



Biblioteca Breve

SÉRIE LITERATURA

OS RELATOS DE NAUFRÁGIOS
NA LITERATURA PORTUGUESA
DOS SÉCULOS XVI E XVII

COMISSÃO CONSULTIVA

JACINTO DO PRADO COELHO
Prof. da Universidade de Lisboa

JOÃO DE FREITAS BRANCO
Historiador e crítico musical

JOSÉ-AUGUSTO FRANÇA
Prof. da Universidade Nova de Lisboa

JOSÉ BLANC DE PORTUGAL
Escritor e Cientista

DIRECTOR DA PUBLICAÇÃO
ÁLVARO SALEMA

GIULIA LANCIANI

Os relatos de naufrágios
na literatura portuguesa
dos séculos XVI e XVII



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Título

Os Relatos de Naufrágios na Literatura Portuguesa
dos Séculos XVI e XVII

Tradução do italiano por Manuel Simões

Biblioteca Breve / Volume 41

Instituto de Cultura Portuguesa
Secretaria de Estado da Cultura
Presidência do Conselho de Ministros

© *Instituto de Cultura Portuguesa*

Direitos de tradução, reprodução e adaptação,
reservados para todos os países

1.^a edição — 1979

Composto e impresso

nas Oficinas Gráficas da Livraria Bertrand
Venda Nova - Amadora — Portugal
Julho de 1979

ÍNDICE

	Pág.
PROÉMIO.....	6
INTRODUÇÃO.....	8
I / Conjecturas sobre as motivações de um género literário.....	24
II / A matriz literária dos relatos de naufrágios	43
III / O modelo narrativo	61
1 — Os <i>Antecedentes</i>	62
2 — A <i>Partida</i>	67
3 — A <i>Tempestade</i>	84
4 — O <i>Naufrágio e a Arribada</i>	91
5 — A <i>Peregrinação</i>	104
6 — A série alternativa: <i>Ataque Corsário — Captura — Impiedade dos inimigos</i>	114
7 — O <i>Retorno</i>	126
IV / Conclusões.....	128
NOTAS	131
DOCUMENTÁRIO ANTOLÓGICO.....	133
BIBLIOGRAFIA ESSENCIAL.....	142

PROÉMIO

A nau, apinhada de cargas preciosas — especiarias, lacre, essências, esplêndidos panos —, levanta ferro de um porto das costas ocidentais da Índia, de volta ao Reino. É Janeiro, Fevereiro, por vezes Março — um período, portanto, em que os ventos não garantem seguramente, para a passagem do Cabo, mesmo ao mais experimentado timoneiro e à mais robusta embarcação, embora favorecidos pela próspera ventura, uma navegação tranquila. Como estava já previsto ou era previsível, os elementos, provocados, desencadeiam raivosas tempestades celestes e marítimas, a cuja fúria a nau só pode opor, intrepidamente, o seu conjunto remendado, o seu *patchwork* de velas, lemes, mastros, cabrestantes e sirgas da mais diversa proveniência.

Para defrontar os golpes não é ajuda que valha a pródiga cooperação dos aristocráticos passageiros que competem com marinheiros, moços e oficiais a entralhar velames, libertar as bombas entupidas de pimenta, calafetar fendas com sacos de arroz e voluptuosos tecidos orientais. A nau acaba por despedaçar-se contra as rochas da terra hostil das bárbaras gentes cafres, entre gritos e estridores, lágrimas e prantos de pecadores ultra-

arrependidos, já só interessados em salvar a alma com públicas confissões. Aos que conseguem salvar também a vida, os deuses não reservam destinos mais suaves: a fome primordial, a sede, o calor diurno, o frio nocturno, o extenuante atravessar de rios, vales, pântanos, florestas e montes, a emboscada dos indígenas e das feras ritmam obsessivamente a peregrinação dos escapados ao naufrágio. Drasticamente seleccionados, de modo mais ou menos natural, bem poucos são os que chegam a bom porto: para voltar ao princípio, já se sabe, porque a cupidez humana não tem fundo e as promessas de marinheiros, por mais voltas que se lhes dê, como tais permanecem.

Se ainda hoje a tragédia do naufrágio se repete em esquemas anacronicamente homólogos aos de há quatro séculos, não parece supérfluo demorar-se na leitura dos relatos de naufrágios quinhentistas e seiscentistas que as contradições, embora muito diversas, do nosso tempo tornam, ainda e sempre, actual.

Roma, Dezembro de 1978

INTRODUÇÃO

Na Biblioteca Nacional de Lisboa e na da Ajuda, na Torre do Tombo, nas Bibliotecas de Évora, Vila Viçosa, Coimbra e em algumas colecções privadas encontram-se, manuscritos ou impressos, vários exemplares de uns vinte relatos de naufrágios que foram escritos entre a segunda metade do século XVI e o fim do século XVII por diversos autores portugueses, alguns conhecidos, outros desconhecidos, outros ainda anónimos. Publicados originariamente em folhas soltas, estes relatos confluíram depois, em parte, nos dois volumes da colectânea de Bernardo Gomes de Brito intitulada *História Trágico-Marítima* (Lisboa, 1735-36), onde frequentemente os encontramos sujeitos a alterações e diluições textuais consideráveis, no limiar da reescrita. Alguns outros foram agrupados posteriormente por qualquer bibliófilo e encadernados em conjunto, nas impressões seiscentistas ou em falsificações mais tardias, num pseudo-terceiro volume da mesma colectânea.

Os problemas de mais difícil solução postos por este conjunto de textos são, ainda hoje, os de uma segura identificação das edições existentes, de uma discriminação correcta e cientificamente justificada entre as edições

autênticas e as falsas lançadas no mercado no século XVIII (na esteira da voga assumida pela literatura «de cordel»), de uma distinção entre as várias edições sucessivas do mesmo texto (por vezes publicadas a pouca distância de tempo uma da outra), da data (o mais exacta possível) das edições que não trazem indicações em tal sentido, e de uma reconstituição da efectiva fortuna que os textos em questão conheceram entre os séculos XVI e XVIII.

Para esboçar apenas algumas das dificuldades que se intrometem no desatar destes nós, limitar-me-ei a assinalar o caso daqueles relatos que nos chegaram exclusivamente através duma ou mais edições posteriores à primeira. As notícias que nos dão bibliógrafos, eruditos, simples leitores (por vezes mediante escassas notas à margem dos textos que tinham entre mãos) de edições mais antigas, são muitas vezes meramente aproximativas e contraditórias. O próprio facto de os relatos de naufrágios indicarem no frontispício, ou no título, as datas da partida e do naufrágio da nau e, frequentemente, a da composição do texto, faz com que se verifiquem confusões entre estas datas e a da *editio princeps*, que pode até ser posterior, em muitos anos, às outras. Isto deu como resultado antecipar-se a data da primeira edição e, portanto, da efectiva difusão do texto, embora não seja de excluir, em princípio, a hipótese de que, entretanto, o próprio texto circulasse manuscrito.

Estes problemas não foram ainda enfrentados de modo sistemático e provavelmente não o poderão ser enquanto não se fizer um completo reconhecimento, catalogação e descrição de todos os exemplares actualmente conhecidos das edições publicadas nos séculos XVI e XVII de relatos portugueses de naufrágios existentes nas bibliotecas públicas e privadas portuguesas

e estrangeiras (sobretudo francesas, inglesas e americanas). Apenas a questão das «falsificações» setecentistas foi adequadamente estudada por Charles R. Boxer que, para alguns textos, pôde dar indicações úteis à sua específica identificação ¹.

No estado actual dos estudos é até problemática a compilação de uma lista completa (e precisa em todos os detalhes) dos relatos de naufrágios escritos e publicados em Portugal até inícios do século XVIII. E, por outro lado, se me é lícito repetir as palavras de Boxer, «I have not the requisite qualifications to undertake this task myself, which can only be done satisfactorily by someone who is in a position to handle all the first editions he describes» ². Todavia, valendo-me da bibliografia existente, em primeiro lugar dos contributos fundamentais do próprio Boxer e de algumas episódicas sondagens efectuadas pessoalmente em Portugal junto de bibliotecas públicas, considero possível ordenar um elenco provisório dos textos encontrados, com a sua mais provável localização no tempo e algumas sumárias indicações anagráficas, de modo a que o leitor disponha, pelo menos, dos dados essenciais sobre a matéria de que se tratará mais adiante.

Os títulos são transcritos da mais antiga edição disponível ³ e a sua sucessão é estabelecida, geralmente, com base na data destas edições. O nome do autor, quando é conhecido, precede o título, enquanto no fim de cada uma das fichas serão agrupadas outras notícias bibliográficas consideradas úteis.

1 Anónimo

Historia da muy notavel perda do galeão grande Sam Joam, em que se recontão os casos desvairados que acontecerão ao capitão Manoel de Sousa de Sepulveda, e o lamentavel fim que ele e sua molher e filhos e toda a mais gente ouverão; o qual se perdeu no ano de M.D.LII. a vintequatro de Junho, na terra do Natal, em xxxi. graos. Com licença impresso em Lisboa: acabou-se aos .xxx. dias do mes de Mayo, em Casa de Joam da Barreyra, M.D.LXIII.

Trata-se da segunda edição, certamente precedida de outra cujo frontispício é reproduzido no *Dicionario bibliographico portuguez*, X, 26, de Inocencio-Brito Aranha, mas de cujo paradeiro actual não se tem notícia. Ignora-se a data da primeira edição, que não figura no frontispício, mas há razões para considerar que tenha sido impressa entre 1555 (ano em que chegaram a Lisboa as primeiras notícias dos factos narrados) e 1556. Outras edições: 1592 (em Lisboa, por António Álvares Impressor), 1614 (em Évora por Francisco Simões), 1633 (em Lisboa, por António Álvares).

2 Manuel de Mesquita Perestrelo

Naufragio da nao Sam Bento. Sumario de viagem que fez Fernão d'Alvares Cabral, que partio pera a India por Capitão-mor da armada que foy o ano de M.D.LIII., até que se perdeu na costa do Cabo de Boa Esperança, e dos seus trabalhos e morte, e do que mais socedeo aos que, da sua companhia, escapárão do caminho que fizeram por terra e mar até chegarem às ditas partes. Feyto por Manoel da Misquita Palestrelo M.D.LXIII. [No cólofon:] Foy

impresso em Coymbra por João Barreyra. Acabou-se aos xiii dias do mes de Novembro, ano de M.D.LXIII.

É esta a primeira edição do relato, publicada no próprio ano da sua redacção. Existe um manuscrito contemporâneo na Biblioteca Nacional de Lisboa (Colecção Pombalina, cod. 490). Não se conhecem outras edições até à da *História Trágico-Marítima* de Bernardo Gomes de Brito.

3 [Henrique Dias]

Nao Sam Paulo. Viagem e naufragio da nao Sam Paulo, que foy pera a India o ano de mil e quinhentos e sesenta: capitão Ruy de Melo da Camara, mestre Joam Luys, piloto Antonio Dias. [No cólofon:] Aqui se acaba o Naufragio da nao Sam Paulo, feyto por um homem de credito que vio e passou tudo isto. E foy impresso em casa da viuva, molher que foy de Germão Galharde, aos oyto do mes d'Abri, ano de M.D.LXV.

Primeira edição, anónima, de um relato que, com redacção muito mais ampla, foi incluído na *História Trágico-Marítima* com atribuição a Henrique Dias, «criado do Senhor D. Antonio, Prior do Crato». A estreita afinidade entre as duas redacções, em muitos passos, persuadiu Boxer de que Henrique Dias é também autor da primeira, e que a outra representa uma ampliação narrativa compilada poucos anos depois da edição de 1565 e provavelmente inédita até ao século XVIII ⁴.

4 Anónimo

Naufragio da viagem que fez a nao Santa Maria da Barca deste reyno pera a India, em que ia por Capitão-mor dom Luis Fernandes de Vasconcelos, no ano de M.D.L.VII. Foy impresso em Lisboa em casa de Marcos Borges, impressor d'el-Rey nosso senhor, aos quatro de Janeyro de M.D.L.XVI. Vendem-se na impressam, detras de Nossa Senhora da Palma.

Desta primeira edição existe, segundo parece, um único exemplar na Biblioteca de Vila Viçosa (Res. BDM 2.º/304), que Boxer não conseguiu ver, mas que eu tive oportunidade de consultar há pouco tempo.

5 João Baptista Lavanha

Naufragio da nao S. Alberto e itinerario da gente que dele se salvou. De João Baptista Lavanha, cosmografo-môr de Sua Magestade. Dedicado ao príncipe dom Filipe nosso senhor. Em Lisboa, em casa de Alexandre de Siqueira, ano M.D.XCVII.

Desta primeira edição existe um exemplar na Biblioteca de Vila Viçosa (Res. BDM 2.º/574), enquanto os três exemplares da Biblioteca Nacional são contrafacções do século XVIII. Do relato de João B. Lavanha existe também um manuscrito coevo da primeira edição, conservado na Biblioteca Nacional (F. G. 639). As contrafacções do século XVIII são pelo menos duas, ambas representadas entre os exemplares da Biblioteca Nacional.

6 Anónimo

Naufragio que passou Jorge d'Albuquerque Coelho, Capitão e Governador de Paranambuco [sic]. Em Lisboa: Impresso com licença da Santa Inquisição por Antonio Alvares, ano M.CCCCCI. Vende-se em casa de Antonio Ribeyro, Libreyro em a Rua Nova [nau Santo Antonio].

Do capítulo introdutivo (f. A 3 verso) deduz-se que esta é a segunda edição do relato do naufrágio sofrido por Jorge de Albuquerque Coelho, precedida de uma primeira edição na qual faltava a *Prosopopea* de Bento Teixeira e que, de cada edição, se tinha feito uma tiragem de mil exemplares: «E porque na primeira impressão se não fizêrão mais que mil livrinhos, que ja são gastados, se quer fazer agora mais outra impressão de outros mil livrinhos... acrescentando-lhe mais estes quadernos que andão a ele unidos, que se não puserão na primeira impressão, por esquecerem.» A *editio princeps* parece, todavia, perdida sem deixar vestígios: dela não fala nenhum dos bibliógrafos portugueses, nem até agora se encontraram exemplares. Quanto à paternidade do relato, a atribuição tradicional (que remonta a Gomes de Brito) a Bento Teixeira Pinto, o qual, na época do naufrágio, contava apenas quatro anos, está definitivamente posta de parte e admite-se, pelo contrário, que o relato seja obra do piloto da nau, Afonso Luís, eventualmente com a supervisão de «Antonio de Crasto [Castro], mestre do senhor dom Duarte», o qual o teria posto «em boa ordem e linguagem» (se a notícia, dada no próprio capítulo introdutivo da edição de 1601, não é o resultado de uma interpolação, como sustenta Cândido Jucá Filho na *Revista do Livro*, n.º 7, Rio de Janeiro, 1957, pp. 83-88).

7 *Manuel Godinho Cardoso*

Relaçam do naufragio da nao Santiago e itinerario da gente que dele se salvou. Escrita por Manoel Godinho Cardoso. Com licença da Santa Inquisição, em Lisboa, impresso por Pedro Crasbeeck, ano M.DCII.

Primeira edição deste relato, do qual há também uma contrafacção do século XVIII: do apócrifo setecentista existem dois exemplares na Biblioteca Nacional de Lisboa. Do mesmo naufrágio existe um outro relato, devido a um passageiro da nau (o jesuíta P. Pedro Martins), datado de Goa em 9 de Dezembro de 1586 e traduzido dois anos depois para italiano e francês ⁵.

8 *Melchior Estácio do Amaral*

Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os olandeses na ilha de Santa Elena, e da nao Chagas com os Vngleses [sic] antre as ilhas dos Açores, ambas capitainas da carreira da India. E da causa e desastres porque, em vinte anos, se perdêrão trinta e oito naos dela, com outras cousas curiosas. Escrito por Melchior Estacio do Amaral. Dirigido ao Excelentissimo Príncipe dom Teodosio, Duque de Bragança. Impresso em Lisboa, com licença da Santa Inquisição, por Antonio Alvares, ano 1604.

Das batalhas do galeaom Santiago com Olandeses, e da nao Chagas, que ardeo antre as Ilhas, com Vngleses [sic]. Das causas porque em 20. anos se perdêrão 38. naos da India. De como a conquista e navegação do Oriente não pertence a nação algũa senão a Portugueses, e lbe foi dada por nosso senhor Jesu Cristo. Dos

sítios das ilhas de Santa Elena e de Fernão de Loronha, e do que nelas á. Escrito por Melchior Estacio do Amaral. Dirigido ao Excelentissimo Príncipe dom Teodosio, Duque de Bragança. Impresso em Lisboa, com licença da Santa Inquisição, por Antonio Alvares, ano 1604.

Do relato compilado pelo Desembargador do Paço Melchior Estácio do Amaral (com base nos documentos do inquérito oficial, por ele próprio conduzido, para apurar a responsabilidade dos factos) existem portanto duas edições, ambas de 1604, entre as quais é mais ou menos impossível discriminar a *editio princeps*. Jordão de Freitas (*História da Lit. Port. Ilustrada*, III, 211) e M. Rodrigues Lapa (*Quadros da História Trágico-Marítima*, 4.^a ed., Lisboa, 1963, p. XX) dão notícia de uma terceira edição publicada no mesmo ano, provavelmente referindo-se a uma das duas edições reconhecidas por Boxer como contrafacções setecentistas da primeira edição (1604), atrás descrita.

9 *Francisco Vaz de Almada*

Tratado do successo que teve a nao Sam Joam Baptista e jornada que fez a gente que dela escapou, desde trinta e tres graos no Cabo da Boa Esperança, onde fez naufragio, até Sofala, vindo sempre marchando por terra. A Diogo Soares, secretario do conselho da fazenda de sua Magestade etc., ausente. Ao padre Manoel Gomes da Silveira. Com licença da S. Inquisiçam, Ordinario e Paço, em Lisboa, por Pedro Craesbeeck Impressor d'el-Rei, ano 1625. [Cólofon:] Em Lisboa, por Pedro Craesbeeck Impressor d'el-Rey, anno Domini 1625.

Desta primeira edição, que era vendida «em meyo tostam» (cf. o verso do frontispício), existe uma contrafacção setecentista que reproduz o original muito mais fielmente do que é costume acontecer nestes casos. Note-se o brevíssimo espaço de tempo (dois anos) entre os acontecimentos narrados (1622-23) e a publicação do relato.

10 João Carvalho Mascarenhas

Memoravel Relaçam da perda da nao Conceiçam que os Turcos queimárão à vista da barra de Lisboa, varios sucessos das pessoas que nela cativárão e descrição nova da cidade de Argel, de seu governo e cousas mui notaveis acontecidas nestes ultimos anos, de 621 até o de 26. Por Joam Carvalho Mascarenhas, que foi cativo na mesma nao. Dedicada a dom Pedro de Meneses, prior da igreja de Santa Maria, de Obidos. Ano 1627, em Lisboa, com todas as licenças necessarias, por Antonio Alvares, [Cólofon:] Laus Deo. Em Lisboa, com todas as licenças necessarias, por Antonio Alvares, 1627.

