade da mulher, contudo, é importante mencionar, numa pequena nota, que esta última era capaz de ser proativa em momentos de adversidade, existindo registos da participação de náufragas na construção e preparação de embarcações, mais concretamente molhando e desfazendo cabos, e fazendo estopa.³⁰⁴

Num outro ponto, sublinha-se que a proteção do sexo feminino por parte de homens honrados não se devia somente à conveniência de o impedir de importunar os restantes. Por vezes, notava-se nos capitães dos navios a simples resolução de garantir a estadia serena das mulheres, o que implicava o reforço da vigilância e das restrições impostas na tripulação masculina a bordo. Foi o que acontecera numa viagem chefiada

³⁰¹ Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico-Marítima*, vol. III, Bibliotheca de Clássicos Portuguezes (Lisboa: Escriptorio, 1904), 70–71.

³⁰² Brito, III:93.

³⁰³ Diogo do Couto, *Da Asia*, vol. VII, Parte II (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1783), 265–69.

³⁰⁴ Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico-Marítima*, vol. II, Bibliotheca de Clássicos Portuguezes (Lisboa: Escriptorio, 1904), 36–37; Brito, *História Trágico-Marítima*, 1904, III:88.

por Francisco Figueira de Azevedo, este descrito como tão zeloso que não permitia que os marinheiros fossem ociosos visto trazer órfãs na embarcação, pelo que foi imediatamente ordenada a realização de práticas espirituais.³⁰⁵ Do mesmo modo, a benevolência e a compaixão surgem, em várias narrativas, como as propulsoras da priorização da segurança das passageiras. Para além das ocasiões em que fidalgos, naturalmente, procuravam o bem dos seus familiares³⁰⁶, registam-se também episódios em que os primeiros se esforçavam amplamente para proteger mulheres com as quais não estabeleciam quaisquer vínculos de sangue. Para exemplificar, recuemos, novamente, à figura de D. Joana de Mendonça, que após o naufrágio, recebeu o apoio incondicional de Bernardim de Carvalho:

“(…) acodindo a toda hora a todos em suas móres necessidades, principalmête a D. Joanna de Mendoça; (...) pela ver só, se lhe chegou a ella, e a acompanhou, e servio por todo aquelle caminho, com tanto resguardo, honra, virtude, que fez pasmar a todos (...)”.³⁰⁷

O fidalgo encontrar-se-ia tão dedicado ao bem-estar da viúva que esta, perante o seu falecimento, sucumbiu aos prantos, “(...) que o sentio como se fora seu pay, pelo muito que lhe devia, e pela falta que em seus trabalhos lhe havia de fazer, ficando muito desconsolada (...)”³⁰⁸. Em contraste com a bravura e honra do fidalgo, a mulher surge neste episódio como alguém que necessitava de depender do sexo masculino, sendo que, tal como afirma Isabel Boavida Carvalho, a ênfase do desamparo e vulnerabilidade desta última é acentuado nas fontes, precisamente de forma a reforçar a honra do homem e o aproximar, assim, à figura do cavaleiro que protegia a donzela indefesa.³⁰⁹ Esta conduta, por sua vez, correspondia aos ideais de “cavalheirismo” masculino expressos na literatura de casados da época, padrões culturais que não se desvaneciam, necessariamente, após a partida dos portugueses para outros cantos do globo.

³⁰⁵ Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:489.

³⁰⁶ O apoio e consolo partilhado entre membros da mesma família é, de modo geral, bastante notável na documentação, especialmente face circunstâncias nefastas tais como naufrágios, ataques inimigos ou debilitações físicas. Atente-se, por exemplo, ao amparo fornecido por Nuno Velho Pereira à filha e neta do seu sobrinho durante o naufrágio da nau S. Alberto em 1593: “(...) e na poppa Nuno Velho Pereira, que acompanhava, e estimava muito Dona Isabel, e sua filha, e lhes servia de reparo contra as ondas, que estreitadas entre os mastros, e a poppa da não encapelavam por cima desta, e quebravão em Nuno Velho, que tinha recolhida estas Fidalgas debaixo de hum baladrão de chamalote”. Couto, *Da Asia*, 1788, XI:105.

³⁰⁷ Couto, *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, 390–91.

³⁰⁸ Couto, 392.

³⁰⁹ Carvalho, «Viagens e naufrágios no feminino: da mulher invocada à mulher (quase) invisível», 241.

Dado o referido até ao momento, e tendo em consideração a perduração das conceções de género no quadro mental dos navegantes, torna-se pertinente refletir sobre as instâncias em que os portugueses se cruzavam com mulheres que escapavam às normas culturais a que estavam acostumados no reino. Força, robustez, assertividade – todos traços inerentemente masculinos na visão de qualquer europeu da época – eram alvo de espanto e confusão quando observados em nativas. O confronto de realidades é evidente, por exemplo, numa narrativa datada de 1566, os portugueses testemunhando a chegada da futura esposa do rei de Pegu numa embarcação forrada de ouro, “(...) e ella esquipada de mulheres fermosas, e ricamente ataviadas, que remavam melhor, e mais a compasso que os forçados da Europa (...)”.³¹⁰ Acrescentando ao cenário deslumbrante, Diogo do Couto refere, ainda, que as ditas mulheres pertenciam a bairros de marinheiras e que, inclusive, “(...) se casavam humas com as outras, e viviam de portas a dentro de duas em duas como casados (...)”.³¹¹ O choque cultural provindo do contacto com povos diferentes, e especialmente da associação de atributos exclusivamente masculinos ao sexo feminino, deveria ser significativo na perspetiva de um português da Idade Moderna, afrontando, então, as ideias pré-concebidas cultivadas no meio sociocultural a que originalmente pertencera. Neste seguimento, o encontro de identidades distintas poderia dar fruto a juízos de valor profundamente disfóricos em relação ao “outro”, culminando na perceção deste último como “inferior”. Sobre esta mentalidade, destacam-se, em particular, as mulheres negras, que surgem na documentação várias vezes descritas como “bestas”, o seu porte físico rebaixando o dos portugueses em comparação, e sendo, então, motivo tanto de perplexidade como de repulsa.³¹² De todo um leque de preconceitos e estereótipos, verifica-se que a fé cristã é ressaltada nas fontes como o principal elo de ligação entre os portugueses e as populações autóctones que porventura aceitavam converter-se, sendo efetuada uma clara distinção entre as nativas cristãs e as “gentias” – as primeiras privilegiando de maior estima por parte dos navegantes. Ainda assim, e como já foi mencionado anteriormente, as mulheres brancas europeias – nomeadamente as de alto estatuto – permaneciam, segundo lentes fidalgas, no topo da hierarquia no que ao zelo e consideração diziam respeito.

Dito isto, enfatiza-se que a misericórdia se estendia, também, a mulheres que não eram portuguesas honradas, existindo, assim, outras “candidatas” à preocupação e

³¹⁰ Couto, *Da Asia*, 1786, VIII:78.

³¹¹ Couto, VIII:78.

³¹² Azurara, *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*, 408.

atenção do sexo masculino. Verifica-se que, em 1511, Afonso de Albuquerque priorizou a vida de uma criança, filha de uma das suas escravas, durante um naufrágio na costa de Sumatra. A seguinte passagem é marcante:

“(…) sómente salvou huma menina filha de uma escrava sua, que lhe veio ter á mão, dizendo, que pois aquella inocente se viera pegar a elle por se salvar, que elle tomava a innocencia della por salvação; e estando sempre em pé, elle a teve nos braços sem salvar outra coisa de quanto despojo das riquezas de Malaca vinham naquella náó.”³¹³

O governador optou, então, por proteger a criança ao invés de salvaguardar as riquezas que o navio carregava, o excerto acima enfatizando a “pureza” e “inocência” da menina como fatores decisores para a tomada de ação de Afonso de Albuquerque, a sua determinação em salvar esta pobre alma ultrapassando, portanto, as barreiras impostas pela hierarquia social da época.

