



## ANAIS DE HISTÓRIA DE ALÉM-MAR

### Vol. III (2002)

ISSN 0874-9671 (impresso/print)

ISSN 2795-4455 (electrónico/online)

Homepage: <https://revistas.rcaap.pt/aham>

---

### ***O Naufrágio da Nau «S. Alberto» e as causas das perdas da Carreira da Índia segundo João Baptista Lavanha***

Francisco Contente Domingues 

---

#### **Como Citar | How to Cite**

Domingues, Francisco Contente. 2002. «O Naufrágio da Nau «S. Alberto» e as causas das perdas da Carreira da Índia segundo João Baptista Lavanha». *Anais de História de Além-Mar* III: 79-86.  
<https://doi.org/10.57759/aham2002.46876>.

#### **Editor | Publisher**

CHAM – Centro de Humanidades | CHAM – Centre for the Humanities  
Faculdade de Ciências Sociais e Humanas  
Universidade NOVA de Lisboa | Universidade dos Açores  
Av.<sup>a</sup> de Berna, 26-C | 1069-061 Lisboa, Portugal  
<http://www.cham.fcsh.unl.pt>

#### **Copyright**

© O(s) Autor(es), 2002. Esta é uma publicação de acesso aberto, distribuída nos termos da Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pt>), que permite o uso, distribuição e reprodução sem restrições em qualquer meio, desde que o trabalho original seja devidamente citado.

© The Author(s), 2002. This is a work distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), which permits unrestricted reuse, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



As afirmações proferidas e os direitos de utilização das imagens são da inteira responsabilidade do(s) autor(es).  
The statements made and the rights to use the images are the sole responsibility of the author(s).

## O NAUFRÁGIO DA NAU «S. ALBERTO» E AS CAUSAS DAS PERDAS DA CARREIRA DA ÍNDIA SEGUNDO JOÃO BAPTISTA LAVANHA

por

FRANCISCO CONTENTE DOMINGUES \*

A publicação da *História Trágico-Marítima* em 1735 e 1736 <sup>1</sup>, pela reunião de doze relatos de naufrágios que corriam autonomamente, foi muito ao gosto de uma sociedade setecentista ávida de papéis volantes, folhetos e opúsculos em que o fantástico e o maravilhoso andavam de mãos dadas com o horrendo e o bestial, o que já foi dito ser «um dos fenómenos culturais mais curiosos da primeira metade do século XVIII» <sup>2</sup>. Os relatos de acontecimentos relacionados com a vida no mar tiveram neste conjunto um sucesso particular, com abundância de notícias sobre combates navais, muitos nem sequer envolvendo navios portugueses – mas quase sempre armadas cristãs contra inimigos turcos –, acidentes vários, perdas de navios, aparecimento de monstros, ou até notícias de descobertas de ilhas fantásticas, prefigurando a literatura utópica mas sem chegar ao nível de elaboração das obras que caracterizaram o novo género literário, inaugurado com a *Utopia* de Thomas More, na qual, não por acaso, o protagonista é um navegador português; pois, algo estranhamente, em Portugal não houve utopias, nem o episódio da Ilha dos Amores, n' *Os Lusíadas*, pode ser considerado como tal <sup>3</sup>. Mas houve o relato nu e cru do reverso da medalha, nas dezenas de descrições de

---

\* Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

<sup>1</sup> Bernardo Gomes de BRITO, *Historia Tragico-Maritima Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiverão as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da India*, 2 tomos, Lisboa Occidental, Na Officina da Congregação do Oratorio, 1735-1736. Mais tarde apareceu um outro volume com mais seis naufrágios, que ficou conhecido por «pseudo-terceiro volume», já que não era da responsabilidade de Gomes de Brito nem correspondia exactamente à forma dos que organizou.

<sup>2</sup> Violeta Crespo FIGUEIREDO, «Papéis volantes do século XVIII – 1», *História*, n.º 1, Lisboa, 1978, p. 54.