Desta primeira edição existem duas contrafacções setecentistas (numa das quais o nome do autor aparece como «Joam Tavares Mascarenhas») e uma oitocentista (edição de quatro exemplares pelo Visconde de Azevedo na sua tipografia do Porto, em 1865) que reproduz uma das duas contrafacções perpetradas no século XVIII.

11 Fr. Nuno da Conceição

Relaçam do que passou a gente da nao Nossa Senhora do Bom Despacho na viagem da India, o ano 1630. Feita por ordem do

padre Fr. Nuno da Conceição, capelão da mesma nao. Em Lisboa, Son [sic] licença da S. Inquisição, Ordinario e Paço, por Pedro Craesbeeck.

É a mais antiga edição conhecida deste relato, sem ano de publicação mas provavelmente impressa, como indicam as contrafacções, em 1631. O único exemplar conhecido foi adquirido, depois de 1943, pela *South African Library* da Cidade do Cabo. Esta *editio princeps* foi duas vezes sujeita a contrafacções no século XVIII: nos títulos que o relato apresenta em ambos os casos a nau naufragada é definida como «nao capitania» e precisam-se o nome do capitão e a ordem religiosa a que pertencia o autor («Terceyra Ordem de São Francisco»).

12 José de Cabreira

Naufragio da nao Nossa Senhora de Belém feito na terra do Natal, no Cabo de Boa Esperança; sucessos que teve o capitão Joseph de Cabreira, que nela passou à India o ano de 1635 fazendo o ofício de Almirante daquela frota até chegar a este reyno. Escritos pelo mesmo Joseph de Cabreira, oferecidos a Diogo Soares do Conselho de Sua Magestade e seu secretario do Estado em Madrid. Com todas as licenças necessarias. Em Lisboa, por Lourenço Craesbeeck Impressor d'el-Rey, ano M.DC.XXXVI.

Primeira edição, da qual existem duas contrafacções setecentistas, uma das quais corrige no frontispício (mas não no título, repetido a f. 3) a data de 1635 para a exacta, de 1633.

13 Bento Teixeira Feio

Relação do naufragio que fizeram as naos Sacramento e Nossa Senhora da Atalaya, vindo da India para o Reyno, no Cabo de Boa Esperança; de que era Capitão-mor Luis de Miranda Henriques, no ano de 1647. Oferece à Magestade d'el-Rey dom Joam o IV, nosso Senhor, Bento Teyxeira Feo. Em Lisboa, com todas as licenças necessarias, na Oficina Craesbeeckiana, ano 1650.

Desta primeira edição existe uma contrafacção do século XVIII, na qual todavia se lê: «Impressa na Oficina de Paulo Craesbeeck, no ano de 1650.» Uma segunda contrafacção foi executada em 1865, em quatro exemplares e a partir da edição-contrafacção do século XVIII, na tipografia privada do Visconde de Azevedo.

14 Padre António Francisco Cardim

Relaçam da viagem do galeam Sam Lourenço e sua perdiçam nos baixos de Moxincalle em 3. de Setembro de 1649, pelo P. Antonio Francisco Cardim da Companhia de Jesus, Procurador Geral da Provincia do Japão. A Manoel Severim de Faria. [Cólofon:] Com todas as licenças necessarias. Por Domingos Lopes Rosa, ano 1651.

Desta primeira edição, de que é conhecido um único exemplar na posse de C. R. Boxer, existe uma contrafacção setecentista bastante grosseira do ponto de vista tipográfico, ainda que textualmente bastante fiel ao original.

15 *Francisco Correia*

Relaçam do sucesso que teve o patacho chamado N. S.^{ra} da Candelaria, da ilha da Madeira, o qual vindo da costa da Guiné no ano de 1693, uma rigorosa tempestade o fez varar na Ilha Incognita, que deixou escrita Francisco Correa, mestre do mesmo patacho, e se achou no ano de 1699, depois da sua morte. Trasladada fielmente do proprio original. Lisboa Ocidental, na officina de Bernardo da Costa Carvalho impressor da Religião de Malta, ano MDCCXXXIV.

Trata-se, provavelmente, do último relato de naufrágio seiscentista, redigido entre 1693 e 1699 e, portanto, pertencente, por direito, ao grupo de textos aqui referidos, ainda que a primeira e, pelo que nos é dado saber, única edição que se conhece, seja muito tardia.

Aos quinze textos até aqui sumariamente descritos, e que chegaram até nós em edições quase coevas ou pouco posteriores aos acontecimentos narrados, devem juntar-se outros quatro dos quais também se sabe ou se pode legitimamente supor que, tal como os precedentes, circularam autonomamente antes de confluírem na *História Trágico-Marítima*. A hipótese é mais que lícita no caso do relato que diz respeito à nau *Conceição* chamada «Algaravia a nova», de que possuímos a contrafacção setecentista de uma edição verosimilmente impressa em Lisboa no primeiro quartel do século precedente e que, pelo que sabemos, se perdeu. Mas, até para os outros dois textos, o discurso não é substancialmente diverso: os relatos relativos às naus *Águia* e *Garça* e à nau *S. Tomé*, que na colectânea de Gomes de Brito não alteram, senão à

superfície, a sua fonte, conheceram sem dúvida uma difusão prévia, quer na edição da *Década VII*, quer no manuscrito da *Vida de D. Paulo de Lima Pereira*. Única excepção é, por isso, o relato de Gaspar Afonso, que não sofreu, em relação à versão original, modificações profundas da estrutura expositiva (respeitada, pelo contrário, nas suas linhas essenciais pela reescrita setecentista) mas que ficou praticamente fora dos limites do género por causa, quer do projecto não puramente narrativo a que obedece, quer do meio epistolar usado para a sua voluntariamente limitada difusão.

Excluso este último texto, podemos afirmar que também os relatos extraídos das crónicas de mais amplo alcance, já publicadas ou na época ainda inéditas, são, em certa medida, o testemunho de um determinado tipo de estrutura narrativa e poderão, portanto, ser admitidos para uma definição de tal estrutura. As eventuais manipulações que precedem a que foi possivelmente efectuada por Gomes de Brito presumem-se, de facto, ditadas essencialmente pelo desejo de adequá-las a um modelo que já se tinha afirmado; e, por consequência, os textos assim modificados reproduzem, todavia, o esquema de organização do conto que, por sucessivas aproximações, se foi fixando para o «relato de naufrágio» entre o fim do século XVI e a primeira metade do XVII.

16 *Anónimo*

Relaçam do lastimoso naufragio da nao Conceiçam chamada Algaravia a nova, de que era capitão Francisco Nobre, a qual se perdeu nos bayxos de Pero de Banhos em 22 de Agosto de 1555. Em Lisboa, na officina de Antonio Alvares.

O formato, o corpo e o papel desta edição indicam, sem sombra de dúvida, que se trata de uma contrafacção perpetrada no século XVIII, imitação de uma edição precedente de que todavia não sobreviveu, pelo que se sabe, nenhum exemplar. Do texto da contrafacção extrai-se que o autor do relato é um anónimo jesuíta português que escreve muitos anos depois dos factos narrados. A versão aceite por Gomes de Brito, na sua colectânea, não só omite no título o esclarecimento «chamada Algaravia a nova» mas é também muito mais extensa e é atribuída a um tal Manuel Rangel. Quanto à data provável de redacção do relato, o facto de nele serem citadas a *Chrónica de D. João III*, de Francisco de Andrade (1613), e a *Década VII*, de Diogo do Couto (1616), induz Boxer a fixá-la por volta de 1620.

17 Relação da viagem e sucesso que tiverão as naos Aguiã e Garça vindo da Índia pera este reyno no ano de 1559. Com uma descrição da cidade de Columbo pelo Padre Manoel Barradas da Companhia de Jesus, enviada a outro padre da mesma Companhia morador em Lisboa (História Trágico-Marítima, I, 219-307).

O relato reproduz, com leves modificações, o publicado por Diogo do Couto na sua *Década VII* (livro VI, capítulo III, e livro VIII, capítulos I, XII e XIII), impressa em Lisboa em 1616, enquanto a descrição da cidade de Colombo, arbitrariamente junta ao relato por Gomes de Brito, se deve efectivamente à pena de Manuel Barradas.

18 Diogo do Couto

Relação do naufragio da nao S. Tomé da Terra dos Fumos no ano de 1589, e dos grandes trabalhos que passou D. Paulo de Lima nas terras da Cafraria até sua morte. Escrita por Diogo do Couto, Guarda-môr da Torre do Tombo. A rogo da senhora D. Ana de Lima, irmã do dito D. Paulo de Lima no ano de 1611 (História Trágico-Marítima, II, 153-213).

Este relato, que tem a sua origem na *Década XI* de Diogo do Couto, reproduz virtualmente os capítulos, de XXXII a XLI, da *Vida de Dom Paulo de lima Pereira*, que ficou manuscrita até 1765 mas que teve certamente, mesmo em tal estado, uma certa difusão — a suficiente para poder ser utilizada por Gomes de Brito na sua colectânea.

19 Gaspar Afonso

Relação da viagem e successo que teve a nao S. Francisco, em que ia por capitão Vasco da Fonseca, na Armada que foy pera a India no ano de 1596. Escrita pelo padre Gaspar Afonso, um dos oito da Companhia [de Jesus] que nela ião (História Trágico-Marítima, II, 315-436).

A redacção original deste relato constitui uma longa carta que Gaspar Afonso escreveu de Évora em 21 de Junho de 1599 e que ainda se conserva nos arquivos da Companhia de Jesus, em Roma. (Preparo a sua edição.)

I / CONJECTURAS SOBRE AS MOTIVAÇÕES DE UM GÉNERO LITERÁRIO

1.0 Os relatos de naufrágios constituem, na literatura portuguesa dos séculos XVI-XVII, um *corpus* de textos dotado de uma notável homogeneidade no plano da organização da matéria narrada, mas também de características específicas que justificam perplexidades quanto à sua precisa definição no âmbito da história literária. Considerados por vezes uma expressão menor do género cronístico, que tem no século XVI português as suas mais altas expressões com João de Barros, Damião de Góis, Diogo do Couto e Fernão Lopes de Castanheda, outras vezes uma particular modalidade da literatura de viagens, ou ainda uma literatura de consumo e, por isso mesmo, inferior, ou, enfim, uma espécie de reportagem jornalística *ante litteram*, os relatos de naufrágios sempre forneceram, todavia, matéria de reflexão pelo favor de que gozaram junto do público português, mesmo para além dos limites cronológicos entre os quais se move este estudo. O século XVIII não só conhece o vasto fenómeno das contrafacções de edições publicadas no século precedente, motivado, sem dúvida, pela exigência de satisfazer a procura premente dos leitores sem ter que

pedir a necessária autorização (que frequentemente tardava alguns anos e que podia ser negada, mesmo para a reimpressão de obras já autorizadas), evitando portanto os obstáculos burocráticos e fazendo valer o *placet* originário; não só vê realizar-se, pelo menos em parte, a colectânea organizada por Bernardo Gomes de Brito, o qual, segundo a *Bibliotheca Lusitana*, tinha predisposto, além das duas impressões efectuadas entre 1735 e 1736, outros três volumes, a que talvez o compilador tenha renunciado, consideradas provavelmente as dificuldades encontradas com as primeiras e os prazos larguíssimos requeridos pela censura (sete anos entre a licença de impressão e a licença de publicação para o primeiro volume), como, sobretudo, prolonga a experiência editorial com novos relatos de naufrágios ocorridos no período de Setecentos. Esta experiência encontra ainda sucesso no século XIX, visto que da narrativa do naufrágio do *Vapor Porto*, ocorrido na Foz do Douro em 29 de Março de 1852, se imprimem no decurso daquele ano nada menos do que três edições.

Uma fortuna tão duradoura é acompanhada de larga difusão entre o público dos leitores, que será talvez insuficiente definir como notável. Ignoramos, em geral, qual era a tiragem destes opúsculos, mas sabemos que muitos deles eram impressos várias vezes e que, em certos casos, a primeira edição se esgotava em brevíssimo tempo, dado que se publicava uma segunda no mesmo ano. Além disso, em relação a um destes relatos (naufrágio de Jorge de Albuquerque Coelho: cf. mais atrás, n.º 6 da «Introdução»), depreendemos do texto que tanto da primeira como da segunda edição se tiraram mil exemplares de cada uma, enquanto os estudiosos consideram que na segunda metade do

seculo XVI a tiragem média de um livro na Europa dificilmente superava os trezentos exemplares.

1.1 Neste ponto, surge o problema de saber que motivações estão na origem desses êxitos editoriais. Poder-se-ia pensar, em primeiro lugar, numa feliz coincidência entre o horizonte de expectativa do leitor médio português e este peculiar produto literário, cujo primeiro espécime é o relato do naufrágio do galeão S. João, isto é, de um acontecimento dramático que tinha emocionado profundamente a opinião pública, com a narração do patético fim de uma dama de alta linhagem que se deixou morrer pela vergonha da nudez a que tinha sido obrigada. O drama psicológico de Dona Leonor deve ter exercido sobre a curiosidade famelicamente piedosa do leitor médio de então um impacto análogo ao que exercem sobre o leitor médio de hoje (ou de ontem) os pequenos dramas individuais de certos membros de famílias reais ou de famílias da alta aristocracia financeira. E ao factor emotivo — que sempre desempenhou um papel essencial na hipostatização, por parte das classes subalternas, do herói aristocrático, com o qual o leitor médio, desde os tempos do romance de cavalaria, tende a identificar-se — junta-se, no caso específico, uma outra fonte de envolvimento definida pelas coordenadas socio-económicas do Portugal de quinhentos e de seiscentos: a participação moral, directa ou indirecta, de todos os portugueses na aventura do ultramar e nos dramas que lhe assinalaram as etapas. Recordem-se os versos do *Auto da índia*, de Gil Vicente, em que o marido regressado expõe, com sintética eficácia, o aspecto prático e pessoal da empresa imperialista:

Lá vos digo que há fadigas,
tantas mortes, tantas brigas,
e perigos descompassados,
que assi vimos destroçados,
pelados coma formigas.

...

Se nam fôra o capitam,
eu trouxera a meu quinham
hum milham, vos certifico.
Calay-vos que vós vereis
quam louçam haveis de sayr.

Pois bem: destes versos já transparece até que ponto os portugueses estavam mais ou menos directamente interessados — no bem e no mal (mais no mal do que no bem) — nas navegações do Oriente. E o contraponto de mau humor à exaltação temerária de quem viola o ignoto, pagando por isso um preço altíssimo de sofrimentos, é expresso com igual eficácia pelo Velho do Restelo, de Camões:

A que novos desastres determinas
de levar estes reinos e esta gente?
Que perigos, que mortes lhe destinas,
debaixo dalgum nome preminente?
Que promessas de reinos e de minas
de ouro, que lhe farás tão facilmente?
Que famas lhe prometerás? Que histórias?
Que triunfos? Que palmas? Que vitórias?

O envolvimento na aventura ultramarina dizia respeito a Portugal inteiro: as estimativas aproximativas tentadas por Vitorino Magalhães Godinho ⁷, fixam em 280 000 indivíduos, numa população de um milhão e meio, o número de portugueses partidos do território metropolitano entre 1500 e 1580, em 300 000 ou 360 000

nos sessenta anos seguintes, em 120 000 de 1640 a 1700 e em 600 000 nos primeiros sessenta anos do século XVIII, quando Portugal contava 2 400 000 habitantes (1732). Por outras palavras: cerca de um quinto (e em alguns períodos chega a atingir um quarto) da população portuguesa esteve directamente interessada nas viagens do ultramar, isto é, um ou dois habitantes por família, em média.

Perante estes números, pode parecer já suficientemente justificada a atenção do público português por um tipo de literatura que ilustrava os dramas do mar numa óptica já não imperialista e glorificante, mas, pelo contrário, redimensionadora do tom heróico adoptado pelos cronistas oficiais e, na verdade, em certos aspectos, desmistificante: no sentido, bem entendido, de que a insistência sobre a corrupção e a cupidez dos funcionários e até dos religiosos, ou sobre a impreparação técnica ou sobre a negligência com que se aparelhavam as naus e se providenciava para a sua condução, nunca toca a organização social, cujas hierarquias continuavam obstinadamente activas mesmo nos momentos culminantes da tragédia, e muito menos a autoridade e o prestígio da monarquia, quer se trate da legítima portuguesa ou da usurpadora espanhola.

1.2 Entre o fim do século XVI e meados do século XVII, uma crise profunda e de vastas dimensões afecta as estruturas básicas e ameaça a própria sobrevivência do sistema socio-económico português, essencialmente fundado no comércio com o ultramar. O desconcerto generalizado que daí deriva tem obviamente, também, os seus reflexos imediatos nos modos de gestão das rotas marítimas, sector onde a crise se manifesta por um

aumento considerável de naufrágios, devido ao mau estado de manutenção ou à pressa com que se armavam as naus, à imperícia de quem as comandava e conduzia (visto que o êxodo de oficiais e pilotos deixava espaço a inexperientes e presunçosos diletantes), à especulação desenfreada que as sobrecarregava para além dos limites de segurança, à indiferença pelas normas que regulavam os períodos e as rotas favoráveis e, finalmente, aos ataques dos corsários ingleses, holandeses e franceses contra os quais as possibilidades de defesa eram mínimas por parte de navios mal conservados e pior armados.

Os relatos de naufrágios nunca enfrentam, obviamente, os motivos de fundo da crise que punha a nu as contradições da sociedade portuguesa da época: não podia estar nas intenções nem estava nas possibilidades dos autores fazê-lo, dado que todos (os religiosos pela sua função social, os laicos pela sua dependência do poder régio) sofriam, por opção ou por necessidade, os condicionalismos censórios e autocensórios impostos pelo sistema. Alvo preferido do seu juízo — um juízo exclusivamente moral, nunca político —, são de preferência as culpas e os pecados individuais, que denunciam por vezes com grande energia, mas sempre contrabalançando o sinal negativo com a exaltação de virtudes positivas, como a coragem, o espírito de sacrifício, o altruísmo, a resignação fideísta ao querer imperscrutável da providência, quer ao nível singular quer à escala colectiva. Noutros termos: os autores destes relatos, religiosos ou laicos, preocupam-se sempre em neutralizar a exposição dos crimes sectoriais produtores do desastre com a narração da punição, divina ou humana, a que estão submetidos os indivíduos ou os grupos que têm a sua responsabilidade directa. Bastará

apresentar alguns exemplos. A perda da preciosa carga pune a ânsia de ganho, como no naufrágio da *S. Tomé*:

«...parecendo um sonho verem assim uma nau, em que havia pouco iam navegando, tão carregada de riquezas e louçainhas, que quase não tinha estimação, comida das ondas, sumergida debaixo das águas, entesourando nas concavidades do mar tantas coisas, assim dos que nele iam, como dos que ficavam na Índia, adquiridas pelos meios que Deus sabe, pelo que muitas vezes permite se logrem tão pouco como estas.»