A benevolência poderia ultrapassar, do mesmo modo, as barreiras linguísticas e culturais, um semelhante enternecimento sendo observado em Tomé de Sousa d’Arronches de Colombo, que, após a captura e embarque de uma moça cingalá em Coscore no ano de 1587, se emociona com o amor que esta e o marido nutriam um pelo outro. Infiltrando-se de imediato no navio após a descoberta do aprisionamento da esposa, o homem é reunido com a sua amada numa cena comovente e cuja intensidade motivara o capitão a requerer um intérprete, Diogo do Couto deixando imortalizadas algumas das passagens mais poéticas que constam na literatura da expansão marítima portuguesa no que à paixão “bárbara” concernia.³¹⁴ Atente-se ao discurso do casal:

“Nunca Deos queira que vindo vós cativa, fique eu livre, mas que ambos tenhamos huma mesma fortuna: sede vós cativa dos Portuguezes, e eu cativo vosso, e por amor de vós, porque assim sera o cativo de ambos mais sofrivel, porque o amor nos aliviará os trabalhos delle;”³¹⁵

Ao qual a mulher respondera, em lágrimas:

³¹³ Barros, *Da Asia*, II, Parte II:155.

³¹⁴ “Agora fabulem os Poetas quanto quizerem pera mostrar ao mundo as grandes provas de amor que muitos fizeram, porque estes dous barbaros passáram por tudo quanto elles pintaram e por quantos mettêram no inferno, penando por amor: e o caso quando no-lo contáram nos causou tamanha inveja; e ainda depois quando isto escrevemos, a língua emmudeceo, a penna se encolheo, e o entendimento se embaraçou pera o não podermos realçar com aquella gravidade, e estilo que tamanho, e tão desusado amor merece: e assim deixamos pera os tocados de amor saberem melhor sentir isto, do que nós escrevello.” Couto, *Da Asia*, 1788, X, Parte I:647–48.

³¹⁵ Couto, *Da Asia*, 1788, X, Parte II:646.

“Agora que vejo isto, me tenho pela mais ditosa de todas as Chingalas: puzestes hoje huma coroa em vós, e em mim huma braga muito forte de amor, e lealdade, que em quanto viver, me terá preza.”³¹⁶

A troca de palavras, traduzida por um intérprete, impressionou de tal forma Tomé de Sousa d’Arronches de Colombo que este decidiu libertar a mulher, professando “(...) Que nunca Deos quizesse que dous tão bons casados, e que tanto se amavam, fossem já mais apartados, nem tivessem mór cativo que a obrigação em que o amor os tinha posto;”.³¹⁷

Ainda neste fio temático, a documentação apresenta-nos diversos registos em que a espada dos navegadores se recusou a cair sobre nativas em momentos de hostilidade, clemência que não era tão facilmente proporcionada ao sexo masculino. Atente-se a um caso de 1505, em que após a interceção de um conjunto de navios de mouros que se dirigiam para Meca, fora ordenado pelo capitão-mor que todas as mulheres e crianças fossem deslocadas para uma só nau, somente com o número necessário de marinheiros que a pudessem navegar, sendo as restantes embarcações queimadas, e os mouros mortos. Nesta sequência, assiste-se ao embarque dos sobreviventes na nau das mulheres, tendo dois mouros começado a executar estas últimas – muito provavelmente por receio que fossem cativadas pelos portugueses –, a grande desgosto de Cide de Sousa, que tentou salvá-las “(...) e entrou na nao, e matou os Mouros, tendo elles já mortas muytas molheres e meninas.”³¹⁸ Posteriormente, Cide de Sousa escreve uma carta ao rei de Cananor, referindo que as mulheres e crianças não tinham sido sujeitas ao mesmo destino dos homens por não merecerem esse mal.³¹⁹ O mesmo contexto, por sua vez, é observado em 1521, os portugueses tomando uma nau moura na costa de Cambaia e cativando a sua tripulação; porém, apercebendo-se que detinham água insuficiente, o capitão Nuno Fernandes ordenou que todos os homens fossem mortos e atirados ao mar, “(...) & somente ás molheres & meninos derão vida.”³²⁰ Ambos os casos evidenciam o peso que a alegada “inocência” detinha na consciência de determinados fidalgos, as mulheres sendo aglomeradas no grupo dos “frágeis” com as crianças.

³¹⁶ Couto, X, Parte II:646.

³¹⁷ Couto, X, Parte II:647.

³¹⁸ Correia, *Lendas da Índia*, 1859, I, Parte II:518.

³¹⁹ Correia, I, Parte II:519.

³²⁰ Fernão Lopes de Castanheda, *História do Descobrimento & Conquista da Índia pelos Portugueses*, vol. V–VI (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1929), 108.

É importante para o estudo das relações de género debruçarmo-nos, ainda, no comportamento e atitudes de nativas face à possibilidade de contacto com os europeus. A oposição e resistência, em certas ocasiões, revelavam-se fatais, as mulheres escolhendo tirar a própria vida de modo a prevenir que esta caísse sobre mãos portuguesas. Esta realidade deu origem a relatos trágicos como o presente em *Lendas da Índia*, Gaspar Correia narrando um acontecimento que vivera na ilha de Bete, em 1531:

“Eu no meu catur fuy rodeando a ilha, e fuy pera tomar quatro molheres que estavam sobre hum penedo no mar, a que ellas forão a nado; mas hum mouro que com ellas estava tinha huma adaga com que as começou a degolar, e eu as vy aparar a garganta que o mouro as degolasse; a que nom pude tanto remar que primeyro degolou duas. As outras duas ficarão, porque hum tiro d’espingarda derribou o mouro; e estas duas se deitarão ao mar por se matar e afogar, mas os remeiros se deitarão a nado e por força as meterão no catur, de que se tornavam a deitar no mar pera morrerem antes que serem cativas.”³²¹

A descrição da aceitação “graciosa” da morte por parte das mulheres é marcante não só a nível literário, mas também do ponto de vista histórico, a fonte demonstrando uma das faces mais funestas do contacto entre os portugueses e os povos cultural e etnicamente distintos com os quais se cruzavam. A reação das mouras reflete a desconfiança e, sobretudo, o temor que os portugueses frequentemente inspiravam naqueles que professavam fé, valores e costumes opostos, o cativo sendo por elas concebido como um destino pior que a morte. Tal como no caso de D. Luísa de Melo e D. Isabel Pereira, o suicídio é consumado pelas nativas como um ato voluntário de rejeição ao “outro”, pavimentando uma sina na qual o seu aprisionamento era impossível. Nesta linha, é muito provável que o episódio anteriormente referido protagonizado por Cide de Sousa corresponda, também, a um destes cenários, embora a fonte não refira se as mulheres aceitaram ou não a morte às mãos dos mouros.³²²

No lado completamente oposto, verifica-se que os portugueses detinham uma visão diferente relativamente à conduta que encaminhavam perante mulheres mouras e, simultaneamente, à perceção que estas últimas detinham de si. Algumas narrativas fazem questão de sublinhar os maus-tratos que os mouros infligiam nas suas esposas, a sua

³²¹ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. III, Parte I (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1862), 404.

