

Limite

Revista de Estudios Portugueses y de la Lusofonía

VOL. 13.1 / 2019



2019

Limite. Revista de Estudios Portugueses y de la Lusofonía

Revista científica de carácter anual sobre estudios portugueses y lusófonos, promovida por el Área de Filologías Gallega y Portuguesa (UEx) en colaboración con la SEEPLU.
<http://www.revistalimite.es>

CONSEJO DE REDACCIÓN

Director – Juan M. Carrasco González: direccion@revistalimite.es

Secretaría – Maria Luísa Leal / M^a Jesús Fernández García: secretaria@revistalimite.es

VOCALES

Carmen M^a Comino Fernández de Cañete (Universidad de Extremadura)

Christine Zurbach (Universidade de Évora)

Julie M. Dahl (University of Wisconsin-Madison)

Luisa Trias Folch (Universidad de Granada)

M^a da Conceição Vaz Serra Pontes Cabrita (Universidad de Extremadura)

Iolanda Ogando (Universidad de Extremadura)

Salah J. Khan (Universidad de Extremadura)

Teresa Araújo (Universidade de Lisboa)

Teresa Nascimento (Universidade da Madeira)

COMITÉ CIENTÍFICO

Ana Luísa Vilela (Universidade de Évora)

Ana Maria Martinho (Universidade Nova de Lisboa)

António Apolinário Lourenço (Universidade de Coimbra)

Antonio Sáez Delgado (Universidade de Évora)

Cristina Almeida Ribeiro (Universidade de Lisboa)

Dieter Messner (Universität Salzburg)

Gerardo Augusto Lorenzino (Temple University, Philadelphia)

Gilberto Mendonça Teles (Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro)

Hélio Alves (Universidade de Lisboa)

Isabel Leiria (Universidade de Lisboa)

Isabelle Moreels (Universidad de Extremadura)

Ivo Castro (Universidade de Lisboa)

José Augusto Cardoso Bernardes (Universidade de Coimbra)

José Camões (Universidade de Lisboa)

José Cândido Oliveira Martins (Universidade Católica Portuguesa – Braga)

José Muñoz Rivas (Universidad de Extremadura)

Maria Carlota Amaral Paixão Rosa (Universidade Federal do Rio de Janeiro)

M^a Filomena Candeias Gonçalves (Universidade de Évora)

M^a da Graça Sardinha (Universidade da Beira Interior)

M^a Graciete Besse (Université de Paris IV-La Sorbonne)

Maria Helena Araújo Carreira (Université de Paris 8)

Nuno Júdice (Universidade Nova de Lisboa)

Olga García García (Universidad de Extremadura)

Olívia Figueiredo (Universidade do Porto)

Otilia Costa e Sousa (Instituto Politécnico de Lisboa)

Paulo Osório (Universidade da Beira Interior)

Xosé Henrique Costas González (Universidade de Vigo)

Xosé Manuel Dasilva (Universidade de Vigo)

EDICIÓN, SUSCRIPCIÓN E INTERCAMBIO

Servicio de Publicaciones. Universidad de Extremadura

Plz. Caldereros, 2. C.P. 10071 – Cáceres. Tfno. 927 257 041 / Fax: 927 257 046

<http://www.unex.es/publicaciones> – e-mail: publicac@unex.es

© Universidad de Extremadura y los autores. Todos los derechos reservados.

© Ilustración de la portada: Miguel Alba. Todos los derechos reservados.

Depósito legal: CC-973-09 . I.S.S.N.: 1888-4067

Limite

Revista de Estudios Portugueses y de la Lusofonía

VOL.13.1 – Año 2019

Naufrajío e Literatura - II

Coordinación
Maria Luísa Leal
José Cândido de Oliveira Martins



Bases de datos y sistemas de categorización donde está incluida la revista:

ISOC y DICE (Consejo Superior de Investigaciones Científicas), Dialnet, Latindex, CIRC (Clasificación Integrada de Revistas Científicas).



Juan M. Carrasco González, director de la revista, tiene el placer de anunciar que *Limite. Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía* ha sido aceptada para su indexación en el Emerging Sources Citation Index, la nueva edición de Web of Science. Los contenidos de este índice están siendo evaluados por Thomson Reuters para su inclusión en Science Citation Index Expanded™, Social Sciences Citation Index®, y Arts & Humanities Citation Index®. Web of Science se diferencia de otras bases de datos por la calidad y solidez del contenido que proporciona a los investigadores, autores, editores e instituciones. La inclusión de *Limite. Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía* en el Emerging Sources Citation Index pone de manifiesto la dedicación que estamos llevando a cabo para proporcionar a nuestra comunidad científica con los contenidos disponibles más importantes e influyentes.

Limite

Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía

Vol. 13.1. – 2019

Naufregio y Literatura - II

SUMARIO / SUMÁRIO

Maria Luísa Leal / José Cândido de Oliveira Martins – Naufrágio e Literatura – II	9-20
Daniel Vecchio Alves – Náufragos do império: a alteridade interrompida na <i>História Trágico-Marítima</i>	21-52
Hélio J.S. Alves – Poesia oceânica: Camões, da navegação ao naufrágio, ante o precedente de Corte-Real	53-81
Tiago Filipe Clariano – Como evitar naufragar no tempo? O naufrágio na <i>Clepsydra</i> de Camilo Pessanha	83-106
Pedro Balauz Custódio – A <i>História Trágico-Marítima</i> : sobrevivência e fertilidade didática no programa e metas curriculares de Português	107-133
Gloria Santana Paula – Um manuscrito anónimo do naufrágio da nau <i>Santo Alberto</i> (1593)	135-157
Leonardo de Barros Sasaki – “ <i>Vozes expulsas pelo medo</i> ”: o diálogo trágico-marítimo de Al Berto	159-178

Testimonios / Testemunhos

Josiah Blackmore – Náufragos presentes e futuros	181-186
Adriana Freire Nogueira/ J. J. Dias Marques – O “Naufrágio do vapor Santarense”: um relato oitocentista	187-202
Christine Zurbach – Doze tópicos para uma edição francesa da <i>História Trágico-Marítima</i>	203-210
João Medina – Naufrágio e identidade nacional	211-216

Varia

Gloria Alinho – Narrando os silêncios: ressonâncias entre literatura e medicina a partir da ficção de Manuel da Fonseca	219-234
Pedro Álvarez-Cifuentes – “Hum nacido infante lusitano”: El <i>Jardim de Fanimor</i> de Diogo Ferreira Figueiroa	235-252
Miguel Ángel Buil Pueyo – Fialho de Almeida, un gran conecedor de la cultura española	253-277

Reseñas / Recensões

- Leonor Martins Coelho** – *Pensardiverso*. Nº 6 – *Identities*.
Revista de Estudos Lusófonos (Direcção Científica de Celina
Martins), Universidade da Madeira e Centro de Estudos
Regionais e Locais, setembro de 2018 281-286
- Xosé Manuel Dasilva** – Luís de Camões, *Comédia Filodemo*,
Genève, Centre international d'Études Portugaises de Genève,
2018, 354 pp. *Edizione critica a cura di Maurizio Perugi* 287-291
- Inês Americano Lopes** – Pombo, Antón. (2018). *Guía do
Caminho Português de Santiago* (1ª edição). Santiago de
Compostela: Através 291-294
- Adriana Martins Frias** – Antonio Sáez Delgado y Santiago Pérez
Isasi, *De espaldas abiertas: relaciones literarias y culturales
ibéricas (1870-1930)*, Granada, Editorial Comares, 2018 295-298
- Normas de publicación / Normas de publicação** 299-303

Limite

Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía

Vol. 13.1 – 2019

Shipwreck and Literature - II

SUMMARY

Maria Lúsa Leal/ José Cândido de Oliveira Martins – Shipwreck and Literature – II	9-20
Daniel Vecchio Alves – Castaways of the empire: the interrupted alterity in Tragic-Maritime Stories	21-52
Hélio J. S. Alves – Oceanic poetry: Camões, from seafaring to shipwreck, faced with Corte-Real's precedent	53-81
Tiago Filipe Clariano – How to avoid a shipwreck in Time? – Shipwrecks in Camilo Pessanha's <i>Clepsydra</i>	83-106
Pedro Balau Custódio – The <i>História Trágico-Marítima</i> : survival and didactic fertility in the Portuguese curriculum	107-133
Gloria Santana Paula – An Anonymous Manuscript of the <i>Santo Alberto</i> Shipwreck	135-157
Leonardo de Barros Sasaki – “Voices expelled by fear”: Al Berto and <i>Tragic History of Sea</i>	159-178

Reflections

Josiah Blackmore – Present and future shipwrecks	181-186
Adriana Nogueira / J. J. Marques – “The shipwreck of the steamer <i>Santarense</i> ”: a 19 th century account	187-202
Christine Zurbach – Twelve issues for a French edition of the <i>História Trágico-Marítima</i>	203-210
João Medina – Shipwreck and national identity	211-216

Varia

Gloria Alinho – Meaningful silences: resonances between literature and medicine in the literary fiction of Manuel da Fonseca	219-234
Pedro Álvarez-Cifuentes – “Hum nacido infante lusitano”: Diogo Ferreira Figueiroa's <i>Jardim de Fanimor</i>	235-252
Miguel Ángel Buil Pueyo – Fialho de Almeida, a real connoisseur of Spanish culture	253-277

Book Reviews

- Leonor Martins Coelho** – *Pensardiverso*. Nº 6 – *Identities*.
Revista de Estudos Lusófonos (Direcção Científica de Celina
Martins), Universidade da Madeira e Centro de Estudos
Regionais e Locais, setembro de 2018 281-286
- Xosé Manuel Dasilva** – Luís de Camões, *Comédia Filodemo*,
Genève, Centre international d'Études Portugaises de Genève,
2018, 354 pp. *Edizione critica a cura di Maurizio Perugi* 287-291
- Inês Americano Lopes** - Pombo, Antón. (2018). *Guia do Caminho
Português de Santiago* (1ª edição). Santiago de Compostela:
Através 291-294
- Adriana Martins Frias** – Antonio Sáez Delgado y Santiago Pérez
Isasi, *De espaldas abiertas: relaciones literarias y culturales
ibéricas (1870-1930)*, Granada, Editorial Comares, 2018 295-298
- Standards of publication** 299-303

Náufragos do império: a alteridade interrompida na *História Trágico-Marítima*

Castaways of the empire: the interrupted alterity in Tragic-
Maritime Stories

Daniel Vecchio Alves

Universidade Estadual de Campinas
danielvecchioalves@hotmail.com

Data de recepção: 05-11-2018

Data de aceitação: 01-02-2019

Resumo

O naufrágio na carreira da Índia era considerado pelos portugueses um evento trágico por excelência, visto que causava perdas irreparáveis em se tratando de vidas humanas e bens mercantis. Diante de toda perda e todo sofrimento representados, muitos tomaram a História Trágico-Marítima por um conjunto de relatos em contraposição plena aos elogios épicos do Ultramar. No entanto, na presente investigação, não nos ateremos aos relatos de naufrágio somente com foco nos episódios das mortes causadas por ambições e erros técnicos de seus marinheiros, mas tomaremos a morte num sentido mais profundo, como conservação espiritual e interrupção no processo de alteridade. Portanto, nessa esteira, a morte será vista aqui como um desfecho moralista que intervém no relato para impedir a assimilação plena dos costumes do outro. Eis a tensão que determina as experiências iniciatórias dos naufragos, proporcionando aos leitores um quadro de marinheiros crentes no ato sacrificial das viagens ultramarinas, conformados em seu familiar lugar de crença e de divina memória.