A fome e a sede compensam a avidez que os levou à sobrecarga e contribuiu para o naufrágio, como na narração da perda da nau *Atalaia*, cujos náufragos não só comem «beringelas bravas e amargosas» mas

«...aquentavam água com pimenta e a bebiam, e os que escaparam algum âmbar o mascavam por perder o sentido do comer»;

e as maiores riquezas passam a ser apenas suficientes para a sobrevivência, porque

«...vínhamos tão mortos de fome que vendiam no arraial os grumetes e marinheiros a medida de arroz por cento e cinquenta pardaús, e chegou a valer cento e oitenta, e houve pessoas que gastaram nisso mais de quatro mil pardaús...»

mas podem igualmente tornar-se inúteis ou até letais para quem as possui, como no naufrágio da *S. Bento*:

«... E não foi também aqui pequeno o lugar que a infinidade de perdidas fazendas ocupava, porque tudo quanto podíamos estender os olhos de uma e outra parte daquela praia, estava cheio de muitas odoríferas drogas, e outra infinita diversidade de fazendas, e cousas preciosas, jazendo muitas delas ao redor de seus donos, a quem não somente não puderam valer na presente necessidade, mas

ainda a alguns, de quem eram sobejamente amadas na vida, com seu peso foram causa da morte.»

E, ainda, o castigo divino imediato ou a pena judicial diferida golpeiam a malvadez ou a incompetência de quem, com o próprio egoísmo ou transgredindo as normas de navegação, provocou ou contribuiu para provocar a tragédia, como nos relatos relativos às naus *S. Tomé* e *S. Lourenço*:

«Feita esta abominável crueldade por mãos destes oficiais do mar, os quais permitiu Deus que pagassem muito cedo, com todos os mais deles morrerem em terra por aqueles matos com grandes desconolações... Depois de chegada a Goa a gente que escapou do naufrágio, prenderam alguns oficiais pelas culpas que cometeram na viagem e na marcha, de que resultou mandarem enforcar o mestre do galeão *S. Lourenço*...; e ao piloto perdoaram a vida, mas condenaram-no em dez anos para as galés de Portugal...»

Mas, ao mesmo tempo, estes autores advertem também a necessidade de justificar os sofrimentos dos inocentes, de lhes compensar a morte, apontando, a propósito do desgraçado fim dos desaparecidos e dos padecimentos físicos e psíquicos dos escapados, um preciso desígnio da divina providência, a qual consente, deste modo, a uns e a outros, desde que não declaradamente malvados ou até claramente inocentes, expiar na terra os pecados próprios, evitando a condenação eterna ou assegurando a salvação da alma. Vale a pena recordar o caso de D. Joana de Mendonça que, no naufrágio da *S. Tomé*, deve sacrificar a filha ainda criança:

E vendo que lhe era forçado deixá-la, tomando ela antes ficar com ela e em seus braços que a entregar àquelas cruéis ondas que

pareciam que já a queriam tragar, virou as costas para a nau, e pondo os olhos no céu ofereceu a Deus a tenra filha em sacrifício, como outro Isaac, pedindo a Deus misericórdia para si, porque sua filha era inocente e sabia que a tinha bem segura.

Por outro lado, as enormes perdas humanas, fora as materiais, provocadas pelo naufrágio de um navio de carga (que no fim do século XVI podia alcançar as quatro mil toneladas de capacidade e na qual se apinhavam até mil e duzentas pessoas, entre equipagem e passageiros) tornavam urgente que o sistema socio-económico, no seu conjunto, se desligasse das responsabilidades por «tantas vidas de portugueses que pereceram nesta navegação da Índia» e as lançasse sobre indivíduos ou grupos sociais bem delimitados, ou então as imputasse ao destino, quando não era possível circunscrevê-las sectorialmente. Não raramente vontade divina e culpas humanas se encontram associadas ao fazerem com que «todas estas naus andam a Deus misericórdia, por pouparem quatro cruzados» (*S. Tomé*), como é explicitamente corroborado pelas palavras de Jorge de Albuquerque Coelho, em resposta à arrogante apóstrofe do corsário francês depredador da *Santo António*:

Nisso podes ver quão mofino fui em me embarcar em nau tão desaperebida, que, se viera consertada e aparelhada como cumpria ou que trouxera o que a tua traz de sobejo, bem creio que tivéramos, tu e eu, diferentíssimos estados dos em que estamos. Mas a meus pecados ponho a culpa, pois por eles permitiu nosso Senhor que me embarcasse em nau tão desaperebida e desarmada como esta que vês, para me poder ver como me vejo; e também podes agradecer a boa ventura que contra mim tiveste, a treidoice de meus companheiros, piloto, mestre e marinheiros, que contra mim foram: que se eles me ajudaram, como estes soldados amigos e bons companheiros que me ajudaram, nem tu estiveras nesta nau como vencedor, nem eu como vencido...

A punição dos «maus», quando há delitos individuais a castigar, e o recurso à arma sempre eficaz do fatalismo cristão perante os tormentos sofridos pelos «bons», representam ambos o aspecto reconfortante neste tipo de literatura e, ao mesmo tempo, saturam a capacidade de absorção da mistificação social que está na base de toda a manifestação literária destinada a um consumo de massa.

O aspecto compensador que é possível enxergar na função consolatória destes relatos, consiste, portanto, na insistência com que os autores se preocupam em fornecer aos leitores uma compensação moral para as vicissitudes, os perigos, os tormentos a que os próprios leitores ou pessoas a eles vizinhas, se encontrarão ou se encontraram infalivelmente expostos em cada viagem ao ultramar. O 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. Ambas estas funções estão presentes, também, na ênfase com que se refere a provisória igualização hierárquica ao nível mais baixo que se verifica entre os náufragos perante o perigo a que todos estão expostos. Quando se narra que todos, sem distinção de classe, riqueza, sexo ou idade, se alternam freneticamente nas bombas para expulsar as águas do porão ou quando se alude à fome e à sede sofridas indistintamente por ricos e por pobres, cumpre-se obra ao mesmo tempo consolatória e mistificante.

E, todavia, este nivelamento das hierarquias não pode ser levado além dum certo limite sem pôr em causa todo o sistema e provocar reacções negativas nos leitores. Deste necessário limite se dão conta, consciente ou inconscientemente, os autores: os quais, se admitem o

aludido nivelamento quando o perigo é iminente, restabelecem logo as diferenças apenas a tensão dá sinais de diminuir. É o que acontece quando os alimentos são escassos e vendidos por alto preço: quem dispõe de dinheiro pode comprá-los em maior quantidade do que os outros, como no naufrágio da *S. João Baptista*, quando duas fidalgas podem despender quatro mil *pardaus* cada uma (dois milhões de réis) por vinte e sete medidas de arroz, enquanto os mais pobres, provavelmente (mas o autor não o diz), não podiam permitir-se mais do que uma. Ou ainda, por exemplo, no naufrágio da *Sacramento* ou da *Nossa Senhora da Atalaia*: quem, durante a jornada, já não era capaz de se salvar só por si, era abandonado se se tratava de um simples marinheiro ou de um homem qualquer; mas se era um nobre, como D. Sebastião Lobo, encontrava quem, por dinheiro, o levava às costas, pelo menos até que a situação não se tornasse desesperada.

Uma das motivações da fortuna propícia, durante séculos, aos relatos de naufrágios, pode pois, sem dúvida, ser encontrada na função consolatório-mistificante que lhes é atribuída, seja por quem os produz, seja por quem os consome. Esta função, implícita a maior parte das vezes, torna-se em alguns casos explícita, como por exemplo na narração da viagem da nau *S. Francisco*, cujo autor, Gaspar Afonso, escreve:

O desejo e sede com que isto me pediu quem por muitas vias me podia mandar... e o gosto com que me ouvia e fazia referir algumas das muitas cousas que por nós passaram, ou nós por elas, estes anos que andámos errando tantos mares e terras... me obrigou a lho pôr por escrito, e dar conta para sua consolação, e dos mais que a lerem...

E a adesão dos fruidores não é decerto menor quando reemergem as distinções hierárquicas de que se falou atrás, porque os padecimentos sofridos por personagens das classes privilegiadas tiveram sempre, pelo contrário, um impacto emocional na opinião pública bem superior às vicissitudes do homem comum: bastará recordar que carga patética e que ampla ressonância emotiva teve o acontecimento, já referido, de Manuel de Sousa Sepúlveda, da mulher, dos filhos, em confronto com a dos outros náufragos do galeão grande *S. João*.

1.3 Às motivações sociológico-literária e consolatório-mistificante se entrelaça e se solda uma motivação estritamente didascálica, que se manifesta quando o leitor assume o relato de naufrágio como repertório de ensinamentos tirados das experiências de testemunhas oculares, úteis para enfrentar conscientemente os perigos a que se encontra exposto quem atravessa mares escassamente navegados ou terras quase desconhecidas. Esta interpretação é expressa, de modo claro e circunstanciado, por João Baptista Lavanha:

A notícia da perdição da nau Santo Alberto... e a relação do caminho que fizeram em cem dias os portugueses que dela se salvaram... são de grande importância para nossas navegações, e para aviso delas mui necessárias. Porque o naufrágio ensina como se devem haver os navegantes em outro que lhes pode acontecer, de que remédios proveitosos usarão nele, e quais são os aparentes e danosos de que devem fugir, que prevenções farão para ser menor a perda do mar e mais segura a peregrinação por terra, como com menos perigos desembarcarão nela, e a causa da perdição desta nau (que o é quase de todas as que se perdem). A relação do caminho mostra qual devem seguir e deixar, que apercebimento farão para sua grandeza e dificuldade, como tratarão e comunicarão com os cafres, com que meio farão com eles o necessário comércio, e sua bárbara natureza e costumes.

Mas a mesma justificação explícita, ainda que formulada de modo mais sintético, está também presente noutros textos. Na narração do naufrágio da *Nossa Senhora do Bom Despacho*, o autor, um irmão franciscano, não deixa de acrescentar-lhe algumas reflexões devotas:

Considerando as muitas naus que se perderam varando em terra com a ocasião de fazerem água com... tantas e tão extraordinárias perdas de gente, fazendas e artilharias... me pareceu serviço de nosso Senhor e conveniente ao bem público escrever esta relação... para que sirva no futuro de exemplo, e de se esperar com confiança nas misericórdias de nosso Senhor em semelhantes trabalhos quando de nossa parte se acode a Ele (como nesta nau se fez) com grande cristandade, e se não perde o ânimo, e acudimos à nossa obrigação com valor e pouco medo dos perigos.

Análoga é a atitude assumida por outros autores, como o anónimo narrador dos acontecimentos experimentados por Jorge de Albuquerque Coelho, o qual, todavia, não só adopta um tom dissuasório que, em alguns aspectos, recorda o do Velho do Restelo:

Moveu-me escrever este discurso de nosso naufrágio querer que soubesse toda a gente os trabalhos que nas navegações se passam e quão forte fraqueza é esta de nosso corpo...; e mais para que todos vejam claro com quanta razão devemos todos esperar e confiar na misericórdia do Senhor, a qual não desampara ninguém em trabalhos, por grandes que sejam, se a buscarmos com pureza de coração...; e para que se saibam as grandezas da misericórdia de nosso Senhor e as maravilhas que usa com os pecadores... me pus a escrever este compêndio de trabalhos, que servirão de espelho e aviso e consolação para os que se virem em quaisquer outros semelhantes a estes saberem ter grande fé e confiança na misericórdia de nosso Senhor os livrar e salvar, assim como fez a nós,

mas introduz, além disso, na motivação didascálica um elemento original, com a equiparação da própria narração a uma espécie de ex-voto.

Outros, ainda, sublinham prevalentemente a veracidade dos acontecimentos narrados, precisamente para pôr em relevo a grande vantagem que todos podem extrair do ensinamento, mesmo aqueles que consideram não estar directamente interessados, como João Carvalho Mascarenhas;

Meu intento foi contar verdades (que em tudo o que escrevo como testemunha de vista poderei jurar)...

...além de que, trabalhos não perde nada sabê-los quem não os experimentou... não se isentando ninguém, por mais próspero que seja, de cuidar que não lhe pode acontecer o que tem acontecido a tantos: e o que tem notícia de cousas semelhantes já sabe como se há-de haver nelas;

ou, então, chamam a atenção para advertências particulares que não podem ser descuradas, como o respeito absoluto pelo período do ano em que deve efectuar-se a partida, se se quer evitar que as tempestades façam chegar a seu destino «tantas naus como arribaram no ano de 1601, que de nove que partiram arribaram cinco», segundo Melchior Estácio do Amaral; ou, ainda, tendem a ler a função didascálica em termos exclusivamente devotos e edificantes, como quase todos os autores mais antigos e, em seguida, os religiosos.

Mas, em outros casos, a função didascálica, em vez de declaradas afirmações programáticas colocadas na dedicatória, no prólogo ou no primeiro capítulo, é apenas confiada a breves considerações dispersas no interior da narração, em coincidência com a denúncia de erros, imperícias, actos de vileza que, segundo as circunstâncias,

servem de pretexto a admoestações dirigidas a quem, entre os leitores, virá a encontrar-se em situações análogas às descritas. Para não citar senão um par de exemplos, o autor do relato das naus *Águia* e *Garça*, ao relevar que a *Águia* vinha «assaz carregada de Moçambique», observa que tal sobrecarga «é a total destruição das naus que ali invernam», e acrescenta «o que se houvera de atalhar com grandes defesas»; e ainda Francisco Vaz de Almada, referindo os danos causados à *S. João Baptista* pelo canhoneio de duas naus holandesas, precisa que, entre outras coisas, foi despedaçado «o leme, posto que era velho, que tinha sido de uma nau que em Goa se desfez e havia dous anos que estava deitado na praia e já podre», e conclui «que desta maneira se costumam aviar as naus nesta terra».

De tais ensinamentos implícitos estão praticamente semeados todos os relatos de naufrágios, mesmo aqueles cuja função didascálica se manifesta de modo evidente e circunstanciado. E não me parece necessário, portanto, insistir ulteriormente neste aspecto.

1.4 Às motivações até agora apontadas podemos acrescentar uma outra que, na aparência, assume um peso inferior às três primeiras mas que, na realidade, contribui em igual medida para fazer dos relatos de naufrágios um produto literário de particular complexidade na perspectiva da larguíssima divulgação que lhe determinaram pelos séculos adiante os autores e o público: refiro-me à motivação ideológica.

Esclarecemos, em reparo preliminar, que o aparente menor peso da motivação ideológica em relação às outras deriva, no caso específico, não tanto da sua menor incidência na estrutura destes relatos ou de uma diversa

sensibilidade à exigência doutrinal, por parte dos produtores e dos consumidores deste género literário relativamente aos produtores e consumidores de outros géneros, mas sobretudo do facto de este componente ser menos fácil de isolar pela sua inextricável combinação com todos os outros, que são intimamente entremeados nele. O conceito de missão civilizadora que preside ao expansionismo português nunca está, de facto, ausente dos relatos de naufrágios. E se faltam as declarações dogmáticas sobre o princípio da «dilatação da fé e do império» ou são formuladas em termos de simples constatação de um direito adquirido e inalienável, todo o *corpus* das narrações está impregnado, em compensação, por uma convicta certeza de tal direito e pela indiscutível superioridade por ele conferida a quem o possui. Esta superioridade é um dado de facto, orgulhosamente, ainda que serenamente (e quase sempre acidentalmente), afirmado por todos os autores. Francisco Vaz de Almada e Bento Teixeira Feio não têm hesitações, por exemplo, a este respeito, o primeiro quando faz pronunciar a um cafre amigo estas palavras dirigidas aos seus compatriotas:

«Cafres, moradores desta terra, trazei a vender aos portugueses, que agora aqui estão e que são senhores do mundo e do mar, todas as cousas que tiverdes de comer...»,

ou quando ele próprio rebate a um chefe de tribo que pedia aos naufragos garantias sobre o pagamento dos víveres, que

mais valia a palavra de um português que todas as riquezas dos cafres;

o segundo quando sustenta, no fim do seu relato:

Digam os autores estrangeiros o que lhe parecer, que os segredos do mar e terra só a nação portuguesa nasceu no mundo para os saber descobrir;

e assim por diante. Único no seu género, pelo contrário, e avulso do contexto, aquela espécie de balanço do projecto colonizador (e do tributo pago para o realizar) proposto por Melchior Estácio do Amaral no início (na *editio princeps*) da sua narrativa:

... E por elas verão também os trofeos das armas portuguesas pugnando pela exaltação da santa fé católica contra toda a potência dos impérios e reinos orientais, e como têm avassalado à monárquica coroa deste reino perto de quarenta reis coroados do oriente. Verão mais pelas ditas histórias... com quanta glória de nosso Senhor Jesus Cristo triunfa a santa e católica igreja esposa sua até as mais remotas partes da terra, contra todo o poderio dos infernos.

Este espírito de cruzada pode manifestar-se também nas ocasiões mais dramáticas e por vezes — pela precariedade da situação em que se encontra quem o proclama — não deixa de colorir com tons humorísticos, evidentemente involuntários, uma narração que extrai a sua capacidade de impacto emotivo precisamente do inegável fundo de autenticidade dos acontecimentos narrados. No relato do naufrágio da *Águia*, a nau, metendo água por todos os lados devido à tempestade (que a semidestruiu, levando a melhor sobre a sua «velhice e podridão»), está já em vias de afundar-se e é atirada contra as costas do Natal, «havendo por melhor sorte acabarem em terra as vidas, que comerem-nos os peixes do mar». O piloto, interrogado, confessa que nunca se encontrou em tão grande perigo, não obstante a

sua semi-secular experiência náutica, e que a salvação só se pode esperar da misericórdia divina. Então o capitão, Francisco Barreto, pronuncia uma breve alocução:

Senhores fidalgos e cavaleiros, amigos e companheiros: não deveis de vos entristecer e melancolizar com irmos demandar a terra onde levamos posta a proa, porque pode ser que nos leve Deus a terra onde possamos conquistar outro novo mundo e descobrir outra Índia, maior que a que está descoberta...

E não são, por muito singulares que possam parecer-nos, palavras ao vento, porque o capitão «acrescentou com elas a todos os daquela companhia novas forças e deu-lhes novos espíritos para poderem conquistar e levar avante o peso do trabalho com que iam, que era assaz grande». A motivação ideológica tinha, portanto, uma efectiva importância, não só ao nível dos relatores de textos mas também de eventuais fruidores, como potencialmente eram aqueles nobres e cavaleiros aos quais Francisco Barreto a propõe em acto.