<sup>3</sup> João MEDINA, *Não há utopias portuguesas*, Coimbra, Centro de História da Cultura e da Sociedade da Universidade de Coimbra, 1979.

navios perdidos, com o estendal de misérias humanas que se seguiam quase sempre à tragédia no mar.

A colectânea de Gomes de Brito agrupa textos com características diversas, quer sob o ponto de vista estilístico quer na forma de tratar os acontecimentos, indo das descrições mais ou menos secas dos factos até às páginas carregadas de dramatismo, como são logo aquelas que abrem o primeiro volume e narram o chamado naufrágio de Sepúlveda. São também diferentes entre si num outro aspecto: alguns dos textos revelam um profundo conhecimento das realidades do mundo naval por parte de quem os escreve e, nesse núcleo, avulta a *Relação do Naufragio da Nao S. Alberto*, de João Baptista Lavanha <sup>4</sup>.

O que distingue este texto de quase todos os outros é precisamente o profundo conhecimento evidenciado pelo autor sobre os problemas técnicos com que deparou o navio na sua rota de regresso ao reino, bem visível no relato, apesar de este ser um homem sobre o qual não há notícia de alguma vez ter embarcado. Ou, em rigor, do qual só há notícia de ter navegado no estuário do Tejo, aquando dos trabalhos hidrográficos que aí se realizaram debaixo da sua direcção, e eventualmente numa outra ocasião similar; experiência bem pobre e que de nada valia comparada com a da navegação para o Oriente. Mas nem por isso Lavanha deixou de descrever e analisar as circunstâncias que rodearam a perda da nau «S. Alberto» em termos que tornam o relato num dos mais interessantes e úteis de toda a compilação, sob o ponto de vista da análise dos aspectos técnicos <sup>5</sup>, muito embora não se afaste do padrão comum, já que a maior parte do texto descreve as vicissitudes por que passaram os sobreviventes em terra depois do acidente que interrompeu a jornada marítima.

A nau «S. Alberto» foi para a Índia em 1592, como capitânia da armada que saiu sob o comando de Francisco de Melo Canaviado, e regressou no ano seguinte, capitaneada por Julião de Faria, com 347 pessoas e muita carga a bordo <sup>6</sup>. A viagem iniciou-se sem problemas, mas a nau começou a meter água – ainda que pouca – logo que alcançaram os 10º Sul, mas quando atingiram os 27º a situação piorou. Nessa altura, quando procuravam fugir

---

<sup>4</sup> «Relação do Naufragio da Nao S. Alberto, No penedo das Fontes no anno de 1593. E Itinerario da gente, que delle se salvou, athè chegarem a Moçambique. Escrita por Joaõ Baptista Lavanha Cosmographo mór de Sua Magestade No anno de 1597», in Bernardo Gomes de BRITO, cit., t. II, pp. 215-313.

<sup>5</sup> «O presente relato merece talvez ser considerado o mais bem escrito de toda a colecção», escreveu António Sérgio, aludindo aos seus méritos estilísticos e informativos (António SÉRGIO, *História Trágico-Marítima*, compilada por Bernardo Gomes de BRITO, Anotada, Comentada e Acompanhada de um Estudo por..., vol. 3, p. 12; o texto é reproduzido nas pp. 9-76).

<sup>6</sup> Henrique Quirino da FONSECA, *Os Portugueses no Mar*, 2.<sup>a</sup> ed., Lisboa, Instituto Hidrográfico, 1989, Lisboa, p. 377. Há mais informação conhecida sobre esta nau e as suas viagens para a Índia: v. Luís de Figueiredo Falcão, *Livro em que se contém toda a fazenda e real património dos Reinos de Portugal, India e Ilhas Adjacentes e outras particularidades ordenado por...*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1859, p. 180.

da ponta austral da ilha de S. Lourenço, sobreveio o primeiro acidente e partiu-se o mastro do gurupés, mas continuaram e a bomba não dava ainda muito trabalho. Quando avistaram a costa do Natal a água começou subitamente a entrar com muita força, e depararam com uma das piores situações possíveis:

Foraõ logo abaixo a reconhecella, e entendeo-se que entrava pelas picas de popa, por baixo de huma caverna, lugar muy perigoso, e de difficil remedio <sup>7</sup>.