Palavras-chave: Portugal – relato de viagem – outro – morte

Abstract

The shipwreck in India's career was considered by the Portuguese as being a tragic event, because it caused irreparable losses of human lives as well as commodities. Facing loss and suffering many took the Tragic-

Maritime History for a set of reports in complete opposition to the epic of the Overseas. However, in the present investigation, we will not dwell on shipwreck reports only with focus on the episodes of deaths caused by the ambitions and technical errors of their sailors, but we will take death in a deeper sense, as spiritual conservation and interruption in the process of alterity. Therefore, in this sense, death will be seen here as a moralistic outcome that intervenes in the account to prevent the full assimilation of the other customs. This is the tension that determines the initiatory experiences of the shipwrecked, providing readers with a cadre of sailors believing in the sacrificial act of overseas travel, conformed in their familiar place of belief and divine memory.

Keywords: Portugal – travel report – other – death

1. Naufrágio e tragédia¹

Homens bombeando água, crianças e mulheres chorando desesperadas, nobres gananciosos protegendo pequenas relíquias, enquanto outros confessam seus pecados nervosamente e em voz alta, em seu último clamor. Aos naufragos sobreviventes, presos em praias distantes, outras imagens de sofrimento se acrescentam: pessoas caminhando ao longo da costa, atrás de uma cruz ou uma bandeira sagrada, como se estivessem em procissão, pedindo pelo perdão divino. Trata-se de uma *via crucis* como fase punitiva que antecede a morte desses peregrinos do mar. Trata-se de imagens de alto teor emocional. Já no domínio da parábola, esse gênero de narrativa de naufrágio apresenta toda sua força alegórica, que aponta para “the necessity to unfasten material goods, in order to lighten the ship and the soul, giving access to spiritual life” (Madeira 2018: 106).

Segundo Lanciani (1990: 71), que toma como base o *Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses* (1604) de Melchior Estácio do Amaral, “em vinte anos, de 1582 a 1602, trinta e oito navios foram perdidos apenas na rota das Índias, e isso quando uma experiência que já datava de um século deveria ter ensinado alguma coisa aos navegantes”. Por isso, as expressões “nave de loucos”, “nau dos insensatos”, são expressões caras no século XVI aos relatos de viagem, à pintura e à literatura que representam os desafios da viagem oceânica. Sob imagens como as de Ulisses e São Brandão, a alegoria da

¹ A referência à compilação em questão, de autoria de Bernardo Gomes de Brito, será feita com a exposição do ano de publicação, do volume e da página, respectivamente.

viagem ultramarina é traçada como viagem à morte, relembrando uma série de relatos de viagem da tradição que registram travessias infernais.²

Em função disso, tal núcleo da literatura trágico-marítima deve, antes de tudo, “ser enquadrado no contexto mais amplo da literatura de viagens, concedendo enorme centralidade ao mar enquanto cenário, tema e elemento de múltiplas leituras simbólicas e estéticas, desde a mais remota Antiguidade” (Martins, Leal 2018: 10). Incidentes e acidentes marítimos abundam em histórias e epopeias ocidentais desde o período clássico, sendo a fragilidade humana um dos temas mais enfrentados pelas mitologias greco-romanas, a lembrar o mito de Prometeu.

No entanto, nas embarcações dos naufragos ultramarinos, as coisas se faziam mais concretas. Engendradas em meio às tempestades e recriadas e manipuladas depois pela pena dos amanuenses e cronistas, “os relatos de naufrágio trazem-nos em cores vivas a tragédia do mar e a reinvenção dela na crônica” (Madeira 2005: 15). Ao lermos os relatos compilados e chamados de trágico-marítimos por Bernardo Gomes de Brito em meados do século XVIII, acompanhamos em imagens nítidas o desdobrar-se das tribulações de um império em lenta e dolorosa expansão: trata-se de uma tragédia em si mesma, em que “o mar, túmulo construído em sal e lágrimas, faz-se morada habitual dos que ousam desafia-lo, como dizia o *Mostrengo* de Pessoa.” (Lima 2006: 116).

Mas, o presente artigo sugere a seguinte questão inicial: qual seria o papel da tragédia nesses relatos do Ultramar? Será sua marca apenas reduzida ao desfecho das perdas materiais e humanas? Se a tragédia é tão essencial para marcar o destino das perdas ultramarinas, será essencial também para apreendermos aqui seus efeitos narrativos e socioculturais no espaço textual do relato de viagem. Para adentrarmos no mérito do papel da tragédia nos relatos de naufrágio quinhentistas organizados na *História Trágico-Marítima* (1735-36), de Gomes de Brito, partiremos da definição de tragédia dada por Aristóteles, em sua *Poética*, para evidenciar os diferentes elementos que a pode compor e

² Neste artigo, utilizamos como sinônimos os termos *narrativa* e *relato*. Ambos referindo-se aos verbos: expor, contar: “Ciro Flamarion Cardoso diz que quem narra ou relata está, nos termos mais simples da expressão, contando uma história. Esta definição também se aplica aos narradores dos relatos de naufrágio. Eles têm uma história para contar; consideram necessário expor no papel os infortúnios da viagem. E tal história possui a pretensão de ser verdadeira, [...]” (Silva 2009: 14-15).

quais estão em jogo na maior parte da escrita de alguns dos náufragos relatores.

Segundo Aristóteles, com base nas tragédias atenienses do século V a. C., a tragédia consiste na

imitação de uma ação elevada e completa, dotada de extensão, numa linguagem embelezada por formas diferentes em cada uma das suas partes, que se serve da ação e não da narração e que, por meio da compaixão e do temor, provoca a purificação de tais paixões” (Aristóteles 2004: 1449b 24-27).

Ao salientar sua “extensão” e suas “formas diferentes”, o estagirita assinala a tragédia sem sua forma paradoxal. Ademais, ao comparar o gênero épico e o gênero dramático, Aristóteles reconhece certa monotonia do primeiro, enquanto reconhece na tragédia uma disposição diferente, atentando-se a sua *léxis*, “em que há uma relação que se pode arriscar a exprimir como a de uma forma interior com uma forma exterior” (Ricoeur 2000: 64-65).

Sendo assim, Aristóteles opõe dois tipos de unidades narrativas: por um lado, a unidade temporal da épica que caracteriza um período único com todos os acontecimentos que ocorreram entre si, por outro, a unidade dramática, que caracteriza a ação como uma forma de dialogia até seu termo, com começo, meio e fim. Aristóteles reconhece que a tragédia grega proporcionava aos seus leitores uma quebra de paradigma da narrativa, que tal gênero não se constrói somente como uma “intriga”. Em função dessa característica assinalada pelo filósofo, representar o jogo contrastivo de intrigas é a principal operação da tragédia, em razão disso a tragédia ateniense não deixaria de lado a investigação e representação das forças e fraquezas da própria cultura clássica.

A tragédia, enquanto reveladora das disfunções de uma dada crença ou de uma dada cultura, revela-se a Aristóteles como algo suscetível de extensão e de transformação, a ponto de poder ser aplicado ao conjunto do campo narrativo. Na tragédia grega, portanto, “valores e normas não são restrições impostas à ação” (Ricoeur 2010: 91-92). Desse modo, o tragediógrafo clássico testa e problematiza os limites de sua cultura.

Aproximando essa noção aristotélica de tragédia aos relatos trágico-marítimos compilados por Bernardo Gomes de Brito, veremos que há uma considerável alteração em sua forma de estruturar e representar as ações dramáticas. Em nossa hipótese de leitura, a *História*

Trágico-Marítima, em comparação à noção de tragédia traçada por Aristóteles, atinge sua forma comum no momento em que nos revela os dilemas culturais com pontos de vista teleológicos, universais e onipresentes:

[...]e tão arreigado estava em todos o crédito que suas passadas obras naquela e em outras afrontas cobraram, que foi sentida geralmente sua morte como de pessoa em cuja companhia nenhum receava acometer e expôr-se a todos os perigos e contrastes que lhe tão arriscada jornada sobreviessem[...] (Brito 1942, v.2 : 63).

Apesar de reunir diversas fontes, como clássicos gregos e latinos, a Bíblia, sermões, orações, provérbios, lendas, discursos burocráticos oficiais, bem como o conhecimento científico então disponível, os sobreviventes se sentem, sobretudo, acometidos pela punição divina, e tudo parece se desenrolar sob um profundo sentimento de medo, “correspondente à consciência do pecado, sendo o naufrágio concebido como castigo, sob a forma de actuante justiça divina, em tonalidade de ‘tenebrismo caravaggesco’. Enfim, a morte está onipresente nas embarcações da carreira das Índias, com tudo o que essa consciência implica” (Martins, Leal 2018: 15).

O trágico desses relatos tem como propósito primordial a salvação ou condenação das almas dos naufragos. Seu evento significativo é visto como um segmento da predestinação, em que eventos precedem a vontade humana. Estamos diante da limitação humana em entender efetivamente os sentidos da justiça divina, sendo os momentos históricos assinalados análogos a intervenção de Deus, que escreve certo por linhas tortas, como diz o dito popular. Há, portanto, um sentido providencial que orienta a narrativa dos naufrágios: “Cousa é esta que se conta neste naufrágio para os homens muito temerem os castigos do Senhor e a serem bons cristãos, [...]” (Brito 1942, v.1: 13).

Ainda que tais relatos sejam tomados como manual de sobrevivência por muitos leitores, há neles a representação de uma inevitável morte física da tripulação restante. A tragicidade dos naufrágios se intensifica nos relatos, portanto, não só por essa morte que põe fim às vidas e às relações humanas, mas também pela morte que dá sobrevida à crença cristã de vida após a morte, cujo foco no sacrifício do naufrago sobrevivente promove a preservação dos ritos de salvação ou condenação da alma entre os lusitanos. Nesse sentido, veremos que os relatos trágico-marítimos, como as demais fontes, são relatos de viagem que apontam para

a incomensurabilidade de mundos e códigos culturais diversos, revelando, porém, certa impreparação, de ambos os lados, para um [diálogo ou] encontro bem sucedido. [...]. Trata-se aqui de uma tragicidade mais horizontal, epocal, resultante dos contactos limitados [ou interrompidos] entre os homens que povoam o planeta (Carvalho 2003: 243).