³²² No que à imagem negativa do povo português concerne, e numa linha que procura desconstruir o eurocentrismo historiográfico, sugere-se a leitura de Serge Gruzinski, «Os canibais de Lisboa: da história colonial e imperial à história global», *Cultura e Sociabilidades no Mundo Atlântico*, 2012, 17–34.

severidade justificando a sua rejeição por parte das mulheres. A segunda viagem de Vasco da Gama à Índia, em 1502, conta com um episódio peculiar, a documentação referindo que cerca de duzentas mouras de Quíloa tinham fugido e se infiltrado clandestinamente nas naus portuguesas, “(...) as quaes todas dizem que as fizessem christãs, que antes querião ser captivas dos Christãos, que molheres dos Mouros.”³²³ Perante o desespero das nativas, Gama ordena ao rei da cidade que garantisse a segurança destas últimas, sendo que, caso não o fizesse, a paz seria dissolvida e os portugueses atacariam Quíloa, mensagem esta que conduziu o monarca a apregoar que nenhuma mulher fosse maltratada, sob pena de morte.³²⁴ Algumas mouras, apercebendo-se que eram levadas para terra, tentaram atirar-se ao mar, preferindo a morte ao retorno; outras, por sua vez, clamavam que já eram cristãs, os seus maridos recusando-as, pelo que Vasco da Gama, embora receoso das consequências nefastas que poderiam emergir, decidiu embarcá-las novamente e levá-las para Cananor e Cochim, sendo que “Das mininas destas molheres, que erão muytas, forão as primeiras molheres que da India forão a Portugal.”³²⁵

Este não consiste no único caso que faz referência à diferença de comportamentos entre mouros e cristãos, mas é expressivo o suficiente para identificarmos que existia uma clara convicção por parte dos portugueses – independentemente da sua veracidade – de que tratavam as mulheres com maior brandura e compaixão em comparação aos seguidores do Islão. O próprio facto dos autores das fontes realçarem esta distinção nas narrativas indicia o reconhecimento de elementos negativos e moralmente condenáveis no que tocava à atitude dos mouros perante o sexo feminino, conduta com a qual os portugueses não se identificavam, pelo que sentiam a necessidade inerente de se discernirem e afastarem dos primeiros.³²⁶

As instâncias acima referidas remetem-nos à preservação, em contextos marítimos, dos valores associados ao patriarcado benevolente na consciência de indivíduos de elevado capital social. A conceção generalizada da mulher como um ser frágil, inábil e desamparado, tão vincada no quadro mental português do período

³²³ Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, vol. I, Parte I (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1858), 282.

³²⁴ Correia, I, Parte I:283–84.

³²⁵ Correia, I, Parte I:284.

³²⁶ Contrariando a perceção dos navegadores da época, Charles Boxer aponta para as atrocidades cometidas pelos portugueses, afirmando que a sua reputação era pior que a dos muçulmanos no que diz respeito à conduta assumida perante a mulher. Boxer, *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*, 19.

moderno, fundamenta as escolhas tomadas por fidalgos em prol da sua defesa e proteção fora do reino.

A priorização do sexo feminino por parte de homens honrados, contudo, não significava que todos os outros tripulantes estivessem de acordo com tal escolha. O código de honra empunhado pelos primeiros poderia gerar conflitos com os restantes passageiros, nomeadamente os de menor estatuto, grosseiramente designados por “gente do mar” pela documentação. Frequentemente adjetivados como “brutos” e “cruéis”, os marinheiros surgem nas entrelinhas como os primeiros a privilegiar a sua própria sobrevivência e, como tal, a rejeitar prestar auxílio às mulheres em momentos de aflição, o que poderia conduzir à tomada de ação dos fidalgos. Nesta linha, sublinham-se as reações antagónicas da tripulação da nau S. Paulo em 1561 quando, durante a viagem, uma sobrinha de Diogo Pereira de Vasconcelos, D. Isabel, moça de quatorze ou quinze anos, caíra ao mar. Perante o infortúnio, é descrito que “(...) o capitão e todo o homem honrado com elle acodio logo, mandando ao mestre que deitasse o batel fóra, e ao piloto que puzesse a nao á trinca, o que nem um nem outro quiz fazer (...)”,³²⁷ sendo que a desobediência destes últimos levou a que o capitão desembainhasse a espada e ameaçasse decapitá-los. Esta agressividade, naturalmente, provoca o medo em todos os marinheiros, que finalmente obedecem e vão em busca da moça, tendo esta sido recolhida duas horas depois, já sem vida.³²⁸ O falecimento de D. Isabel, por sua vez, suscita na narrativa uma enorme crítica à “gente do mar”, sendo enfatizado que se os homens tivessem seguido de imediato as ordens dos fidalgos, a rapariga poderia ter sido salva. A sua frieza inicial é, inclusive, sublinhada com a seguinte passagem:

“(...) de que elles gracejavam acharem-na, e quando a viram trazer ficaram mui enleados e compreendidos na culpa; mas é condição já mui velha de marinheiro contradizer sempre o bem e aprazer-lhe o mal, por sua natural e má inclinação (...) e assim rusticos e crueis na conversação dos homens, que com as suas proprias camizas não tem lei, nem com suas carnes tem dó nem piedade; assim que não tem amor a couza alguma viva; nem o pai é amigo do filho, nem o irmão do irmão, mais que em quanto comem e bebem.”³²⁹

Semelhante conduta por parte dos marinheiros é constatada em outros casos, nomeadamente no abordado anteriormente, vivenciado por D. Joana de Mendonça, Diogo

³²⁷ Brito, *História Trágico-Marítima*, 1904, III:55.

³²⁸ Brito, III:55.

³²⁹ Brito, III:56.

do Couto registando que os tripulantes, regressando à nau inundada para recolher mantimentos antes que esta se afundasse, não salvaram a filha da fidalga quando o poderiam ter feito, “(...) porque os mais destes homens são deshumanos, e crueis por natureza.”³³⁰ A indiferença e desconsideração dos marinheiros pelo bem-estar do sexo feminino é, simultaneamente, observada nos momentos em que os homens honrados se viam forçados a pagar somas de dinheiro consideráveis para que os primeiros se encarregassem da defesa e amparo das náufragas de alto estatuto social.³³¹ A aceitação do serviço de salvaguardar estas últimas contrastava, por sua vez, com as ocasiões em que a raiva sentida pelos tripulantes após o naufrágio os levava a ponderar abandonar as mulheres em terra ou, inclusive, a matá-las, precisamente por serem encaradas como um fardo, de tal forma que eram frequentemente culpabilizadas pelas desgraças marítimas.³³² Raros são os casos que atestam a bondade ou preocupação de homens de baixo estatuto para com o sexo feminino, os existentes aludindo, essencialmente, à pré-existência de relações de servitude com as passageiras ou com os familiares destas últimas, justificando, então, certos gestos de lealdade que por vezes se constatavam.³³³

Dito isto, é importante ressaltar que embora a documentação, de modo geral, illustre os fidalgos como indivíduos respeitáveis e dedicados à proteção das mulheres, e a “gente do mar” como a sua total antítese – caracterizada pelo egoísmo e rusticidade –, tal não significava que esta fosse, efetivamente, uma realidade universal. Na verdade, existem relatos que assentam comportamentos contrários por parte dos homens ilustres, estes assinalados pelos seus atos inclementes ou inapropriados em relação ao sexo feminino.

No que a este contraste diz respeito, destaca-se, desde logo, a atitude de Vasco da Gama na sua última viagem à Índia, em 1524, perante a descoberta de três portuguesas na sua armada quando passava por Moçambique. O vice-rei, fiel às restrições que estabelecera relativamente ao embarque feminino, decide açoitá-las publicamente em Goa, sendo “Justiça d’ ElRey nosso senhor! (...) porque nom tiverão temor de sua justiça, passando á India contra sua defesa.”³³⁴ A conduta do vice-rei perturba muitos passageiros,

³³⁰ Couto, *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, 331.