A água entrava por um dos pontos de pior acesso, a zona do casco que revestia as cavernas ou balizas da popa; este tipo de avaria poderia eventualmente ser consertado sem problema de maior num porto ou em seco, mas não no alto mar, onde o acesso às zonas submersas do casco, para executar operações mais complicadas, se tornava praticamente impossível. O remédio encontrado não foi o melhor, para não dizer que pode bem ter estado na origem da perdição do navio: determinou-se o corte de uma parte da caverna para se poder chegar ao casco na parte onde a água entrava, e momentaneamente essa solução pareceu ter resultado, mas logo de seguida a água encontrou aquele ponto fraco e começou a entrar em grande quantidade, conforme diz Lavanha quase por estas palavras <sup>8</sup>.

O caso não era para menos: o corte de uma caverna não podia deixar de afectar a rigidez estrutural do navio, apesar das traves que reforçavam interna e externamente a estrutura do casco, com consequências muito graves para a navegação. Consequências essas que eram conhecidas e já tinham provado poder ser catastróficas.

Um dos factos que mais impressiona o leitor da *História Trágico-Marítima*, ou dos relatos de naufrágios em geral, é justamente o subaproveitamento da experiência dos acidentes anteriores, que parecem ser esquecidos, menos por aqueles que se confrontam novamente com as mesmas situações. Isso ficou bem patente no relato do naufrágio da nau «S. Bento», escrito por Manuel de Mesquita Perestrelo, um dos outros poucos autores da *História* com bom conhecimento do meio naval <sup>9</sup>. Quando a nau em que seguia avistou terra, já ia com água a cobrir duas cobertas; o que era por um lado um alívio, era por outro motivo de apreensão, por todos se recordarem que iam parar à costa perto do sítio onde se perdera Manuel de Sousa Sepúlveda, havia apenas dois anos <sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> João Baptista LAVANHA, cit., pp. 219-220.

<sup>8</sup> *Idem, ibidem*, p. 220.

<sup>9</sup> Dionísio DAVID, «Perestrelo, Manuel de Mesquita», in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. II, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994, pp. 884-886.

<sup>10</sup> Manuel de Mesquita PERESTRELO, *Sumario da Viagem que fez Fernão dalvarez Cabral...*, BNL, Reservados, colecção Pombalina, n.º 490, fl. 7. Seguimos o manuscrito em vez da versão impressa (este o é segundo relato compilado na *História Trágico-Marítima*, logo a seguir ao

Lavanha escreveu o relato com dois objectivos, declarados logo na abertura: ensinar os viajantes a proceder perante os eventos e a acautelar a jornada por terra; e analisar a causa de perdição da nau, igual à de quase todas as que se perdiam – no que ia avançando as conclusões a que pretendia chegar <sup>11</sup>.

O que sucedera antes à nau «S. Tomé» não aproveitou aos que seguiam na nau «S. Alberto», mas o relator dos acontecimento apontou de imediato o paralelismo das situações:

E assim tem mostrado a experiencia, por este successo, e pelo da Nao S. Thomè, que foy quasi a elle semelhante, que se devem procurar e fazer todos os outros remedios para tomar a agoa, mas não este de cortar madeira, sendo mais necessario accrescentalla que tirá-la, porque posto que em boa apparencia, he depois muy danado, como se vio nestas duas Naos, que se se não cortàra em Santo Alberto huma caverna, em S. Thomè hum pedaço da escota, e ponta de pica, não se senhoreàra dellas tanto a agoa <sup>12</sup>.