Com isso, seguiremos a hipótese de que tais textos que descrevem acidentes e tempestades marítimas não reportam apenas fenômenos atmosféricos ou eventos reais, pois também articulam “uma concepção dramática da própria existência humana” (Madeira 2005: 153). Em vista disso, nas narrativas ultramarinas de naufrágios compiladas por Gomes de Brito, o encontro civilizacional, que poderia provocar um prolongado exercício de alteridade, acaba por representar, em seus desfechos, uma abreviação do outro, ou melhor, um naufrágio que interrompe as relações culturais. Em tais relatos, ao invés de se integrarem pouco a pouco nos nativos, a maior parte dos sobreviventes são relegados a uma morte cristã, personagens que sacrificam sua vida ao invés de aceitar a diferença e serem absorvidos pelos costumes de outra cultura ou pelos ritos de outra religião: “E por me parecer história que daria aviso e bom exemplo a todos, escrevi os trabalhos e morte deste fidalgo [Manoel Sepúlveda], e de toda a sua companhia, para que os homens que andam pelo mar se encomendem continuamente a Deus, [...]” (Brito 1942, v.1: 13).

Por outro lado, em alguns relatos de outros naufrágos da época, como Cabeza de Vaca e Fernão Mendes Pinto, é possível reconhecer duradouras trocas culturais, que pressupõem o surgimento efetivo de zonas de contato, ou dos chamados “entrelugares” (Kiening 2014), ou ainda “terceiro espaço” (Bhabha 1998). O conceito de “terceiro espaço” de Homi Bhabha, ademais, revela-nos as condições discursivas da enunciação que “garantem que o significado e os símbolos de uma cultura não tenham unidade ou fixidez e que até os mesmos signos possam ser apropriados, traduzidos, re-historicizados e lidos de outro modo” (Bhabha 1998: 67-68).

Todavia, o que estamos a ver com esses relatos de naufrágio compilados por Gomes de Brito é uma tendência oposta, pois os relatos da *História Trágico-Marítima* são marcados pelos desfechos mortais que eliminam a possibilidade do prolongamento de uma zona de contatos, ou seja, da articulação efetiva dessas zonas. Nos relatos que terminam com a dizimação quase completa dos naufrágos, como os relatos dos galeões São João e São Bento, por exemplo, a imagem que prevalece é

a da interrupção do exercício da alteridade via morte, e não a da negociação com o outro via sobrevivência. Nessa perspectiva, afirmamos de antemão que a morte no mar ou em terra não é representada por esses relatos somente para fins de registro técnico ou memorial, mas também para atenuar as relações ultramarinas globais que confrontavam valores morais e religiosos vigentes na Europa cristã moderna.

Portanto, na *História Trágico-Marítima*, o predomínio da imagem da identidade europeia é reforçado pela trágica morte da tripulação sobrevivente dos naufrágios, evento que rompe com a alteridade iniciada após as cenas do acidente, sendo a convivência entre diferentes costumes e crenças uma zona encurtada ou abreviada pela morte trágica causada pela sede, pela fome e pelo desgosto. Conforme o conhecimento do terreno aumenta, incluindo os primeiros contatos com os nativos do local naufragado, verificamos que os relatos até chegam a cobrir parte dos novos e diferentes hábitos encontrados entre os nativos, mas emudecem e se contraem nos detalhes, o que nos revela certo distanciamento nesse encontro cultural.

Por motivos de sobrevivência, muitas vezes tal encontro implicava o abandono forçado de costumes e crenças por parte da desafortunada tripulação. Desse modo, ao longo desta investigação, nos importam essas zonas de contatos interrompidos pela morte dos naufragos sobreviventes, espécie de tragédia abreviada, como podemos notar num trecho do relato de *Naufrágio da nau São Paulo*, em que se conta: “os enfadamentos [...] que nunca nos faltaram, seria nunca acabar, e ser mui comprido, havendo prometido usar de toda a brevidade” (Brito 1942, v.1: 291).

Tal insistência no retraimento narrativo sobre o outro, ou sobre o desconhecido, demonstra uma justificada cautela, segundo consta repetidamente no *Naufrágio da nau São Bento*: “[...] confesso, que se prosseguir mais a lembrança de tão triste passo, nenhuma cousa bastará a me dar sofrimento, para que em lugar de escrever história geral abreviada, deixe de mudar a pena em elegia mui prolixa” (Brito 1942, v. 1: 99). Essa preocupação é repetida, posteriormente, pelo mesmo relator, ao dizer que “enquanto estivemos por estes lugares, aconteceram particularmente a cada um muitos casos miseráveis e desastrosos, que deixo por me não afastar da generalidade do meu intento” (Brito 1942, v.1: 129).

Segue a todas essas cautelosas expressões uma série de infortúnios em meio à natureza desconhecida, território hostil que dizimará a maioria dos naufragos pela fome, pela sede, pelo frio da noite e pelo calor do dia, pela fadiga, pelas doenças, pelos ataques dos homens e dos animais, reduzindo cada vez mais o número dos sobreviventes da tragédia marítima anunciada. Por trás dessas mortes, encontra-se o caminho espiritual para a salvação, alegoria que é implícita ou explicitamente apresentada pela interminável *via crucis*, ou melhor, pela marcha expiatória realizada pelos naufragos sobreviventes, que acabam por naufragar novamente perante a imagem “insuportável” da diferença.

2. Monstruários da nudez

Dentre os mais famosos relatos de naufrágio compilados por Gomes de Brito, encontramos o relato do *Naufrágio do Galeão São João*, ocorrido em 1552, cuja frota era capitaneada por Manoel de Sousa Sepúlveda. É nesse relato que encontramos a famosa cena envolvendo a esposa desse capitão, D. Leonor: trata-se da narração do patético fim de uma dama da alta linhagem cristã lusitana que se deixou morrer pela vergonha da nudez a que tinha sido forçada a viver entre os nativos da Terra do Natal. Tal cena, posterior ao naufrágio do galeão, foi um dos acontecimentos dramáticos que mais impactou a opinião pública portuguesa de muitas épocas:

E vendo-se D. Leonor despida, lançou-se logo no chão e cobriu-se tôda com os seus cabelos, que eram muito compridos, fazendo uma cova na areia, onde se meteu até à cintura sem mais se erguer dali, Manoel de Sousa foi então a uma velha sua aia, que lhe ficara ainda uma mantilha rôta, e lha pediu para cobrir D. Leonor, lha deu; mas contudo nunca mais se quis erguer daquele lugar, onde se deixou cair quando se viu nua (Brito 1942, v.1: 38).

Esse excerto que narra a morte de Sepúlveda e de D. Leonor e filhos está situado na última parte do relato, em linhas que elevam o triste fim de uma família lusitana na costa ocidental da África. A interrupção ou o silêncio brusco no final do relato evidencia “a meditação com os olhos abertos e a contemplação estóica do cadáver que antecede a última decisão de Sepúlveda, entregar-se aos animais do mato e morrer sem sepultura.” (Madeira 2005: 198). Deixar a tripulação nua seria, seguramente, a maior humilhação sofrida por qualquer integrante da alta nobreza cristã lusitana da época.

Desde os primeiros viajantes, a exemplo de Caminha, os olhos europeus são ávidos por “vergonhas”. Sendo um dos elementos fundamentais a marcar a diferença entre civilização e barbárie aos olhos dos viajantes ultramarinos, a vergonha da nudez “repõe o homem numa esfera da qual a roupa o faz esquecer-se de tê-la utilizado um dia. O choque, pois, não é tanto de ver o outro nu como o ver-se a si nele, desfazendo-se nesse gesto, séculos e séculos de refinamento civilizacional” (Lima 2006: 113).

Não é outro o choque provocado pela nudez compulsória a que se vêem obrigados os membros da família Sepúlveda. Sem aquilo que os identifica como diferentes, resta-lhes nada mais que uma “não-identidade”, na expressão de Francisco Ferreira de Lima, ou uma espécie de “desidentidade” no dizer trágico de Bernardo Gomes de Brito: “e como já não levavam figura de homens [...], iam sem ordem, por desvairados caminhos; uns pelo mato e outros pelas serras [...], e já então cada um não curava mais que fazer aquilo em que lhe parecia que podia salvar a vida” (Brito 1942 v.1: 20). Nesse contexto conflitante, o desfecho não surpreende: D. Leonor, depois de resistir, brava, mas inutilmente, ao ser despida, enterra-se na areia, preferindo a morte à nudez: “Depois de mirar o cadáver da esposa até o último suspiro, pois daquele chão ela nunca mais arredará, e já agora de todo insano, Manoel Sepúlveda tornou a tomar o caminho que fazia quando ia busca as frutas, [...], e se meteu pelo mato e nunca mais o viram.” (Brito 1942, v.1: 39).

Podemos dizer que os relatos de naufrágios resumem bem o imaginário português da época, principalmente no que diz respeito às cenas em que se descrevem as cenas trágicas, incluindo o medo do diferente e do desconhecido, tradicional espanto por ceder os costumes e fracassar nos negócios, perdendo-se entre crenças e terras desconhecidas: “Sua complexidade e sua riqueza advêm da quantidade das imagens que é capaz de catalisar, as quais a antecedem ou a seguem numa espécie de semântica da morte traçada em torno dos personagens, como um raio de ação trágica.” (Madeira 2005: 149).

Desse modo, os relatos trágico-marítimos compilados por Gomes de Brito não são meras reproduções de fatos marítimos acidentais. Muitos que afirmam que o relato de naufrágio representa um relato mais realista da empresa ultramarina se esquecem de que a verdade relatada, neste caso, é escrita a partir de um elenco de lugares espirituais

comuns que buscam assegurar a interpretação religiosa dos eventos narrados:

[...]; e verdadeiramente que era uma confusa ordem com que a desventura tinha tudo aquilo ordenado, e que bastava a memória daquele passo para não ser a pobreza havida por tamanho mal, que por lhe fugir deixemos a Deus e o próximo, pátria, pais, irmãos, amigos, mulheres e filhos, e troquemos tantos gostos e quietações pelos sobejos que cá ficam. Enquanto vivemos, nos fazem atravessar mares, fogos, guerras e todos os outros perigos e trabalhos que nos tanto custam; mas por não contrariar de todo as justas escusas, que por si podem alegar os atormentados das necessidades, cortarei o fio ao católico estilo, [...] (Brito 1942, v.1: 65).

Após o naufrágio, o medo de iniciar a peregrinante caminhada pelos sobreviventes é explícito em muitas cenas, por isso a importância desses próprios relatos a instruir e encorajar os cristãos fiéis sobreviventes a encaminhar sua vida para o que a cada um foi predestinado por Deus. Tal sentimento pode ser identificado no relato do naufrágio da nau *Conceição*, por exemplo, ao afirmar o relator que os tripulantes faziam de tudo para ficar o máximo possível nas embarcações avariadas, nos proporcionando a imagem de uma identidade material que se quer preservada e protegida a todo custo, mesmo nas mais extremas situações: “viam-se assim de noite no meio do mar tentando se proteger numa nau toda arrombada e cheia de água, com grande escuro, [...]”; assim que toda aquela noite passamos com estes tragos da morte [...]” (Brito, 1942, v. 2: 15).

