



Revista de História
ISSN: 0034-8309
revistahistoria@usp.br
Universidade de São Paulo
Brasil

Rodrigues, Jaime
Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII
Revista de História, núm. 168, enero-junio, 2013, pp. 325-350
Universidade de São Paulo
São Paulo, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=285027996011>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica
Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe, Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

ARTIGOS

UM SEPULCRO GRANDE, AMPLO E FUNDO: SAÚDE ALIMENTAR NO ATLÂNTICO, SÉCULOS XVI AO XVIII

Contato
Estrada do Caminho Velho, 333
07252-312 - Guarulhos - SP
E-mail: jaimerod@uol.com.br

Jaime Rodrigues

Universidade Federal de São Paulo e bolsista
de Produtividade em Pesquisa da Fundação de
Apoio à Unifesp

Resumo

A partir da historiografia, da crônica colonial e dos diários de viagens através do Atlântico, este texto propõe um estudo sobre a alimentação dos marinheiros e dos problemas de saúde decorrentes do abastecimento dos navios. Quantidade e qualidade da comida são entendidas como elementos que interferiam no desenvolvimento das viagens.

Palavras-chave

Saúde - alimentação - história atlântica.

A LARGE, BROAD AND DEEP TOMB: HEALTH FOOD IN THE ATLANTIC, 16TH TO 18TH CENTURIES

Contact
Estrada do Caminho Velho, 333
07252-312 - Guarulhos - SP
E-mail: jaimerod@uol.com.br

Jaime Rodrigues

Universidade Federal de São Paulo and
Fellowship of Fundação de Apoio à Unifesp

Abstract

From the historiography, the colonial chronic and the travel journal across the Atlantic, this article proposes a study about the nourishment of seamen and health problems result of supply ships. Quantity and quality of food are seen as factors that interfered with the success of the travels.

Keywords

Health – nourishment – Atlantic history.

O sepulcro era tão grande, tão amplo e
fundo que, ainda mesmo do nosso mais
alto cesto do mastro, não o poderíamos
abarcар com a vista.

RICHSHOFFER, Ambrósio. *Diário de um soldado da
Companhia das Índias Ocidentais (1629-1632)*. 2ª edição.
São Paulo: Ibrasa; Brasília: INL, 1978, p. 34.

Apresentação

A crônica colonial e os diários de viajantes que estiveram no Brasil e em outras partes da América e do mundo entre os séculos XVI e XIX foram e continuam a ser utilizados sistematicamente como fontes para a construção do conhecimento histórico relativo às mais diversas temáticas. De fato, tais textos prestam-se a inúmeras leituras e possibilidades de reflexão, constituem um imenso manancial de informações e são objetos de críticas em diferentes abordagens.¹ Há, todavia, uma possibilidade quase inexplorada encerrada nessas fontes e sobre a qual a historiografia pouco tem se detido. Todos esses autores atravessaram o oceano como parte inescapável de sua experiência, mas as narrativas produzidas por eles acerca do deslocamento marítimo não mereceram a mesma atenção que as descrições da vida e dos costumes em terra firme americana.

Adentrar o universo das relações e da vida material construídas a bordo a partir desses textos é um caminho possível para avançar na concepção do “Atlântico como espaço histórico”. Para Dale Tomich, autor da formulação, o entendimento da história atlântica como processo integral requer a compreensão do oceano como região econômica do mundo moderno e unificadora das áreas que formam esse espaço humano.² Outras abordagens da história atlân-

¹ Dentre outros autores que se debruçaram sobre os relatos de viagens em termos metodológicos e exploratórios de suas potencialidades, ver: VILARDAGA, José Carlos. *Lastros de viagem: expectativas, projeções e descobertas portuguesas no Índico (1498-1554)*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2010; COSTA, Wilma Peres. Narrativas de viagem no Brasil do século XIX: formação do Estado e trajetória intelectual. In: RIDENTI, Marcelo; BASTOS, Elide Rugai e ROLLAND, Denis. *Intelectuais e Estado*. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2006, p. 31-49; RAMINELLI, Ronald. Viagens e inventários: tipologia para o período colonial. *História: Questões e Debates*, Curitiba, vol. 32, jan./jun. 2000, p. 27-46; SUSSEKIND, Flora. *O Brasil não é longe daqui: o narrador, a viagem*. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

² TOMICH, Dale. O Atlântico como espaço histórico. *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro, vol. 26, n. 2, 2004, p. 221-240. Para uma história das relações e da hierarquia a bordo, tomando por base os relatos de viagens da primeira metade do século XIX, ver: BARREIRO, José Carlos. A

tica são praticadas, como aquela mais comum e focada nos impérios europeus, nas nacionalidades ou nos espaços continentais da América, África e Europa.³

Estudos sob esse viés vêm sendo alvo de críticas e debates, por vezes de modo paradoxal. Russel-Wood, por exemplo, apontou com agudeza:

As histórias de pendor nacionalista, juntamente com uma historiografia fragmentada – maritimamente, geograficamente ou cronologicamente – dos impérios ultramarinos europeus distraíram as atenções do princípio básico de que os Estados europeus partilharam objetivos relativamente ao estabelecimento de colonatos ultramarinos, e do fato de que as diferenças entre estes objetivos residem mais frequentemente no pormenor do que na substância (...).⁴

Essas considerações do historiador britânico podem ser lidas como um chamamento à prática de uma história atlântica renovada, não obstante o fato de que seu autor também assina o capítulo sobre o “Atlântico português” na parte intitulada “Novos mundos atlânticos”, contraponto dos “Velhos mundos e o Atlântico” na coletânea organizada por Greene e Morgan em 2009.

David Armitage sistematizou, em meados dos anos 2000, críticas substanciais à maneira como a história atlântica vinha sendo produzida. O autor relacionou alguns dos novos desafios colocados aos historiadores dispostos a enfrentar a problemática, entre eles: essa abordagem lida com questões que transcendem as áreas de investigação tradicionais, como as que se ocupam dos Estados-nações? Como contribuir para a elaboração de uma história que, no momento de sua máxima expansão, abarca quatro continentes ao longo de cinco séculos? A história atlântica não seria uma forma mais aceitável de estudar a história de impérios marítimos como o espanhol, o português, o francês, o britânico ou o holandês? Em poucas palavras, “o que faz da história atlântica uma nova forma de aproximar-se de problemas reais, e não simplesmente uma desculpa para a superficialidade ou uma defesa do imperialismo?”⁵

Sob qualquer abordagem, verifica-se na historiografia um privilégio das experiências de homens das paragens ao norte do oceano. Peter Wood

formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850). *Tempo*. Niterói, vol. 15, n. 29, jul./dez. 2010, p.189-209.

³ Ver, por exemplo, GREENE, Jack P. e MORGAN, Philip D. *Atlantic history: A critical appraisal*. Nova York: Oxford University Press, 2009.

⁴ RUSSEL-WOOD, Anthony John R. Padrões de colonização no império português, 1400-1800. In: BETHENCOURT, Francisco e CURTO, Diogo Ramada (dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*, Lisboa: Ed. 70, 2010, p. 200.

⁵ ARMITAGE, David. Tres conceptos de historia atlántica. *Revista de Occidente*. Madri, vol. 281, out. 2004, p. 9.

reconhece isso, ao identificar uma fronteira invisível criada pelos estudiosos da história atlântica nos Estados Unidos, para os quais o Atlântico sul é uma região estrangeira.⁶

Em perspectiva diversa, uma história atlântica como sinônimo de história do Atlântico norte está presente nas obras de Marcus Rediker e Peter Linebaugh. Esses historiadores fizeram confluír a historiografia inglesa com a dos Estados Unidos no mundo marítimo atlântico na Idade Moderna ao lidarem com temáticas variadas: o processo de trabalho no mar, a formação do mercado de trabalho assalariado marítimo, a linguagem e a cultura, o espírito de amotinamento dos marinheiros, a pirataria como ameaça à acumulação capitalista, as péssimas condições de trabalho, a democracia eletiva e internacionalista e o ideal de liberdade nos navios.⁷

Sugestivas, sobretudo pela inserção no campo da história social, estas últimas análises do trânsito marítimo no Atlântico norte por vezes parecem acrescentar mais uma divisão – a hemisférica – às tradicionais divisões nacionais, coloniais ou continentais. Tal afirmação leva em conta, principalmente, o ideal de liberdade e o empenho de marinheiros ingleses e estadunidenses em combater a tirania dos oficiais. Desconfio que tal visão, instigante, ainda imponha limites a uma concepção ampliada da história atlântica. Pretendo ensaiar alguns passos nessa direção, estimulando, ao mesmo tempo, o andamento de novas pesquisas.