³³¹ Couto, *Da Asia*, 1788, XI:120–21.

³³² Brito, *História Trágico-Marítima*, 1904, III:75.

³³³ Atente-se, por exemplo, à conduta de três ou quatro criados de D. Joana, esposa de D. João da Gama, que, em 1583, perante o caos do naufrágio do navio em que se encontravam, “(...) a não largaram, que estava morta, porque não sabia dos filhos, que eram dous”. Couto, *Da Asia*, 1788, X, Parte I:357.

³³⁴ Correia, *Lendas da Índia*, 1861, II, Parte II:820.

nomeadamente os fidalgos, o bispo, frades e homens da Misericórdia, que lhe rogavam para poupar as infratoras e, inclusive, estavam dispostos a pagar três mil pardaus para a rendição dos cativos para que Gama não as açoitasse. Dois tripulantes ofereceram-se, ainda, a casar com elas, algo que apenas fariam caso não fossem castigadas, Marco Oliveira Borges colocando a hipótese de terem sido estes indivíduos a escondê-las na armada.³³⁵ Face às súplicas dos restantes, Vasco da Gama impõe a sua autoridade, procedendo, efetivamente, à punição das clandestinas, convicção esta que, no entanto, se abala no leito de morte do vice-rei, este último manifestando remorsos e ordenando que fossem entregues cem mil réis a cada uma das mulheres.³³⁶

Ainda na linha da intolerância, atente-se à postura do capitão D. Álvaro de Noronha que, tendo conhecimento da captura do capitão de Mascate, João de Lisboa, pelos turcos em 1552, recusa resgatar a esposa deste último que, fugindo da cidade numa pequena embarcação juntamente com outras mulheres, acaba por ser emboscada e aprisionada no navio do inimigo. Nesta sequência, um mensageiro do general Pirbec vai ao encontro de D. Álvaro de Noronha, trazendo consigo a dita mulher e outros cativos, sendo a reação do capitão ríspida e direta:

“(…) e disse ao Comitre, «que tornasse a levar a mulher de João de Lisboa (…) e que dissesse ao Baxá, que elle nao resgatava homens Portuguezes tão fracos, que assim se entregáram, sem primeiro serem espedaçados, e que aquella mulher a tornassem a entregar a seu marido, porque até nella queria executar a culpa delle.»³³⁷

Trata-se, sem dúvida, de um caso anómalo em comparação ao mais comumente verificado nas fontes, especialmente tendo em consideração expressões como a utilizada por Gaspar Correia em *Lendas da Índia*: “(…) nom era nosso costume fazer mal a molher polo mal que faz o marido;”.³³⁸ Com efeito, esta perceção era a mais visível nos pontos da legislação que incidiam na penalização pelos delitos cometidos, a esposa, provada inocente, ficando então isenta – exceto em raras ocasiões³³⁹ – de pagar pelas ações nefastas do esposo.

³³⁵ Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século xvi», 205.

³³⁶ Correia, *Lendas da Índia*, 1861, II, Parte II:845.

³³⁷ Diogo do Couto, *Da Asia*, vol. VI, Parte II (Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1781), 425.

³³⁸ Correia, *Lendas da Índia*, 1860, II, Parte I:261.

³³⁹ Por exemplo, os crimes de lesa-majestade, sendo os familiares do infrator condenados, ainda que não tivessem culpa. *Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*, 1797, V:16.

Outras das circunstâncias que merecem ser abordadas relativamente a homens de condição elevada são as que envolviam comportamentos inapropriados de natureza sexual e que escapavam, totalmente, à conduta que por eles deveria ser seguida segundo as normas sociais da época. Num primeiro ponto, verifica-se que o desejo carnal era, de modo geral, um traço constante nos tripulantes, independentemente da camada social a que pertenciam. De facto, estas situações aparecem na documentação, na grande maioria das vezes, associadas a tripulantes de menor estatuto, a sua sede pelo contacto físico feminino conduzindo a tentativas de aproximação às embarcadas, frequentemente evocadas e alvo de preconceito.³⁴⁰ Um dos casos mais caricatos data de 1562, em Moçambique, um homem atirando-se a um rio para observar as mulheres que estavam na varanda do leme do navio – identificadas como órfãs d’El Rei por Marco Oliveira Borges – e, conseqüentemente, tendo sido atacado e morto por um tubarão.³⁴¹

O desespero sexual e a ânsia pelo companheirismo e matrimónio poderiam tornar-se de tal forma intensos que motivavam o conflito entre os portugueses, tal como nos indica uma carta de 1549 provinda da Bahia, estes últimos lutando entre si por uma ama de um homem casado que viera na armada, assim como por uma escrava do governador que queriam libertar.³⁴² Ainda nesta linha, verifica-se que os casamentos poderiam fazer parte da realidade marítima dos tripulantes, existindo na documentação alguns casos de romances que desabrocharam a bordo. Um dos episódios, em particular, menciona a ocorrência de dois matrimónios, um celebrado com o consentimento de todos, em oposição ao outro, realizado clandestinamente por ter sido proibido pelo capitão, visto existir suspeita de laços familiares entre o casal, “(...) porquanto elles avião dito que erão cunhados e, depois, não podião provar o contrario.”³⁴³ Assiste-se, deste modo, a uma conduta digna por parte do capitão, precisamente por respeitar, no alto-mar, o que se encontrava definido na legislação do reino relativamente ao envolvimento amoroso e conjugal entre indivíduos que apresentassem condicionantes – neste caso familiares – que o condenariam a nível social.

Observam-se, porém, momentos em que os indivíduos de alto prestígio apresentavam o mesmo tipo de comportamentos repreensíveis que eram tanto criticados

³⁴⁰ Borges, «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da Índia durante o século xvi», 210–11.

³⁴¹ Borges, 212–13.

³⁴² Leite, *Monumenta Brasiliae*, 1956, I:120.

³⁴³ Wicki, *Documenta Indica*, 1958, V:531.

nos homens do mar, o desejo unindo-os no pecado. Note-se, por exemplo, a figura de D. Paulo de Lima Pereira, fidalgo estimado que, aos seus trinta e quatro anos de idade – “(...) em que o apetite sensual reina mais (...)”³⁴⁴ – cometia “travessuras de carne” com mulheres casadas, tendo em 1573 embarcado e se envolvido amorosamente com uma mulher bela³⁴⁵, esposa de um homem rico.³⁴⁶ O conflito, por sua vez, emerge em terra quando este último é avisado do adultério, a mulher sendo morta pelo marido após uma tentativa falhada de suicídio, e D. Paulo de Lima Pereira, após vários tumultos, sendo perdoado na condição de se retirar de Goa, partido então para Ormuz.³⁴⁷ Contrastando com esta absolução, sublinha-se o destino do capitão D. Luís de Sousa, que, em 1608, registara comportamentos indevidos com três órfãs provindas do Recolhimento do Castelo embarcadas na sua nau. A documentação refere que, durante a viagem à Índia, as órfãs foram constantemente inquietadas pelo capitão, que as tentara persuadir a se afastarem de D. Lucrécia – esposa de Domingos da Costa e que ficara a cargo de acompanhar as jovens no seu camarote – “(...) oferecendo-se a pagal-os, dizendo irem muito apertadas, e correr perigo sua saúde e vidas por a viagem ser comprida (...)”.³⁴⁸ O dito capitão acaba, inclusive, por proibir Domingos da Costa de se aproximar do compartimento onde viajavam a mulher e as órfãs, não podendo falar com qualquer uma destas, o que dera fruto à inimizade entre ambos os homens. Dito isto, desembarcando em Mombaça, as duas órfãs que sobreviveram à viagem agasalharam-se em terra com D. Lucrécia, tendo D. Luís de Sousa planeado uma emboscada noturna à sua casa para poder vê-las, perturbação esta que levou, por sua vez, a que as jovens se recusassem a embarcar novamente com o capitão. Com efeito, foi ordenado que este fosse preso e castigado pelos seus delitos,³⁴⁹ a importunação das mulheres granjeando-lhe a pena que estava assente na legislação da época.