Entretanto, a embarcação naufraga assim como toda existência física. D. Leonor naufraga em terra, clamando por suas raízes morais e espirituais: ela prefere a morte a se sujeitar a novos hábitos e a novos espaços, eis o modelo de lealdade religiosa proporcionada por tais narrativas: “Se o fogo do purgatório dá tão grandes penas nas almas, verdadeiramente que aquêlo o parecia, e tantos eram os que jaziam doentes como os que andavam em pé; [...]” (Brito 1942, v.2: 35). Essas e outras imagens nos revelam parte dos conflitos interiores, conflitos que geram repulsão do outro, distanciamento de uma zona “ameaçadora” de contato, constituída de perturbações e intolerâncias, tal como ocorre com o próprio Manoel Sepúlveda, a quem a loucura teria subido à cabeça desde o naufrágio do seu galeão: “A situação do naufrago – estar em um barco, sem velas nem mastro, sem quilha e sem leme – acompanha o traçado do campo semântico da alegoria” de um marinheiro a quem não é permitido dar a conhecer outros deuses e

adaptar-se a outros costumes: “condição de eterno sobrevivente, precariedade da existência, morte iminente apenas adiada” (Madeira 2005: 165).

Não à toa o famoso cronista Diogo do Couto, testemunha e autor do relato do *Naufrágio da nau São Tomé* (1589), exprime que a “Morte é um sonho eterno, um espanto de ricos, [...], uma incerta peregrinação, um ladrão do homem, [...]” (Brito 1942, v.5: 45). Diante desses temores assinalados, entendemos que os relatos de naufrágio não passam daquilo que Pratt chamara de “olhos do império”, sustentando um discurso oficioso do reino com a própria morte de seus capitães e tripulantes, espiritualmente restritos às normas sociais e religiosas vigentes em seu país. Veremos com isso que as características dessa zona de contato interrompida, simbolizado pela morte cristã conformada pelos naufragos, se revelam sempre na seqüência final dos relatos, incidindo tal sacrifício sobre o distanciamento do outro, como na rejeição da nudez ou de outras formas em que convivem.

A perdição e o desterro dos sobreviventes, jogados pelas ondas em praias desertas e desconhecidas, mais coloca em xeque a fidelidade moral e religiosa do marinheiro lusitano, especialmente a dos chefes das embarcações, do que representa a disposição ou abertura para múltiplos conhecimentos e contatos. Por isso, para melhor apreendermos esse aspecto dos relatos da *História Trágico-Marítima* compilados por Bernardo Gomes de Brito, optamos por focar nos últimos momentos da comum cena da peregrinação terrestre que procede ao naufrágio dos sobreviventes, cena vital em que os naufragos portugueses, ao contrário do que se esperava, têm seus contatos recém estabelecidos com os nativos interrompidos. Por isso, estamos a focar nas estratégias de representação desse encontro peculiar entre lusitanos e africanos, cujo breve contato evidencia as marcas dos conflitos de interesses e de crenças que levaram as tripulações sobreviventes aos seus trágicos desfechos. Tais marcas, por fim, nos revelam que o próprio registro da viagem é mais um discurso que pretende relatar a verdade, dando mostras de “como determinada sociedade constrói a realidade para si própria.” (Kockel 2014: 11).

Nesse ambiente cultural intensificado pelo confronto de diferenças e desentendimentos, os relatos da *História Trágico-Marítima* interrompem a vida lusitana entre os nativos. Logo, temos a representação de figuras históricas como o famoso Manoel Sepúlveda, por exemplo, figura grosseira, de alguém preocupado apenas com sua

salvação pessoal e familiar, insatisfeito principalmente com “o desmascaramento do mito do ‘nobre’, detentor de ricas vestes, de direitos reais e de prerrogativas sobre-humanas, [...]” (Lanciani 1979: 93). Ao longo do breve período de negociação com os nativos, a posição do nobre colonizador é aqui desfeita e invertida: Sepúlveda é destituído de todos os seus bens, inclusive de sua família, momento de angústia pelos trabalhos, fomes e privações que todos os náufragos sobreviventes são obrigados a passar.

Entre esses e outros sofrimentos, porém, quando pensamos estar diante de um texto carregado de realismo e efeitos antitéticos, perceberemos que os relatos de naufrágios nunca enfrentam a fundo os motivos da crise que punha a nu as contradições culturais do ultramar: “os autores destes relatos, religiosos ou laicos, preocupam-se sempre em neutralizar a exposição dos crimes sectoriais produtores do desastre, iludindo o leitor com o argumento da punição divina a que os pecados da tripulação estão submetidos [...]” (Lanciani 1979: 29). Nota-se que a punição dos “maus” e dos “incapazes”, quando há delitos individuais a castigar, e o recurso à arma sempre eficaz do fatalismo cristão perante os tormentos sofridos pelos “bons”, representam ambos os aspectos reconfortantes neste tipo de literatura e, ao mesmo tempo, saturam a demanda pela mistificação social que está na base de toda manifestação de massa daquele tempo inicial da modernidade lusitana: “Esse aspecto mistificador, que actua através da função desviante, reside na tentativa de acentuar as culpas individuais ou o impenetrável querer do *fatum* para calar responsabilidades do sistema.” (Lanciani 1979: 33).

Para a apreciação desse e outros aspectos é preciso despir os textos de suas vestes escatológicas e ideológicas. Sem a roupagem de mera vítima de naufrágio, o náufrago português não se revela somente enquanto personagem de uma narrativa que critica e escancara as falhas do sistema, mas como alguém que proporciona o estabelecimento de suas crenças pelo contato interrompido com o outro, substituindo a alteridade por uma espécie de peregrinação ou salvação espiritual, simbolizado pela morte cristã de seus fiéis: “[...], tornou a tomar o caminho que fazia quando ia a buscar as frutas, sem dizer nada às escravas, e se meteu pelo mato e nunca mais o viram” (Brito 1942 v.1: 39).

Quem nos garantirá que assim fora o verdadeiro final de Sepúlveda na Terra do Natal? Quem sabe Sepúlveda ainda tenha vivido por décadas se conformando com sua perda familiar ou ainda com sua forçada nudez? Não foi durante anos de expedição e apropriando-se de

novos costumes que outros náufragos, como o espanhol Cabeza de Vaca, sobreviveram entre tantas desventuras?

Para Kioko Koiso (2015, 2018), é mais do que evidente que desde as primeiras edições da *História Trágico-Marítima* os relatos sofreram intervenções diversas no sentido de dramatizar ou de dogmatizar cada vez mais as histórias narradas. Aliás, quase dois séculos separam os relatos manuscritos e a publicação do primeiro tomo de Gomes de Brito, o que favorece a promoção de tais alterações. Entre incontáveis mudanças, nota-se frequentemente o objetivo de dramatizar a história, mas mantendo sempre a verossimilhança: “[...], em vez de transmitir fielmente o conteúdo, o editor modifica o texto consoante a sua interpretação, ou dramatizando a história, ou proporcionando mais verossimilhança, ou mostrando-se como se fosse o autor original” (Koiso 2018: 77).

Ademais, afirma a mesma estudiosa que “[...] não há nenhuma frase no ‘Naufrágio de Sepúlveda’ que não tenha sido objecto de modificação” (Koiso 2018: 91). Em vista desse e outros fatores, concluímos que a (re)construção e a própria divulgação das narrativas de naufrágio também fazem parte de uma estratégia que visa a dilatação da fé e do império, assimilando como pecado a cobiça pessoal e a morte como punição divina que levará a alma dos marinheiros pecadores ao estágio condenativo ou purificado, conservando os imaginários cristãos entre seus súditos, candidatos a futuras navegações.

3. Memórias submersas

No registro das memórias trágico-marítimas, nota-se que há uma clara oscilação do narrador, uma hesitação quanto a sua posição de sujeito da enunciação: ora assume uma posição de padre, ao apresentar um sermão sobre os erros de navegação e de comportamento, ora de historiador, a clamar pela veracidade dos eventos testemunhados, e ora a de ficcionista, mais preocupado com o estilo de sua escrita. De modo a sedimentar uma visão, mesmo que distanciada e interrompida sobre novas terras e gentes, os autores lusitanos desses trágicos relatos não cessaram de sublinhar suas pretensões de escrever narrativas “verdadeiras”, incluindo os incidentes e os acidentes sofridos, conforme assevera o boticário Henrique Dias, no relato do *Naufrágio da nau São Paulo*, na Ilha Sumatra, em 1561: “[...], não tratei mais que com a maior brevidade que em mim for possível as cousas notáveis que nos aconteceram, assim na viagem como na perdição, e os dias em que

foram, usando de toda a verdade que me assiste [...]” (Brito 1942, v.4: 47).

O famoso cartógrafo Manuel Perestrelo, autor do relato do *Naufrágio da nau São Bento*, também sublinha a “veracidade” dos acontecimentos narrados ao afirmar: “posto que comum estilo, direi o que alcancei na experiência de meus trabalhos, sem acrescentar nem diminuir a verdade do que se oferece a contar.” (Brito 1942, v.1: 141). O intento de escrever a verdade sobre os naufrágios aparece também em João Carvalho Mascarenhas, no relato do *Naufrágio da nau Nossa Senhora da Conceição*, incendiada por turcos em 1621: “Meu intento foi contar verdades (que em tudo o que escrevo como testemunhas de vista poderei jurar)” (Brito 1942, v.2: 10).

Como pode ser observado, os naufragos relatores, na esteira de Tucídides, fazem questão de sublinhar a testemunha ocular dos acontecimentos narrados, experiência legitimadora das ações representadas. Ainda no relato do *Naufrágio da nau Conceição* (1627), Mascarenhas evidencia que pretende contar verdades. Para tanto, afirma ter sido testemunha de vista: “E quanto assim nos vimos nos pusemos em um grande pranto, e nos dávamos por perdidos [...]” (Brito 1942, v.2: 25). O narrador se aproxima, assim, da história pragmática de Tucídides na medida em que afirma a superioridade da visão como forma de assegurar a verdade dos acontecimentos relatados. Se os narradores provinham de grupos sociais diversos, entre os mais conhecidos Diogo do Couto, Manuel Perestrelo e João Lavanha, todos ao serviço da coroa, e com formações intelectuais bem variadas, suas proposições se aproximavam no que tange ao uso da testemunha ocular para organizar e credibilizar as informações relatadas.³

Contudo, diante das desventuras representadas nesses relatos, em que o horror à selva africana prepondera, fica mais do que claro que tais declarações de veracidade pecam pelo engano de seus olhares viajantes. Mesmo as testemunhas oculares escreviam movidas por intenções religiosas e pedagógicas, com uma manifesta pretensão de

³ No que tange à “cultura” dos narradores, podemos notar certa heterogeneidade de suas formações – padres, boticários, capitães, pilotos, cosmógrafos, etc.: “Manuel de Mesquita Perestrelo, João Batista Lavanha e Diogo do Couto são autores que se notabilizaram também por terem escritos outros trabalhos que chegaram até nós. Do autor Perestrelo (que foi piloto e cartógrafo), chegou até nós um roteiro da navegação do Cabo da Boa Esperança até Moçambique. Lavanha nos deixou vários trabalhos, e boa parte deles de interesse náutico, como o *Tratado da arte de navegar*. Já Diogo do Couto deu continuidade às *Décadas da Ásia*, iniciadas por João de Barros” (Silva 2009: 12).

compor narrativas “exemplares” a partir do testemunho direto ou da própria participação moralmente exemplar no episódio narrado. Os relatos cumpriam, sobretudo, uma função pragmática e moral, tendo um papel informativo e edificante ao construir uma espécie de “literatura funcional que servia como manual para enfrentar com dignidade os futuros naufrágios.” (Kockel 2014: 20).