Dieta, um risco no mar

Retomo, aqui, textos da crônica colonial e diários de viajantes com o objetivo de destacar um aspecto da vida e do trabalho no mar, enfocando tripulações e passageiros diante de um dos riscos manifestados de forma recorrente nessas fontes, entre os séculos XVI e XVIII. Refiro-me à preservação da saúde, sobretudo frente à dificuldade de abastecer as embarcações com provisões alimentares adequadas e capazes de resistir ao tempo longo e aos climas antagônicos das viagens inter-hemisféricas, muitas vezes estendidas

⁶ WOOD, Peter. From Atlantic history to a continental approach. In: GREENE e MORGAN, op. cit., p. 280.

⁷ LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 6, set. 1983, p. 7-46; LINEBAUGH Peter e REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Cia. das Letras, 2008; REDIKER, Marcus. *Between the devil and the deep blue sea: Merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*. Nova York: Cambridge University Press, 1989.

para além do planejado em função de condições que nem sempre cabiam nos cálculos prévios de abastecimento feito em terra.

Ao estudar os relatos de naufrágios seiscentistas reunidos na *História trágico-marítima*,⁸ Paulo Miceli mencionou os perigos mais receados pelos mareantes: ficar sem vento, incendiar-se, sofrer infiltração de água, chocar-se contra os baixios, encontrar-se com inimigos e sofrer os efeitos da imperícia dos pilotos.⁹ Conectada a esses riscos e temores, aparece a questão do abastecimento alimentar e das doenças decorrentes da má ou pouca alimentação. Mesmo quando a viagem de longo curso era bem planejada, não se podia prever quanto tempo duraria a falta de ventos, em especial na zona equatorial. De modo similar, em uma embarcação bem fornida, os alimentos não necessariamente eram oferecidos de forma indistinta a todos os embarcados, tanto devido às divisões hierárquicas a bordo – expressadas também nas dietas diferenciadas de oficiais e marinheiros comuns – como pela ação dos inimigos ou piratas que poderiam saquear o navio e ainda deixá-lo à deriva.

Nos navios em que Hans Staden e Jean de Léry atravessaram o Atlântico, os tripulantes aproveitaram as oportunidades de saquear inimigos. Poderíamos imaginar que, para o militar Staden, o saque a embarcações em alto mar fosse menos impressionante, como ocorreu em 1547 na altura do cabo Ghir, nas proximidades de Agadir no Marrocos, onde a nau por ele tripulada encontrou “muitos pescadores castelhanos, que nos relataram a presença de naus nas proximidades da cidade”. Uma delas, propriedade de comerciantes espanhóis, foi perseguida e capturada, tendo a tripulação conseguido escapar em um bote. O despojo em açúcar, amêndoas, tâmaras, peles de cabra e goma arábica foi levado à ilha da Madeira, de onde o navio retomou seu curso original, em direção ao Brasil.¹⁰

Oriundo de outra vivência, o sapateiro e pastor calvinista Léry também relatou o saque de embarcações como praxe quando as circunstâncias assim o permitiam, apesar das admoestações que pudessem enfrentar da parte dos menos acostumados à vida no mar, como no caso do jovem religioso. No relato dele, o alvo foram “dois navios mercantes ingleses de regresso da Espanha”, abordados pelos marinheiros do Grand Roberge,

⁸ PERES, Damião (ed.). *História trágico-marítima*. 6 volumes. Porto: Portucalense, 1942.

⁹ MICELI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI)*. 2ª edição. Campinas: Ed. da Unicamp, 1997, p. 110.

¹⁰ STADEN, Hans. *A verdadeira história dos selvagens, nus e ferozes devoradores de homens (1548-1555)*. Rio de Janeiro: Dantes, 1998, p. 21-22 (1ª edição, 1557).

parte da flotilha de três embarcações em que Léry deixara a Normandia em fins de 1556. Pilharam os dois navios e “por pouco os não saquearam”:

(...) uma vez que a ocasião se apresenta, que assim se pratica no mar como na terra, pois quem tem armas e é mais forte domina e dita leis aos mais fracos. Em verdade alegam os marinheiros, ao fazer com que os navios mercantes arriem velas, que lhes cabe o direito de ser supridos de víveres mediante pagamento, por se acharem deles necessitados em vista [de] andarem muito tempo sem tomar porto. Mas ainda sem essas intenções se conseguem pôr o pé a bordo dos navios alheios não é para impedir que soçobrem que os descarregam de tudo o que lhes parece bom e proveitoso. E se porventura alguém os adverte, como de fato fizemos, por assim saquearem indiferentemente amigos e inimigos, respondem como estribilho comum aos nossos soldados: que isso é de guerra e de praxe e anda bem quem assim o pratica (...).¹¹

Há evidências de que navios de guerra ou de passageiros levavam provisões mais substanciais e suas viagens eram objeto de um planejamento mais eficaz do que o geral das embarcações mercantes. Uma das razões para isso era a otimização do espaço: em uma embarcação mercante, qualquer área disponível servia para o acondicionamento de mercadorias, bagagens ou privilégios dos oficiais, inclusive gado vivo.

Viagens com razões de Estado podiam contar com embarcações e aparelhos mais robustos e mantimentos mais fartos. Bom exemplo foi aquela liderada pelos irmãos Bartholomé e Gonzalo de Nodal no início do século XVII, armada com a intenção de encontrar – no âmbito do conhecimento marítimo espanhol – outra passagem do Atlântico ao Pacífico além do já conhecido estreito de Magalhães. Concluída em Lisboa em fins de 1618 a construção das duas caravelas de oitenta toneladas que cruzariam o oceano – a Nuestra Señora de Atocha e a Nuestra Señora del Buen Suceso, recorrências comuns na devoção católica ibérica moderna –,¹² ambas zarparam de Sanlú-

¹¹ LÉRY, Jean de. *Viagem à terra do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1961, (1ª edição, 1578), p. 45-46.

¹² Como notou Geraldo Coelho Dias, a devoção mariana assumiu contornos próprios na época moderna, no confronto com as religiões reformadas e a ridicularização, por seus praticantes, dessa devoção entre povos de maioria católica. “Por isso, a reação católica atizada ainda mais incrementou o culto e a devoção a Nossa Senhora”, criando festas, instituindo a prática da coroação, propagando os conjuntos de orações pelo rosário e pelo terço e espalhando as ladainhas lauretanas. Ver: DIAS, Geraldo Coelho. A devoção do povo português a Nossa Senhora nos tempos modernos. *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*. Porto, 2ª série, vol. 4, 1987, p. 227-253. Na mesma linha devota podem ser entendidos os batismos de embarcações com nomes de nossas senhoras e dos santos do panteão católico.

car de Barrameda em meados do ano seguinte com farta munições, grande número de soldados e “com bastante mantimento para dez meses”.¹⁵

A informação dos Nodal sobre os mantimentos soa inverossímil. Era improvável, dadas as condições de conservação disponíveis naquela altura, que provisões alimentares durassem tanto tempo. Nesta, como em quase todas as viagens marítimas de longo curso, houve escalas de reabastecimento – ou, como no caso desta expedição, para conserto das naus no Rio de Janeiro e conseqüente reforço da despensa. Como afirmou Miceli, mesmo quando nenhum incidente ocorria, “a comida mal bastava para as necessidades dos embarcados”.¹⁴ No Portugal do século XVI, a função de aprovisionamento de comida para as naus era atribuída aos Armazéns Reais. Miceli abordou a corrupção e as dificuldades que a ação desse órgão criou para o bom desempenho das expedições e, muitas vezes, para a sobrevivência dos seus membros. Eram os funcionários dos armazéns os responsáveis pelo cálculo dos montantes necessários à ração diária de cerca de 400 gramas para cada tripulante, à base de biscoitos, arroz, peixe e carne secos ou salgados.