A certeza de serem investidos de um mandato providencial e de serem, por consequência, superiores enquanto mensageiros da civilização e da única verdadeira religião, estava portanto radicada entre os portugueses dos séculos XVI e XVII ao ponto de condicionar os seus comportamentos, lisonjeando o seu orgulho nacional. Mas esta certeza reflecte-se não raramente noutra aspecto não menos interessante: a atitude de indiferente desprezo para com indivíduos de raça diversa. Numerosos são os exemplos que se poderiam aduzir, extraindo-os também dos relatos de naufrágios: bastará um apenas que parece emblemático na perspectiva ideológica de que nos estamos ocupando. Trata-se das palavras iniciais da *carta*

dedicatória que antecede o relato de João Carvalho Mascarenhas:

Posto que a maior parte desta minha relação é fundada sobre uma matéria de pouca estima e baixo sujeito, por serem sucessos acontecidos entre escravos e cativos...

A ideologia subjacente a estes relatos é, portanto, a bem conhecida ideologia da missão civilizadora e evangelizadora confiada pela providência aos portugueses: uma ideologia que, a julgar pelos testemunhos literários e não literários coevos, sempre exerceu influxo considerável nos comportamentos individuais e colectivos dos portugueses no decurso dos séculos XVI e XVII. Uma ideologia, portanto, que não podia estar ausente dos relatos de naufrágios: mesmo se em muitos deles não se encontram vestígios de uma explícita formulação teórica, a motivação ideológica está, em todos, inextricavelmente amalgamada com as outras componentes e teve decerto a sua parte ao assegurar a este género literário o sucesso que se viu.

II / A MATRIZ LITERÁRIA DOS RELATOS DE NAUFRÁGIOS

2.0 As causas da fortuna propícia dos relatos de naufrágios não são, decerto, apenas as destacadas no capítulo precedente: de muitas outras será possível encontrar vestígios nos próprios textos, ainda que o seu contributo para uma melhor interpretação do fenómeno não pareça determinante. Todavia, a riqueza e a complexidade de um facto cultural destas dimensões comportam necessariamente uma igual complexidade e riqueza de motivações: poderemos recordar (a par das motivações sociológica, consolatória, didascálica, ideológica) o gosto pelo exótico que faz dos relatos de naufrágios uma secção, dotada de peculiar e compacta autonomia, da literatura de viagens e de descobertas, isto é, de um género que nos mesmos anos gozava de igual favor, ainda que editorialmente resultasse mais custoso e, portanto, de fruição circunscrita a um público economicamente privilegiado. Ou, ainda, a curiosidade pelos factos de crónica miúda, isto é, não ligada por uma relação estritamente vinculante aos motivos da exaltação nacionalista e imperialista, para a qual, pelo contrário, apontavam sobretudo as obras dos cronistas oficiais: uma curiosidade que era de estímulo à difusão e aos

conhecimentos dos factos menores, ainda que às vezes exemplares, da vida real e que, como ponto de encontro entre produtores e consumidores, parece pré-anunciar certos aspectos do jornalismo moderno.

Mas se uma investigação deste tipo é útil para revelar as causas pelas quais um certo grupo de textos obtém uma vasta adesão de público e portanto, precisamente em consequência da sua fortuna, vem progressivamente adquirindo características de notável homogeneidade estrutural, ocorre considerar também que estamos em presença de textos sobretudo narrativos, os quais, justamente por isso, correspondem antes de mais a uma genuína motivação literária. Não se pode decerto negar que nestes relatos são detectáveis outras funções, para além da narrativa, e que eles correspondem a um complexo de exigências também não estritamente literárias, embora todas de âmbito cultural. Mas é igualmente inegável que à função narrativa cabe uma proeminência absoluta.

Cumpra agora examinar os relatos de naufrágios sob esta perspectiva, tentando alcançar-lhes a matriz e analisar-lhes, pelo menos nas grandes linhas, a organização interna.

2.1 Tratando-se de «relatos» e, portanto, de testemunhos imputados a factos realmente acontecidos, poderá parecer incongruente admitir neles uma prevalência da função narrativa. E, todavia, não se pode menosprezar o facto de que estes «relatos» não se limitam a dar-nos uma anódina enunciação de factos alinhados aridamente à maneira de relatório burocrático, como envolvem sempre o autor: o qual, participe ou não dos acontecimentos referidos, sublinha-os a cada

momento com reflexões, considerações, juízos pessoais que quase nunca pretendem ser objectivos e que, de qualquer modo, constituem uma intervenção directa na matéria narrada. Acrescentem-se as modificações introduzidas na sucessão cronológica dos acontecimentos, a descrição dos estados de ânimo colectivos, o uso do discurso indirecto e outras características específicas do estilo novelístico e advertir-se-á como, além de serem «relatos», estes textos são verdadeiros contos, os quais, mesmo numa análise pouco menos que superficial, revelam a sua inserção num modelo narrativo facilmente extrapolável.

Por outro lado, é bem sabido que qualquer processo de conhecimento e de narração está sujeito às convenções literárias. A percepção da realidade passa sempre através de modelos culturais determinados, pelo que mesmo o acontecimento mais particular não pode ser referido senão na forma de uma narração em que os motivos, causas e efeitos são estabelecidos pelo narrador e não segundo uma improvável verdade absoluta. E é um dado de facto, por exemplo, que os tipos humanos representados nos relatos de naufrágios, como de resto em qualquer outro texto literário coevo, raramente correspondem aos tipos descritos pela sociologia e pela psicologia actuais: a razão disto, uma vez que não pode ser atribuída a uma radical mudança intervinda na *praxis* comportamental, reside na circunstância de, como ia foi documentado, o público da literatura narrativa ter preferido por muito tempo que lhe fossem contadas aventuras possíveis em vez de aventuras reais. Embora sem duvidar de que os acontecimentos descritos pelos autores de relatos aconteceram efectivamente, não podemos deixar de relevar que a sua organização

textualizada reproduz modelos narrativos presentes na prosa portuguesa (e não só portuguesa) medieval e renascentista; e, embora devendo admitir que nem todos estes autores tinham plena consciência da sua dependência de determinados modelos narrativos, e que muitos, pelo contrário, não consideravam sequer ter produzido uma obra literária em vez de um objectivo relatório do acontecido, devemos porém reconhecer que alguns, como depois veremos, eram sem dúvida sabedores da sua qualidade de escritores e que muitos utilizavam, voluntariamente, um rico e articulado repertório de fórmulas retóricas, a começar pela inicial da *captatio benevolentiae* com a qual se solicita a favorável disposição do leitor ou, mais especificamente, do destinatário da obra e, por consequência, de todos os outros leitores.

Quando o autor do relato das vicissitudes padecidas por Jorge de Albuquerque Coelho, como conclusão do prólogo, escreve:

Pelo que peço não olhem as palavras que são as que são, mas ao intento, que é ser o Senhor louvado para sempre...;

ou quando Melchior Estácio do Amaral recomenda a D. Teodósio, condestável de Portugal:

Receba V. Excelência com sua costumada afabilidade esta pobre relação de minha mão rude e indouta...;

ou ainda quando Francisco Vaz de Almada pede ao destinatário da dedicatória que controle o seu escrito

mui miudamente, emendando-lhe o estilo e o mais que vir ter necessidade,

mais não fazem do que aplicar uma fórmula retórica de antiquíssima tradição, que prevê da parte de quem escreve uma profissão de humildade e a entrega da obra acabada à supervisão de quem possui (nesta óptica) a autoridade para o fazer.

Mas toda a estrutura do relato de naufrágio segue (umas vezes mais, outras menos rigorosamente) a disposição da matéria prevista pela retórica: o *exordium*, a *propositio*, a *narratio*, a *conclusio*. Uma ou outra destas partições pode faltar neste ou naquele relato, o desenvolvimento das secções pode ser mais ou menos extenso, mas o esquema fundamental é sempre respeitado.

Estamos, pois, em presença de verdadeiros textos narrativos que, enquanto tais, obedecem a um certo modelo literário proposto pela tradição.

2.2 Reconhecer o modelo literário que se encontra na origem dos relatos de naufrágios não parece particularmente difícil no âmbito de uma tradição que, como a europeia, atribui lugar de grande relevo ao tema da viagem e em que navegação e exploração, quase sempre associadas de modo indissolúvel, se tornam também estereótipos produtores de metáforas ⁸.

O tema da viagem, como todos os temas narrativos consagrados por uma longa tradição literária (e portanto recebidos pela colectividade e «gramaticalizados») possui uma estrutura própria e adequa-se a precisas normas compositivas. É, porém, óbvio que esta adesão se manifesta de modo mais imediato à medida que do tema omnicompreensivo se passa aos temas específicos. Ao nível temático da «viagem», as bases comuns aos textos

que desenvolvem este tema são, de facto, relativamente poucas. Por exemplo, entre a viagem de Ulisses, a viagem de Dante e as viagens descritas nos relatos de naufrágios poderão existir em comum os temas do país desconhecido, da aventura, da loucura de enfrentar o ignoto sem a ajuda divina; mas, se eliminarmos a viagem para além do mundo conhecido e circunscrevermos a análise à viagem por mar (com o corolário inevitável da atracção a um país fantástico) eis que, aos precedentes, poderemos juntar os temas da Hybris-Némesis (isto é, do orgulho e do justo castigo, do orgulho humano que infringe as fronteiras do ignoto e do castigo divino por tanta insolência), do naufrágio como manifestação da némesis, do país do qual «ninguém torna vivo», da natureza malévola e assim por diante, presentes em maior ou menor medida na literatura narrativa ocidental, das lendas célticas aos romances do ciclo arturiano, das *Historiae* de Quinto Curcio Rufo ao *Libro de Alexandre*, da *Commedia* de Dante à *Viagem ao Purgatório de S. Patrício*, do *Auto da Índia* aos *Lusíadas*.

O modelo mais directo deve procurar-se, todavia, na literatura medieval em latim e mais precisamente nos relatos de viagens fantásticas para além do mundo conhecido, como a *Visio Tundali*, a *Navigatio Sancti Brandani*, o *Purgatorium Sancti Patricii*, o *Alexandri Magni iter ad Paradisum*, que foram vulgarizados em português (*Visão de Tundalo*, *Navegação de S. Brandão*) e/ou em castelhano (*Libro de Alexandre*) e em catalão (*Viatge al Purgatori de Sant Patrici*) e que tiveram notável difusão na área ibérica durante todo o século XV e, em parte, no século XVI ⁹. Mais em particular, poderemos referir-nos, entre as vulgarizações citadas, à que se destaca entre todas as outras pela riqueza de invenção e que, mais do que as

outras, apresenta um esquema narrativo confrontável com o dos relatos de naufrágios: a *Vida de Santo Amaro*, definida por Mário Martins como «uma aventura marítima digna dum Júlio Verne medieval»¹⁰.

A viagem de Amaro ao paraíso terrestre começa com a aquisição de uma nau na qual embarca com dezasseis companheiros e prossegue tocando ilhas semidesertas, habitadas unicamente por monges e eremitas que reabastecem os navegantes de pão, água e bons conselhos, e outras terras povoadas por homens malvados; desenvolve-se através de medonhas tempestades, entre o «mar quolhado» em que as naus ficam prisioneiras e do qual só a intercessão da Virgem poderá desencalhá-las, e no meio do *locus amoenus* do eremita Leomites; e conclui-se com as longas e fadigasas peripécias de Amaro, que tem de abandonar os companheiros para alcançar sozinho as portas do paraíso, onde não lhe é permitido entrar, nem mesmo depois duma longa espera. No seu retorno (passados, sem que ele o advertisse, uns bons duzentos anos), saberá que todos os seus companheiros estão mortos e que a sua figura se tornou mítica.

O esquema narrativo dos relatos de naufrágios apresenta muitos pontos de contacto com a narrativa de Amaro. Desde o aprontar da nau ao trajecto por terras semidesertas, do encontro com o sobrevivente de um precedente naufrágio (comparável ao eremita e que, tal como este, reabastece de alimentos os seus compatriotas), ao impacto com a hostilidade de cafres malvados e descrentes, às tempestades furibundas, às «calmarias» extenuantes das quais só por intervenção celeste é possível salvar-se, do *locus amoenus* representado por regiões férteis e habitadas por indígenas «bons» às

vicissitudes do longo e extenuante itinerário através duma natureza desconhecida e frequentemente malévola, da separação do chefe do seu grupo (por exemplo, na aventura de Sepúlveda) ao retorno dos sobreviventes depois de longos anos, e à mitificação dos mais ilustres deles. Os ingredientes são os mesmos, nos relatos de naufrágios e nas novelas medievais de viagens fantásticas, sobretudo, como se viu, a *Vida de Santo Amaro*. As eventuais variantes na distribuição, no plano sintagmático, destes elementos comuns, assim como a ausência ou o acrescentamento de alguns de tais elementos, não invalidam a homogeneidade no conjunto das duas estruturas postas em confronto.

Para além das grandes unidades de narração, a analogia entre os relatos de naufrágios e as novelas medievais envolve também uma série de microelementos, por exemplo «a montanha» que é preciso escalar para alcançar a salvação (e nos nossos textos este elemento é repetido até ao paroxismo), o rio impetuoso que impede o caminho, as feras selvagens e inusitadas que acozzam os naufragos; e ainda, a outro nível, as razões que levaram a enfrentar a viagem e os riscos inerentes: o desejo de proveito (aqui material, lá espiritual), a curiosidade dos países desconhecidos, a vontade de conquista.

2.3 A par de uma alta percentagem de unidades narrativas em comum com as novelas medievais de viagens fantásticas, os relatos de naufrágios apresentam também, todavia, um certo número de analogias com as crónicas e com a literatura de viagens: analogias que se tornam mais evidenciadas nos relatos seiscentistas, à medida que o conhecimento das terras exóticas se amplia e se aprofunda, e faz frutificar em quantidade crescente

os dados fornecidos pela experiência directa, em substituição ou como complemento dos da tradição. Isto é, o exotismo fantástico das novelas medievais adapta-se à difusão, na colectividade, de uma percepção cada vez mais concreta da nova realidade e das suas efectivas dimensões.

Apenas para apresentar um exemplo, a natureza malévola da Terra do Natal é povoada, no relato do naufrágio de Sepúlveda, por tigres, leões, serpentes e outras «feras alimárias» que constituem o perigo maior para quem fica para trás durante a marcha, «porque como ficava o homem atrás, o comiam» — um perigo com o qual os náufragos da *S. João* nunca são obrigados a medir-se, mas que se configura mais como um resíduo da tradição literária do que como um dado da realidade empírica verificada. De facto, nos relatos sucessivos, quando já as costas do Natal são mais conhecidas (através da experiência dos náufragos que as tinham percorrido a pé), o perigo dos «monstros» desaparece quase completamente, reduzido à efectiva aparição de algum hipopótamo, visto mais com curiosidade do que com temor. O verdadeiro perigo é agora constituído pelos cafres, entre os quais, afirma o relato do naufrágio de Sepúlveda, como «em todas as nações, há maus e bons» mas que, em seguida, serão todos, com poucas excepções, infiéis e malvados.

E, todavia, ainda que a dinâmica interna e os condicionamentos socio-literários 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 do mundo narrado não só nunca se oblitera completamente como reemerge singularmente, mesmo

no termo desta curva evolutiva, no relato atribuído a Francisco Correa, composto entre 1693 e 1699 (o último, portanto, na ordem temporal dos textos de que nos ocupamos) e relativo às peripécias ocorridas ao patacho *N. S.^{ra} da Candelária*.

A primeira parte deste relato, nas suas linhas gerais, decalca o entrecho dos outros: partida da Guiné e avistadas as ilhas de Cabo Verde, a nau encontra-se de súbito envolvida por um nevoeiro cerradíssimo e logo a seguir é assaltada por uma furiosa tempestade. Ao amanhecer, dissolvido o nevoeiro e acalmados os ventos, a nau, gravemente danificada, é impelida, à deriva, para uma terra onde vai encalhar-se. Salva a carga, os naufragos cortam as árvores necessárias para reparar a embarcação, atentos para se porem a salvo ao primeiro sinal de perigo, «por entendermos ser terra de cafres».

É a partir deste momento que Francisco Correa («mestre do mesmo patacho» e portanto narrador, na primeira pessoa, de aventuras das quais teria sido testemunha ocular) começa a afastar-se da estrutura consagrada nos relatos de naufrágios por um século e meio de tradição, e retorna ao modelo medieval da novela de viagem. De facto, os naufragos bem depressa se dão conta de terem atracado numa ilha desconhecida que tem todas as características do *locus amoenus*, rica e fértil como a ilha em que atraca Amaro, mas que, tal como as antigas terras fantásticas, é povoada de monstros, alguns míticos, outros reproduzindo animais exóticos vistos, porém, com os olhos da imaginação:

... Notámos que a terra era ilhada, habitada de aves e monstros, e abundante de víveres que a natureza liberalmente produzia, sem benefício de lavradores. Mono vimos, que tinha como oito palmos de altura e com dentes de quatro dedos: tirámos-lhe com bala, sem

que lhe fizesse impressão, antes subindo-se a uma árvore se pôs a fazer acções indecentes. Cobra vimos, que tinha a grossura de um pipote de oito almudes, e fazia tal ruído que nos deu em que cuidar...

... Vimos sair das águas uma mulher marinha, e com tanta ligeireza entrou na terra e subiu ao monte que não tiveram todos os companheiros o gosto de a verem. Tinha todas as perfeições até à cinta, que se discorrem na mais formosa, e sòmente a desfeavam as grandes orelhas que tinha, pois lhe chegavam abaixo dos ombros, e, quando as levantava, lhe subiam a distância de mais de meio palmo por cima da cabeça. Da cinta para baixo toda estava coberta de escamas, e os pés eram do feitio de cabra, com barbatanas pelas pernas. Tanto que se viu no monte, pressentindo ser vista, deu tais berros que estremecia a ilha pelo retumbo dos ecos; e saíram tantos animais, e de tão diversas castas, que nos causou muito medo. Arrojou-se finalmente ao mar pela outra parte, com tal ímpeto que sentimos nas águas a sua veemência.

E repare-se que a atitude do autor em presença de tal monstro, que parece saído de um bestiário fantástico ou de um capitel românico, é da máxima naturalidade, a mesma naturalidade que teria podido exhibir um autor medieval: não só não se maravilha com a aparição como afirma ter tido outras experiências do género, para cuja credibilidade oferece o apoio de provas documentais:

Todos se assustaram, menos eu, pois já tinha visto outra no Cabo da Gué, e tinha perdido o medo com outras semelhantes aparições. E me lembra que, junto a Tenarife, vi um homem marinho de tão orrendo feitio que parecia o mesmo demônio. Tinha sòmente a aparência de homem na cara, na cabeça não tinha cabelos mas uma armação, como de carneiro, revirada com duas voltas; as orelhas eram maiores que as de um burro, a cor era parda, o nariz com quatro ventas, um só olho no meio da testa, a boca rasgada de orelha a orelha e duas ordens de dentes, as mãos como de bugio, os pés como de boi e o corpo coberto de escamas, mais duras que conchas. Uma tempestade o lançou em terra, e tais

bramidos deu que entre eles espirou. E para memória se mandou copiar a sua forma, e se conserva na Casa da Cidade daquela ilha.