Como se pode observar, os testemunhos seguem as orientações do experiente Duarte Pacheco Pereira, navegador que fazia da experiência “madre das cousas”, base sobre a qual se podia saber a verdade sobre as navegações e os novos espaços explorados. A concepção do cosmógrafo português ganhou coro ao longo do século XVI, impulsionando narrativas amparadas em descrições mais concretas e calculadas, em detrimento das imagens provenientes das crenças religiosas mais dedutivas e exaltadas. Essa variação atingiu também os relatos de naufrágios e suas descrições, claramente dentro de limites que respeitavam os quadros religiosos.

Muitos dos relatos de naufrágios, que constituem um bom exemplo desse saber cada vez mais ligado à “experiência”, se concentram na descrição da natureza da Terra do Natal, na costa ocidental africana, principal ponto de acidentes marítimos. Nos dois relatos mais antigos, o *Naufrágio do galeão São João*, de 1552, e o *Naufrágio da nau São Bento*, de 1554, essa terra aparece super povoada por tigres, leões, serpentes e outras “alimárias”: “[...], tornámos a seguir nossa jornada por uma charneca abaixo, na qual vimos andar grande bando de búfanos mecenos, zebras e cavalos os quais aqui sòmente, em todo êste caminho, topámos; [...]” (Brito 1942 v.1: 112).

A descrição desse cenário inicia um intertexto com as figuras edênicas e dos bestiários antigos, ilustrando certo cruzamento entre os imaginários e as observações promovidas nesses encontros acidentais. Há uma série de outras descrições naturalistas que abrigam informações que nos remetem ao imaginário maravilhoso da época: “borboletas que se transformam em pássaros e macacos que pregam se desenrolam no plano do miraculoso-transcendente” (Lanciani 1979: 58). Inseridos num contexto de documentável credibilidade, esses episódios resultam mais facilmente assimiláveis pelo leitor quando descritos compativelmente com elementos imaginários da tradição, pois “o acontecimento sobrenatural destempera a sua inverosimilhança na aproximação de novas experiências, [...]” (Lanciani 1979: 58-59).

Trata-se do caso do monstro marinho descrito por José Cabreyra, capitão da nau *Nossa Senhora do Belém*, que naufragou na Terra do Natal em 1635: “E este animal mais grosso no corpo que três grandes touros, com os pés e as mãos mui curtos [...] a pele é tão dura [...] tem todos uma estrela branca na testa; as orelhas pequenas, como as de cavalo; a cabeça mui disforme, porque tem uma boca grandíssima, com os beiços virados para fora” (Cabreyra 1636: 24). Outras descrições de monstros marinhos podem ser encontradas também na relação de naufrágio da nau *Santiago*, escrita por Manuel Godinho Cardoso, que se perdeu nas Bassas da Índia em 1585: “Há neste rio muitos cavalos-marinhos muito grandes e de feio aspecto; têm os pés tão grandes como de elefantes, as pernas curtas, o corpo disforme, [...]. Arremetem às embarcações, e muitas vezes as viram; [...]” (Brito 1942, v.6: 149).

Tais descrições, que alteram consideravelmente a imagem dos animais observados, nos revelam que, mesmo com o uso da ciência e da visão para contactarem populações e territórios anteriormente inatingíveis, muitos encontros são dados em situações extremas, não científicas, não controláveis, desencontro que permite a presença frequente de um imaginário maravilhoso integrado à própria experiência do olhar. Manifesta-se, no plano das práticas cotidianas de convivência e sobrevivência dos relatos, a opressão e a resistência, a proximidade e a distância, os discursos e narrativas de senso comum e de outros saberes, múltiplas trocas culturais e identitárias que pressupõem zonas discursivas de contato e conflito, os assim chamados “entrelugares” (Kiening 2014). Assim, os relatos de naufrágio também traçam formações culturais marcadas pelos espaços em que se estabelecem relações e significados diversos, mesclando, sobretudo, sentidos e imaginários.

Para tanto basta mencionarmos o elevado grau de verossimilhança apresentado pelo relato anônimo do *Naufrágio do galeão São João*, capitaneado por Manoel Sepúlveda, a Terra do Natal aparece povoada por tigres, leões, serpentes e outras “alimárias” representadas de modo mais condizente com a fauna daquela região africana, não deixando, por isso, de devorar os tripulantes mais descuidados, fazendo paralelo a muitas feras imaginárias: “[...] não havia dia em que não ficasse uma ou duas pessoas por essas praias e pelos matos, por não poderem caminhar; e logo eram comidas dos tigres e serpentes, por haver na terra grande quantidade” (Brito 1942, v.1: 27).

De fato, é justamente nas cenas faunísticas que se traduz o momento em que a curiosidade se sobrepõe ao temor ou ao espanto

dos primeiros relatos ultramarinos, mas, como já foi observado, isso não quer dizer que a tradição dos bestiários e outras lendas antigas não estejam presentes em muitas dessas narrativas. Todavia, é preciso considerar que o perigo dos “monstros” vai desaparecendo aos poucos, sendo o verdadeiro perigo, nesse contexto, constituído pelos “cafres”, entre os quais, afirma o relato do naufrágio que conta a morte dos Sepúlveda, “há maus e bons”, mas que, em seguida, “serão todos, com poucas exceções, infiéis e malvados” (Brito 1942 v.1: 29).

Portanto, ainda que a dinâmica interna e os condicionamentos sócio-culturais do relato de naufrágio exijam que

as imagens narrativas se tornem cada vez mais nitidamente imitações de uma realidade empírica, distinta da realidade miticamente significativa da tradição, a matriz fantástica e espiritual do mundo narrado não só nunca se oblitera completamente como reemerge singularmente, [...] (Lanciani 1979: 51).

Nesse sentido, o perigo passa então a ser constituído pelos assombrosos “cafres”, que ainda são vistos com base na tradição mítica dos bestiários, animalizados por seus hábitos peculiares. Eis um ponto limite dessa experiência terrena concretizada pelos naufragos sobreviventes, cuja fé e sacrifícios, como vimos, limitam e interrompem o processo de alteridade dessas experiências.

Contra os nativos e todas as adversidades da natureza, a principal finalidade dessas histórias trágico-marítimas era motivar o reconhecimento de uma morte cristã, sem deixar de perpetuar para isso a lembrança dos desastres marítimos e os casos que daí se sucedem. A morte, nesse caso, é um desfecho quase inevitável, ou melhor, o precipício dessa zona de contatos, que interrompe o aprofundamento da alteridade.

4. A *História Trágico-Marítima* como contraposição à *épica ultramarina*

Foi somente no século XVIII, marcado pelo interesse antiquarista e enciclopédico, que o relato de viagem adquiriu o estatuto de gênero e encontrou uma inserção segura no sistema intelectual que então se consolidava. Bernardo Gomes de Brito foi pioneiro ao fazer avançar, com sua coletânea de naufrágios, essa tendência que se consagrou, apesar de naquele momento se incentivar mais “o estudo da história dos reis, dos grandes senhores e do clero.” (Madeira 2005: 28).

Composta por relatos de naufrágios ocorridos no século XVI, mais especificamente entre 1552 e 1596, a *História Trágico-Marítima* de Gomes de Brito é fruto direto do desenvolvimento ultramarino

português. Monumento literário e histórico, o texto se apresenta como coletânea de narrativas de naufrágios relatados por sobreviventes diversos. Por isso, não deixa de ser relevante e esclarecedor o surgimento, na segunda metade do século XVI e ao longo dos séculos XVII e XVIII, dessa série de narrativas de desastres marítimos, apresentando os navegantes europeus como presas e não predadores, o que introduz certa “contracoerência na interpretação da empresa conquistadora européia” (Madeira 2005: 49).

Apesar de tal correlação ter sido proposta pela maioria dos estudiosos que se debruçaram sobre as narrativas de naufrágio e parecer um tanto evidente, não há como escapar das referências à centralidade teológica, ao dogmatismo e à intolerância que afloram em grande parte dessas produções escritas:

Para letrados católicos que creram [...] na orientação providencialista da história, seria impossível apreender um mundo no qual só existissem labores e penúrias. Por isso mesmo, é difícil falar [somente] de pessimismo ou de decadência, pois há uma retórica prudencial que une os mais diversos gêneros em um mesmo projeto salvífico (Felipe 2018: 42).

Nessa perspectiva, aqueles que tomam a *História Trágico-Marítima* somente como metonímia de uma decadência não se atentam que não há evento que não diga respeito a Deus, e que o viajante estava sujeito, a todo instante, à justiça divina. Se todos os momentos históricos são análogos a identidade de Deus, a obra em questão demonstra como aplicá-los aos erros dos naufragos. Como apontado, não é aconselhável ler a literatura trágico-marítima fora de uma vivência cristã, o que faz do naufrágio um infundável cortejo de mortes, rota espiritual que leva os sobreviventes ao mesmo fim que os naufragos que não sobreviveram ao acidente: “Em todo êste mês poderiam ter caminhado cem léguas; e, pelos grandes rodeios que faziam no passar dos rios, não terem andado trinta léguas por costa; e já então tinham perdidas dez ou doze pessoas; [...]” (Brito 1942, v.1: 26).

Em suma, tal literatura proporciona um conjunto de relatos que configuram “discursos verbais marcados [pela punição divina em função do] excesso das paixões da alma dos atormentados naufragos” (Martins, Leal 2018: 14). Por outras palavras, os relatos devem ser lidos a partir das mentalidades de seu tempo, pois quando são apreendidos somente a partir de elementos exteriores ao seu próprio contexto de produção, como reflexo da realidade, do pessimismo, da oposição ideológica ao ultramar, normalmente se ignora a mentalidade peregrina

que os determina. O estilo, no caso, deve ser entendido como linguagem fortemente regrada por critérios religiosos:

Como disse João Adolfo Hansen em seu estudo sobre as sátiras atribuídas a Gregório de Matos, termos como “pessimismo”, “ressentimento”, “plágio”, “imoralidade”, “realismo”, “oposição nativista crítica”, “libertinagem” e “revolução” podem até apresentar “algum valor metafórico de descrição de um efeito particular de sentido produzido pela recepção”, mas não dão conta historicamente do seu funcionamento como prática discursiva de uma época. As tópicas retóricas não devem ser lidas como empiria, pois essa leitura desconsidera as particularidades histórico-retóricas do discurso e valoriza um vivido psicológico improvável (Felipe 2018: 31).