O Estado português manteve o órgão responsável pelo abastecimento de navios ao longo do tempo, ainda que com variações terminológicas. Entre fins do século XVIII e o início do século XIX, embora com uma armada sensivelmente reduzida em relação ao que fora em outras épocas, Lisboa era um ponto de abastecimento importante para frotas coloniais e estrangeiras, abastecidas pelo Armazém da Repartição dos Mantimentos da Marinha e pelos Armazéns Reais de Guiné e Índia, onde se podia conseguir arroz, azeite, peixes, aguardente, biscoitos, galinhas, legumes, carnes em conserva e frescas e lenha para as cozinhas dos embarcações – todos insumos comprados de produtores com quem o armazém mantinha contratos de fornecimento.¹⁵ Os biscoitos ordinários eram a base da alimentação maruja de diferentes nacionalidades e em distintas temporalidades; no caso português, um funcionário real calculava um consumo da ordem de 4.200 quintais por ano “pouco mais ou menos” (algo em torno de 250 toneladas) para o abas-

¹⁵ NODAL, Bartholomé e NODAL, Gonzalo Garcia de. *Relacion del viage, que por orden de su majestad, y acuerdo de el real Consejo de Indias, hicieron los capitanes (...), hermanos, naturales de Pontevedra, al descubrimiento del estrecho nuevo de San Vicente, que hoy es nombrado Maire, y reconocimiento del de Magallanes*. 2ª edição. Cádiz: Don Manuel Espinosa de los Monteros, 1766 (1ª edição, 1621), p. s/nº.

¹⁴ Miceli, op. cit., p. 137.

¹⁵ Ver, por exemplo, Relação das despesas diárias que pelo Armazém da Repartição dos Mantimentos se fez no mês de agosto [de 1788]. Arquivo Histórico da Marinha [Lisboa] (doravante AHM), caixa 110, pasta 6: Comedorias, gêneros e rações (s/d e 1759–1811), documento 102, 26 set. 1788.

tecimento dos navios que partiam de Lisboa em direção às diferentes partes dos domínios lusos.¹⁶

A corrupção referida nos armazéns reais como um problema para o abastecimento alimentar dos marítimos no século XVI continuava na origem de queixas dos oficiais obrigados a comprar ali suas provisões. Em meados de 1793, o escrivão do Armazém dos Mantimentos, Sebastião José de Farias, informava seus superiores sobre o caso protagonizado pelo capitão Daniel Thompson e dois funcionários da repartição. O capitão queria saber por que os pedidos de mantimentos que ele fizera para seu bergantim vinham sendo sucessivas vezes postergados, afirmando “que ele bem sabia o motivo, que era por querer servir primeiro os seus afilhados, porque eles eram mais doces e que o punham a ele sempre em último lugar”. Francisco Xavier de Assis, filho do comprador do armazém, negava: “ele não tinha afilhados, e que as embarcações se não podiam preparar todas no mesmo dia”. Assis foi secundado pelo fiel do armazém, António de Lima Monteiro, com o argumento de que “a seu tempo se lhe daria o seu mantimento, que lhe não havia de ficar nada em terra”. Thompson insistia em estar sendo enganado e “atirou uma cutilada por cima da mesa” em Monteiro: “a isto se seguiria maior desordem, se as pessoas que estavam no mesmo armazém não acomodassem logo o dito Thompson”.¹⁷

Escorbuto e aproximações culturais

Boas e fartas provisões na partida não significavam que a saúde dos homens do mar estivesse garantida ao longo de toda a viagem. Doenças nutricionais, como a disenteria e, sobretudo, o escorbuto, fizeram verdadeiras razias nas equipagens ao longo dos séculos, até que os doutores europeus se dessem conta de que a causa deste último mal era uma carência alimentar – de vitamina C, no caso. Mas a própria existência das vitaminas e de suas propriedades só viria a ser descoberta nos primeiros anos do século XX.¹⁸ Evidentemente, não pretendo soar anacrônico. Vou recorrer, logo adiante, a relatos de experiências de homens não eruditos sobre o consumo de frutas

¹⁶ Ibid., documento 165, 21 out. 1789, assinado por Januário António Lopes da Silva.

¹⁷ Ofícios de Sebastião José de Farias a Fernando L. G. Lobo e deste a Martinho de Mello e Castro (Lisboa, 6 jun. 1793). AHM, caixa 110, pasta 6: Comedorias, gêneros e rações (s/d e 1759-1811), documentos 237 e 238.

¹⁸ Cf. CARPENTER, Kenneth J. *The history of scurvy & vitamin C*. Cambridge; Nova York; Melbourne: University of Cambridge Press, 1988, p. 173-174.

cítricas como modo de prevenir o escorbuto, embora tais homens desconheciam igualmente as vitaminas e suas virtudes. Saberes curativos, afinal, também se manifestam fora dos tratados e ambientes médicos.

Escalas de abastecimento para prevenção ou cura de doenças como o escorbuto acabaram se tornando uma necessidade nas viagens transoceânicas. Os relatos sobre isso são inúmeros e iniciam-se no Quinhentos, com ênfase na novidade representada pelos vegetais desconhecidos dos europeus naquele período. Pigafetta foi um dos que mencionaram os abacaxis de que se valeram abundantemente os navegadores – no caso dele, no litoral de Pernambuco em 1520. Ele, como outros, ensaiaria a descrição de uma fruta estranha valendo-se de referenciais familiares aos seus leitores: o abacaxi, em sua aproximação, era “uma espécie de fruto parecido com a pinha, porém que é extremamente doce e de gosto esquisito”.¹⁹ Essa descrição poderia ser entendida como uma de suas “rápidas observações de valor objetivo” em uma obra repleta de “material legendário e fabuloso”,²⁰ pois a necessidade dos marujos em conseguir algo comestível – não venenoso, portanto – em terra estranha talvez não devesse ser objeto de uma descrição fabulosa e sim privilegiar o caráter funcional, ainda que o universo mental dos homens do início do século XVI estivesse permeado pelo maravilhoso. Sérgio Buarque de Holanda atentou para o “gosto pelo maravilhoso”, referindo-se aos doutores quinhentistas que suspeitavam que “para curas miraculosas, se impõem terapêuticas raras e exóticas”, visão que extrapolava a categoria dos curadores e que se fazia sentir também entre a dos navegadores:

O espetáculo de uma paisagem diferente, em um mundo diferente, onde o próprio regime das estações não obedece ao almanaque, deveria sugerir aos espíritos curiosos um prodigioso laboratório de símplies (...). Assim é que, na mandioca, vinham buscar o honesto pão de trigo, no pinhão da araucária, a castanha europeia; no abati, o milho, milho alvo do reino; na própria carne de tamanduá, a de vaca (...); na jabuticaba, a uva

¹⁹ PIGAFETTA, António. *A primeira viagem ao redor do mundo*. 2ª edição. Porto Alegre: L&PM, 1986 (1ª edição, 1525), p. 57.

²⁰ FONSECA, Pedro. Primeiros encontros com a antropofagia ameríndia: de Colombo a Pigafetta. *Revista Iberoamericana*. Pittsburgh, vol. 61, n. 170-171, jan./jun. 1995, p. 71.

ferral ou a ginja... Mas, às vezes, interrompia-se o cortejo das visões familiares. E então era preciso acreditar no milagre, promessa de outros milagres.²¹

A literatura histórica recuperou descrições de escorbuto entre embarcações desde pelo menos fins do século XV. Holanda mencionou casos da doença entre a equipagem de Vasco da Gama e o consumo de frutas cítricas como meio de cura na escala de Moçambique e na chegada à Índia. Com a esquadra de Cabral não foi diferente: ao aportarem na Índia, os marinheiros buscaram avidamente limões e laranjas, bem como carne fresca de aves.²²

A questão do escorbuto entre os homens do mar, particularmente no tráfico de africanos, já foi mais longamente abordada.²³ Ao enfatizar a antiguidade das descrições da doença – em 1498 com Vasco da Gama, em 1500 na esquadra cabralina, em 1536 na expedição de Jacques Cartier em busca da tão almejada passagem noroeste, em 1593 pela pena de Richard Hawkins,²⁴ em 1599 pelo relato de Oliver van Noort,²⁵ apenas para ficar em alguns exemplos mais antigos –, quero reforçar a discrepância entre os conhecimentos empíricos dos marinheiros e o dos oficiais marítimos e doutores médicos, estes últimos relutantes em aceitar essa experiência como base para a construção de conhecimentos.

Certos capitães ingleses do tráfico de escravos entre a África e o Caribe encaravam como sobrenatural a recuperação dos doentes de escorbuto pelo consumo de frutas cítricas. Richard Sheridan alude alguns desses capitães, que se recusavam a fazer uma parada de refresco na Jamaica a fim de garantir a sobrevivência de um lote de africanos escorbúticos. Na opinião deles, os cirurgiões que exigiam esse refresco revigorante tinham maquinações com o demônio, o que explicava a cura.²⁶ Nas ilhas caribenhas era

²¹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. 2ª edição. Rio de Janeiro, José Olympio, 1975, p. 94-95.

²² HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. 3ª edição. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Secretaria de Estado da Cultura, 1977, p. 255-257.