E, finalmente, a figura do eremita, a propósito da qual é importante relevar como ela resulta da combinação da análoga personagem da novela medieval com a do português sobrevivente de um naufrágio e que se adaptou a viver, por força das coisas, entre os cafres. O eremita de Francisco Correa tem todos os requisitos que condizem com a função que se lhe assinalou: é «um venerável homem, em vestido humilde», vive numa «pobre habitação», ou melhor, numa «cova» e, como os seus irmãos dos romances de cavalaria, «as suas palavras todas eram santas, o ânimo guerreiro e sofrido». Além disso, embora tendo uma idade venerável, «presentava ele um aspecto senhoril, entre grave e brando, em idade pouco mais ou menos de vinte e cinco até trinta anos» por causa da «clemência dos ares daquela ilha em que nunca padecera moléstia» e que lhe tinha permitido viver «tanta vida sempre com o mesmo semblante». Mas é também um português, fugido em 1580 à ocupação do seu país por parte de Filipe II, e depois por muito tempo nómada entre África, Palestina e Europa até cair nas mãos dos inimigos castelhanos: condenado a ser deitado ao mar, devia à piedade do capitão o facto de ter sido abandonado em pleno oceano numa barca fornecida de víveres para três dias e de ter em seguida atracado naquela ilha onde, cem anos depois, encontra de novo seres humanos naqueles seus compatriotas.

Como se vê, uma combinação deste tipo entre tradição e inovação é por si suficientemente ilustrativa da evolução sofrida pelo género do relato de naufrágio, e do seu retorno, no fim da trajectória (parábola), ao modelo de novela da qual tinha tomado o impulso e que

obviamente aparece agora enriquecido com as novas experiências do real adquiridas pela cultura portuguesa no decurso dos séculos XVI e XVII.

2.4 O relato de naufrágio reinterpreta, portanto, um modelo narrativo tradicional, de origem e sobretudo de natureza substancialmente literária, e é devido a escritores que possuíam, uns mais outros menos, uma bagagem de conhecimentos retóricos suficientes para assegurar o bom êxito da iniciativa e que tinham perfeitamente entendido a necessidade de adaptar as figurações antigas à nova realidade empiricamente experimentada. Enquanto tal, pode ser então considerado uma narrativa, isto é, um enunciado em que o autor refere um certo número de acontecimentos dispostos serialmente em progressão efectual (geralmente também temporal) e ligados entre si por nexos de carácter funcional, os quais produzem um complexo unitário de tipo narrativo. Este complexo resulta sempre, todavia, analisável nos elementos singulares que o compõem. E a análise comparativa, ao individuar as partes componentes dos textos convencionalmente designados como *História Trágico-Marítima* ou *Relatos de naufrágios*, delimita um certo número de unidades de conteúdo, dispostas no plano sintagmático segundo uma sucessão quase constante, as quais, embora possuindo cada uma a sua fisionomia própria, estão todas directamente implicadas entre si e, dentro de certos limites, admitem também interferências recíprocas.

Tais unidades de conteúdo ou elementos constitutivos do relato de naufrágio delineiam-lhe o modelo narrativo e podem ser sumariamente indicadas como segue:

1. *Antecedentes*: exposição, geralmente sintética, dos acontecimentos que precederam a partida da viagem funesta.

2. *Partida*: circunstâncias em que se verifica a partida, condições da nau e características da carga; início da navegação.

3. *Tempestade*: descrição da tempestade em que a nau se encontra envolvida e dos danos que daí derivam.

4. *Naufrágio*: narração do afundamento da nau, em seguida aos danos sofridos.

5. *Arribada*: chegada a terra dos sobreviventes e primeiro acampamento.

6. *Peregrinação*: itinerário dos náufragos ao longo da costa em direcção à mais próxima possessão portuguesa.

7. *Retorno*: chegada a salvo dos escapados e seu repatriamento.

O relato que diz respeito à nau *S. João Baptista* (cf. n.º 9 da «Introdução») insere um elemento suplementar entre a segunda e a terceira das unidades narrativas indicadas no esquema precedente: o encontro, ao largo do Cabo da Boa Esperança, com duas naus holandesas. A batalha no mar agrava as condições já precárias da nau portuguesa e, portanto, apresenta-se como causa principal do subsequente naufrágio. A incidência da tempestade como motivo do desastre resulta deste modo atenuada:

2 b. *Ataque corsário*: relato da parcial destruição da nau por obra de navios holandeses.

No caso do galeão *Santiago* e das naus *Chagas*, *S. António* e *Conceição* (relatos indicados respectivamente com os números 6, 8 e 10 na «Introdução»), o sistema narrativo apresenta algumas variantes em correspondência com as unidades 4, 5 e 6 do esquema-tipo:

4 b. *Ataque corsário*: relato da parcial destruição da nau por obra de navios inimigos (respectivamente holandeses, franceses e turcos).

5 b. *Captura*: sequestro da nau portuguesa e dificuldade de sobrevivência dos escapados.

6 b. *Impiedade dos inimigos*: descrição das acções bárbaras e desumanas exercidas pelos vencedores.

Além disso, em alguns dos relatos que seguem este esquema, a unidade narrativa n.º 3 (*Tempestade*) pode não se verificar, como acontece, com efeito, no caso do galeão *Santiago* (n.º 6, 1.ª parte); finalmente, a unidade n.º 1 pode ser, por sua vez, omitida e o esquema narrativo ter início na *Partida*.

Resumindo: o modelo narrativo que está na base dos relatos de naufrágios pode ser assim indicado (vão entre parêntesis as unidades não sempre presentes e separadas por traço oblíquo as variantes alternativas):

(Antecedentes) — Partida — (Tempestade) —
Naufrágio / Ataque corsário — Arribada / Captura —
Peregrinação / Impiedade dos inimigos — Retorno

em que as variantes b) das unidades 4-5-6 são alternativas das variantes a) apenas se conjuntamente assumidas.

Como se viu, na *S. João Baptista* a alternativa b) da unidade 4 (*Ataque corsário*) encontra-se inserida no esquema-tipo entre as unidades 2 e 3, ficando assentes, para o resto, as alternativas a).

Um caso à parte é constituído pelos relatos referentes ao patacho *N. S.^{ra} da Candelária*, que adopta um esquema limitado (*Partida — Tempestade — Arribada — Retorno*) com introdução, entre as últimas duas, de uma unidade recuperada, como se viu, das novelas medievais e que, pelo contrário, tinha sido reduzida, nos outros relatos, a ingredientes menores da unidade *Peregrinação*; e à nau *S. Francisco*, cuja viagem e cujos eventos se desenvolvem segundo um esquema em parte dilatado e em parte desviante em relação ao modelo. Neste esquema, uma série sapientemente redundante de descrições topológicas e de informações que tocam o maravilhoso-fantástico (como, por exemplo, algumas manifestações de uma natureza exótica e fabulosa: macacos que pregam, borboletas que se transformam em pássaros, folhas tão grandes que são utilizáveis como grandes leques) é entremeada por episódios que, pelo contrário, se desenrolam no plano do miraculoso-transcendente. Inseridos num contexto de documentável credibilidade, estes episódios resultam mais facilmente assimiláveis pelo leitor, cuja posição, a seu respeito, comportará a mesma dócil condescendência que ele assume em presença de acontecimentos pertinentes à esfera do maravilhoso-

verosímil. Por outras palavras: o acontecimento sobrenatural destempera a sua inverosimilhança na aproximação com experiências, excluídas, é verdade, de uma pessoal verificação por parte do leitor mas críveis porque narradas por pessoa digna de fé e testemunha ocular. Veja-se o episódio da estátua de Santo António, ornamento de uma nau portuguesa capturada e depredada pelos corsários franceses: os heréticos divertem-se a desafiar o santo, metendo-lhe um escudo no braço e tornando-o alvo das suas facas. Mas o santo é decerto mais manhoso do que aqueles luteranos: «...ainda que não era mais que um só contra tantos, se muitas [cutiladas] recebia no corpo cá em cima no convés da nau, em cuja praça se fazia a festa, muito mais cruéis lhas dava lá por baixo no paiol, no biscoito, na carne e na água e pelos arcos das pipas, fazendo-lhe apodrecer um e desmarrar outro, sem se eles precatarem». Deitada ao mar a estátua, mas não tendo víveres nem água, os franceses são obrigados a entregar-se ao governador da Baía; e os que não se rendem acabam enforcados, após a aparição do santo chegado às costas do Brasil antes deles, «com a ligeireza com que ele veio duas vezes de Itália a Lisboa».

A narração de Gaspar Afonso é definível, sinteticamente, com as palavras do próprio autor:

... Tão desvairada viagem que, não podendo [a nau] em três anos chegar uma vez ao Oriente, aonde levava a proa, chegou duas ao Ocidente...

A reflexão, embora na sua, sem dúvida, inconsciente lepidez, condensa com eficácia, à maneira de epígrafe, a peregrinação da nau que, partida de Lisboa e à volta da Índia, é obrigada a atracar primeiro na Baía, quebrado o leme, e em Porto Rico, depois, por uma furiosa

tempestade que não consente ao piloto uma rota precisa. Dadas as precárias condições da *S. Francisco*, Gaspar Afonso prossegue a viagem noutra nau, juntamente com um confrade: mas o encarniçamento da má sorte, no caso presente um tremendo tufão, corsários franceses e baixios nas Antilhas, não lhes dá trégua e obriga-os a um desembarque forçado na ilha de S. Domingos, a atravessarem a mesma ilha até à cidade homónima, a uma longa estadia, até que, com uma fragata, podem alcançar uma frota espanhola vinda a Cartagena para carregar ouro e prata. Por Havana e Cádiz, tornam a Portugal três anos depois da partida.

Se forem excluídos os episódios da nau *N. S.^{ra} da Candelária* e, sobretudo, as anomalias estruturais específicas do relato de Gaspar Afonso, o modelo narrativo dos outros textos é, todavia, reconduzível, na maior parte dos casos, ao esquema-tipo, ao qual se atêm uns bons catorze dos dezanove relatos de naufrágios aqui escrutinados: a própria variante b), em conclusão, não envolve senão três narrações relativas, a primeira ao galeão *Santiago* e à nau *Chagas*, as outras duas à *S. António* e à *Conceição*. Veremos no próximo capítulo se entre o modelo-base e a sua variante alternativa existem implicações funcionais que lhe permitam a redução a um modelo único.

III / O MODELO NARRATIVO

3.0 Isoladas as unidades constitutivas do relato de naufrágio, vejamos agora, em concreto, como estes segmentos narrativos se apresentam nos textos e em que medida se implicam reciprocamente, isto é, qual é o seu grau de funcionalidade dentro do sistema textual.

Confirma-se, em primeiro lugar, que nem todas as unidades narrativas assinaladas no precedente capítulo têm o mesmo peso: algumas são constantes, no sentido de que a sua presença é necessária para que o texto seja reconhecido como correspondente ao modelo do relato de naufrágio (e, entre estas, contam-se também as unidades alternativas que, ligadas em série numa única variante global e estreitamente solidárias, se apresentam como partes componentes, a título pleno, do modelo); outras são, pelo contrário, variáveis introduzidas pelo narrador por iniciativa própria e caracterizam, não o modelo, mas o trecho de cada texto (por exemplo, o *ataque corsário* no relato referente à *S. João Baptista*).

3.1 Ao entrecho, isto é, a cada narrativa e não ao modelo compositivo, deve-se ligar, sem dúvida, o que aqui se convencionou chamar *antecedentes*. A dificuldade de reduzir todos os diversos antecedentes a um esquema compositivo unitário (para além da genérica sequência *partida-navegação-chegada*) e a ausência da unidade *antecedentes* em numerosos relatos de naufrágios, indicam, sem possibilidade de erro, que a exposição dos episódios que precedem a partida para a última viagem não é funcional mas constitui o que designámos como uma variável, isto é, um segmento narrativo que caracteriza cada texto e, portanto, não assumível no esquema geral.

Nos textos que dele fazem uso, os antecedentes, ainda que com frequência consistam numa breve exposição dos dados relativos à partida de Lisboa de um grupo de naus, entre as quais a protagonista, à navegação de ida e à chegada a Goa, articulam-se de modo bastante variado.

No caso do galeão *Santiago*, não só nos informa que naquele ano zarpam da capital portuguesa, além das três naus de carreira que anualmente seguiam para a Índia, também seis galeões «com socorro de gente, munições e dinheiro, de que Sua Majestade entendeu que aquele Estado carecia, ou pela perda que houve nele no assalto do Cunhale», como refere igualmente, de modo sintético, as vicissitudes pelas quais, daquelas nove naus, partidas em escalões e em períodos diversos, cinco são obrigadas a reentrar, uma naufraga e só três, entre as quais a *Santiago*, chegam a Goa «com toda a gente bem disposta». Ainda mais atormentada a viagem da frota (também esta composta por três naus de carreira e seis galeões) de que fazia parte a *Nossa Senhora do Bom Despacho*: tempestades,

avarias, um ataque dos corsários, um tornado e várias outras vicissitudes afligem a navegação que, finalmente, se conclui em Goa. O relato é também aqui esquemático, reduzido a um elenco de datas e de acontecimentos que só em alguns casos merecem uma descrição menos sumária do habitual. E o autor adverte explicitamente que quanto é narrado até à chegada à Índia é só o antecedente de quanto se propõe contar:

Esta é a relação abreviada da viagem para a Índia. Resta dar-mos conta da torna-viagem, que foi o intento com que a escrevemos.

Também a *S. Bento* empreende a navegação numa frota de cinco naus e, destas, é a única a chegar ao destino porque a «sábia experiência» do seu capitão lhe permite escolher a única rota que a estação e as condições do mar tornam ainda praticável.

Pelo contrário, o grupo de três naus em que se insere a *Nossa Senhora de Belém* chega quase íntegro a Goa, onde imediatamente se procede às reparações necessárias para a viagem de retorno.

São mais complicados, embora dentro do esquema extremamente genérico fixado pelas coordenadas da «viagem de ida», os antecedentes relativos à *S. Maria da Barca*. As cinco naus de partida para a Índia em 1557 estão prontas a zarpar de Lisboa, quando a capitânia (justamente a *S. Maria da Barca*) se enche de água: mas, por mais esforços que se façam,

não sòmente não lhe puderam tomar a água, mas nem saberem por onde a fazia; antes viam que cada vez lhe crescia mais, porque nem bombas, nem barris, nem outras vasilhas, que corriam por andaimos, lha puderam esgotar em muitos dias, trabalhando de dia e de noite.

Para não perder o período favorável à viagem, as outras naus fazem-se ao mar, enquanto a capitânia é descarregada para facilitar a procura da fenda: mas «foi a nau revolvida e buscada de popa a proa, sem lhe poderem dar com a água». O inexplicável mistério daquela avaria que tinha paralisado no porto, única das cinco, a nau comandada por D. Luís Fernandes de Vasconcelos, «filho do arcebispo de Lisboa, D. Fernando de Menezes», suscita «grande burburinho entre os pescadores de Alfama». E murmura-se, ou melhor, afirma-se publicamente, que aquele era o sinal da cólera de Deus porque o arcebispo tinha suprimido as antigas festas celebradas em honra de S. Pedro, patrono dos pescadores, das quais o autor, «porque nos não lembra vermos escritas estas cerimónias em alguma parte», intercala no seu escrito uma saborosa descrição, para retomar logo a seguir o fio do discurso:

E, tornando aos nossos mareantes, quando viram que só a nau do filho do Arcebispo deixara de fazer viagem, creram que o Santo se quisera satisfazer nisso da ofensa que o Arcebispo lhe fizera, em lhe defender suas tão antigas festas: e assim o afirmaram ao mesmo Arcebispo que, vendo tamanha fé e devoção, movido daquele zelo, lha tornou a conceder, depois que se achou a água. Porque nas voltas que lhe deram, foi um marinheiro dar com um furo de um prego na quilha, que estava destapado, que por descuido deixaram os calafates de lhe pôr prego: e quando a brearam, se tapou o buraco, e por ali fazia aquela água. E permitiu Deus nosso Senhor que acontecesse isto a esta nau estando no porto, porque se não perdesse à ida que, se fora no mar, nenhum remédio tinha.

O que resta destes antecedentes não apresenta novidades: por causa do atraso na partida (2 de Maio), a viagem dura mais do que o habitual porque a bonança, ao

longo da costa da Guiné, obriga a nau ao desvio pela Baía, onde passará o Inverno; mas a navegação desenvolve-se sem outros obstáculos, porque, como se viu, Deus tinha estabelecido que esta nau «se não perdesse à ida».

A estes cinco antecedentes pode ser ainda comparado o da viagem da *S. Lourenço*, ainda que aqui a relação ida-volta se apresente invertida: o galeão,

...feito na ribeira das naus de Goa com grande cuidado,... foi o primeiro baixel feito em Goa que nestes quarenta anos chegou a salvamento a Portugal, perdendo-se junto da barra de Lisboa o galeão S. João Bautista, queimado pelos mouros no ano de 1620, e no de 1622 o galeão Conceição, depois de pelejar com duas naus olandesas junto do Cabo de Boa Esperança, deu à costa: só o galeão S. Lourenço entrou pela barra de Lisboa a primeira vez no ano de 1645...

Reentrado na Índia no ano seguinte e de novo partido para Portugal em 1648, «com felicíssima viagem ancorou no rio de Lisboa aos quinze de Agosto do mesmo ano». Também aqui, portanto, é respeitado o esquema segundo o qual a viagem de ida deve realizar-se sem história, ou então desenvolver-se através de incidentes não funestos. É à viagem de volta (que, pela inversão de que se falou, segue aqui a rota Lisboa-Goa) que estão reservados o naufrágio e as sucessivas vicissitudes dos que lhe sobrevivem.

Totalmente anómalo, pelo contrário, é o esquema compositivo adoptado para os antecedentes do relato que diz respeito à *Santo António*, em que, na verdade (como veremos melhor mais adiante), todo o entrecho sofre profundas alterações em relação ao modelo narrativo. O autor começa, de facto, por informar-nos do envio a Pernambuco de Duarte Coelho de Albuquerque,

encarregado, conjuntamente com o irmão, Jorge de Albuquerque Coelho, de domar uma revolta de indígenas, e prossegue a narração referindo a designação de Jorge como comandante-chefe das tropas portuguesas, os cinco anos de guerra e as fadigas padecidas, a pacificação do território, finalmente obtida. Para repousar da empresa, Jorge decide voltar à pátria e embarca na *Santo António*, que estava carregando em Olinda.