Nesse sentido, a narrativa de naufrágio é, sobretudo, trágica, mas tal experiência trágica, no caso, “pressupõe e reafirma a existência de Deus, ou seja, Deus continua atuando providencialmente no tempo mesmo quando os episódios são trágicos” (Felipe 2018: 31). Se Camões escrevera uma épica a partir de estratégias poéticas dialógicas para incorporar dilemas ou paradigmas identitários e culturais dos lusitanos (*Os Lusíadas* não representam apenas a vitória do homem sobre a natureza hostil, a lembrar a intervenção do Velho do Restelo), algumas tragédias, por sua vez, voltam-se à monologia para conservar valores e fazer do drama um texto conservador de crenças e costumes, como ocorre nos relatos trágico-marítimos.

Trata-se de uma tragédia reversa daquilo que vemos pontuado na *Poética* de Aristóteles, que, por sua vez, define o gênero dramático como um gênero que efetivamente quebra paradigmas conceituais, enquanto a estrutura épica se mantém em seu núcleo, ou melhor, em seu *mythos* (Aristóteles 2004). No período clássico, essas criações literárias ganham novas experiências ideológicas e estéticas, e vão além do que foi pontuado pela poética clássica. Ademais, a definição de tragédia nesses relatos de naufrágio é uma questão geral que tem preocupado muitos críticos que se debruçam sobre as fontes compiladas por Gomes de Brito, lançando a seguinte questão: até que ponto as narrativas de naufrágio acomodam ou incomodam a perspectiva imperialista?

Lanciani (1979: 44) afirma que é impossível avaliarmos essa literatura sem levar em conta “[...] a ideologia opressora subjacente a estes relatos que é a bem conhecida ideologia da missão civilizadora e evangelizadora confiada pela providência [...]”. Por outro lado, mais

recentemente, o livro de Josiah Blackmore (2002: XXI), *Manifest perdition: shipwreck narrative and the disruption of empire*, salienta, como indica o título, a maneira como as narrativas de naufrágio perturbam o projeto imperial: “The shipwreck text, one of breakage, rupture, and disjunction, precludes the possibility of a redemptive reading, and in this messy openness present the greatest blow to the predetermined success of national expansion and its textual analogue”. Não obstante, em vários momentos, Blackmore oferece uma leitura mais sensível às dimensões contraditórias e ambíguas de tais narrativas, reconhecendo nelas uma presença ideológica da expansão.

O reconhecimento desse limite é primordial para a interpretação dos relatos de naufrágio, mesmo que não houvesse como escapar da referência às crises moral e material das cenas, reflexo da situação histórica depressiva que dominava a sociedade lusa e que se acentuou após a derrota portuguesa de Alcácer-Quibir (1578). Tal situação é intensificada pela forte crise social e econômica, e pela ampla perseguição inquisitorial e o domínio crescente dos holandeses e ingleses sobre as possessões marítimas: “O clima de pessimismo, a percepção da decadência, a centralidade teológica, o dogmatismo e a intolerância evidenciam-se em uma parte expressiva das produções das últimas décadas do XVI” (Madeira 2005: 49).

Fato é que, na época em que a *História Trágico-Marítima* foi publicada, a épica já era para muitos um gênero desgostoso, distante da realidade, visto que aquele era um momento ruim: êxodo rural, cidades invadidas por pobres e mendigos, estagnação da produção agrícola, inflação e carestia:

[...], começam a despontar, principalmente na produção artística, os sinais de uma crescente percepção da instabilidade, da fragilidade e da crise que açambarcariam toda a sociedade europeia. Os relatos de naufrágio inauguram esse tipo de sensibilidade e configuram um imaginário próprio para representá-la (Madeira 2005: 147).

Todavia, mesmo abarcando os sinais de uma crescente percepção da instabilidade, da fragilidade e da crise que afligiria grande parte da sociedade europeia, os relatos de naufrágio mantêm-se numa linha imperialista e dogmática de registro. Sua normativa popularidade fez com que algumas dessas narrativas fossem reimpressas num curto espaço de tempo, a exemplo do relato de naufrágio da família Sepúlveda, que foi publicado pela primeira vez em 1555. O sucesso editorial desse relato de naufrágio foi tanto que o mesmo “apareceu em inúmeras obras literárias da época – Camões, Bocage, Luís Pereira

Brandão e Jerônimo Corte-Real foram alguns dos que fizeram menções aos insucessos do galeão” (Kockel 2014: 8).

Os doze relatos de naufrágios, reunidos nos tomos da *História Trágico-Marítima*, são baseados nos testemunhos diretos e indiretos da carreira da Índia. Para organizá-los, “o compilador recorreu a fascículos, a capítulos, a manuscritos e a outras fontes que hoje se desconhecem” (Koiso 2015: 163). Tanto os narradores quanto os compiladores desses relatos tinham consciência de que tais escritos despertavam a curiosidade das pessoas, sem transgredir efetivamente os interesses da corte e da autoridade clerical.⁴

A curiosidade dos leitores da época era bastante motivada pela narração dos padecimentos e infortúnios dos viajantes, num claro projeto para incitar a cristandade do reino lusitano através da emoção e da comoção, despertando tristeza e piedade nos leitores. Henrique Dias, por exemplo, escrivão da nau São Paulo, esclarece que sua pretensão é escrever especificamente sobre infortúnios e desastres da viagem que fez rumo à Índia, e alerta: “[...] cada um dos que estes nossos trabalhos lerem desejará ver o fim e remate de tão estranhos e novos sucessos e novas invenções de mortes...” (Brito 1942, v.4: 44). Em vista dessas marcas da prudência, se aprende a navegar com os erros da tripulação, mas principalmente aprende-se a temer a justiça divina e os meios de se alcançar sua piedade. Por isso,

[...] no exórdio do relato de *Naufrágio da nau Santo Alberto*, o narrador diz que os castigos de Deus, “ensaios da sua ira”, são também “prendas do seu amor”. É justamente nesse momento que a ideia de “pessimismo” ou de “decadência” torna-se ineficaz. [...] essa é uma tópica presente em Tomás de Aquino, que as retira da Bíblia para representar a justiça insondável de Deus, que nem sempre é inteligível para os homens (Felipe 2018: 36).

Dotados ainda de certa capacidade de observação, mesmo após um traumático acidente, os naufragos sobreviventes descrevem gentes e terras diferentes, registrando a organização da vila dos nativos, bem como seus potenciais bélico e comercial, como se apresenta no trecho a seguir:

⁴ “Apesar do número de alfabetizados ser ainda bastante reduzido à época e do alto custo dos primeiros impressos, a hipótese do surgimento do leitor em voz alta diante de um público ouvinte, como uma profissão intelectual específica, amplia muito o espectro da audiência e multiplica o poder dos relatos desde essa época” (Madeira 2005: 104).

[...] a povoação não estava cercada de cava chapada com muros de betume e ladrilho, nem houvesse nela outros lustrosos edifícios de colunas e cantarias que sustentassem o pêso de altas tôrres e soberbos passadiços, não deixava contudo de representar naquela sua natural e antiga pobreza uma certa polícia e ordem de governo, [...] (Brito 1942, v.1: 127).

Tal conotação positiva, em que os nativos se organizam numa estrutura similiar a de uma *pólis*, pode ser averiguada em outros trechos em que se visualiza brevemente a África sob o olhar do viajante lusitano. No entanto, será necessário buscar relatos de fora dessa coletânea trágico-marítima para acessar uma observação mais detalhada das diferenças na qualificação das alteridades. Muitas das observações sobre as crenças e os costumes alheios são as mais equivocadas pela necessidade de fazer traduções quase literais do que não é islamismo e do que não é cristianismo, a começar pelo próprio termo “cafre”, correspondente a infiel, herege, para designar as desconhecidas gentes.

Qualificados genericamente de ladrões, salteadores e falsos, os africanos são vistos, na maior parte desses relatos, com intensa homogeneidade negativa, como pode ser observado no trecho a seguir: “[...] nenhuma outra informação pudemos ter, mais que serem cafres de côr bem negra e cabelo revôlto, que andavam nus, com mais aparência de selvagens, que de homens racionais” (Brito 1942, v.1: 66). Enquanto havia tribos amigas, outras eram completamente hostis, tensão essa que revela a contradição das descrições, “a complexidade das alianças na região e as reações dos nativos quando os portugueses forçam sua entrada numa tribo ou num comércio que já existia secularmente, geralmente já controlado pelos árabes, [...]” (Madeira s/d: 7).

O mais curioso é que, quando começam a surgir os relatos de naufrágio, o conhecimento dos portugueses sobre a África já possuía grande densidade, visto que tal contato já datava do século XV, primeiramente com a costa ocidental e, em seguida, após a viagem do Gama, com as populações da costa oriental. Em contradição a essa prolongada zona de contatos, nos relatos de naufrágio, os habitantes da “Cafraria” são insistentemente designados por termos pejorativos, a começar pelos já mencionados vocábulos “cafre”, “bárbaros”, “selvagens” e “ladrões”. Na narrativa referente ao *Naufrágio da nau Águia* (1560), por exemplo, a “Cafraria” é assim definida: “Terra da mais bárbara gente que o mundo tem” (Brito 1942, v.2: 59). Henrique Dias,

por exemplo, comenta sobre a prática antropofágica e outros costumes considerados bárbaros que pudera observar na condição de náufrago:

Mas o naturais da terra são por extremo bárbaros, assim no comer carne humana como em toda a razão e bons costumes e fora de toda a vida política da outra gente, o que eu creio causa mais a sua muita rudeza e simplicidade que outra nenhuma maldade, refolhos, crueldades ou enganos que neles hajam (Brito 1942, v.4: 59).

Nas narrativas de naufrágio, na ânsia por buscar salvação em algum porto, são os portugueses que tomam a iniciativa dos contatos com os nativos, descobrindo que os metais mais brutos eram mais estimados por eles, de modo que dispendo de ferros para a troca ou para a doação passa-se a ter menos chance de ser atacado e continuar a sobreviver até o desejado resgate. Manuel Perestrelo chega a dizer que ferro e pregos eram as jóias mais estimadas nesses locais, valiosos itens que devem ser retirados das embarcações antes de afundar, ação primordial para a sobrevivência: “[...] Fernão d’Álvares fêz o maior agasalho que pôde, dando-lhes dêsse pobre comer que tínhamos, barretes, panos, e pedaços de ferro, com o que ficaram tão contentes como se os fizeram senhores do mundo; [...]” (Brito 1942, v.1: 68).

Sendo assim, o ferro é a garantia de sobrevivência ao longo da caminhada pelas costas africanas. A lição retirada de tal informação é, após o naufrágio, voltar-se para os ferros da nau destruída, enterrando-os na praia para que, assim, os africanos não os encontrassem facilmente. Abrem-se, por isso, os primeiros contatos, as primeiras negociações. Entre essas e outras cenas similares, as tensões vividas com os africanos preponderam nas páginas do relato de João Batista Lavanha, que conta o *Naufrágio da nau Santo Alberto*, comentando com recorrência que os “cafres” são gentes “inclinadas naturalmente a roubos e traições [...]” (Brito 1942, v.5: 73). Como dito, os relatos se mostram, por vezes, mais perspicazes nos detalhes do outro apenas para apreender interesses mercadológicos e industriais, sem deixar de descrever brevemente as “espantosas” práticas religiosas e os “estranhos” costumes das tribos e dos clãs da África, em cujas praias erravam os náufragos portugueses.