²³ RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005, em especial no capítulo 8, Saúde e artes de curar.

²⁴ CARPENTER, op. cit., p. 16-23; NIXON, J. A. The East India Company and the control of scurvy. *Proceedings of the Royal Society of Medicine*. Londres, vol. 51. n. 5, jan. 1958, p. 195.

²⁵ Em cuja expedição vários doentes de escorbuto foram levados à ilha de Santa Clara, no Brasil. Alguns morreram e outros consumiram “umas ameixas ácidas, que nos ajudaram muito”, cf. ALVAREZ, Pablo (ed.). *Chile a la vista*. Santiago: Dibam, 1999, p. 43.

²⁶ SHERIDAN, Richard B. *Doctors and slaves: a medical and demographic history of slavery in the British West Indies, 1680-1834*. Nova York: Cambridge University Press 1985, p. 114.

possível curar enfermos com frutas tropicais vitaminadas, mas o que os senhores de escravos pleiteavam junto à Coroa inglesa era uma racionalidade alimentícia que, em ao menos um caso, tornou-se o mote de uma viagem afinal fracassada. Em 1788, devido a um famoso motim, o navio inglês *Bounty* acabou não cumprindo sua missão de ir ao Taiti apanhar mudas de fruta-pão para levá-las às Índias Ocidentais, a fim de compor uma alimentação barata para os escravos, atendendo a uma demanda de senhores absenteístas que viviam em Londres. William Dampier, no final do século XVII, e James Cook, na década de 1770, já haviam relatado as qualidades dessa fruta calórica, mas não podiam supor que ela também fosse uma importante fonte de vitamina C e não relacionavam suas propriedades com a prevenção ou cura do escorbuto. Na viagem do *Bounty*, não se tratava de aumentar os conhecimentos, como fizeram “todas as viagens anteriores aos mares do Sul”, mas, sim, de “tirar algum benefício prático das descobertas que já haviam sido feitas, e nenhum foi considerado mais provável para realizar esse benefício que a fruta-pão”. Cozida, ela

torna-se suave, não como uma batata cozida; não tão farinácea como uma batata de boa qualidade, mas mais do que as do tipo médias. Grande parte deste fruto é colhido antes de amadurecer, e emprega-se um processo para fazê-la passar pelos dois estados de fermentação, a sacarina e a acética, no último dos quais é moldado em bolas, chamadas *mahie*. Os nativos raramente fazem uma refeição sem esta pasta azeda. A água salgada é o molho universal, sem a qual não se faz nenhuma refeição [em geral, comia-se a fruta com peixe] (...).²⁷

Na obra de um médico francês traduzida em Portugal em fins do século XVIII pelo cirurgião da Armada lusa Bernardo José de Carvalho,²⁸ o escorbuto era identificado às longas permanências no oceano, mas suas causas eram incertas. Havia quem defendesse que a causa residia no fato dos marinheiros fumarem ou mascarem tabaco, perdendo, com isso, grande quantidade de saliva, “humor tão necessário para fazer uma boa digestão”.²⁹ Quase

²⁷ BARROW, John. *The eventful history of the mutiny and piratical seizure of H. M. S. Bounty: Its cause and consequences*. Londres: John Murray, 1851, p. 22 e 18. Ver também: ALEXANDERT, Caroline. *O motim no Bounty: a história trágica de um confronto em alto-mar*. São Paulo: Cia. das Letras, 2007.

²⁸ Sobre quem Innocencio Francisco da Silva afirma ignorar “quaisquer outras particularidades de sua pessoa”, cf. *Dicionário bibliográfico português*. Tomo VIII, p. 395. Lisboa: Imprensa Nacional, 1867.

²⁹ MAURAN, G. *Aviso à gente do mar sobre a sua saúde, obra necessária aos cirurgiões de navios e em geral a todos os marinheiros que andam embarcados em navios, aonde não há cirurgiões*. Lisboa: Tip. de João António da Silva, 1794, p. 79.

na mesma data, John Barrow mencionou o caso de cinco europeus que trabalharam em uma ilha do Índico por cinco meses, durante os quais viveram na “apreensão constante do escorbuto fazer sua aparição, pela falta de alguns vegetais para corrigir os humores que supostamente uma dieta oleosa e repleta de peixes causaria”.⁵⁰ Essas hipóteses ganham relevo pela ausência de diálogo com as experiências dos marinheiros registradas nas fontes dos séculos anteriores. O narrador da viagem de Vasco da Gama, por exemplo, atribuía a cura à misericórdia divina, e não ao sumo dos limões moçambicanos, sobre o que Holanda argutamente observou: “a circunstância de desejarem os enfermos aquelas frutas, e a observação de que ‘não [a] aproveitaram’ dessa vez [em Melinde, costa oriental da África] são indícios de que já seria conhecido dos marinheiros o valor antiescorbútico das laranjas”,⁵¹ fosse em razão da experiência da viagem de ida na costa de Moçambique ou da troca de informações com outros pilotos no Índico:

Nos séculos seguintes, o vínculo entre a ocorrência do escorbuto e as propriedades curativas das frutas cítricas jamais foi esquecido, ao menos no universo da medicina popular. Há notícias de que os portugueses eventualmente abasteceram suas boticas na África com “xarope de sumo de limões”, empregado “contra a corrupção dos humores e demais enfermidades em que se necessita moderar o rápido movimento dos espíritos, sangue, linfas e humores”. O emprego genérico desse medicamento não parece indicar seu uso como antiescorbútico, enquanto outros componentes das boticas coloniais eram mencionados como tal: “isso demonstra que a medicina oficial não tinha esse remédio na devida conta”, embora os marinheiros reconhecessem seu valor. Isso talvez explique sua existência entre os medicamentos disponíveis numa colônia à qual só se chegava depois de uma longa e difícil viagem marítima.⁵²

A prevenção do escorbuto não era questão de medicamento, mas, sim, de alimentação adequada. Frente à hierarquia que se manifestava, dentre outras coisas, nas diferenças alimentares da mesa dos oficiais em comparação com a dos marinheiros ou soldados comuns, não era surpreendente que os últimos fossem mais acometidos pelo escorbuto do que os primeiros.

⁵⁰ BARROW, John. *A voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1793, containing a general view of the valuable productions and the political important of this flourishing kingdom, and also of such European settlements as were visited on the voyage*. Londres: T. Cadell & W. Davies, 1806, p. 156.

⁵¹ HOLANDA, *Visão do paraíso*, op. cit., p. 255-256; MARQUES, José (intr.). *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia*. Porto: Faculdade de Letras, 1999, p. 116.

⁵² RODRIGUES, Jaime, op. cit., p. 261. Os trechos entre aspas na citação são de LIMA, Américo Pires de. Como se tratavam os portugueses em Moçambique, no primeiro quartel do século XVII. *Anais da Faculdade de Farmácia do Porto*. Porto, v. 3, 1941, p. 11-12.

Desse modo – e isso importa sobremaneira ao historiador –, a doença era produzida socialmente.

Um documento entregue a Martinho de Melo e Castro pelo contador dos Armazéns de Guiné, Índia e Armadas na década de 1790 explicita as dietas diferenciadas a bordo conforme os graus de oficialato. À mesa dos oficiais deveriam sentar-se cadetes, o cirurgião-mor, o auditor, o capitão, o comandante e o capelão do navio. Comissários e escrivães sentavam-se à parte, em uma mesa intermediária. Outros oficiais menos graduados também não se sentavam à mesa dos maiores, embora a comida deles devesse ser a mesma – desde que o oficial de maior patente assim o determinasse ou eles tivessem dificuldade em cozinhar (ou seja, encontrar um lugar no convés onde pudessem acender o fogo e preparar sua própria refeição). Tudo isso valia para a Armada, repleta de interdições nos moldes hierárquicos criados em terra e dali levados ao mar.⁵³ Mas em embarcações mercantes também havia diferenças notáveis:

Nos mais navios de transporte, pertence aos capitães municiarem a sua equipagem, fazendo-se a cozinha da mesma separada da da tropa, por ser diferente o mantimento com que são municiados, mas sempre se deve praticar a fatura do mesmo mantimento para a dita equipagem no mesmo fogão.⁵⁴

A prática ortodoxa do catolicismo também trazia interdições às dietas dos embarcados: além da divisão entre oficiais e tripulantes comuns, havia os dias de carne e os dias de peixe (Quaresma e outros dias santificados). O mesmo documento citado acima informa como deveriam ser as mesas da oficialidade e da equipagem e das tropas. Quanto aos primeiros:

Para os dias de carne – constará a mesa ao jantar de cinco pratos, a saber: sopa, cozido, arroz e dois pratos e meio de guisado e assado, e a sobremesa de frutas (verde e seca) e queijo. A ceia de galinha ou pato com arroz e carneiro ou vitela guisada, com fruta, amêndoas e queijo.