Ao contrário do que os episódios anteriores nos poderiam levar a inferir, é patente, porém, que as passageiras que se viam na mira do desejo carnal de homens honrados não eram apenas as portuguesas de semelhante condição, os relatos fazendo referência, do

³⁴⁴ Couto, *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*, 118.

³⁴⁵ Um detalhe relevante a mencionar é que a formusura é encarada por Diogo Couto como o “cebo da mancebia”, sendo, portanto, identificada como o principal motivo que levava os homens a perderem-se em delírios carnavais. Couto, 119.

³⁴⁶ Couto, 119.

³⁴⁷ Couto, 119–21.

³⁴⁸ Raymundo António de Bulhão Pato, *Documentos Remetidos da Índia ou Livros das Monções*, ed. António da Silva Rêgo, vol. II (Lisboa: Academia Real das Ciências, 1884), 12.

³⁴⁹ Pato, II:12.

mesmo modo, a nativas. A insubordinação e indisciplina resultantes da presença destas a bordo é, de modo geral, um dos tópicos mais denunciados na documentação, os homens honrados conseguindo, por vezes, arranjar estratagemas para viabilizarem os seus caprichos. A captura da fortaleza de Soar em 1516 foi seguida, apesar da clara oposição de Vasco da Gama, pelo embarque de muitos cativos, nomeadamente de meninas, “(...) e os que mais trouxeram foram os capitães e soldados de dom Francisco Rolim, que postoque também obedeciam a dom Vasco da Gama quando lhes mandava largar alguém, comtudo, buscaram modos para se não encontrarem com elle.”.³⁵⁰ Presume-se, portanto, que estes homens se encontravam a favor do embarque das jovens, tentando prevenir o seu abandono ao se distanciarem de Gama e, conseqüentemente, das ordens que determinariam o dito desembarque.

Nem todas as instâncias manifestam a mesma tolerância da autoridade perante os seus subordinados. Um dos casos mais caricatos data de 1510, a documentação referindo que Afonso de Albuquerque, sendo avisado que, durante a noite, certos fidalgos se infiltravam clandestinamente na câmara da sua nau para dormir com as mouras aí enclausuradas³⁵¹, revolta-se exasperadamente, especialmente por estes serem os mesmos indivíduos que, por trás das suas costas, o acusavam de as ter recolhido para que fosse o único a envolver-se intimamente com elas.³⁵² Pouco depois, Rui Dias – descrito como cavaleiro honrado – é avistado e identificado pelos espias do governador, sendo então preso e, de seguida, enforcado a mando deste último. Esta punição fatal, por sua vez, gerou bastante discórdia e indignação na tripulação, nomeadamente em outros capitães e fidalgos cúmplices do executado que, acusados da traição de se amotinarem contra o governador, acabam por ser aprisionados e remetidos ao rei de Portugal para que este os castigasse conforme mereciam.³⁵³ O discurso de Afonso de Albuquerque fora rígido, implacável e, acima de tudo, assentado na noção de justiça, a documentação enfatizando que o principal motivo para a fúria deste último tivera sido o envolvimento consciente do fidalgo com mouras – portanto, mulheres que não professavam a fé cristã³⁵⁴ –, algo que, efetivamente, era estritamente proibido por lei, como já foi referido no primeiro capítulo.

³⁵⁰ Bocarro, *Década XIII da História da Índia*, 1876, 2:648.

³⁵¹ Gaspar Correia registou que os quantitativos de mulheres ultrapassariam os cem, afirmando ainda que estas cativas eram as mais formosas e honradas do universo feminino a bordo, sendo, precisamente, o seu alto estatuto que as levava a rejeitar a conversão à fé cristã. As mulheres que aceitaram, por sua vez, foram bem tratadas e consideradas livres. Correia, *Lendas da Índia*, 1860, II, Parte I:114–15.

³⁵² Correia, II, Parte I:115.

³⁵³ Correia, II, Parte I:116–18.

³⁵⁴ Correia, II, Parte I:171.

Num pequeno à parte, é possível também, embora não seja claro na fonte, que o envolvimento sexual do fidalgo com as mouras não fosse consensual, comportamento que também era profundamente condenado a nível moral. Dito isto, independentemente da veracidade das justificações apresentadas, o facto é que não eram, de todo, credíveis para os punidos, sendo que “(...) os presos muyto praguejarão do Governador polo mal que lhes fizera, e enforcára Ruy Dias por ciumes das molheres que tinha na sua nao, que com todas dormia (...)”.³⁵⁵

Finalizamos, assim, o último subcapítulo frisando a diversidade de atitudes e comportamentos tomados por ambos os sexos em relação a um ao outro, condutas estas que variavam consoante condicionantes sociais e culturais, assim como segundo as próprias índoles e experiências pessoais que talhavam os percursos de cada indivíduo no alto-mar.

³⁵⁵ Correia, II, Parte I:123.

Conclusão

Ao longo da dissertação, foram abordados diversos pontos, temáticas e questões relativamente à presença feminina a bordo na expansão marítima portuguesa, entre os séculos XV e XVII: uma tarefa desafiante, mas que fora tornada possível por meio da recolha das pistas dispersas pela documentação, e da decifração das narrativas e contextos que banhavam as palavras e ações daqueles que vivenciaram na pele o vigor dos oceanos. Embora seja impossível avistarmos o retrato completo da realidade marítima e das dinâmicas de sociabilidade que aí se despoletavam, conseguimos, porventura, retirar algumas conclusões.

Em primeiro lugar, verifica-se que os quantitativos de casos que registam mulheres embarcadas são diminutos em termos de proporção. Referimo-nos, mais concretamente, ao facto de nos debruçarmos sobre fontes que possuem centenas a milhares de páginas, mas que mencionam o sexo feminino esporadicamente. A “casualidade” e “normalidade” com que a sua estadia era registada em vários momentos sugere, no entanto, que o fenómeno não era, de todo, anómalo ou raro. O menor número de referências a mulheres não simboliza, necessariamente, que a sua presença nos navios portugueses era inabitual; longe disso, a documentação assinala repetidamente que o embarque feminino era um fenómeno comum, as queixas de padres, nomeadamente, pintando um cenário caótico e de pura devassidão gerado pelo elevado número de mulheres a bordo. Constatase, portanto, que existe uma clara dissonância entre os quantitativos precisos de casos detetados na documentação e as componentes qualitativas que as suas narrativas nos indicam. Como tal, é possível que os números reduzidos de referências nas fontes sugiram não a invulgaridade deste fenómeno, mas, pelo contrário, a sua regularidade e, de certo modo, “trivialidade”. Por outras palavras, a presença feminina nas naus constituiria uma eventualidade tão provável e frequente que se tornara expectável e parte da realidade quotidiana no alto-mar, sendo plausível que fosse omitida em prol da exaltação de outros elementos mais relevantes. Nesta linha de raciocínio, enfatiza-se que não é impensável que as obras que se focam na narração de episódios épicos não acomodem peripécias de pequena dimensão ou “importância” no grande esquema ou quadro de acontecimentos.