Portanto, a imagem que predomina em relação aos “cafres” é a de gente bárbara, selvagens nus, sem lei e bom costume, conforme relata o já mencionado Manuel Perestrelo, náufrago da nau *São Bento*: “E como a gente de todas aquelas partes se crie por entre os matos, nua, sem lei, sem costume, sem atavios, nem outras necessidades que a incitem a pôr indústria em ajuntar e guardar para o tempo da falta os

sobejos que lhe algumas horas a ventura ministra, [...]” (Brito 1942, v.1: 130). É por entre essas marcas que “[...] o relato de naufrágios se aprimora muito lentamente, longe ainda de uma experiência mais concreta no que remete a apreensão das novas realidades descobertas” (Lanciani 1979: 50).

5. No Coração das Trevas

Os ventos e os mares tempestuosos, bem como os perigos da selva africana que preponderavam na visão e na mente de todo navegante europeu, espelham parcialmente os obstáculos que os naufragos lusitanos tinham de enfrentar entre a alternância da calmaria da Guiné e da tormenta do Cabo, caminho de revezes e fortunas, de riquezas jogadas ao mar, sendo nas florestas onde que se concluem os reverses assinalados:

[...] toda essa vida misteriosa do agreste que se agita na floresta, na selva, no coração dos selvagens. E não há iniciação para tais mistérios, tampouco. Ele tem de viver no meio do incompreensível, que é também detestável. E a coisa ainda tem o seu fascínio, que atua sobre ele. O fascínio da abominação... (Conrad 1984: 15-16).

Na obra *Coração das Trevas* (1902), de Joseph Conrad, o protagonista Marlow vai em direção ao coração da selva africana para descobrir e contactar Kurtz, chefe de uma colônia que parou de entrar em contato e servir sua metrópole. Durante a viagem, Marlow tenta encontrar uma pista, “um facho de luz ou a corrente enganosa do coração de uma escuridão impenetrável” que explique um possível motim ou mesmo a possível deserção desse chefe. Ao chegar na estação de Kurtz, Marlow confirma que tal chefe é dominador, altamente inteligente e enigmático, brutal explorador e admirado como um deus pelas comunidades nativas do local.

O rio Congo, pelo qual atravessa, revela-se como experiência em meio ao estranho. O movimento traz um encontro com o externo e o interno do desconhecido, uma penetração árdua no país, dificultada por avarias, doenças, predominando a imagem da intransponibilidade. Trata-se de um crescente estranhamento, desassossego, assombramento e perda de consciência:

Eu levantei a cabeça. O grande mar aberto foi bloqueado por um negro banco de nuvens, e a calma hidrovía que levava aos mais distantes confins da terra desaguou sob um céu encoberto, como se ela conduzisse para dentro do coração de uma escuridão incomensurável (Conrad 1984: 123).

Signo da experiência africana do europeu da época, o horror é representado num espaço significativamente fechado da narrativa, dando univocidade às fronteiras. O horror se mostra não apenas no desaparecimento da capacidade de diferenciação entre ilusão e realidade, ele “persiste como rastro inquietante no indizível que o texto comprova como sua própria fronteira, sua própria escuridão e extinção” (Kiening 2014: 316). Aproximando essa estrutura narrativa dos relatos da *História Trágico-Marítima*, vemos uma considerável aproximação no que tange aos distanciamentos que interrompem uma relação de maior alteridade entre portugueses e africanos.

Por vezes, os relatos trágico-marítimos compilados por Gomes de Brito, que se dedicam à descrição dos desastres marítimos, parecem fazê-lo apenas em prol de futuros marinheiros se precaverem dos perigos desse contato. Tais relatos, no entanto, descrevem ao menos um pouco dos espaços e gentes observadas, enriquecendo, mesmo que escassamente, um importante repertório de descrições, fonte inestimável para o estudo da técnica, da geografia, da memória e do imaginário no ultramar, “[...] uma forma de reencontrar uma sociedade de negociantes inteiramente envolvida no evento da exploração colonial” (Madeira 2005: 34). São relatos que formam, porém, apenas um conjunto narrativo incipiente, que se propõe atuar diretamente na construção das realidades desconhecidas da época, mesmo se somente para repulsá-las ou mostrá-las como um modelo social negativo ao leitor cristão. Tanto que os pecados e as falhas da tripulação resultariam apenas num único final, a morte condenativa ou purificada dos fiéis perante as leis da igreja de Cristo: “Mas parece que foi assim melhor para sua alma, pois Nosso Senhor foi servido” (Brito 1942, v.1: 40).

De modo a efetivar um final exemplarmente cristão, os relatos de naufrágio são, geralmente, organizados por uma disposição retórica que fornece ao leitor um efeito estável do que teria sido a real desventura: o *exordium*, a *propositio*, a *narratio* e a *conclusio*, convenções retóricas que se tornarão canônicas a partir do século XVII. Lanciani (1979), por exemplo, apresenta, de modo similar, um modelo narrativo das relações de naufrágio dividido do seguinte modo: antecedentes; partida; tempestade; naufrágio / ataque corsário; arribada / captura; peregrinação / impiedade dos inimigos; retorno (quando há). Todavia, se engana quem pensa que tais relatos se limitam a dar-nos uma mera enunciação de fatos alinhados e factuais, visto que o autor, partícipe ou não dos acontecimentos referidos, “sublinha-os a cada momento com reflexões, considerações, juízos pessoais que se pretendem objectivos e

que, de qualquer modo, constituem uma intervenção directa na matéria narrada” (Lanciani 1979: 44-45). Ou seja, há todo um conjunto de “códigos culturais mais gerais agindo sobre a gestação desses textos. É o que explica a presença de cenas de milagres ou visões, das quais algumas cenas estão cheias” (Madeira 2005: 124).

Apesar da regularidade e da ambiguidade da narrativa, constituída pela ordem cronológica dos acontecimentos, a partida, a tempestade e o naufrágio, este último é o acontecimento que justifica todo o esforço de retrospectiva inerente aos relatos. Nessa parte da narrativa, os náufragos sobreviventes, partidos do primeiro e rudimentar acampamento pelo longo e fadigoso caminho que os levará ao mais próximo lugar habitado, enfrentam a natureza desconhecida onde a fome, a sede, o frio, o calor, o cansaço e as doenças os dizimam pouco a pouco. A marcha desenrola-se em geral ao longo da costa, com os desvios pelo interior requeridos pela necessidade de encontrar vaus para atravessar rios ou evitar obstáculos intransponíveis. É um contínuo subir por montes e descer por vales, uma repetição de extenuantes percursos até chegar no “coração das trevas”, ou seja, até alcançarem os contatos e as negociações com os nativos para obterem gêneros alimentares básicos, espécie de bailado trágico executado dentro de uma geografia desconhecida e confusa, cujo crescente conhecimento, como vimos, é interrompido pela morte dos sobreviventes.

O naufrágio torna-se ainda mais dramático para os grupos exíguos, como os sobreviventes das naus São João e São Bento os quais, privados de recursos e de armas, são saqueados e depois aprisionados por nativos: passa-se por medo, fome, esperança, resignação, até o momento em que alguns morrem e outros poucos são resgatados: “[...], visto não haver outro remédio, assentaram que deviam de caminhar com a melhor ordem que pudessem ao longo dessas praias a caminho do rio que descobriu Lourenço Marques, [...] eles andaram pelos muitos rodeios que fizeram [...], no que gastaram cinco meses e meio” (Brito 1942, v.1: 25).

De acordo com o fundamento religioso desses relatos, os portugueses, errantes em terras africanas, esfomeados, nus e pobres, obtiveram um triste fim não por falha administrativa do Ultramar ou por falha técnica do piloto e dos marinheiros, mas porque são eles próprios pecadores, condição que inevitavelmente os levaria à morte. Uma divina tragédia é o que esses relatos descrevem, sendo a sobrevivência algo colocado como difícil de ocorrer. Com essa dificuldade, os viajantes não possuem muito tempo e muito espaço para avaliar

mudanças de crenças, concepções e hábitos, dirigindo-se inevitavelmente à morte, à punição divina pelos pecados exercidos anteriormente e durante o processo de sobrevivência.

No relato do *Naufrágio da nau São Bento*, por exemplo, relata-se a travessia por terras estéreis, em que se

cresceu tanto a necessidade entre nós, que nos constrangeu a comer os sapatos e embaraçamentos das rodela; o que alcançava achar algum osso de alimária, que já de velho estava tão branco como neve, que comia feito em carvão, havia que tinha um abastado banquete” (Brito 1942, v.1: 103).

O regresso a uma condição animalesca deve-se, portanto, essencialmente à difícil condição de naufragos. Semelhante peregrinação encontra-se no já mencionado relato de naufrágio da família Sepúlveda. Para os sobreviventes, a viagem ganha estatuto de peregrinação no sentido mais popular do termo, na qual os peregrinos, caminhando pela costa, mesmo tendo sobrevivido, empreendem uma viagem espiritual rumo ao céu ou ao inferno, numa sucessão de episódios punitivos e funestos, episódios que são abreviados ou meramente interrompidos.

Trata-se de uma prova de fé, sem possibilidade de recompensa pelo esforço praticado, pois a boa paz nunca virá: “Cousa é esta que se conta neste naufrágio para os homens muito temerem os castigos do Senhor e serem bons cristãos trazendo o temor de Deus diante dos olhos, [...]” (Brito 1942, v.1: 13). Nesse aviso escatológico evidencia-se as asperezas da empresa, a obrigá-los a “subir serras mui altas”, descer outras de “grandíssimo perigo”, sempre acossados pela fome e sede, que vão dizimando a companhia. Fizessem o que fizessem, os naufragos peregrinos registrados por Gomes de Brito estavam condenados a permanecerem isolados de suas riquezas e costumes, e, por isso, são forçados a uma morte do corpo em prol da manutenção da identidade espiritual, desejo religioso de pagar pelo erros passados ao invés de continuar a “viver em pecado” entre gentes de costumes e crenças desconhecidas:

Para um mundo novo, nada menos que a única novidade do mundo velho, a natividade, o Natal, marco zero de um novo tempo, no qual a humanidade, perdida em trevas, houve de achar-se na luz desse nascituro, que veio ao mundo para mostrar o caminho da salvação. Caminho, agora, retrçado, em seu Nome pelo Império, cujos objetivos são os mesmos: fazer espalhar-se a Sua verdade, de modo a fazer o mundo nela espelhar-se (Lima 2006: 112).

Não se pode dizer, com essas cenas, que haja personagens individualizados, embora se destaque habitualmente a fraqueza e a loucura de Manoel de Sousa Sepúlveda como razões principais que levaram sua tripulação a um desfecho trágico. Contudo, embora o desconhecimento geográfico e a carência do intérprete sejam algumas das razões determinantes da calamidade em terra, isso não justifica o egoísmo, a fraqueza e a loucura de Sepúlveda, ou mesmo a tragédia de sua esposa D. Leonor, ambos despidos de suas crenças e de seus títulos de nobreza que nada valiam no meio da selva: “Dali por diante ficou de maneira, que nunca mais governou a sua gente como até ali o tinha feito” (Brito 1942, v.1: 32).