O que se segue é a descrição das tentativas desesperadas no sentido de adiar o inevitável. Tal como se fazia sempre nestas circunstâncias, tratou-se de atirar ao mar a carga em excesso, para aliviar o peso do navio. Tão logo pareceu estar a conseguir-se evitar a entrada de mais água, alguns tripulantes e passageiros pararam o trabalho de descarga, tentando salvar ainda uma parte dos seus pertences. Só continuaram porque Nuno Velho Pereira, o antigo capitão de Sofala que vinha a bordo, ofereceu os seus 45 quintais de pimenta aos que traziam a sua carga na coberta. Passou-se isto no dia 22 de Março, e no dia seguinte já não conseguiam tirar os caixotes da 2.<sup>a</sup> coberta, tanta era a água, pelo que os partiam a machado e faziam subir os conteúdos pela escotilha, entretanto alargada, para serem lançados ao mar. Nessa noite levavam 12 palmos de água e as bombas entupiram-se com a pimenta, outra situação frequente nestas circunstâncias. O navio encalhou na manhã de dia 24, e da sorte dos sobreviventes, 125 portugueses e 160 escravos, como diz a relação, não cabe tratar aqui.

As causas profundas do sucedido mereceram um longo comentário a Lavanha, que cumpre transcrever apesar da sua extensão:

Tal foy a perdição desta Nao Santo Alberto, taes os successos do seo Naufragio, causado não das tormentas do Cabo de Boa Esperança (pois sem chegar a elle, com prospero tempo se perdeo), mas da querena, e sobre-carga, que como a esta Nao, assim a muitas outras no fundo do mar haõ sepultado. Ambas poz em pratica a cobiça dos contratadores, e navegantes.

---

do naufrágio de Manuel de Sousa Sepúlveda): embora não haja diferenças de grande relevo, as existentes ilustram bem o tipo de intervenção editorial feita por Gomes de Brito sobre os textos que publicou.

<sup>11</sup> João Baptista LAVANHA, cit., pp. 217-218.

<sup>12</sup> *Idem, ibidem*, p. 220.

Os contratadores, porque como seja de muito menos gasto dar querena a huma Nao que tiralla a monte, folgaõ muito com a invenção Italiana, a qual posto que serve para aquelle mar de Levante, a cujas tormentas e tempestades pòdem parar Galès, e onde cada oito dias se toma porto: neste nosso Oceano he o seo uso huma das causas da perdição das Naos: porque, àlem de se apodrecerem as madeiras (posto que sejaõ colhidas em sua sazaõ) com a continua estancia no mar, e desencadernarem-se com as voltas da querena, e grande pezo de tamanhas Carracas, calafetando-as por este modo, recebem mal a estopa por estarem humidas, e pouco enxutas: e quando depois navegando são abaladas de grandes marès, e combatidas de rijos ventos, despedemna, e abertas daõ entrada a agoa, que as soçobra. E assim tem mostrado a experiencia, que quando desta danosa invenção se não usava, fazia huma Nao dè ou doze viagens à India, e agora com ella não faz duas <sup>13</sup>.

Além da principal causa do mau estado a que tinham chegado os navios, que Lavanha atribuía ao processo da querena à italiana, o regime de contratos e o corte de madeiras fora da estação eram igualmente apontados como factores profundamente negativos.

A política de construção de navios por contrato fazia com que os arrematadores do encargo poupassem no tempo, já que não o podiam fazer nos materiais. Os consertos por contrato tinham as mesmas consequências, por idênticas razões: os oficiais disfarçavam as situações mais graves de modo a parecer que tudo estava bem, e debaixo do disfarce «fica a perdição escondida e certa» <sup>14</sup>.

As naus perdiam-se ainda porque as madeiras eram cortadas fora de tempo, pelo que eram pesadas, verdes e «desasonadas», e

trocem, encolhem, e fendem, e desencaixaõ-se do seo lugar: com que despedindo a pregadura, e estopa, abrem: e com a humidade da agoa de fóra, e grande quentura da pimenta, e drogas de dentro, logo se apodrecem e corrompem na primeira viagem: e assim basta huma só taboa colhida sem vez, para causar a perdição de huma Nao <sup>15</sup>.

Poderia ser o caso presente, segundo Lavanha, porque Nuno Velho partiu a quilha, dada à costa, com uma pequena bengala.

A cupidez dos viajantes tinha o seu quinhão de culpa, por arrumarem mal a mercadoria, com as leves em baixo e as pesadas em cima:

E por enriquecerem brevemente, de tal maneira a sobrecarregaõ, que passaõ a devida proporção da carga à Nao, a qual excedida, he forçado que fique incapaz de governo, e que precendendo qualquer das couzas apontadas, abra e se vâ a pique ao fundo <sup>16</sup>.