A anomalia destes antecedentes envolve, como é fácil verificar, numerosos elementos: antes de mais, já não nos encontramos na rota da Índia mas na do Brasil; em segundo lugar, já não temos que ver com uma simples viagem de ida, ainda que complicada (como no caso da *S. Maria da Barca*) por represálias da divindade ofendida, mas com uma expedição militar de carácter repressivo; enfim, estes antecedentes, diferentemente dos anteriores, aparecem centrados num protagonista individual, cuja personalidade resultará dominante também no seguimento da narrativa: e nisto se assemelha a outros relatos, privados de antecedentes mas também estes destinados a exaltar mais o herói singular do que o colectivo.

Em conclusão, portanto: apenas seis dos dezanove relatos (vinte, se consideramos autonomamente o relativo à nau *Chagas*) apresentam antecedentes. E destes, cinco são homólogos entre si nas grandes linhas, embora apresentando articulações notavelmente diversas e só uma manifestando uma certa autonomia estrutural; catorze textos prescindem, sem o menor preconcebimento no plano funcional, de qualquer forma de exórdio narrativo e começam directamente na *partida* para a viagem fatal. O que significa, evidentemente, que os antecedentes, embora podendo também obedecer a

um certo esquema compositivo, não são de considerar como unidade fixa no modelo «relato de naufrágio» mas apenas como unidade adjuntiva que o autor tem a faculdade de introduzir com fins exornativos ou utilitaristas, para preparar, mediante a introdução de oportunos estratagemas retóricos (por simetria ou por contraste), o drama subsequente.

2 — A PARTIDA

3.2.0 Se os *Antecedentes* são uma variável, o mesmo não se pode dizer da *Partida*, que, pelo contrário, constitui o primeiro anel, necessário e suficiente enquanto início da narração, da cadeia de unidades constantes que se configura como modelo do relato de naufrágio.

Na definição destas unidades intervêm, em geral, cinco elementos, alguns indispensáveis, outros facultativos: atraso na partida, sobrecarga da nau, o seu estado de deterioração, denúncia da avidez de ganho, início da navegação. Naturalmente, os modos como estes cinco elementos se combinam e se sucedem podem variar em cada um dos entrecchos, assim como variam os elementos específicos que cada autor introduz no segmento da sua narração dedicado à partida: elementos, estes últimos, verosimilmente deduzidos da realidade ou daquilo que a testemunha ocular (quer se identifique ou não com o autor) acredita como tal.

A viagem em que se verificará o naufrágio, ou durante a qual a nau será atacada e capturada pelos corsários, é, na maior parte dos casos, como se disse, a de regresso, que tem portanto início quase sempre na Índia, com partida de Goa em oito casos, de Cochim em cinco; única a partir

do Brasil (de Olinda) é a da *Santo António*, enquanto da *N. S.^{na} da Candelária* sabemos só que o patacho estava de volta de uma operação comercial conduzida a bom termo nas costas da Guiné. Nos restantes casos, a partida tem lugar em Lisboa e a tragédia cumpre-se na viagem de ida: fazem aqui exceção a *S. Lourenço*, construída e registada em Goa, e a *S. Paulo*, «feita na Índia, rija e muito forte, que a todo o vento do mundo era uma firme rocha», para as quais se verifica uma inversão na relação ida-volta ¹¹.

3.2.1 Contemporaneamente às notícias sobre o lugar e época da partida, os relatos de naufrágios introduzem os dados negativos destinados a pesar no sucesso da viagem e a preparar o leitor para a tragédia iminente, que aparece inevitável precisamente por causa das disfunções denunciadas durante a descrição das fases iniciais da viagem. O dado sobre o «atraso» é algumas vezes explícito:

Partiu neste galeão Manuel de Sousa, que Deus perdoe, para fazer esta desventurada viagem, de Cochim, a três de Fevereiro o ano de cinquenta e dois. E partiu tão tarde por ir carregar a Coulão e lá haver pouca pimenta... e veio a Cochim acabar de carregar... [galeão S. João].

Partimos tão tarde por nos não darem lugar os ventos contrários ao sair da barra, havendo perto de um mês que estávamos prestes, que foi em parte a principal causa da nossa ruim viagem e nossa perdição [S. Paulo].

Mas, a maior parte das vezes, o atraso com que a nau zarpava e os riscos consequentes aos quais se encontrava exposta, resultam só implicitamente da data da partida, sempre fornecida ao leitor como motivo inicial de reflexão em conjunto com a indicação do lugar de início

da viagem fatal. Os dois dados, estreitamente conexos, estão quase sempre contidos na fórmula estereotipada:

Partimos / Partiu [a nau...] de [Goa / Cochim / Lisboa...] a [dia, mês, ano]

suficiente, segundo parece, para chamar imediatamente a atenção do leitor, decerto possuidor da capacidade de descodificá-la, a propósito dos previsíveis desenvolvimentos do episódio. A quem não fosse capaz de entender o sinal (já explicado pelo autor do mais antigo relato, no fragmento transcrito anteriormente), Melchior Estácio do Amaral não deixa de oferecer de novo, em 1604, a chave de decifração, com as coordenadas temporais entre as quais a partida devia ter lugar:

O verdadeiro partir de Lisboa há-de ser antes que o sol passe a equinocial [21 de Março]: bem de experiência há isso. E porque isso se não previne a tempo, arribam tantas naus como arribaram no ano de 1601, que de nove que partiram arribaram cinco. E também se arriscam a muito as naus que não partem da Índia dentro em Dezembro, para passarem o Cabo de Boa Esperança no verão daquele pólo, em que então está o sol.

Com estes pontos de referência, que admitiam oscilações não superiores a 20-30 dias ¹², o leitor sabia apreciar exactamente o significado que o binómio «porto de partida»-«data de partida» assumia no próprio horizonte de expectativa. Datas como as que são referidas em quase todos os relatos de naufrágios, compreendidas para a viagem da Índia a Portugal entre Janeiro (*S. Tomé*, *S. Alberto*, *S. Maria da Barca*, *Aguia e Garça*) e Março (*S. João Baptista*, *N. S.^{ra} do Bom Despacho* e *Conceição* [n.º 10 da

«Introdução»)) ou posteriores, para a viagem de Lisboa a Goa, no primeiro de Abril, eram um dos sinais premonitórios da tragédia. E a eficácia do sinal era segura ao ponto de poder vir a ser usado na negativa: no caso do galeão *Santiago*, de facto, a data da partida de Goa (Dezembro de 1602), contida entre as coordenadas de segurança, indica imediatamente que o desastre será provocado por outras causas (a sobrecarga, o ataque dos corsários, etc.), às quais não se somam necessariamente as dificuldades de estação, conseqüentes a uma partida atrasada.

3.2.2 Se o atraso é um dado constante da unidade *Partida*, mesmo quando é igual a zero ou quando não é funcionalmente indispensável (porque a perda da nave é devida essencialmente não a naufrágio mas a um ataque corsário), a situação da carga não o é do mesmo modo. Este segundo dado intervém, em geral, nas modalidades «sobrecarga» e/ou «carga mal distribuída» que, separadamente ou conjuntamente, caracterizam muitas das viagens de regresso da Índia. É ainda Melchior Estácio do Amaral quem indica, na sua lúcida sùmula das ocasiões de naufrágio, que uma das causas

...que bota a perder as naus e o reino e a Índia e tudo, é a dos que navegam nesta carreira em sobrecarregarem as naus e as arrumarem mal, com o leve em baixo e o pesado em cima: o que não só descompassa as naus, mas basta qualquer ocasião para abrirem e se perderem tantas... abertas todas, indo-se ao fundo... Todas estas onze naus se perderam abertas, indo-se ao fundo com carga, porque é tanta a que lhes põem, não só dentro em seu bojo, mas sobre as cobertas e por fora do costado, que não sòmente abrem, como está dito, mas inteiras se vão a pique ao fundo com a sobrecarga, como fez a nau Relíquias no porto de Cochim, que foi o peso da sobrecarga tanto, que se foi a pique ao fundo. E ainda

mal, porque não pararam as perdas deste reino só com as naus já nomeadas, porque dentro nos mesmos anos perdeu mais oito naus que, partindo da Índia assim sobrecarregadas, nunca mais apareceram, nem nova delas.

A preocupada atenção de Melchior Estácio do Amaral encontra eco nos autores de relatos que incluem o dado relativo às condições da carga entre os destinados a definir a *Partida*. Dele achamos já um exemplo no mais antigo texto que chegou até nós, o anónimo relato da perda do galeão grande *S. João*, comandado por Manuel de Sousa Sepúlveda:

...e ainda que a nau levava pouca pimenta, nem por isso deixou de ir muito carregada de outras mercadorias, no que se havia de ter muito cuidado pelo grande risco que correm as naus muito carregadas.

Mas ainda mais explícito e circunstanciado aparece, a este respeito, o relato referente ao galeão *Santiago*,

...metido no fundo do mar com carga, como costumam partir daquelas partes as naus de sua carreira: mal irremediável e que tão caro custa a muitas delas. Trazia este galeão só no porão quatro mil quintais de pimenta; e no corpo da nau e debaixo da ponte e em cima dela, na tolda, no capitéu, sobre o batel, no sítio do cabrestante e no convés, eram tantos os caixões de fazenda e fardos ao cavalete que não cabia uma pessoa nele. E até por fora do costado, pelas postiças e mesas de guarnição vinham fardos e camarotes formados, como todas estas naus costumam: de tal maneira que se não podiam nela marear as velas, e dezoito dias se não pôde andar com o cabrestante. E sobretudo se embarcaram nele perto de trezentas almas entre nautas, oficiais, e alguns soldados ordinários, e escravos, e como trinta pessoas fidalgos e nobres...

Podia até acontecer que a sobrecarga de partida fosse agravada por um suplemento imprevisto. Uma das naus partidas de Goa com a *Chagas* chega a Moçambique em condições de não poder prosseguir a viagem porque «foi tanta a carga e gente que nela se meteu, que vinha por baixo do mar: e dando-lhe um temporal... abriu também pelas picas e delgados de popa, descosendo-se por muitas partes e cuspindo a estopa e calafetado, e fazendo tanta água que se ia ao fundo». Constatada a impossibilidade de retomar o mar, «toda a fazenda da nau *Nazaré* que foi possível» é transferida para a *Chagas*, «até meter o cisbordo debaixo da água pelo qual logo no porto começou de fazer água». E a carga suplementar carregada em Moçambique (adverte o autor do relato referente às naus *Águia* e *Garça*) provoca sempre «a total destruição das naus que ali invernam: o que se houvera de atalhar com grandes defesas».

O excesso de peso, as consequentes dificuldades de governo e o risco, sempre iminente, de fendas acresciam a fragilidade da nau, em presença de ventos contrários, sobretudo se tempestuosos, para resistir aos quais seria preciso dispor, pelo contrário, de todos os recursos que já então a ciência da navegação e a experiência punham à disposição de quem queria aproveitá-las. *A S. Bento* é uma das naus que acaba por encontrar-se numa situação desse género:

...porque, acalmando aquele bom tempo que trazíamos, se levantou outro do sul-sudoeste, tão teso, que a qualquer outra boa nau, por boiante e marinheira que estivera, se pudera ter receio: quanto mais àquela que, além de vir por baixo das cubertas toda maciça com fazendas, trazia no convés setenta e duas caixas de marca e cinco pipas de água a cavalete, e se tirou tanta multidão de caixões e fardagem que a altura destas cousas igualava o convés com os castelos e chapitéu...

A tudo isto deve acrescentar-se o perigo inerente a uma má distribuição da carga, frequentemente justificada pelos responsáveis com motivações de veras incríveis. A *N. S.^{ra} do Bom Despacho*, por exemplo, era

...mui carregada e avolumada, inclinada à parte de bombordo... E quanto a ir pendente à parte de bombordo, dizia o contramestre o fizera de indústria, porque daquela parte havia de ir a nau aberta depois o mais tempo (chama-se o *ir aberta* ir amurada [*amurar* 'receber o vento: neste caso, recebê-lo por bombordo]).

Uma justificação deste género faz obviamente sorrir, embora sejam evidentes a má fé de quem a fornece e a ingenuidade de quem a aceita. Mas ainda mais hilariante é o quadro que Gaspar Afonso, sábio manipulador de figuras retóricas, nos oferece da saída da *S. Francisco* do porto de Lisboa:

Saiu enfim a nau como pôde, tão carregada de uma banda e tão pouco da outra que, junta esta com outras desordens, se foi fazendo cada dia mais tão boiante de uma, que chegámos a tempo em que o costado, com pouco encarecimento, servia de quilha e a quilha de costado, por particulares interesses de quem as carrega...

Embora sendo a sobrecarga das naus a causa primeira de tantos desastres, nem todos os autores recorrem a ela na definição da unidade *Partida*. Só dez relatos, de facto, a utilizam com função de sinal e tem, portanto, na composição do modelo narrativo, uma incidência menor do que tinha na prática concreta da navegação portuguesa entre os séculos XVI e XVII. Se esta diferença confirma, por um lado, que os relatos de naufrágios não são pura e simplesmente crónica de episódios reais mas que se instituem como género literário no âmbito do qual o

escritor mantém uma ampla margem de autonomia pelas próprias escolhas narrativas (livre de acentuar ou atenuar certos elementos do episódio narrado e até de omiti-los ou introduzir outros, manipulando, dentro de determinados limites, a própria realidade testemunhal), ela exige, por outro, que se procure o modo como é suprida, nos relatos que a ignoram, a ausência do dado «sobrecarga». Poder-se-á então verificar que este é frequentemente complementar ou suplementar do dado relativo ao estado de deterioração da nau ou da sua aparelhagem.

Aos dez relatos, nos quais entra em jogo a «sobrecarga» (e onde pode estar também presente o dado «deterioração»), juntam-se assim outros quatro que apontam, não para o excesso ou para a má distribuição das mercadorias, mas para as deficiências técnicas da nau (defeitos de construção, velhice, imperfeições de calafetagem, dificuldades de governo) que, tal como a sobrecarga, provocam em plena tempestade, mas muitas vezes também em condições de bonança, a abertura na quilha de fendas fatais. A intervir negativamente podem ser também apontados o mau estado das velas, como no caso do galeão grande *S. João* («e tardaram muito em ver o Cabo por causa das ruins velas que traziam, que foi uma das causas, e a principal, de seu perdimento...; e tais eram as que traziam, que tanto tempo punham em as remendar como em navegar»), o péssimo estado de conservação do casco, como no caso da *Águia* («e junto tudo isto à velhice e podridão da nau, a fez abrir por tantas partes...»), o desfazer do leme («e por o leme ser podre, um mar que lhe então deu lho quebrou pelo meio...» [*S. João*]), por vezes já podre no momento de ser montado na nau, como acontece à *S. João Baptista* («e o leme, posto

que era velho, que tinha sido de uma nau que em Goa se desfez, e havia dous anos que estava deitado na praia e já podre: que desta maneira se costumam aviar as naus nesta terra), ou enfim a «quilha italiana», isto é, um tipo de quilha apropriado para o Mediterrâneo ou para a «armada do reino», mas inadequada para enfrentar o oceano com cargas tão pesadas.

A sobrecarga e às ineficiências técnicas junta-se, enfim, o problema das bombas, quase sempre insuficientes em número, capacidade e funcionamento, para libertar a nau da água, e não raramente obstruídas de pimenta que, saída das caixas arrombadas, invade todo o porão. A impossibilidade de valer-se das bombas no momento do perigo é, também ela, fruto da incúria e da avidez que presidem à preparação destas viagens:

A nau já neste tempo, com o exercício contínuo de a desaguar, vinha mui falta de fuzis, chapeletas e tornéis de ferro para a bomba de roda, que as ordinárias não vertiam água por saírem da Índia mal consertadas, culpa do calafate da viagem, que em Goa... com a pressa da embarcação, tratou mais de meter quatro fardos de canela do que o necessário para as bombas.

Trata-se aqui da *N. S.^{ra} de Belém*, a nau «mais fermosa, mais bem fabricada e a maior que nunca navegou esta carreira» e que, não obstante isto, naufraga também ela, quer pelo atraso com que parte da Índia (24 de Fevereiro), quer pelo mau funcionamento das bombas.

Das vinte naus cujos sucessos são narrados nos relatos, apenas a *N. S.^{ra} da Conceição*, a outra do mesmo nome chamada «Algaravia a Nova», a *S. Maria da Barca* e a *N. S.^{ra} da Candelária* ignoram quer o dado «sobrecarga» quer o dado «deterioração», incluso também o mau funcionamento das bombas: em dezanove relatos,

quatro reduzíveis a três se se tem em conta o carácter anómalo do último.

Portanto, em conclusão, se e verdade que, considerados separadamente, estes dois dados podem ser julgados desnecessários, cumulativamente assumidos passam a ser um dos dados essenciais para determinar a unidade narrativa à qual conviemos chamar *Partida*.

3.2.3 O dado da «avidez» é talvez o mais constante entre os invocados pelos autores dos relatos: avidez de lucro, obviamente, que se apresenta muitas vezes ligada de modo quase inextricável aos dados da «sobrecarga» e da «deterioração», e que é apontada como causa primeira de todas as disfunções denunciadas na unidade *Partida* e utilizadas com a função de sinal do trágico epílogo destinado fatalmente a concluir a viagem.