Sendo assim, os naufragos tornam-se exemplo de uma tragédia institucionalizada, pois mesmo diante de sofríveis circunstâncias, não abdicam, um momento sequer, dos valores e costumes cristãos, eis um forte fator que pode ter motivado a loucura e a morte de Sepúlveda. Para tal cuidado e manutenção de bens espirituais, segue uma *História Trágico-Marítima* organizada para que os futuros marinheiros lusitanos evitem ou se preparem para as eventualidades de um naufrágio, orientando-os a uma morte dignamente cristã.

Desde o prólogo da coletânea de Gomes de Brito percebe-se essa orientação de caráter religioso, principal função pedagógica desses relatos de naufrágio: “[...], para que os homens que andam pelo mar se encomendem continuamente a Deus, e a Nossa Senhora que rogue por todos” (Brito 1942, v.1: 13). Nesse sentido, é importante lembrar que tais narrativas não foram escritas somente para a mera conservação da memória dos naufrágios. Sua divulgação sempre esteve ligada também à pretensão de estabelecer normas de conduta ao leitor-ouvinte-navegador: frear pecados, como a cobiça, incentivar que os homens passem a ser “bons cristãos”, obedecendo aos mandamentos do Senhor e “trazendo o temor de Deus diante dos olhos”, como se diz no relato do *Naufrágio do galeão São João* (Brito 1942, v.1: 13).

Nessa esteira, João Batista Lavanha, mencionado autor do relato da nau *Santo Alberto*, deixa claro os motivos para a sua escrita, explicando que escreveu para avisar aos viajantes da carreira da Índia como eles deverão agir, caso sofram naufrágios na costa da “Cafraria” (no sudeste da África oriental). Isso porque, no entender de Lavanha, “o naufrágio ensina como se devem haver os navegantes em outro que lhes pode acontecer” (Brito 1942, v.5: 59).

Por fim, concluímos que, das partes em que se organizam as narrativas da referida coletânea de Gomes de Brito, o momento que procede o naufrágio é o de maior ocorrência em que explicações técnicas e mercantis se cruzam com imaginários cristãos. Diante do realce desses cruzamentos característicos, tais relatos de viagem nos revelam parte dos paradigmas e dos dilemas culturais provocados pelo naufrágio, bem como pelos encontros após os acidentes marítimos, em que a natureza e a mentalidade dos lusitanos são convocadas a uma espécie de purgatório que precede a morte.

6. Naufragos confessos

Na viagem de regresso à Índia, grande quantidade de mercadorias era transportada, muitas vezes acima da capacidade suportada pela embarcação. Tal exagero gerou muitas críticas mesmo na época ultramarina, pois, embora a coroa lusitana proibisse o transporte e comércio por alguns, sabe-se que a ambiciosa desobediência não raro foi praticada: “Em um documento da década de 90 do século XVI, fica claro que produtos eram transportados e vendidos clandestinamente em naus da carreira da Índia” (Silva 2009: 83). Logo, um dos pecados mais mencionados pelas narrativas de naufrágios foi a cobiça e o consequente sobrepeso das cargas: “É cousa que muito magoa considerar na perda de tantas naus desta carreira da Índia, e quasi tôdas por desastres e cobiça insaciável; [...]” (Brito 1942, v.6: 173).

Quando sentiam que estavam próximos de uma morte punitiva, os marinheiros confiavam a alma a Deus por meio de confissões, acreditando que a fé e a misericórdia divina eram os únicos remédios para salvá-los daquela condição corruptiva. A penitência das culpas e os pedidos de perdão pelos pecados aparecem, por exemplo, nos relatos de naufrágios das naus São Bento e Conceição. No primeiro relato, Perestrelo escreve: “Praza a Nosso Senhor, por cuja alta bondade destas cousas escapamos, tomar-nos o passado por penitência de nossas culpas e alumiar-nos da sua graça, [...]” (Brito 1942, v.1: 146-147). Aliás, “uma lei régia, promulgada em 16 de março de 1568, declara que os viajantes deveriam fazer confissão e comungar, durante a viagem. No século XVI, o rei de Portugal recomendava o ato de confissão a bordo, principalmente nos regimentos dados aos capitães de navios, [...]” (Silva 2009: 122). Tudo isso com intuito de se proteger divinamente diante do largo número de acidentes tomados como divinamente punitivos.

Por isso, muitas das narrativas de naufrágio da *História Trágico-Marítima* são marcadas pelo discurso confessional. A explicação para o

naufrágio e a conseqüente morte de centenas de pessoas repousaria nos pecados dos viajantes segundo os próprios relatos compilados. É preciso ressaltar, antes de tudo, que esse tipo de explicação religiosa, baseada na justiça divina, constitui também uma forma de manipulação por parte da Coroa, de tentar encobrir sucessivas falhas humanas ou mesmo falhas administrativas da empresa.

Além disso, nesses relatos de naufrágios tudo parece ser encoberto, principalmente as transgressões de seus mais ilustres capitães. Nesse fluxo dissimulador, os relatos da *História Trágico-Marítima* mostram que o regresso, assim como a ida, pede uma longa cadeia de continuidades, em que se mantém o estado original no estado da partida, sem mudanças efetivas de valor, crença e hábito. Nesses naufrágios compilados por Gomes de Brito, a experiência sofrida ao mesmo tempo que os deteriora fisicamente, os mantém espiritualmente intactos até a morte, fazendo deles naufragos de fiel insígnia cristã, adoradores eternos da cruz.

Por isso, na verdade, o que temos com esses relatos não é somente o anúncio trágico da morte de marinheiros lusitanos, mas também o modelo de marinheiros que, forçados a abandonar a fé e os costumes cristãos para sobreviver entre gentes desconhecidas, não teriam se dado por vencidos entregando sua vida a Deus. Trata-se da morte cristã como não aceitação ou como desconhecimento do outro. Trata-se ainda do naufrágio da própria alteridade, interrupção da construção de valores relativos, e aos modos de vida de gentes desconhecidas, que vivem num outro clima social e mental, com outros interesses e necessidades. No fascínio pelas aventuras dos naufragos, portanto, escondem-se os motivos de exaltação nacionalista e religiosa, reverência quase fatalista à divindade e propensão para o tratamento sacrificial dos marinheiros, porque condenados como pecadores, impedidos, pelo menos editorialmente, de sobreviverem em meio aos diferentes costumes.

Por fim, vimos, no presente artigo, que os relatos trágico-marítimos de Gomes de Brito são importantes artefatos culturais que, além de registrar imagens e formas narrativas da tradição marítima ocidental, põem em cena imagens arcaicas do encontro de culturas, envolvendo a representação do medo, do pavor e da morte, além de outras subjetividades não abordadas aqui. Por essa razão, tais relatos continuarão a exercer grande fascínio sobre os leitores de qualquer época, mesmo entre os contemporâneos que, séculos depois, continuam a repulsar e a se chocar com o despir das semelhanças.

Bibliografia

- Aristóteles (2004): *Arte Poética*, Trad. Ana Maria Valente, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- Bhabha, Homi K. (2013): *O local da cultura*, Trad. Myriam Ávila, Eliana Lourenço de Lima Reis, Gláucia Renate Gonçalves, 2. ed., Belo Horizonte, Editora UFMG.
- Brito, Bernardo de Gomes (1942): *História Trágico-Marítima*, Direção de Damião Peres, Porto, Portucalense Editora, 6 vols.
- Blackmore, Josiah (2002): *Manifest perdition: shipwreck narrative and the disruption of empire*, Minnesota, University of Minnesota Press.
- Cabreyra, Joseph de (1636): *Navrágio da nao Nossa Senhora de Bethlem. Feito na Terra do Natal no Cabo de Boa Esperança*, Lisboa, Lourenço Craesbeeck. Disponível em <http://purl.pt>.
- Carvalho, João Carlos Firmino Andrade de (2003): *Ciência e alteridade na literatura de viagens: estudos de processos retóricos e hermenêuticos*, Lisboa, Edições Colibri.
- Conrad, Joseph (1984): *O Coração das Trevas*, 2. ed., Trad. Marcos Santarrita, São Paulo, Brasiliense.
- Felipe, Cleber Vinicius do Amaral (2018): “A retórica do naufrágio”, *História Revista* (Goiânia), v. 23, n. 3, pp. 26-44.
- Kiening, Christian (2014): *O sujeito selvagem: pequena poética do novo mundo*, Trad. Silvia Nauroski, São Paulo, EdUSP.
- Kockel, Marcelo F. (2014): *Naufrágios e outros infortúnios na história trágico-marítima da carreira da Índia (séculos XVI e XVII)*. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Franca/SP.
- Koiso, Kioko. “Sepúlveda shipwreck: a sequence of the story changing through the editions”, *Limite, Revista de Estudios Portugueses y la Lusofonía*, n. 12, v. 2, 2018, pp. 67-94. Disponível em <http://www.revistalimite.es>.
- Koiso, Kioko (2015): “A História Trágico-Marítima: suas características no âmbito da História do Livro”, in Carvalho, J. C. (coord.), *Perenidade da Literatura de Viagens*, Lisboa, CLEPUL, pp.163-178.
- Lanciani, Giulia (1979): *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Trad. Manuel Simões,

- Amadora – Portugal, Instituto de Cultura Portuguesa, Coleção Biblioteca Breve, v. 41.
- Lima, Francisco Ferreira de (2006): “Os padecimentos do império: Gabriel Soares de Sousa e sua pequena Trágico-Marítima”, *Scripta*, v. 10, n. 19, pp. 180-188.
- Madeira, Angélica (2018): “Shipwreck narratives: between History and Literature. Reflections on História Trágico-Marítima”, *Limite, Revista de Estudos Portugueses y la Lusofonía*, n. 12 v. 2, pp. 95-111. Disponível em <http://www.revistalimite.es>.
- Madeira, Maria Angélica (2005): *Livro dos Naufrágios: ensaio sobre a História Trágico-Marítima*, Brasília/DF, Editora UnB.
- Madeira, Maria Angélica (s/d): “Notícia sobre a História Trágico-Marítima”, *Lugar Comum*, n. 7, pp. 1-7.
- Martins, José Cândido de Oliveira; Leal, Maria Luísa. “Naufrágio e Literatura” (2018): *Limite, Revista de Estudos Portugueses y la Lusofonía*, n. 12. v. 2, pp. 9-17. Disponível em <http://www.revistalimite.es>.
- Ricoeur, Paul (2010): *Tempo e narrativa*, Trad. Márcia Valéria Martinez de Aguiar, São Paulo, Martins Fontes, v. 1.
- Ricoeur, Paul (2000): *A metáfora viva*, Trad. Dion Macedo, São Paulo, Loyola.
- Silva, Leivaldo dos Santos (2009): *Expansão Portuguesa à Ásia: Um estudo a respeito das narrativas de naufrágio de naus e galeões da Carreira da Índia*, da História Trágico-Marítima. Monografia apresentada ao Curso de Graduação em História da Universidade Estadual do Maranhão, São Luís/MA.