<sup>13</sup> *Idem, ibidem*, pp. 226-227.

<sup>14</sup> *Idem, ibidem*, p. 227.

<sup>15</sup> *Idem, ibidem*.

<sup>16</sup> *Idem, ibidem*, p. 228.

O que se passara com a «S. Tomé» fora em tudo semelhante, excepto que o relato de Diogo do Couto fica longe deste que temos vindo a seguir: mais curto e seco na descrição dos factos, e muito mais parcimonioso na análise do naufrágio, sem procurar um conjunto de explicações genéricas, como fez Lavanha. Ainda assim vale a pena reter um passo, justamente o alusivo à decisão que pode ter estado na origem da perda do navio. Couto considerou contraproducente o corte das balizas,

por ser aquelle lugar o em que se fecha toda a Nao, e nella não hia pregadura para se tornar a remediar, porque as mais, ou todas estas Naos andão a Deos misericórdia, por pouparem quatro cruzados <sup>17</sup>.

Repetiu-se a história: a água a entrar cada vez com mais força, as bombas a entupir-se, e o navio perdido de vez.

É difícil fazer juízos objectivos em tais matérias, mas a nosso ver o relato de Lavanha constitui a mais séria tentativa de escarpelizar as razões que estavam na origem do crescente número de perdas da Carreira da Índia. Não há alusão no texto a factores que não possam ser assacados a erros ou opções técnicas, à parte a sempre presente invocação da cupidez dos viajantes, de facto responsável por algumas perdas (embora aqui referida em termos inusuais): os navios viam as suas capacidades de manobra afectadas quando era necessário fazê-lo com celeridade e o convés se encontrava ocupado pelas caixas e fardos das liberdades <sup>18</sup>. Embora numa ou noutra situação isso pudesse ser resolvido com presteza, tal não seria a regra; o que normalmente se apontava como consequência principal era o efeito que o carregamento excessivo provocava por sua vez em naus cujas condições de navegabilidade já não eram as melhores.

Temos hoje indicações mais ou menos precisas sobre as razões que estiveram na origem da perda dos navios da Carreira da Índia, e a sobrecarga pode, genericamente, ser considerada a primeira causa identificada na origem dos inêxitos das viagens na segunda metade do século XVI, já que nos primeiros cinquenta anos do século preponderaram muito signi-

---

<sup>17</sup> Diogo do COUTO, «Relação do Naufragio da Nao S. Thomè Na Terra dos Fumos, no anno de 1589. E dos grandes trabalhos que passou D. Paulo de Lima Nas terras da Cafraria athè sua morte. Escrita por Diogo do Couto Guarda mór da Torre do Tombo. A rogo da Senhora D. Anna de Lima irmãa do dito D. Paulo de Lima no Anno de 1611», in Bernardo Gomes de BRITO, *Historia Tragico-Maritima*, t. II, p. 156.

<sup>18</sup> Sobre as formas de pagamento em géneros, v. Maria do Rosário Sampaio Themudo Barata de Azevedo CRUZ, *O Sistema de Distribuição das Cargas nas Armadas da Índia*, Lisboa, INIC, 1988, pp. 16 segs.; António Augusto Marques de ALMEIDA, «Quintaladas», in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, vol. II, pp. 929-930; e Rui Landeiro GODINHO, «Soldos e formas de pagamento na Carreira da Índia (séculos XVI e XVII)», in *Fernando Oliveira e o Seu Tempo. Humanismo e Arte de Navegar no Renascimento Europeu (1450-1650)*, Cascais, *Patri-monia*, 2000, pp. 505-526.

ficativamente os casos em que se desconhece de todo em todo o motivo da perda <sup>19</sup>.

A sobrecarga dos navios prende-se ainda com um outro aspecto, o do gigantismo das naus; aqui não nos interessa particularmente, por entrar num âmbito de explicação a que Lavanha dá uma relevância muito lateral.