Relativamente aos perfis sociais das passageiras, concluímos que eram bastante distintos, as embarcações portuguesas albergando tanto europeias como africanas, americanas e asiáticas, numa escala hierárquica que variava desde escravizadas a senhoras honradas, a sua estadia, naturalmente, podendo ser tanto voluntária como involuntária. Os motivos que justificavam o seu embarque, por sua vez, também eram diversos, destacando-se, entre outros, o interesse económico, a missão e condutas cristãs, o impulso sexual, o degredo, a instrumentalização política, resgates, métodos de preservação do núcleo familiar e estratégias de colonização e povoamento.

Constata-se que, em termos de destinos, a África consistia no menos desejado e frequentado por portuguesas, a América e a Ásia sendo os continentes para onde mais comumente viajavam, ainda que os seus quantitativos, de acordo com alguns historiadores, não sejam muito significativos. O panorama aparentava ser diferente no que diz respeito a nativas, sendo registados vários casos que apontam para a circulação e deslocação de elevadas somas de mulheres dentro da rede imperial portuguesa, nomeadamente no continente asiático, apesar da oposição de determinadas autoridades e figuras de proeminência ao embarque feminino – e aos riscos a este inerentes.

No que à vivência e relações de género em alto-mar diz respeito, podem ser feitos vários comentários. Antes de mais, sublinha-se que os quadros mentais vigentes em Portugal eram transpostos, de modo geral, para o “microcosmo” em que consistia o navio, de tal modo que se pode afirmar que este último era o reflexo da sociedade no reino, embora com níveis de “intensidade” flutuantes e, por vezes, dicotómicos. Não obstante a mudança para um plano marítimo, constata-se que várias das imposições e diretrizes presentes na legislação portuguesa faziam-se sentir a bordo. Tal como em terra, questões como o abuso sexual contra a mulher, relacionamentos incestuosos e envolvimento carnais entre indivíduos de religiões diferentes continuavam a ser encarados como moralmente condenáveis. A ênfase é, essencialmente, colocada na rejeição social dos delitos, pois a consequente fiscalização e punição dos infratores não era observada em todos os casos disponibilizados pela documentação. De facto, semelhante à estratificação social verificada no reino, a hierarquia da embarcação encontrava-se bem estabelecida e devia ser absolutamente respeitada, qualquer manifestação de insubordinação devendo ser contestada com uma resposta imediata, rapidez que não se registava tão frequentemente no continente. Em teoria, apelava-se à prontidão do castigo, uma vez que, perante um ambiente fechado, suscetível à erupção de conflitos e tumultos, mais do que

nunca era necessária a transmissão de uma mensagem que deixasse bem claro que a insurreição contra as autoridades do navio estaria fora de questão. No entanto, nem sempre era esta a realidade que predominava em alto-mar. Se por um lado se registavam ocasiões em que a justiça era imediatamente servida após a transgressão, por outro deparamo-nos com circunstâncias em que, dada a menor área de alcance da Coroa em termos de vigilância e fiscalização dos seus súbditos no império, as punições eram adiadas ou, inclusive, não levadas a cabo, nomeadamente quando envolviam infratores de elevado estatuto social. A complacência das autoridades coloniais, aliada à transmissão lenta de informação entre estas últimas e o reino, poderiam transformar o ambiente marítimo num palco de caos e desordem à sombra do império formal, propício, então, ao rompimento de diversas situações que se encontravam aquém dos protocolos sociais idealizados.

Ora, a mulher insere-se nesta dualidade de realidades, sendo que a sua presença era encarada, na vasta maioria dos casos, como uma ameaça ao bom funcionamento do “microcosmo”. As suas “inclinações” sedutoras compunham o fulcro das críticas presentes nas fontes, a mulher sendo em certas ocasiões apontada como um símbolo de má sorte e a principal causa das tragédias a que sucumbiam as embarcações durante as viagens, precisamente por “corromper” os tripulantes e distraí-los das suas tarefas a bordo com devaneios carnavais. Contrariamente ao que se pudesse inicialmente inferir a partir destes dados, ressalva-se, porém, que o patriarcado benevolente coexistia com a percepção e juízos disfóricos tanto enunciados pela documentação face à presença feminina, sendo manifestado frequentemente nas atitudes de tripulantes de elevada condição social, nomeadamente fidalgos e clérigos, na medida em que procuravam garantir a segurança e o bem-estar das embarcadas. Este amparo – no caso de inexistência de vínculos familiares com as passageiras, que, naturalmente, apelavam à união e assistência – podia, por sua vez, ser fruto de diversas convicções tidas sobre o sexo feminino, tais como a sua inutilidade em situações adversas, ou a sua “inocência” intrínseca que lhe concedia o direito à misericórdia e piedade masculinas. O enaltecimento do homem como ser ativo, forte e íntegro – traços venerados na literatura de casados – acabava, portanto, por se materializar no plano oceânico por via da proteção do sexo mais “fraco”, este frequentemente espelhado nas fontes como passivo, frágil e inepto, requerente do abrigo masculino. A mesma tolerância e “cavalheirismo”, todavia, não se evidenciavam tão frequentemente na atitude perfilhada por homens de estatuto inferior, os marinheiros sendo várias vezes acusados de serem “brutos” e de se preocuparem somente com a sua

própria sobrevivência, desprezando a das mulheres e, como tal, não se submetendo ao código moral daqueles que se posicionavam acima de si na hierarquia. Dito isto, não se pretende, com estas afirmações, pintar estes últimos como os supremos defensores do sexo feminino. Tal seria erróneo, até porque fidalgos e padres podiam registar, do mesmo modo, comportamentos violentos, depreciativos ou inapropriados perante a mulher – e não só a escravizada ou cativa –, afastando-se completamente do exemplo moral que deveriam personificar e, por conseguinte, aproximando-se da “gente do mar” que tanto criticavam e repreendiam.

Nesta sequência, é importante acrescentar que o perfil social da mulher consistia, sem dúvida, num fator que influenciava a forma como os homens a percecionavam e se relacionavam com esta. Com efeito, de modo geral, as passageiras mais estimadas e protegidas eram as honradas, nomeadamente – mas não exclusivamente – portuguesas, sendo de tal forma uma prioridade que a sua salvaguarda se sobrepunha várias vezes à dos restantes tripulantes. A valorização de uma posição elevada na hierarquia social não ditava, porém, que as passageiras que se situassem em patamares inferiores não fossem alvo de consideração e apoio. Não nos referimos apenas a serviçais, solteiras e “sospeitosas” portuguesas, mas também a mulheres autóctones com as quais os portugueses se cruzavam durante as viagens. Interligando-se com o referido, a documentação expressa uma evidente priorização da salvaguarda de meninas e moças, sugerindo que a juventude dos membros do sexo feminino persuadia, também, a ação dos homens. As justificações remetem, nomeadamente, à “pureza” e “inocência” das suas almas, características que, no caso de serem nativas, as tornariam mais propícias a receber e aceitar a conversão ao Cristianismo. A partilha da mesma fé correspondia, por sua vez, a uma condicionante adicional que detinha peso nas relações de género, mas que, tal como a condição social e a faixa etária, não deve ser interpretada como suprema ou absoluta, visto que os portugueses também se demonstravam tolerantes e benevolentes perante “gentias” e “infíéis” em certas circunstâncias. Trata-se, de facto, de uma conduta favorável que merece atenção, mas que não deve ser exaltada de tal forma que oculte ou apague a realidade mais funesta e cruel, pintada por violência, que tantas vezes fora infligida nas populações autóctones com as quais os navegantes estabeleceram contacto.