Para os dias de peixe – bacalhau ou pescada com batatas, sopa de massa e arroz e manteiga, ovos e um quinto prato da eleição do cozinheiro, ou legumes. A ceia, peixe frito e ervas.

⁵³ Contidos, entre outros textos legais, no *Regimento provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real*. Lisboa: Off. de Antonio Rodrigues Galvardo, 1796.

⁵⁴ Observações para os navios da Coroa, transporte e fretados. AHM, caixa 110, pasta 6: Comedorias, gêneros e rações (s/d e 1759-1811), documentos 249 e 250 (17 de setembro de 1795).

Será a mesa dos ditos oficiais municuada ao jantar e ceia de pão fresco e vinho. Todos os dias pela manhã se aprontará na mesa destinada para a oficialidade chá, café ou chocolate, bolachas e manteiga.

Quanto à tropa e à equipagem,

Para os dias de carne – constará a ração do jantar de legume, mas nos dias em que se lhe der favas, se aumentará a quantidade do azeite, proporcionando ao que se poupa na ceia, a qual deverá ser sempre seis onças de arroz, meio arrátel de vaca salgada com toucinho, proporcionado para o tempero.

Para os dias de peixe – legumes para o jantar, e para a ceia bacalhau e arroz.⁵⁵

Legumes e frutas frescas eram capazes de prevenir o escorbuto, caso dietas como as acima descritas fossem efetivamente aplicadas. Mas tê-los frescos a bordo era praticamente impossível no curso de uma longa viagem sem escalas. Note-se, ainda, a ausência de frutas nas refeições dos marinheiros comuns. A alimentação a bordo, como observou Miceli em relação ao século XVI,⁵⁶ dependia da qualidade e quantidade dos gêneros embarcados, da condição social, da conservação dos gêneros e da duração das viagens. Se acrescentarmos as paradas de abastecimento no percurso como condição da alimentação adequada, podemos observar que, até o século XVIII, essas condições pouco haviam sido alteradas. Mas a incorporação de vegetais da América ao consumo alimentar das equipagens trouxera novidades. As frutas cítricas são exemplo disso, e a farinha de mandioca também, esta última principalmente em razão de sua durabilidade. Tratarei dela adiante.

As diferenças na dieta de oficiais e homens comuns da equipagem, em navios militares ou mercantes, era uma regra com consequências funestas para os comuns. Sinal disso é a profusão de mortos por escorbuto contida no relato do soldado Ambrósio Richshoffer, que partiu para Amsterdã em fins de 1628 a fim de tomar parte na expedição da Companhia das Índias Ocidentais que atacaria Pernambuco. O soldado mencionou a decisão dos capitães da frota em parar nas Canárias em 6 de agosto de 1629, “por se acharem nos navios muitos tripulantes doentes e atacados de escorbuto, que é uma moléstia maligna da qual morreram muitos (...)”.⁵⁷ Meses depois, ainda

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ MICELI, Paulo, op. cit., p. 140.

⁵⁷ RICHSHOFFER, Ambrósio. *Diário de um soldado da Companhia das Índias Ocidentais (1629-1632)*. 2ª edição. São Paulo: Ibrasa; Brasília: INL, 1978, p. 35.

sem ter chegado ao seu destino final, os oficiais ordenaram que se voltasse àquelas ilhas em busca de frutas frescas, mandando distribuir três limões e uma laranja a cada soldado embarcado no final de outubro daquele ano.³⁸ No *Diário*, sucedem-se as referências à morte de marinheiros, mas raríssimas foram as de oficiais. Foi o caso de Peter Petersen, que faleceu repentinamente de escorbuto, “conquanto no mais estivesse completamente são”. Sem deter saberes médicos acadêmicos (ou melhor, por isso mesmo), Richshoffer atribuiu a força da moléstia à má qualidade da comida a bordo:

Esta ruim moléstia grassou, principalmente no nosso navio, com tal intensidade que a poucos poupou. Foi causa disto estarem os nossos víveres todos corrompidos, principalmente o biscoito (ou pão cozido duas vezes) que tendo estado expostos ao ar, quando descarregamos o navio em São Vicente [Cabo Verde], encheu-se de vermes, pequenos besouros, e perdeu não só o sabor como a força nutritiva (...).³⁹

A escala feita em Cabo Verde para calafetar um casco que fazia muita água fora devastadora para a conservação dos alimentos e da saúde dos homens, na opinião do soldado: “Nosso biscoito (...), com o ar que apanhou, encheu-se de pequenos vermes e besouros vermelhos, conquanto antes fosse tão duro como o vidro e bastante saboroso”.⁴⁰ Nos sete dias que se seguiram à partida de São Vicente, em 23 de janeiro de 1630, morreram mais de duzentos homens e 1.200 estavam doentes num universo de 7.280 homens embarcados, entre marinheiros e soldados.⁴¹

O que a condição social, a disciplina de soldado e o fervor religioso de Richshoffer talvez não lhe permitissem afirmar era que, além de péssima, a alimentação dos soldados era pouca, e que a causa das doenças residia aí. Deus, na opinião dele, enviara claramente seu castigo no episódio da morte do tambor Gerhard Joris em 27 de dezembro de 1629. A cena foi narrada de forma dantesca:

pouco antes de morrer [o homem] estava coberto de piolhos, que quase o devoraram. Apesar de o meterem, inteiramente nu, dentro de uma tina d'água do mar, esfregarem-lhe fora a bicharia com uma vassoura e vestirem-lhe uma camisa limpa, logo encheu-se outra vez deles, e não só inçou extraordinariamente como ficou cego. Nisto percebemos

³⁸ Ibid., p. 42.

³⁹ Ibid., p. 52.

⁴⁰ Ibid., p. 43.

⁴¹ Ibid., p. 53 e 49, respectivamente.

claramente o castigo Divino, porque o mesmo tambor, desde a sua mocidade, levou sempre vida desregrada, maltratou seus pais e, segundo afirmaram alguns, até os espancou.⁴²

Mas os oficiais também tinham sua parcela de culpa, embora o *Diário* sequer sugira isso. Com a provável intenção de evitar deserções, as rações dos tripulantes nos primeiros dias da viagem foram mais fartas. Mas, já em alto mar, a distribuição de víveres limitava-se a “4 ½ libras de biscoito, ½ libra de manteiga [esta acabaria em 30 de dezembro] e um pouco de vinagre” por semana.⁴³ Para comer os homens reuniam-se em grupos de oito em torno de um fardo no convés, “sem termos toalhas e muito menos guardanapos”, veleidades da mesa europeia que o autor do *Diário* não mencionaria mais daí por diante:

Tínhamos por semana dois dias de carne e um de toucinho para o jantar, junto com um prato redondo de favas, ½ libra para cada um; isto era aos domingos, terças e quintas-feiras. Nos demais dias davam-nos um prato de aveia mondada, ou cevada ou ervilhas, e algumas vezes bacalhau, porém, de tudo tão pouco que dois homens com bom apetite teriam devorado as rações dos oito.

A dieta era complementada por quatro queijos flamengos grandes, entregues a cada um e “administrados” individualmente ao longo da viagem. No mais, a água servida era pouca e fétida.⁴⁴ Nessas condições, entende-se bastante bem que Richshoffer sentisse falta da última refeição feita na Holanda menos de dois meses antes: pão, queijo, manteiga, arenque fresco e cerveja, arrematados por um bom vinho francês trazido a bordo por alguns compatriotas seus.⁴⁵

Se, em missões militares, o compromisso dos capitães com a saúde de seus comandados se realizava em condições alimentares tão precárias, pode-se imaginar que prisioneiros a bordo enfrentariam situações ainda mais

⁴² Ibid., p. 50.

⁴³ Ibid., p. 29. “Essa descrição, muito embora bastante parcial, contradiz a anterior de Simon Schama [O desconforto da riqueza: a cultura holandesa na época do ouro. São Paulo: Cia. das Letras, 1992, p. 179] que ressaltou a boa dieta em alto mar dos marinheiros que serviam aos Países Baixos. O fato é que normalmente a alimentação transatlântica poderia ser complementada pela pesca durante a viagem”, cf. NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. *O desconforto da governabilidade: aspectos da administração no Brasil holandês (1630-1644)*. Tese de doutorado em História, UFF, Rio de Janeiro, 2008, p. 160. Sobre a pesca em alto mar como provedora de complemento alimentar, ver o relato de FLECKNO, Ricardo A relation of ten years travells in Europe, Asia, Affrique, and America, c. 1655. In: TAUNAY, Affonso de E. *Visitantes do Brasil colonial: séculos XVI-XVIII*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1953, p. 47.