O relato do naufrágio da «S. Alberto» é notável, dizíamos, pela enumeração das causas técnicas dos acidentes, cuja simples descrição faz crer que podem estar na origem de motivos mais evidentes para as perdas que se verificaram. Mas o rigor técnico de Lavanha sobreleva o discurso de contornos mais imprecisos que normalmente impera.

A crítica à querena à italiana, os cortes de madeiras «desasonados», e o regime de contratos são os factores invocados no texto, em termos que evidenciam quão ciente estava Lavanha da realidade das navegações em geral, e da Carreira da Índia em particular. O problema das madeiras é recorrente, e na crítica ao regime de contratos não está isolado: no parecer escrito nesta altura por Diogo da Fonseca (um documento interessante que se mantém inédito), atribuem-se os males da navegação ao mesmo motivo <sup>20</sup>.

A crítica de Lavanha mais relevante para os nossos propósitos é também a que tem contornos menos claros. Dizer que a querena à italiana é uma espécie de raiz de todos os males pode fazer todo o sentido à primeira vista, mas uma leitura mais atenta revela que, em última análise, poderá não ser bem assim, e isto por dois motivos diferentes: em primeiro lugar, Lavanha não dá qualquer alternativa, quer dizer, não diz qual é o método que supostamente se usava antes, e que pelos vistos considerava ser melhor; em segundo lugar, este passo induz o leitor a pensar que se tratava de uma solução nova, quando na verdade era praticada em Portugal pelo menos desde os finais do século xv. Estas duas incongruências do texto, argutamente apontadas por Richard Barker, levaram este investigador a perguntar se Lavanha não estaria a desculpar-se perante o insucesso sofrido por uma nau de que ele próprio tivesse sido responsável, ou co-responsável, como sucedeu mais tarde, pelo menos na construção de dois outros navios <sup>21</sup>; é uma explicação possível, embora algo rebuscada, que passa pela necessidade de atribuir ao relator do naufrágio responsabilidades ao nível da construção naval, pelo menos uns dez anos anteriores às datas que podemos documentar.

O certo é que o processo era antigo, o que significa que provara repetidas vezes; e, por outro lado, não era sequer forçosamente mais barato do

---

<sup>19</sup> António LOPES, Eduardo FRUTUOSO e Paulo GUINOTE, *Naufrágios e Outras Perdas da «Carreira da Índia». Séculos XVI e XVII*, Lisboa, Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, pp. 112 segs.

<sup>20</sup> BNL, Reservados, ms. 285, n.º 55. Este documento foi adquirido em leilão pela BNL em 1995 e está disponível para leitura há pouco tempo, razão pela qual julgamos que nunca foi estudado, ou sequer citado.

<sup>21</sup> Richard BARKER, «Careening: art and anecdote», *Mare Liberum*, n.º 2, Lisboa, 1991, p. 189.

que as alternativas, nem menos perigoso. Richard Barker ilustrou-o bem no artigo que dedicou ao assunto: a querena à italiana, que implicava adornar o navio para fazer emergir partes do casco normalmente submersas, incluindo a quilha, de modo a permitir o acesso e reparação dessas partes, era uma manobra que podia ter os seus inconvenientes<sup>22</sup>; mas outras soluções que sabemos terem sido praticadas, embora em momentos diferentes, tinham-nos também. O «pôr os navios a monte», como então se dizia, isto é, consertar o navio em seco aproveitando o jogo das marés, não se podia fazer em toda a parte e tinha os seus riscos próprios. O recurso à doca seca seria sempre o melhor, mas só se documenta para Portugal tão tarde quanto 1788<sup>23</sup>.

Há pois que reconhecer que estes comentários de Lavanha carecem de ser adequadamente explicados, mas isso não retira ao texto esse carácter tão próprio de procurar nas questões de natureza técnica a razão da perda das naus da Índia.

---

<sup>22</sup> *Idem, ibidem, passim.*

<sup>23</sup> A. Estácio dos REIS, *O Dique da Ribeira das Naus*, Lisboa, Academia de Marinha, 1988.