As formas como se manifesta a humana cupidez são várias. Algumas, de tipo individual e didascalicamente finalizadas numa simples *reprehensio vitae* de reminiscência ciceroniana, têm acima de tudo valor moral e/ou função retórica, e condensam-se em fórmulas condenatórias em que, à denúncia da avidez, se alia imediatamente a descrição do justo castigo reservado ao culpado: como, por exemplo, no naufrágio da *S. Bento* (cf. mais atrás, § 1.1), quando se narra a praia disseminada de caixas cheias de riquezas que, com o seu peso, provocaram a morte de quem as tinha amado demasiado em vida. Mas a maior parte das formas de cupidez aparecem ligadas funcionalmente à tragédia colectiva, em estreita ligação de causa e efeito: cupidez dos artesãos náuticos,

...que as [as naus] fazem ou consertam de empreitada (que em toda a fábrica é prejudicial) os quais por apouparem o tempo, já que não podem as matérias, não acabam cousa alguma como

convém e se requer em obra de tanta importância: e assim deixam tudo imperfeito. E descobrindo na nau velha eivas e faltas... dissimulam com elas e enfeitam o dano de maneira que pareça bem consertado: e debaixo dele fica a perdição escondida e certa. Cortam-se também as madeiras fora de seu tempo e sazão (a qual é na lua minguante de Janeiro), pelo que são pesadas, verdes e dessazonadas... [S. Alberto];

cupidez dos oficiais de bordo, que preferem carregar um saco de canela a mais do que as peças sobresselentes para as bombas; cupidez dos mercadores, os quais, no caso da nau *Santiago* (mas também em muitos outros casos),

...receavam que, como era já tarde, indo por dentro [passando pelo canal de Moçambique], invernassem em Moçambique, e por isso persuadiam... a ida por fora [ao largo da ilha de Madagáscar], antepondo o que haviam de ganhar indo à Índia aquele ano, às vidas e saúdes que na tal viagem os pobres haviam de perder;

cupidez dos oficiais que, para chegarem primeiro do que os outros, não respeitam as ordenanças régias acerca da rota a seguir ou a obrigação, para as naus partidas em grupo, de navegar de conserva para poderem prestar mútuo socorro em caso de perigo:

Esta cobiça que os oficiais das naus têm de chegar primeiro à Índia, ou a Lisboa, para venderem melhor suas fazendas, tem sido a causa de muitos e miseráveis naufrágios e grandes perdições [S. Lourenço];

cupidez dos pobres que, à vista de tantas riquezas abandonadas no perigo, não sabem resistir à tentação de apropriar-se de uma parte delas, ainda que a situação o não consinta, como acontece, por exemplo, com a nau *Santiago*, onde, na iminência do naufrágio, a ponte acaba

por encontrar-se coberta de moedas de oito reais, saídas dos sacos que as continham:

Estava o dinheiro debaixo dos pés, tão pouco estimado que não havia naquela ocasião quem olhasse para ele, posto que com alguns poucos da gente comum pôde a cobiça tanto que encheram as sacas de reales, as quais pretendiam levar e salvar nas jangadas que faziam;

cupidez dos nobres, aliada a uma arrogância ilimitada que suscita a ira de Henrique Dias, quando os sobreviventes da *S. Paulo* embarcam em alguns batéis de acaso, fadigosamente construídos por eles próprios na margem de Sumatra:

E antes de todos serem dentro, ficando ainda algumas pessoas em terra, o navio grande não regia com a muita gente que nele estava e não cabia; e qualquer homem que bulia, se ia logo à banda e soçobrava; e a causa era quererem em uma embarcação tão pequena fazer câmeras e retretes para D. Francisca e a filha de António Pereira e outras mulheres, onde com este achaque se levava muita fazenda, e bem mal adquirida, com a qual se tinha mais conta que com a vida dos homens. E por não praguejar, não direi acerca disto, pois o não posso fazer sem prejuízo de partes.

Muitas vezes, somam-se no mesmo relato duas ou mais formas de cupidez, tornando mais dramático o episódio mediante os processos retóricos da *accumulatio* e da *amplificatio*, assumidos quer em função especificativa, evidenciadora, com a vivaz exposição dos detalhes que pressupõem um simultâneo testemunho visivo, quer em função argumentativa, visto que anteposta ao núcleo central da narração, constituído pela sequência *Tempestade-Nanfrágio* ou, alternativamente, *Tempestade — Ataque corsário*. Em tal caso, o dado múltiplo da avidez encontra-se distribuído entre vários *loci* da unidade *Partida* e pode

até ultrapassar os confins dela para se colocar na unidade *Tempestade* e atingir a unidade seguinte, numa contínua série de referências que documentam o relevo concedido a este dado por todos os autores. Revestem-se de particular interesse, a propósito, as palavras com que Melchior Estácio do Amaral descreve o assombro e o desdém dos holandeses ao constatarem a que ponto podia chegar a cupidez portuguesa com a sobrecarga do galeão *Santiago*, o qual, precisamente por aquele excesso de peso, não tinha podido fugir à captura:

... se admiravam os olandeses de o ver tão cheio de fazenda, e vendo que só o que dele se tinha alijado era bastante para carregar uma grande nau, diziam aos nossos: — «Dizei, gente portuguesa, que nação haverá no mundo tão bárbara e cobiçosa que cometa passar o Cabo de Boa Esperança na forma que todos passais, metidos no profundo mar com carga, pondo as vidas a tão provável risco de as perder, só por cobiça. E por isso não é maravilha que percais tantas naus e tantas vidas. E o que mais nos espanta é ver que, não vindo este navio nem para navegar nem para pelejar, vós ponhais muito siso a quererdes batalha connosco». Basta que estavam admirados de ver o galeão naquele estado, já que fizeram se o viram como partiu de Goa!

3.2.4 Nos treze relatos de viagens da Índia para Lisboa, o início da navegação aparece organizado segundo módulos bastante homogêneos: a nau, beneficiando de ventos favoráveis, chega sem graves avarias à vista da Terra do Natal, onde a tempestade a danifica gravemente, com frequência de modo irreparável. Às vezes o mau tempo surpreende-a antes da passagem do Equador ou imediatamente a seguir, outras vezes as tempestades começam entre o 17° e o 27° de latitude sul, à vista ou quase da ponta setentrional ou da meridional de Madagáscar; só no caso da *Atalaia*, os

ventos de terra obrigam, desde o início, a nau a sair da rota, enquanto, pelo contrário, o galeão *Santiago* alcança e dobra o Cabo da Boa Esperança, sem embaraços e até em tempo recorde.

As naus que partem de Lisboa encontram, também elas, em geral, ventos favoráveis que as acompanham até ao Equador e mais longe ainda: depois, calmarias, ventos contrários ou tempestades obrigam-nas a perder tempo à vista do Cabo da Boa Esperança (*S. Lourenço*) ou, já antes, por volta da ilha de S. Tomé (*Conceição*), ou então aconselham um desvio para as costas brasileiras (*S. Francisco, S. Paulo*), «ainda que contra um expresso regimento d'el-Rei, porque a necessidade não tem lei». Isto acontece, a maior parte das vezes, por causa dos «ventos gerais», que foi a causa do descobrimento daquela província o ano de 1500 por uma armada em que ia por capitão Pedr'Álvares Cabral» (*S. Francisco*). Também aqui se regista uma excepção, a da nau *Santiago* que, saída da barra de Lisboa, se encontra logo envolvida numa tempestade e é rechaçada pelos ventos meridionais até quase às costas da Galiza. A única nau que parte do Brasil para a metrópole, a *Santo António*, que trazia a bordo Jorge de Albuquerque Coelho, tem um início de navegação um tanto atribulado pelos ventos contrários que a fazem encalhar na própria embocadura do porto de Olinda. Torna-se, portanto, necessário descarregá-la e cortar-lhe os mastros para a desencalhar, rebocá-la a salvo e reparar os danos; e, não obstante tão claros presságios de desgraça, em vão os amigos de Jorge de Albuquerque procuram dissuadi-lo de se fazer ao mar «em nau tão infeliz no princípio da sua viagem, porque não podiam deixar de lhe suceder muitas desaventuras no discurso dela, segundo os maus princípios que tivera».

Dentro deste esquema, que se repete de modo quase idêntico nos vários relatos e que se configura como antecipação (quase sempre por antítese) das unidades sucessivas, cada autor elabora, pois, material narrativo, em parte comum e em parte diverso: quase sempre a nau, em determinado momento, começa a fazer água; quase sempre as bombas são inadequadas, só por si, para esvaziar o porão, avariaram-se e entopem-se; quase sempre marinheiros e passageiros (sem exclusão dos nobres, religiosos, mulheres e crianças) são chamados a fainas esgotantes, quer para accioná-las, quer para integrar ou suprir-lhes a actividade, usando todos os recipientes disponíveis; quase sempre surge o problema de desatracar parte do porão à procura da fenda ou empreender a operação de lançar ao mar parte da sobrecarga para aligeirar o casco: e, nesta direcção, pode-se chegar ao absurdo do galeão *Santiago*, o qual, imediatamente a seguir à partida, já

...vinha tal... que, por não poder navegar, ordenou o capitão mor, com parecer dos mais, que o que se havia de alijar com qualquer pequeno tempo se alijasse em bonança, que se escusava para o galeão ficar marinheiro: e assim se fez, obrigando-se todos às avarias do alijado, porque era de marinheiros e grumetes pobres.

Quase sempre o abandono das mercancias (excepto quando se tratava da bagagem de gente pobre) encontrava fortes resistências, ora por parte dos mercadores que recusavam separar-se dos seus bens, ora por parte do capitão que se opunha à perda da fazenda pertencente ao rei; quase sempre o leme deixa de funcionar, parte-se, perde-se; muitas vezes a imperícia do piloto, o seu escasso ou nenhum conhecimento dos fundos marinhos e a sua arrogante presunção, criam

dificuldades à navegação e provocam até danos irreparáveis; quase sempre surgem divergências sobre a rota a seguir, se ao largo de Madagáscar ou pelo canal de Moçambique. Só no relato do naufrágio de Sepúlveda, do início da navegação se diz apenas que, para chegar à vista do Cabo da Boa Esperança, a nau tinha empregado mais de dois meses, por causa das «ruins velas». E no relato referente à *N. S.^{ra} da Candelária*, toda a unidade *Partida* se reduz à frase: «Depois que fizemos nossos resgates na costa da Guiné, com vento favorável, avistámos as Ilhas de Cabo Verde...»

Nesta série de segmentos quase constantes, cuja intersecção (qualquer que seja a ordem adoptada para os dispor) configura o dado «início da navegação», enxertam-se as «invenções» específicas de cada autor. Os mais hábeis são, sem dúvida, Henrique Dias, António Francisco Cardim e Gaspar Afonso. O primeiro é narrador vivacíssimo de factos miúdos, mas é perfeitamente consciente da necessidade de não entediar o leitor com um relato prolixo ou muito técnico, que «causaria mais fastio ao leitor que contentamento». Quando a *S. Paulo* é obrigada a atrasar-se por falta de ventos favoráveis, ao largo da costa da Guiné, a alternância de calores sufocantes e chuvas impetuosas faz adoecer quase todas as quinhentas (ou mais) pessoas que se encontram a bordo:

...assim os homens do mar, cursados e antiquíssimos nesta carreira, como os mais, fidalgos, soldados, mulheres e meninos; e veio a cousa a tanto, que houve muitos dias juntos trezentos e cinquenta doentes e dia que se davam setenta e outenta sangrias: e sangravam por meu mandado o barbeiro da nau, o piloto e sota-piloto e um gurumete que o fazia mui bem; e deram-se por todas mil e cento e trinta e tantas sangrias. E aconteceu dar o mestre ao apito e acudirem só um marinheiro e dous gurumetes, sem haver aí

mais nenhum são, de mais de cem homens do mar que nesta nau iam para a marear... Assim que foram curados com todas as sangrias, cristéis comuns e de meijoadá, com muitos linimentos e esfregações, gargarejos e pitiniar e defensivos, xaropados e purgados os mais...

Cardim, por seu lado, descreve com notável eficácia a atmosfera que acaba por se criar a bordo da *S. Lourenço*, onde a longa inactividade física e psíquica a que todos são obrigados pela facilidade da navegação cria um complexo estado de mal-estar geral:

Bem mal se correspondia neste tempo com Deus pelas mercês que nos fazia: porque poucos eram os dias em que não houvesse na nau roubos, latrocínios, e alguns de grande quantia; e também feridas, e cutiladas pelo rosto. Os juramentos eram muito contínuos e tais que se escandalizavam os mais timoratos. Também entre as pessoas despachadas se moveram dúvidas, e algumas chegaram a afrontas com que se dividiram em ranchos, com ódios mortais; de maneira que ia o galeão muito cheio de pecados que parece se despertavam com a felicidade da viagem, não deixando as pessoas mais religiosas de temer o castigo da mão de Deus, que não tardou muito.

Por fim, Gaspar Afonso, como se disse, possui uma grande facilidade de escrita que se manifesta, nesta circunstância, através duma longa mas nada fastidiosa descrição dos vários tipos de peixes encontrados na parte inicial da viagem e, depois, da terra, da fauna, da flora e da população indígena do Brasil, com os seus usos e costumes.

Mas além destes três, os autores de relatos não deixam também de introduzir no seu texto anotações interessantes e curiosas: da *Atalaia*, por exemplo, diz-se que só por ter disparado uma salva de artilharia, com o fim de chamar a atenção da *Sacramento*, se encontra com

quatro palmos de água no porão; da *S. António* refere-se que a fenda aberta no casco era tal «que dávamos seis mil zonzaduras à bomba entre noite e dia» [*zonzar* «dar à bomba»]; da *S. João Baptista* descreve-se a batalha com duas naus holandesas, o que provoca danos no casco e nos mastros, a destruição do leme e a morte de muita gente: tudo estragos que serão depois agravados pela subsequente tempestade.

Em conclusão, o «início da navegação» é, portanto, entre os dados que delineiam a unidade narrativa *Partida*, aquele em que, embora dentro de uma estrutura bastante homogénea, as malhas aparecem mais largas e deixam amplos espaços a inserções individuais, aptas a diferenciar ainda mais e ainda melhor cada um dos entrecchos na actualização do modelo narrativo «relato de naufrágio».

3 — A TEMPESTADE

3.3.0 A unidade narrativa *Tempestade* comparece em dezasseis dos vinte relatos aqui analisados. Excluem-na completamente, apenas, os textos relativos ao galeão *Santiago*, à nave *Conceição*, chamada «Algaravia a Nova», à *S. Alberto* e à *S. Maria da Barca*, ainda que, neste último, seja de mencionar a intervenção de fortes ventos contrários que danificam, embora não de modo irreparável, a mastreação da nau.

Função essencial da *Tempestade* é a de preparar o *Naufrágio*: é o que acontece em doze de dezasseis relatos, nos quais a unidade narrativa pode apresentar-se como forma de segmento compacto e unitário ou então, mais frequentemente, apresenta-se repartida, repetitivamente, em segmentos descontínuos, intervalados por pausas

destinadas a referir as tentativas de reparação (sempre operadas com meios precários) dos danos sofridos pela nau. Neste último caso, os segmentos repetitivos, embora manifestando entre si notáveis afinidades estruturais, reflectem o uso de fórmulas retóricas caras a estes autores, em particular a *accumulatio* e a *amplificatio*, destinadas a aumentar a dramaticidade do narrado e a manter desperta a atenção do leitor, mesmo em contacto com uma matéria que, de outro modo, pela insistida repetitividade das situações, poderia resultar monótona.

3.3.1 Entre estes doze, o relato da viagem da *N. S.^{ra} do Bom Despacho* apresenta-se anómalo, visto que a *Tempestade*, embora desenvolvida segundo os módulos afirmados numa tradição de género que contava já quase um século de história, não se resolve no *Naufrágio*: de facto, a unidade narrativa *Tempestade*, organizada em segmentos descontínuos e sempre encaminhada para a catástrofe inevitável, assume aqui uma fisionomia particular, empregada como é para prefigurar a tragédia sem todavia atingir a sua completa consumação. A nau, envolvida em cinco tempestades e num incêndio, emperrada quase dois meses em frente ao Cabo da Boa Esperança, avariada de modo gravíssimo no casco e nos mastros, reparada como era possível numa baía do Natal e no porto de Luanda, prestes a ser, mais de uma vez, abandonada pela equipagem e pelos passageiros porque considerada perdida, consegue igualmente chegar a Lisboa, onde, porém,

...os oficiais que a viram se espantaram, jurando que nunca outra nau chegara àquele porto tão destroçada e que em suas consciências entendiam que, se de Angola para este reino tivera alguma tromenta, se fora ao fundo a pique: e se fez disto um auto

em que todos assinaram, no qual declararam com miudeza os muitos liames, curvas, contracurvas, pés de carneiros, cordas, contracordas e entremichas e dormentes, que todas acharam quebradas...

Em quatro relatos, pelo contrário (naus *Conceição*, *Chagas*, *Santiago* e galeão *S. Lourenço*), a *Tempestade*, em vez de ter uma função preparatória do *Naufrágio*, é utilizada como elemento narrativo autónomo, o qual, embora assumindo função antitética em relação ao início feliz da viagem, não é todavia orientado para a sua conclusão. Esta, de facto, sobrevém por outros motivos, e, precisamente, ou por um ataque corsário (*Chagas* e *Conceição*; todavia, as duas naus navegavam em tais condições de ingovernabilidade que não puderam fugir nem resistir eficazmente às naus inimigas) ou por encalharem nos baixios de Moxincale (*S. Lourenço*) ou da Judia (nau *Santiago*).

3.3.2 Qualquer que seja a estrutura, compacta ou descontínua, e qualquer que seja a função, a unidade *Tempestade* apresenta, em todos os relatos que a incluem, caracteres de forte homogeneidade. Os ventos, contrários e/ou tempestuosos, que levam as velas e decepam os mastros; «umas ondas de mares cruzados, que pareciam altíssimos montes, de cujos cumes a nau se via cair muitas vezes em uns vales que parecia não poder mais aparecer»; os rombos que se abrem sucessivamente, ora na proa ora na popa, e frequentemente em pontos críticos do casco nos quais não era possível efectuar reparações duráveis:

Os quais [oficiais] chegados arriba, nos acabaram de desenganar de todo, porque até então não cuidávamos que o mal era tanto, dizendo-nos que a cousa era acabada, porque assim entrava o mar

pelo costado da nau como poderia entrar por uma canastra, e que tudo por baixo estava aberto e alagado... (S. Bento).

Achada a água, viram que era um torno tamanho que, se um oficial metia a mão, a força dela lha tornava a rebater por fora... por ser aquele lugar o em que se fecha toda a nau, e nela não ia pregadura para se tomar a remediar, porque as mais ou todas estas naus andam a Deus misericórdia, por pouparem quatro cruzados... (S. Tomé);

as bombas não só resultam insuficientes, mas muitas vezes se entopem ou se rompem; o leme perdido e mal substituído com expedientes inadequados para dirigir a nau, que fica à mercê de ventos e correntes; a carga da coberta e do porão que, privada de amarras, rebola de uma borda à outra, matando e ferindo marinheiros e passageiros ou impedindo qualquer tipo de manobra:

Este dia nos deu um mar, além de outros muitos, que não obstante nos meter infinita água dentro, levou pelo ar sete ou oito caixas que estavam em cima do bordo por onde deu, que foram cair pela escotilha grande, que acertou estar aberta, quebradas e em pedaços, e feriram muitos na primeira cuberta, e assim arrombou as mais das câmeras da outra banda, com a muita fúria com que entrou e deu ainda em baixo (S. Paulo);

cenas de desespero e confissões públicas de pecados:

...pedíamos perdão uns aos outros, despedindo-se cada um de seus parentes e amigos, com tanta lástima, como quem esperava serem aquelas as derradeiras palavras que teriam neste mundo (S. Bento).