A análise das relações de género entre membros do sexo feminino também nos proporcionou um olhar a uma dicotomia comportamental relevante. Para começar, constata-se que o “microcosmo” do navio era, para as mulheres, um espaço de

oportunidades para a sociabilização entre si. Desvinculadas de tarefas tradicionalmente ligadas à domesticidade do lar, a reclusão partilhada a que estavam condenadas a bordo, se por um lado obstruía o contacto com os tripulantes masculinos, por outro estimulava o convívio e a forja de relações entre passageiras que, em determinados casos, não detinham quaisquer laços prévios umas com as outras. Com efeito, verifica-se que as impiedosas condições de vida das embarcações e os perigos intrínsecos das viagens poderiam condicionar o carácter dos vínculos estabelecidos, estes podendo ser marcados pela proximidade, lealdade e solidariedade ou, no lado oposto, pela insubordinação, desdém e conflito. Neste sentido, apesar do silêncio continuar a ser, por norma, um dos principais atributos requeridos e impostos no sexo feminino na documentação, verifica-se que as jornadas marítimas se tornavam, ocasionalmente, palco para momentos que rompiam com este mesmo vácuo e, simultaneamente, com as expectativas de género da mulher, esta podendo afastar-se dos ideais e papéis a que estaria prenunciada na mentalidade portuguesa da época.

Num último ponto, e para finalizar a dissertação, na impossibilidade de definirmos padrões comportamentais absolutos e universais, reconhece-se, como proposição principal, que a conduta encaminhada pelos distintos indivíduos que atravessaram os oceanos era plural e variada. Perfis sociais idênticos ou semelhantes não garantiam que duas pessoas agissem e se relacionassem da mesma maneira com aquelas ao seu redor, facto que justifica a aparição, na documentação, de atitudes “contraditórias” ou “inesperadas” conforme a norma. É assim que, sendo possível traçar e identificar alguns pontos em comum entre os diferentes agentes e contextos das narrativas, nos deparamos com casos e sujeitos que quebraram o paradigma – assim é a natureza humana.

Referências

❖ Fontes

- Almeida, Cândido Mendes, ed. *Código Philipino*. Liv. I–V. Rio de Janeiro: Typ. do Instituto Philomathico, 1870.
- Azurara, Gomes Eannes de. *Chronica do Descobrimento e Conquista de Guiné*. Paris: Officina Typographica de Fain e Thunot, 1841.
- Barros, João de, e Diogo do Couto. *Da Asia*. T. I–XII. Lisboa: Na Regia Officina Typografica, 1777-1788.
- Barros, João de. *Espelho de Casados*. Editado por Tito de Noronha e António Cabral. 2ª. Porto: Imprensa Portugueza, 1874.
- Bluteau, Raphael. *Vocabulario Portuguez e Latino*. Coimbra: Collegio das Artes da Companhia de Jesu, 1712-1721.
- Bocarro, António. *Década XIII da História da Índia*. Pt. I–II. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876.
- Brásio, António, ed. *Monumenta Missionaria Africana*. Vols. 1-10. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952-1965.
- Brito, Bernardo Gomes de. *História Trágico Marítima*. Vols. I–III. Bibliotheca de Clássicos Portuguezes. Lisboa: Escritorio, 1904.
- Castanheda, Fernão Lopes de. *História do Descobrimento & Conquista da Índia pelos Portugueses*. Liv. II–VIII. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1824-1833.
- Correia, Gaspar. *Lendas da Índia*. T. I–IV. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1858-1866.
- Couto, Diogo do. *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*. Lisboa: Officina de José Filippe, 1765.
- Leite, Serafim, ed. *Monumenta Brasiliae*. Liv. I–II. Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu, 1956-1960.
- Melo, Francisco Manuel de. *Carta de Guia de Casados*. Luso Livros, 2016.
- Ordenações do Senhor Rey D. Manuel*. Liv. I–V. Coimbra: Na Real Imprensa da Universidade, 1797.
- Pato, Raymundo António de Bulhão, *Documentos Remettidos da India ou Livros das Monções*. Editado por António da Silva Rêgo. T. II–X. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1878-1884.
- . *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*. T. I–III. Lisboa: Academia Real das Ciências, 1884-1903.

Rêgo, António da Silva, *Documentação para a história das Missões do Padroado Português do Oriente*, 12 vols. (Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1947-1959).

Teixeira, Manuel. *The Portuguese Missions in Malacca and Singapore (1511-1958)*, vol. 1.

Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1961.

Wicki, Josephus, ed. *Documenta indica*. XVIII Vols. Roma: Monumenta Historica Societatis

Iesu, 1948-1988.

❖ Bibliografia

Almeida, Angela Mendes de. «Os Manuais Portugueses de Casamento dos Séculos XVI e XVII».

Revista Brasileira de História 9, n.º 17 (1989 de 1988): 191–207.

Almeida, Cândido Mendes, ed. *Código Philipino*. I–V vols. Rio de Janeiro: Typ. do Instituto

Philomathico, 1870.

Almorza Hidalgo, Amelia. «*No se hace pueblo sin ellas*»: *mujeres españolas en el Virreinato de*

Perú: emigración y movilidad social (siglos XVI-XVII). Americana 67. Madrid : Editorial

Universidad de Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas Sevilla ;

Diputación de Sevilla, 2018.

Armada, Fina d'. «As Mulheres nas Naus da Índia (Século XVI)». Em *Actas do Congresso*

Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa, 197–230. Lisboa: CIDM,

1995.

———. *Mulheres navegantes no tempo de Vasco de Gama*. 2. ed. Lisboa: Esquilo, 2007.

Barros, Amândio Jorge Morais. «Vida de marinheiro. Aspectos do quotidiano das gentes de mar

nos séculos XV e XVI». *Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*,

2004, 249–63.

Bloch, Agata. *Livres e Escravizados: As Vozes dos Subalternos na História do Império Colonial*

Português na perspectiva de redes. Varsóvia: Museu da História do Movimento Popular

Polonês em Varsóvia - Instituto de Estudos Ibéricos e Ibero-americanos da Universidade

de Varsóvia, 2022.

Bock, Gisela. «História, História das Mulheres, História de Género». *Penélope: Fazer e Desfazer*

História, n.º 4 (1989): 158–87.

Bock, Gisela, e Marisa Garrayo Ferrandis. «La historia de las mujeres y la historia del género:

Aspectos de un debate internacional». *História Social*, n.º 9 (1991): 55–77.

Borges, Marco Oliveira. «Aspetos do quotidiano e vivência feminina nos navios da carreira da

Índia durante o século XVI: primeiras mulheres, buscas e sexualidade a bordo». *Revista*

Portuguesa de História 47 (24 de abril de 2018). [https://doi.org/10.14195/0870-](https://doi.org/10.14195/0870-4147_47_10)

4147_47_10.