⁴⁴ RICHSHOFFER, Ambrósio, op. cit., p. 29.

⁴⁵ RICHSHOFFER, Ambrósio, op. cit., p. 26.

adversas. De La Flotte mencionou o caso de dez soldados franceses “a quem a pobreza e o medo de uma longa prisão havia levado a tomar partido da equipagem inglesa” na Guerra dos Sete Anos e que foram recuperados pelo navio francês Saint Luc. Todavia, antes de conseguirem voltar à sua terra natal, “o escorbuto levou dois terços deles”.⁴⁶

Por uma história atlântica da farinha de mandioca

Fontes das preciosas vitaminas preventivas do escorbuto, os nutrientes das frutas e legumes frescos faziam falta a bordo. Mas os marinheiros também sentiam os efeitos das reduzidas calorias de suas rações. Para sanar isso, a farinha de mandioca americana traria uma contribuição importante. Desde muito cedo os conquistadores e colonizadores atentaram para o saber indígena no preparo desse alimento substancioso.

Um dos primeiros a mencionar esse saber e as propriedades alimentícias da mandioca foi Nicolas Barré em 1555. Menção confusa, que misturou vegetal em espiga (milho) com raiz (mandioca), sólido com líquido: “A terra [Guanabara] só produz milho, que chamamos em nossa terra de trigo saraceno, do qual eles [os indígenas] fazem vinho com uma raiz que chamam *Mandi’oc* (...). Dela fazem farinha mole, que é tão boa quanto pão (...)”.⁴⁷

Logo em seguida, em 1556, foi Léry o autor de uma descrição mais alongada sobre o preparo dessa farinha. Tarefa de mulheres indígenas, que a preparavam de modos diferentes para atender a diferentes finalidades: uma mais dura e resistente ao tempo, utilizada pelos homens nas expedições guerreiras; outra mais tenra e destinada ao consumo imediato, que Léry comparou ao “miolo de pão branco ainda quente”, sendo provavelmente nele que Holanda pensou ao escrever sobre aqueles que vinham buscar o honesto pão de trigo na mandioca. Léry não conheceu a araucária, mas comparou a raiz do aipim à “castanha assada no borrarho”,⁴⁸ enquanto Gân-

⁴⁶ LA FLOTTE, M. de. *Essais historiques sur l’Inde precedes d’un journal de voyages et d’une description géographique de la Côte de Coromandel*. Paris: Herissant, 1759, p. 77.

⁴⁷ Cartas por N. D. de Villegagnon e textos correlatos por Nicolas Barré & Jean Crispin. In: MOREIRA NETO, Carlos de Araujo (coord.). *Coleção: Franceses no Brasil: séculos XVI e XVII*. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro; Batel, 2009, v. I, parte II, Cartas de Nicolas Barré, p. 116. A primeira edição de *Copie de quelques lettres sur la navigation du Chevalier de Villegaignon en terres de l’Amérique, oultre l’AEquinociale, iusque souz le tropique de Capricorne: cotenant sommairement les fortunes encoures en ce voyage, avec les meurs & façons de vivre des sauvages du pais, enouyées par un des gens duvict-seigneur* foi publicada em Paris por Martin Le Leune em 1557.

⁴⁸ LÉRY, op. cit., p. 103 e 104, respectivamente.

davo fez algo semelhante ao afirmar que os bolos elaborados com farinha dessa raiz se “parecem no sabor que excedem a pão fresco deste Reino”.⁴⁹

A durabilidade da mandioca também chamou a atenção de Gândavo. Com algum exagero, ele acreditava que os moradores de São Vicente mantinham a raiz no solo conservada por vinte ou trinta anos, descrevendo logo em seguida o método de produção da “farinha de pau” dos dois tipos mencionados por Léry: de guerra e fresca.⁵⁰

Mandioca, arroz e “outras infinidades de coisas salutíferas e de muito nutrimento para a natureza humana” existentes no Brasil animavam o edênico Brandônio no *Diálogo das grandezas do Brasil* da virada dos séculos XVI e XVII, em formato de conversa mantida com o curioso e pouco conhecedor das coisas da terra Alviano.⁵¹ Brandônio voltou ao assunto ao afirmar que a mandioca era o mantimento mais importante dos brancos, índios e escravos da Guiné que viviam no Brasil, sendo chamado de *farinha de pau* pelos portugueses. A curiosidade do reinol Alviano nos faz saber que a edenização de seu interlocutor e as menções de autores como Léry e Gândavo eram objeto de uma leitura um pouco diferente em Portugal: ali, “quando querem vituperar o Brasil, a principal coisa que lhe opõem de mau é dizerem que nele se come farinha de pau”. Insistente, Brandônio retrucava que a tal farinha era merecedora do segundo lugar dentre os mantimentos do mundo, logo depois do trigo, ensinando, na sequência, o método de seu preparo.⁵²

Barléus foi outro que, no século XVII, atentou para a importância da farinha de mandioca no abastecimento alimentar das conquistas holandesas. Embora ele tenha afirmado que essa farinha era comida dos indígenas, dos naturais ou dos roceiros menos abastados (enquanto os mais ricos comiam o trigo importado da Europa), notou também que “a soldadesca diminui já por baixa, já por morte” devido ao fornecimento insuficiente de farinha.⁵³ Na falta dela, havia “açúcar, em lugar de pirão”, no dizer de Gonsalves de

⁴⁹ GÂNDAVO, Pero de Magalhães. *História da Província de Santa Cruz*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980 (1ª edição, Lisboa: Of. de António Gonsalves, 1576), p. 13.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 13.

⁵¹ BRANDÃO, Ambrósio Fernandes [atribuído a]. *Diálogos das grandezas do Brasil*. Salvador: Progresso, 1956, p. 16. Sobre a visão edênica de Brandônio, ver: SOUZA, Laura de Mello. *O diabo e a Terra de Santa Cruz*. São Paulo: Cia. das Letras, 1986, p. 40-41.

⁵² BRANDÃO, op. cit., p. 86.

⁵³ BARLEU, Gaspar. *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil e noutras partes sob o governo do ilustríssimo João Maurício, conde de Nassau etc., ora governador de Wesel, tenente-general de Cavalaria das Províncias-Unidas sob o príncipe de Orange*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1940 (1ª edição, Amsterdã: Ioannes Blaeu, 1647), p. 23, 73 e 46-47, respectivamente.

Mello, para atestar a disseminação do consumo da mandioca que, em épocas de carestia, era substituída pelo açúcar para evitar a fome. Se nos fiarmos no que outras evidências indicam, o consumo da farinha de mandioca era alargado nos territórios holandeses da América – como o mesmo historiador notou a respeito das renovadas obrigações legais para que os senhores fizessem plantar mandioca nas épocas do ano em que os cativos não estavam envolvidos na colheita da cana.⁵⁴

As informações dos cronistas se repetiam e, muito provavelmente, circulavam entre os colonos a partir de contatos diretos com os indígenas. Também é plausível que Léry fosse a matriz dos demais, na medida em que sua *Histoire* “contou com sucesso notável e imediato: cinco edições a partir de 1578 e ao menos outras dez, em francês e latim, até 1611 (...)”.⁵⁵ Porém, não temos uma medida precisa que informe como foi a circulação de sua obra ou da de Gândavo pelo território da colônia. Quanto aos sucessores, suas obras nem foram impressas imediatamente após a escrita. Frei Vicente do Salvador, por exemplo, tratou das distinções entre os tipos de farinha de mandioca e também a comparou à farinha de trigo – seguiu, enfim, o mesmo itinerário descritivo de seus antecessores.⁵⁶ Todavia, sua obra, embora escrita na Bahia em 1627, somente seria publicada no final do século XIX. O *Diálogo das grandezas do Brasil*, composto em 1618, de acordo com Capistrano de Abreu, somente teria uma edição integral nas páginas da *Revista do Instituto Arqueológico Pernambucano* entre 1883 e 1887.

Todos esses testemunhos reforçam a manutenção de um costume indígena apropriado pelos colonos em terra. Sérgio Buarque de Holanda reforça isso, ao argumentar que a farinha de mandioca não desalojou o milho na preferência dos paulistas do século XVIII.⁵⁷

Da constatação, pelos colonos, da existência de uma técnica de processamento do vegetal ao seu uso utilitário como alimento pouco perecível e, portanto, adequado às longas viagens – marítimas, inclusive – foi um passo.

⁵⁴ MELLO, José Antônio Gonçalves. *Tempo dos flamengos*. 3ª edição. Recife: Fundaj/Ed. Massangana; Brasília: INL, 1987, p. 154-156.

⁵⁵ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O sol do Brasil: Nicolas-Antoine Taunay e as desventuras dos artistas franceses na corte de d. João*. São Paulo: Cia. das Letras, 2008, p. 34.

⁵⁶ SALVADOR, frei Vicente do. *História do Brasil, 1500-1627*. 7ª edição. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1982, p. 11.

⁵⁷ “Mais de um viajante da primeira metade do século passado [XIX] ainda se refere à aversão constante que tinham os velhos paulistas pela farinha de mandioca, considerada menos nutritiva, embora de mais fácil digestão, do que a de milho”, embora os moradores das províncias do norte achassem o contrário. Cf. HOLANDA, Sérgio Buarque, *Caminhos e fronteiras*, op. cit., p. 224.

Nos séculos da colonização lusa, as frotas que seguiam para o reino se ressentiam quando escasseava a “farinha de guerra”, certamente a mesma que os indígenas usavam em suas guerras desde muito tempo como se queixou o capitão Bernardo Ramires Esquivel em 1796, ao denunciar

a falta e careza de víveres em que esta terra [Bahia] se acha (...). O governador diz que deu agora todas as providências para prover os navios de mantimentos e de tudo mais que precisarem, mas ao presente não há farinha de guerra, não há carne, não há legumes, não há arroz (...).⁵⁸

No tráfico de africanos, a farinha de mandioca seria a responsável pela preservação de muitas vidas de escravos e tripulantes. Não por acaso, as capitânicas economicamente mais importantes da colônia escravista mantinham vastas roças de mandioca em seus territórios. O destino do produto, entre outros, era ser consumido nas embarcações negreiras, já que era difícil consegui-la mesmo com a transmigração da planta para partes da África. Autores como Alberto da Costa e Silva e Luiz Filipe de Alencastro são convincentes quanto a isso. Para Silva, não foi apenas a planta (armazenada na terra ou sob a forma de farinha) que atravessou o Atlântico da América para a África, mas também o modo de confeccionar a farinha, feita até hoje pelos métodos criados pelos índios da América do Sul.⁵⁹ Alencastro, por sua vez, atribui o sucesso dessa transferência alimentar à ausência de pragas naturais da mandioca na África, cuja agricultura se expandiu do sul do Saara ao sul de Moçambique e Angola, “sendo a mais importante fonte primária de caloria da dieta dos africanos” assim como era “o alimento básico de escravos, soldados, mareantes, barqueiros fluviais e todos os outros intervenientes no sistema do Atlântico Sul” desde fins do século XVI:

A penetração dos produtos americanos na dieta dos escravos, em particular a farinha de mandioca, reduziu os custos de frete para os portos do Brasil e de África e contribuiu para a adaptação dos africanos à escravatura luso-brasileira.

Os produtos sul-americanos transplantados para África também reforçaram os produtos agrícolas locais e promoveram o aumento das incursões dos negreiros e caçadores de escravos. O acréscimo do milho e da farinha de mandioca à dieta das tropas jagas

⁵⁸ Esquadras do Brasil (1776–1825), documento 329. Bahia, a bordo da nau Príncipe Real, 15 de fevereiro de 1796. AHM, caixa 329, pasta 7:

⁵⁹ SILVA, Alberto da Costa e. *A enxada e a lança: a África antes dos portugueses*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006, p. 30 e 36.

possibilitou que estes grupos de caçadores alargassem as suas áreas de captura. A mandioca e o milho também foram cultivados por jesuítas e colonos nas plantações de Angola, no segundo quartel do século XVII.⁶⁰

A correspondência dos governadores de Angola pedindo que os navios viessem do Brasil carregados de farinha de mandioca e outros víveres para o torna viagem reforçam a relevância do produto nas conexões imperiais lusas e, naquilo que mais interessa aqui, na saúde alimentar dos mareantes. Também o confirmam as repetidas menções à presença dessa farinha nos estoques alimentares dos navios negreiros apreendidos no Atlântico pelos cruzeiros repressivos dos ingleses até meados do século XIX.

Considerações finais

As questões referentes à dieta alimentar a bordo, abordadas em uma temporalidade dilatada como a que recortei aqui, possibilita um diálogo importante com as temáticas da história marítima. A utilização dos relatos de homens engajados nos trabalhos do mar a partir de distintas inserções e origens – marinheiros, oficiais, militares e cientistas, falantes de diferentes idiomas europeus – pode ajudar a encarar um dos principais desafios da chamada história atlântica, ou seja, o foco excessivamente concentrado nos limites imperiais, nacionais ou linguísticos.

Neste artigo, a partir de uma discussão da problemática, propus um estudo das formas de difusão (letradas, mas não só) do conhecimento dos trabalhadores do mar, para usar o título de um dos romances de Victor Hugo. Esse conhecimento circulou no Atlântico e em outros mares ao longo dos séculos e, no recorte aqui proposto, vinculava-se também às formas de preservação da saúde por meio da alimentação adequada. A intenção quase nunca alcançada era, sobretudo, preservar esses homens das doenças nutricionais, particularmente o escorbuto, e mantê-los vivos e aptos ao trabalho nas circunstâncias quase sempre adversas da navegação de longa distância. A persistência da doença até o século XIX indica que a prevenção escapava à lógica da armação dos navios ou que simplesmente não obteve respostas no âmbito do conhecimento médico europeu até esse período.

⁶⁰ ALENCASTRO, Luiz Felipe de. A rede econômica do mundo atlântico português. In: BETHENCOURT, e CURTO (dir), op. cit., p. 117-118 e 125, respectivamente.

Inúmeros exemplos de trânsitos alimentares intercontinentais e de doenças advindas da (má) nutrição podem ser dados e devem ser mais bem explorados. A temática tem sido alvo do interesse dos historiadores desde pelo menos a década de 1970 e da edição do estudo clássico de Alfred Crosby⁶¹ que frutificou em bibliografias produzidas em diferentes línguas e sobre produtos variados, do tomate ao tabaco, do arroz às aguardentes, sem esquecer do milho. A opção, aqui, foi focar em um único produto, a mandioca, e há bons motivos para isso.

Primeiramente, porque o uso da mandioca como alimento humano precede a viagem de Colombo ao Novo Mundo, e esta constatação merece um olhar histórico acurado. Em seguida, porque a apropriação do saber indígena sobre a manipulação desse alimento foi um ganho imenso para os colonizadores europeus. De um lado, porque garantiu nutrientes preciosos em suas viagens de longa distância a América, África e Ásia. De outro, porque a farinha de mandioca se mostraria um viabilizador do tráfico de escravos entre a África e a América, uma vez que conquistou o gosto e espaço na dieta de marinheiros e escravos em ambos os lados do Atlântico e na travessia desse oceano, como tão bem demonstrou Luiz Felipe de Alencastro.⁶² Por fim, pelo fato de que o uso da farinha de mandioca na dieta de bordo incorporou os indígenas da América aos circuitos comerciais e os saberes em trânsito pelo Atlântico, ainda que poucos deles compusessem as equipagens de longa distância.

Muito mais ainda precisa ser feito para que possamos conhecer bem a complexidade da história da alimentação no Atlântico entre os séculos XVI e XIX. Este artigo pretendeu contribuir e, ao mesmo tempo, estimular o gosto pelo tema do consumo dos elementos incorporados às dietas marítimas, vindos de diferentes partes do mundo, bem como para as formas da circulação oral e escrita de conhecimentos eruditos e populares sobre as propriedades dos alimentos, atravessando as barreiras linguísticas, as políticas estatais de abastecimento das embarcações e os eventuais enganos ou desconhecimentos dos cientistas de outros tempos acerca das doenças que afligiram os homens do mar por tanto tempo.

⁶¹ CROSBY Jr., Alfred W. *The Columbian exchange: Biological and cultural consequences of 1492*. Westport: Greenwood, 1972. Para um inventário do trânsito alimentar transatlântico ver, entre outros, CARNEY, Judith e MARÍN, Rosa Acevedo Marín. Plantas de la diáspora africana en la botánica americana de la fase colonial. *Memoria & Sociedad*, n. 15, nov. 2005, p. 8-23.

⁶² Além do texto já mencionado, ver ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico sul*. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.