- Boxer, Charles. *A Mulher na Expansão Ultramarina Ibérica*. Lisboa: Livros Horizonte, 1977.
- Brito, Bernardo Gomes de. *História Trágico Marítima*. Vol. I. Bibliotheca de Clássicos Portuguezes. Lisboa: Escritorio, 1904.
- Caldeira, Arlindo Manuel. *Escravos e traficantes no império português: o comércio negreiro português no Atlântico durante os séculos XV a XIX*. 1ª. Lisboa: Esfera dos Livros, 2013.
- Carvalho, Isabel Boavida. «Viagens e naufrágios no feminino: da mulher invocada à mulher (quase) invisível». Em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*, 235–44. Lisboa: CIDM, 1995.
- Casimiro, Tânia Manuel, e Marco Oliveira Borges. «Life on Board Portuguese Ships in the 16th–18th Centuries: Theorizing Households through History and Archaeology». *Heritage* 6, n.º 2 (2023): 2020–37. <https://doi.org/10.3390/heritage6020109>.
- Coates, Timothy. «Colonização Feminina Patrocinada pelos Poderes Públicos no Estado da Índia (1550-1755)». *Revista Oceanos*, n.º 21 (1995): 34–52.
- Coates, Timothy J. *Degredados e órfãs: colonização dirigida pela coroa no império português, 1550-1755*. 1. ed. Coleção Outras margens. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.
- Costa, João Paulo Oliveira e. *Os Descobrimentos portugueses: O início da globalização*. S.L.: Bonallettera Alcompas, 2018.
- Dias, Paulo M., e Roger Lee de (org.) Jesus. *Atualizar a História: uma nova visão sobre o passado de Portugal*. Lisboa: Desassossego, 2022.
- Domingues, Francisco Contente, e Inácio Guerreiro. «A Vida a Bordo na Carreira da Índia (Século XVI)». *Revista da Universidade de Coimbra XXXIV* (1988): 185–225.
- Fernandes, Maria de Lurdes Correia. *Espelhos, cartas e guias: casamento e espiritualidade na Península Ibérica, 1450-1700*. Porto: Instituto de Cultura Portuguesa, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1995.
- García, Palmira Hidalgo. «La emigración española a América en el siglo XVII. Mujeres cruzando el Atlántico». [Http://purl.org/dc/dcmitype/Text](http://purl.org/dc/dcmitype/Text), Universidad de Huelva, 2021. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=296901>.
- Gruzinski, Serge. «Os canibais de Lisboa: da história colonial e imperial à história global». *Cultura e Sociabilidades no Mundo Atlântico*, 2012, 17–34.
- Guedes, Ana Isabel Marques. «Tentativas de Controle da Reprodução Colonial: As Órfãs d’el Rei». Em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*, 665–74. Lisboa: CIDM, 1995.
- Guimarães, Elina. «A mulher portuguesa na legislação civil». *Análise Social XXII*, n.º 92–93 (1986): 557–77.
- Hespanha, António Manuel. «Lei e Justiça: história e prospectiva de um paradigma». *Justiça e Litigiosidade: História e Prospectiva*, 1993, 7–59.

- . «O Estatuto Jurídico da Mulher na Época da Expansão». Em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*, 53–64. Lisboa: CIDM, 1995.
- Hutchinson, Amélia P. «Dea ou Deabus? – O Declínio das Relações Masculino-Feminino como Reflexo do Declínio do Império». Em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*, 181–86. Lisboa: CIDM, 1995.
- Lacy, Sarah, e Cara Ocobock. «Woman the Hunter: The Archaeological Evidence». *American Anthropologist* 126, n.º 1 (março de 2024): 19–31. <https://doi.org/10.1111/aman.13914>.
- Lobato, Manuel. «“Mulheres alvas de bom parecer”: políticas de mestiçagem nas comunidades luso-afro-asiáticas do Oceano Índico e Arquipélago Malaio (1510-1750)». Editado por Manuel Lobato e Maria de Deus Manso. *Perspetivas*, n.º 10 (2013): 89–114.
- Lobato, Manuel, e Maria de Deus Manso, eds. *Mestiçagens e identidades: intercontinentais nos espaços lusófonos*. 1ª edição. Braga: NICPRI (Núcleo de Investigação em Ciências Políticas e Relações Internacionais), 2013.
- Lopes, António, e Eduardo Frutuoso. «A Vida a Bordo nas Naus da Carreira da Índia». *História do Quotidiano em Portugal*, 1995.
- Magalhães, Joaquim Romero. «Africans, Indians, and Slavery in Portugal». *Portuguese Studies* 13 (1997): 143–51.
- Manso, Maria de Deus Beites. «Mulheres na Goa Seiscentista: moral, honra e crime de solicitação». Em *Esclavas, horras y libres. Historias de mujeres en los mundos ibéricos, siglos XVI-XIX*, 447–64. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2023.
- Mea, Elvira Azevedo. «Mulheres nas Teias da Expansão». Em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*, 65–76. Lisboa: CIDM, 1995.
- Melo, Francisco Manuel de. *Carta de Guia de Casados*. Luso Livros, 2016.
- Miceli, Paulo. «“O zelo da virtude contra a peçonha do diabo” - Sospeitosas, virtuosas e impudentes: a visibilidade feminina nas viagens portuguesas à época dos Descobrimentos». Em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*, 187–96. Lisboa: CIDM, 1995.
- Mills, J. V. «Eredia’s Description of Malaca, Meridional India, and Cathay». *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 8, n.º 1 (1930): 1–288.
- Moran, Sarah, e Amanda Pipkin, eds. *Women and gender in the early modern Low countries 1500-1750*. Studies in medieval and Reformation traditions, volume 217. Leiden; Boston: Brill, 2019.
- Neves, Helena. «Mulheres na Primeira Guerra Mundial: Mudança e Permanências». *ResPublica*, n.º 14 (2015): 69–113.
- Oliveira, Eduardo Freire de. *Elementos para a História do Município de Lisboa*. Vol. I. Lisboa: Typographia Universal, 1882.

- Pimentel, Maria do Rosário. «Aspetos do quotidiano no transporte de escravos no século XVII: do sertão africano à costa americana». *Estudos Ibero-Americanos* XXV, n.º 2 (1999): 7–18.
- Ramos, Fábio Pestana. «Os problemas enfrentados no cotidiano das navegações portuguesas da carreira da Índia: fator de abandono gradual da rota das especiarias». *Revista de História* 0, n.º 137 (30 de dezembro de 1997): 75. <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v0i137p75-94>.
- Sanceau, Elaine. *Mulheres portuguesas no ultramar*. Porto: Livraria Civilização, 1979.
- Santos, Giovanna Aparecida Schittini dos. «Relações de gênero no livro V das Ordenações Manuelinas (Portugal - Século XVI)». *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História - ANPUH*, 2011, 1–14.
- Scott, Joan W. «Gender: A Useful Category of Historical Analysis». *The American Historical Review* 91, n.º 5 (dezembro de 1986): 1053. <https://doi.org/10.2307/1864376>.
- Seabra, Leonor Diaz De, e Maria De Deus Beites Manso. «Escravidão, concubinação e casamento em Macau: séculos XVI-XVIII». *Afro-Ásia*, n.º 49 (29 de janeiro de 2014). <https://doi.org/10.9771/aa.v0i49.21317>.
- Silva, Maria Joana Corte-Real Lencart e. «A Mulher nas Ordenações Manuelinas». *Revista de História* 1 (1978): 59–79.
- Silva, Nelly Barreto Moreira da. «A Literatura de Estados no Séc. XVI e o Espelho de Casados (1540) do Dr. João de Barros». Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2010.
- Sousa, Lúcio de. *The Portuguese slave trade in early modern Japan: merchants, Jesuits and Japanese, Chinese, and Korean slaves*. Studies in global slavery, Volume 7. Leiden; Boston: Brill, 2019.
- Stark, Suzanne J. *Female Tars: Women Aboard Ships in the Age of Sail*. Naval Institute Press., 2017.
- Toma, Maristela. «Punição e Razão de estado: o degredo no império colonial português», 1–10. Fortaleza: ANPUH, 2009.
- Tonnies, Ana. «O silêncio das personagens femininas em relatos de naufrágios dos séculos XVI e XVII». Em *Actas do Congresso Internacional O Rosto Feminino da Expansão Portuguesa*, 245–52. Lisboa: CIDM, 1995.
- Vieira, Alberto. «A Emigração portuguesa nos Descobrimentos: Do litoral às ilhas». *Portuguese Studies Review* 15, n.º 1–2 (2007): 63–101.
- Wheat, David. «Catalina de Los Santos, Free Woman of Color and Shipowner from the Spanish Caribbean». *Clio. Women, Gender, History*, n.º 50 (2019): 143-60.
- Williams, Patrick, e Laura Chrisman, eds. *Colonial discourse and post-colonial theory: a reader*. New York: Columbia University Press, 1994.