Referências bibliográficas

- ALENCASTRO, Luiz Felipe de. *O trato dos viventes: formação do Brasil no Atlântico sul*. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.
- ALEXANDERT, Caroline. *O motim no Bounty: a história trágica de um confronto em alto-mar*. São Paulo: Cia. das Letras, 2007.
- ALVAREZ, Pablo (ed.). *Chile a la vista*. Santiago: Dibam, 1999.
- ARMITAGE, David. Tres conceptos de historia atlántica. *Revista de Occidente*. Madrid: vol. 281, out. 2004, p. 7–28.
- BARLEU, Gaspar. *História dos feitos recentemente praticados durante oito anos no Brasil e noutras partes sob o governo do ilustríssimo João Maurício, conde de Nassau etc., ora governador de Wesel, tenente-general de Cavalaria das Províncias-Unidas sob o príncipe de Orange*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Ministério da Educação, 1940.
- BARREIRO, José Carlos. A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808–1850). *Tempo*. Niterói, vol. 15, n. 29, jul./dez. 2010, p. 189–209.
- BARROW, John. *A voyage to Cochinchina in the years 1792 and 1793, containing a general view of the valuable productions and the political important of this flourishing kingdom, and also of such European settlements as were visited on the voyage*. Londres: T. Cadell & W. Davies, 1806.
- BARROW, John. *The eventful history of the mutiny and piratical seizure of H. M. S. Bounty: Its cause and consequences*. Londres: John Murray, 1831.
- BETHENCOURT, Francisco e CURTO, Diogo Ramada (dir.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Ed. 70, 2010.
- BRANDÃO, Ambrósio Fernandes [atribuído a]. *Diálogos das grandezas do Brasil*. Salvador: Progresso, 1956.
- CARNEY, Judith e MARÍN, Rosa Acevedo Marín. Plantas de la diáspora africana en la botánica americana de la fase colonial. *Memoria & Sociedad*, n. 15, nov. 2003, p. 8–23.
- CARPENTER, Kenneth J. *The history of scurvy & vitamin C*. Cambridge; Nova York; Melbourne: University of Cambridge Press, 1988.
- COSTA, Wilma Peres. Narrativas de viagem no Brasil do século XIX: formação do Estado e trajetória intelectual. In: RUDENTI, Marcelo; BASTOS, Elide Rugai e ROLLAND, Denis. *Intelectuais e Estado*. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2006.
- CROSBY Jr., Alfred W. *The Columbian exchange: Biological and cultural consequences of 1492*. Westport: Greenwood, 1972.
- DIAS, Geraldo Coelho. A devoção do povo português a Nossa Senhora nos tempos modernos. *História: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*. Porto: 2ª série, vol. 4, 1987, p. 227–253.
- FONSECA, Pedro. Primeiros encontros com a antropofagia ameríndia: de Colombo a Pigafetta. *Revista Iberoamericana*. Pittsburgh, vol. 61, n. 170–171, jan./jun. 1995.
- GÂNDAVO, Pero de Magalhães. *História da Província de Santa Cruz*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1980.

- GREENE, Jack P. e MORGAN, Philip D. *Atlantic history: A critical appraisal*. Nova York: Oxford University Press, 2009.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Caminhos e fronteiras*. 2ª edição. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Visão do paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil*. 3ª edição. São Paulo: Cia. Ed. Nacional; Secretaria de Estado da Cultura, 1977.
- LA FLOTTE, M. de. *Essais historiques sur l'Inde precedes d'un journal de voyages et d'une description géographique de la Côte de Coromandel*. Paris: Herissant, 1759.
- LÉRY, Jean de. *Viagem à terra do Brasil*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1961.
- LINEBAUGH Peter e REDIKER, Marcus. *A hidra de muitas cabeças: marinheiros, plebeus e a história oculta do Atlântico revolucionário*. São Paulo: Cia. das Letras, 2008.
- LINEBAUGH, Peter. Todas as montanhas atlânticas estremeceram. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, vol. 6, set. 1985, p. 7-46.
- MARQUES, José (intr.). *Roteiro da primeira viagem de Vasco da Gama à Índia*. Porto: Faculdade de Letras, 1999.
- MAURAN, G. *Aviso à gente do mar sobre a sua saúde, obra necessária aos cirurgiões de navios e em geral a todos os marinheiros que andam embarcados em navios, aonde não há cirurgiões*. Lisboa: Tip. de João António da Silva, 1794.
- MELLO, José Antônio Gonçalves. *Tempo dos flamengos*. 3ª edição. Recife: Fundaj/Ed. Massangana; Brasília: INL, 1987.
- MICELI, Paulo. *O ponto onde estamos: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI)*. 2ª edição. Campinas: Ed. da Unicamp, 1997.
- MOREIRA NETO, Carlos de Araujo (coord.). *Coleção: Franceses no Brasil: séculos XVI e XVII*. Rio de Janeiro: Fundação Darcy Ribeiro; Batel, 2009, v. I, parte II, Cartas de Nicolas Barré.
- NASCIMENTO, Rômulo Luiz Xavier do. *O desconforto da governabilidade: aspectos da administração no Brasil holandês (1630-1644)*. Tese de doutorado em História, UFF, Rio de Janeiro, 2008.
- NIXON, J. A. The East India Company and the control of scurvy. *Proceedings of the Royal Society of Medicine*. Londres, vol. 31, n. 3, jan. 1938.
- NODAL, Bartholomé e NODAL, Gonzalo Garcia de. *Relacion del viage, que por orden de su majestad, y acuerdo de el real Consejo de Indias, hicieron los capitanes (...), hermanos, naturales de Pontevedra, al descubrimiento del estrecho nuevo de San Vicente, que hoy es nombrado Maire, y reconocimiento del de Magallanes*. 2ª edição. Cádiz: Don Manuel Espinosa de los Monteros, 1766.
- PERES, Damião (ed.). *História trágico-marítima*. 6 volumes. Porto: Portucalense, 1942.
- PIGAFETTA, António. *A primeira viagem ao redor do mundo*. 2ª edição. Porto Alegre: L&PM, 1986 (1ª edição, 1525).
- RAMINELLI, Ronald. Viagens e inventários: tipologia para o período colonial. *História: Questões e Debates*. Curitiba, vol. 32, jan./jun. 2000, p. 27-46.
- REDIKER, Marcus. *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*. Nova York: Cambridge University Press, 1989.

- Regimento Provisional para o serviço e disciplina das esquadras e navios da Armada Real*. Lisboa: Off. de António Rodrigues Galvarado, 1796.
- RICHSHOFFER, Ambrósio. *Diário de um soldado da Companhia das Índias Ocidentais (1629-1632)*. 2ª edição. São Paulo: Ibrasa; Brasília: INL, 1978.
- RODRIGUES, Jaime. *De costa a costa: escravos, marinheiros e intermediários do tráfico negreiro de Angola ao Rio de Janeiro (1780-1860)*. São Paulo: Cia. das Letras, 2005.
- SALVADOR, frei Vicente do. *História do Brasil, 1500-1627*. 7ª edição. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1982.
- SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O sol do Brasil: Nicolas-Antoine Taunay e as desventuras dos artistas franceses na corte de d. João*. São Paulo: Cia. das Letras, 2008.
- SHERIDAN, Richard B. *Doctors and slaves: a medical and demographic history of slavery in the British West Indies, 1680-1834*. Nova York: Cambridge University Press 1985.
- SILVA, Alberto da Costa e. *A enxada e a lança: a África antes dos portugueses*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2006.
- SILVA, Innocencio Francisco da. *Dicionário bibliográfico português*. Tomo VIII. Lisboa: Imprensa Nacional, 1867.
- SOUZA, Laura de Mello. *O diabo e a Terra de Santa Cruz*. São Paulo: Cia. das Letras, 1986.
- STADEN, Hans. *A verdadeira história dos selvagens, nus e ferozes devoradores de homens (1548-1555)*. Rio de Janeiro: Dantes, 1998.
- SUSSEKIND, Flora. *O Brasil não é longe daqui: o narrador, a viagem*. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.
- TAUNAY, Affonso de E. *Visitantes do Brasil colonial: séculos XVI-XVIII*. São Paulo: Cia. Ed. Nacional, 1933.
- TOMICH, Dale. O Atlântico como espaço histórico. *Estudos Afro-Asiáticos*. Rio de Janeiro, vol. 26, n. 2, 2004, p. 221-240.
- VILARDAGA, José Carlos. *Lastros de viagem: expectativas, projeções e descobertas portuguesas no Índico (1498-1554)*. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2010.

Recebido: 24/09/2012 – Aprovado: 23/04/2013