Toda a gente, não tratando já mais que da salvação das almas, por quão desenganada se viu da dos corpos, pediam todos confissão aos religiosos que na nau iam, com muitas lágrimas e gemidos, com tão pouco tino e ordem que todos se queriam confessar juntamente, e em voz tão alta que se ouviam uns aos outros, excepto homens fidalgos e outra gente nobre, que se

confessavam em segredo. Era a pressa tanta nas confissões que um homem, não podendo esperar, começou a gritar a um dos religiosos que o ouvisse de confissão; e, sem mais aguardar, dizia suas culpas em voz alta, tão graves e enormes, que foi necessário ir-lhe o religioso com a mão à boca, gritando-lhe que se calasse... (nau Santiago);

a imperícia dos pilotos, frequentemente faltos de experiência prática ou adventícios utilizados para substituir o piloto titular morto, por várias causas, durante a viagem; o alijamento das mercancias, tornado necessário para aliviar a nau; todos estes, e outros ainda, são factores que entram em jogo na descrição da tempestade em todos os relatos — ou quase todos.

E a homogeneidade de fundo manifesta-se aqui também, através do uso de fórmulas fixas, que mereceriam um estudo à parte, e das quais a mais interessante é a que aparece integralmente no relato referente à *Santo António*, destinada a descrever, em longa enumeração anafórica, o estado lastimoso da nau envolvida pela tempestade:

...sem... leme, nem mastro, nem velas, nem vergas, nem enxárcias, nem amarras, nem âncoras, nem batel e sem nenhuma água nem mantimento...

uma fórmula cuja célula inicial se encontra no relato do naufrágio do galeão grande *S. João* («sem leme, sem mastro e sem velas») e que depois, em enunciações variadamente reduzidas e diversamente articuladas, comparece nos relatos referentes à *S. Tomé*, à *S. Francisco*, à *S. Bento*, à *S. Maria da Barca*, etc.

3.3.3 Também no âmbito da homogeneidade estrutural e formulística da unidade *Tempestade*, é

concedido largo espaço à autonomia «inventiva» dos autores, os quais se valem amplamente dela para intercalar, na descrição da fúria dos elementos, vivazes quadros de vida colectiva, imagens de histerismos e de medos, de egoísmos e de impulsos altruístas, no objectivo de pôr a nu, com rara eficácia, as reacções de cada homem ou grupo social perante o perigo.

O relato do incêndio deflagrado a bordo da *N. S.^{ra} do Bom Despacho* não é mais do que um dos numerosos exemplos da habilidade com que estes escritores, profissionais ou diletantes da pena, sabem manipular o material narrativo:

...Veio um pagem da nau pela escutilha de proa, que era por onde se serviam com a alojação, chorando e dando gritos; e dizia: — «Fogo na nau! Fogo na nau!». Nova foi esta que de todo quebrou o coração a todos: deixaram o cabrestante, acudiu o capitão mor, com cuja autoridade se deteve a gente, dizendo ele que o fogo não podia ser muito pois estava a gente toda acordada...; e virando-se para o mestre, lhe disse: — «Mestre, ide abaixo e acudi àquele fogo». Em este estado, deu o contramestre ao apito, e disse: — «Água abaixo!». Acudiu a gente como a necessidade requeria, mas tão perturbada que, cuidando muitos levavam água, se acharam com barris de carne e de peixe, e outros acudiam ao batel, e outros diziam que o fumo era já tanto em baixo que se não podia esperar: e certo que em uma ocasião destas se representa o dia do juízo. Em este interim, subiu o capitão mor pelo cabrestante acima, e subiu à xareta aonde a mais gente da nau estava junta, requerendo ao piloto que virasse na volta de terra; e a começavam a marear, quando o capitão mor disse em voz alta: «Boa viagem!», duas vezes. E acabando ele de dizer estas palavras, o tomaram todos com grande alvoroço nos braços, dando o perigo por acabado, levantando-o no ar como a opositor na Universidade de Coimbra, dizendo-lhe que só ele era o que dava alívio a todos em tantos trabalhos. E assim se quietou toda a gente, acudindo cada um à sua obrigação. E ainda depois disto, chegou recado do mestre ao capitão mor, que o fogo era já de todo apagado.

Exemplos do género poderiam apresentar-se muitos, tal como são numerosas as anotações psicológicas penetrantes e marcadas por um sentido esmaltado de humorismo, como esta de Henrique Dias:

...São os homens no mar mui semelhantes às mulheres nos tempos de seus partos, em suas mui estranhas e grandíssimas dores, que juram, se daquela escapam, não terem mais cópula nem ajuntamento nunca com varão. Assim nestes perigos tão evidentes e de tanto temor e espanto, qual há aí que não jure e prometa de nunca outra tal lhe acontecer nem em outra tal se achar? O que passado, passou-se e acabou-se a memória de tudo, e tudo são folias, pandeiros e zombarias;

ou como estoura de Manuel Godinho Cardoso:

À vista destas calamidades, um moço cativo de Manuel Rodrigues, passageiro, começou a fazer muita festa, alegrando-se e comendo dos doces que não faltavam, saltou com muito contentamento na água dentro no tanque que a nau em si recolheu, onde nadando dava muitos mergulhos, zombando dos mais e dizendo que já era forro, que não devia nada a ninguém: tão seguro e sem medo, como se nadara no rio de Lisboa.

Não faltam também, naturalmente, exemplos de uma certa complacência pelos tons truculentos, até guinholescos, dos quais estes autores se valem para acrescer a dramaticidade da narrativa. Vejam-se, a propósito, as palavras com que Manuel de Mesquita Perestrelo descreve o trágico episódio de um certo Manuel de Castro, sobrevivente do naufrágio do galeão grande *S. João*:

... ao qual o pé do mastro colheu uma perna entre si e o costado da nau e lha quebrou e arrancou quase de todo pela reigada da coxa, fazendo-lha dalí para baixo em tantos pedaços que lhe ficou de uma grande braça em comprido, com os ossos todos

esburgados a uma parte e tão feitos em rachas que por muitos lugares lhe iam caindo os tutanos...

Estes e muitos outros excertos individualizantes que seria possível citar, não incidem, todavia, no esquema de fundo da unidade narrativa que, apesar de tudo, continua fortemente homogénea na máxima parte dos relatos de naufrágios.

4 — O NAUFRÁGIO E A ARRIBADA

3.4.0 Se se exceptuarem os relatos referentes ao galeão *Santiago* e às naus *Chagas* e *Conceição*, que sofrem o ataque e a captura por naus corsárias (respectivamente holandesas, inglesas e turcas) e o texto que se refere à *N. S.^{ra} do Bom Despacho*, a qual, embora em condições desastrosas, consegue todavia alcançar o porto de Lisboa, todos os outros incluem, entre as unidades narrativas em que se articulam, quer o *Naufrágio* quer a *Arribada*. Um caso particular é o das naus *Águia* e *Garça* que, já destinadas a «varar na terra do Natal», são preservadas do afundamento e conseguem, por graça divina, alcançar Moçambique.

Na estrutura do *Naufrágio* entram como elementos constitutivos, combinados todavia entre si nos modos mais diversos, o perigo inevitável de afundar em que acaba por se encontrar a nau, demolida pelas tempestades, ameaçada pelos rombos e/ou abalada pelo choque contra escolhos aflorantes ou baixios contra os quais foi encalhar por insipiência ou por inexperiência do piloto; as cenas de pânico e de desespero resultantes da necessidade de abandonar a nau e da dificuldade ou da

impossibilidade de o fazer; a queda no mar da lancha e de jangadas apressadamente construídas para o transbordo dos naufragos ou de uma parte deles; e a completa destruição da nau. A *Arribada*, por sua vez, é constituída em geral, pelos seguintes segmentos: o desembarque dos naufragos; a construção de um acampamento; a organização dos recursos alimentares e defensivos disponíveis como preparação da viagem por terra até à mais próxima fortaleza ou feitoria portuguesas.

Entre *Tempestade* e *Naufrágio* surge quase sempre um elemento de ligação que assinala o ponto de sutura entre as duas unidades e o trânsito de uma para outra. Trata-se de passos que referem erros de rota que levaram o casco a quebrar-se contra as rochas, ou de frases que manifestam a resolução de encostar a nau tanto quanto possível à costa para a fazer encalhar num fundo arenoso ou para a abandonar, seja qual for a distância que a separa da terra. É o que se deduz, por exemplo, nos relatos referentes à *S. João* («...e todos disseram que... era bom conselho deixarem-se ir assim até serem em dez braças, e como achassem o dito fundo surgissem para lançarem o batel fora para sua desembarcação»), à *S. Bento*. («Mas como o tempo não era de muitas escolhas..., endireitámos com a terra que mais perto vimos, a qual era uma praia grande de areia»), à *S. Paulo* («...acabámos de dar no ilhéu, que era de rochedo,... em que a nau deu três pancadas... E assim caiu e se encostou, e ficou sentada no fundo...»), à *N. S.^{ra} da Candelária* («...trabalhámos em formar uma jangada para nos entregarmos às ondas..., pois na embarcação tínhamos certamente a morte») e a numerosas outras naus.

3.4.1 A tentativa de descer o batel no mar e de construir uma ou mais jangadas está, em geral, estreitamente ligada ao tema do terror incontrolado de que a maior parte dos naufragos se deixa tomar perante a morte então inevitável, extensão do motivo análogo presente na *Tempestade*, ainda que no *Naufrágio* as cenas de pânico sejam tratadas com maior vivacidade narrativa e revelem uma arte mais perspicaz ao produzirem (ou referirem) situações humanas manipuladas para obterem um efeito emotivo bem preciso. Nelas, de facto, entram em igual medida estímulos para a identificação do leitor com comportamentos exemplares e instigações à censura de reacções humorais, alheias ao modelo de atitude proposto ao seu consenso. Esta capacidade dos autores de relatos vai-se afinando cada vez mais com o decorrer do tempo e com a maturação de técnicas narrativas específicas, isto é, directamente relacionadas com o tipo de narrativa constituída pelo «relato de naufrágio». Da figura de Manuel de Sousa Sepúlveda, grosseiramente preocupado apenas com a salvação pessoal e da sua própria família e já não oferecido à reflexão crítica do leitor mas à sua imotivada aceitação do mito do «nobre» como detentor de direitos e prerrogativas sobre-humanas, à personagem exemplar de Rui Melo da Câmara, capitão da *S. Paulo*, a passagem manifesta uma habilidade mais experimentada ao concitar a simpatia dos leitores a favor da conduta seguida pelos aristocratas no momento da verdade:

E vendo Manuel de Sousa como o galeão se lhe ia ao fundo sem nenhum remédio, chamou ao mestre e piloto e disse-lhes que a primeira cousa que fizessem fosse pô-lo em terra com sua mulher e filhos, com vinte homens que estivessem em sua guarda...

O capitão a bordo, com uma espada nua defendendo o esquife, que não entrasse ninguém nele até as mulheres todas, que seriam com algumas crianças trinta e três, e os meninos fossem em terra postos...

Mas são, porém, os comportamentos colectivos os que mais chamam a atenção dos narradores, que se daria preocupados acima de tudo em explorar com perspicácia todas as implicações dramáticas implícitas na situação narrada. Na realidade, todavia, não resulta totalmente claro se, pintando com cores sombrias o que acontecia por ocasião de um naufrágio, estes autores perseguiram um intento puramente narrativo ou se não se propunham também (ou sobretudo) exercer sobre os consumidores deste tipo de literatura uma acção subtilmente dissuasória, mais ou menos conscientemente, ao serviço daquelas remanescentes forças sociais (aristocracia agrária e incipiente mas constantemente enfraquecida burguesia urbana), personalizadas pelo camoniano «Velho do Restelo». Para essas, a sangria da força-trabalho inerente às empresas ultramarinas constituía insuperável impedimento para um desenvolvimento orgânico de eficientes estruturas económicas metropolitanas: a escassez de mão-de-obra, quer na agricultura quer entre os artesãos, provocava aumentos constantes do custo do trabalho e tornava a produção agrícola e artesanal portuguesa escassamente competitiva, até no mercado interno. E ainda com o resultado de esterilizar todas as possibilidades de auto-suficiência alimentar e industrial, de acrescer a importação até de mercadorias pobres como o trigo e os tecidos grosseiros, e de facilitar a criação de uma economia parasitária, baseada quase exclusivamente nos proventos da exploração colonial.

3.4.2 Qualquer que fosse a motivação, não há dúvida de que todos os autores (ou quase) de relatos de naufrágios mostram nítida tendência para se deterem, com comprazido e quase sádico sentido do horrendo, na descrição das situações mais cruelmente e cruentemente conflituosas, quer no momento do *Naufrágio*, quer na posterior *Peregrinação*, quer enfim na série alternativa *Ataque corsário — Captura — Impiedade dos inimigos*, ainda que nesta última o risco de morte em combate apareça menos alheio à psicologia colectiva de uma comunidade habituada desde sempre à luta armada do que o risco representado pelo naufrágio em mares longínquos e em terras ignotas.

Entre os relatos que nos chegaram, é possível notar um crescente interesse ante o drama e as trágicas consequências do naufrágio. O anónimo autor que refere o afundamento do galeão grande *S. João* revela ainda uma certa moderação no uso das tintas fortes:

... A gente que estava na nau se lançou sobre a caixaria e madeira à terra. Morreram, em se lançando, mais de quarenta portugueses e setenta escravos; a mais gente veio à terra por cima do mar, e alguma por baixo, como a nosso Senhor aprouve, e muita dela ferida dos pregos e madeira.

Mas já Manuel de Mesquita Perestrelo, ao narrar o naufrágio da *S. Bento*, usa tons de mais acentuada violência:

A este tempo andava o mar todo coalhado de caixas, lanças, pipas e outras diversidades de cousas que a desaventurada hora do naufrágio faz aparecer. E andando tudo assim baralhado com a gente, de que a maior parte ia nadando à terra, era cousa medonha de ver, e em todo o tempo lastimosa de contar, a carniçaria que a fúria do mar em cada um fazia, e os diversos géneros de tormentos

com que geralmente tratava a todos: porque em cada parte se viam uns que, não podendo mais nadar, andavam dando grandes e trabalhosos arrancos com a muita água que bebiam, outros a que as forças ainda abrangiam menos que, encomendando-se a Deus nas vontades, se deixavam a derradeira vez calar ao fundo, outros a que as caixas matavam, entre si entalados ou deixando-os atordoados, as ondas os acabavam marrando com eles em os penedos, outros a que as lanças ou pedaços da nau, que andavam a nado, os espedaçavam por diversas partes com os pregos que traziam de modo que a água andava em diversas partes manchada de uma cor tão vermelha como o próprio sangue, do muito que corria das feridas aos que assim acabavam seus dias.

Não ficam atrás os outros, entre os quais citamos ainda Manuel Godinho Cardoso, relator do naufrágio da nau *Santiago*:

Estava todo o arrecife cheio de gente, a qual não queriam recolher nem os do barco nem os das jangadas: a maré vinha enchendo e eles não podiam tomar pé, por onde logo se começaram a afogar todos os que não sabiam nadar, e os que sabiam também se afogavam, dilatando contudo um pouco mais a morte. Andava grande quantidade de homens nadando, uns para as jangadas e outros para o batel, e assim se afogaram todos, e duas mulheres que iam para se meter nas jangadas, em que iam muitas outras. Um moço de quinze anos nadou quase meia légua e chegou ao batel afastado de toda a mais gente que nadava: puseram-lhe uma espada diante, a qual ele naquele conflito não temeu, mas antes, como se lhe fora dado cabo, pegou dela; e não se desapegou dela sem o recolherem, a troco porém de uma grande fenda na mão.

E poder-se-ia continuar exaustivamente a exemplificação, com o único resultado, todavia, de exhibir outras elaborações do mesmo motivo, mais ou menos sabiamente articuladas com a função emotiva.

3.4.3 Será, porém, mais útil assinalar a presença, nos relatos, de algumas variantes não substanciais, como a da *N. S.^{ra} de Belém*, em que o próprio capitão, que se identifica com o narrador, expõe a própria vida embarcando na lancha para explorar a costa e encontrar um sítio para fazer encalhar a nau com o menor dano possível para os seus ocupantes. Ou de outras variantes (de maior relevo, estas, na economia do narrado), como por exemplo a tentativa de alguns para se salvarem com a lancha sem se preocuparem com os companheiros de desventura: variante introduzida, para não citar mais do que um par de casos, pelo anónimo autor do relato referente à nau *Conceição* chamada «Algaravia a Nova», e por Francisco Vaz de Almada, o qual narra a tentativa levada a cabo pelo «guardião» da *S. João Baptista* (pouco antes elevado ao grau de «mestre») para obrigar o capitão Pero de Morais a unir-se a ele e a outros trinta homens para se afastarem dos destroços a bordo da única embarcação disponível, abandonando a si próprios os outros náufragos:

Dissimulando o capitão, vendo o danado intento que este homem levava e os muitos trabalhos, lástimas e perdas que de tão mau conselho haviam de resultar, se deliberou a o matar: e assim o fez, matando-o às facadas o segundo dia depois de estar a nau surta, sem embargo que o mestre andava já de sobreaviso, cuja morte foi sentida de poucos e festejada de muitos.

Pelo contrário, é variante estrutural a que diz respeito às naus *Águia* e *Garça*. Esta última deve ser abandonada «por fazer muita água por parte que se lhe não podia tomar nem vedar, porque era pelo delgado da popa a que chamam picas, lugar irremediável». Faz-se o transbordo dos homens e géneros alimentícios para a *Águia*, cujo

capitão, Francisco Barreto, preside a toda a operação do convés da nau condenada, «para se ir na derradeira batelada em que foi a gente do mar que seriam oitenta homens, por estar quase cheia de água até à cuberta do cabrestante». Depois, também a *Aguia* se encontra em perigo e faz rota para Moçambique, aonde chega em condições de não poder fazer-se ao mar: de tal modo que o capitão, em pequenas embarcações de cabotagem, decide voltar a Goa e aqui comprar uma nova nau. Faltam, portanto, na estrutura anómala deste relato, quer um verdadeiro naufrágio (a *Garça* é abandonada sem perdas humanas e a *Aguia* naufragará apenas numa outra viagem), quer a *Arribada*, quer finalmente a *Peregrinação*: pelo que a sua adesão ao modelo narrativo do relato de naufrágio, limitada às primeiras unidades, parece muito discutível, pela exclusão, precisamente, dos segmentos mais caracterizantes do esquema adoptado pela maior parte dos outros textos.

3.4.4 Verifica-se uma notável analogia de fundo entre as diversas realizações da *Arribada*: o desembarque dos naufragos, ou de uma parte deles, numa ou mais viagens da lancha ou em jangadas construídas com meios de acaso, o abandono dos outros na nau tornada inatingível para ulteriores transbordos por causa do aumento da ondulação, o despedaçar-se do navio cujos refugos serão depois recolhidos e em parte utilizados pelos desembarcados, ou então queimados para impedir que os cafres se apoderem deles, o apelo dos escapados e o lamento pelos mortos e dispersos, a construção de tendas e cabanas para curar os feridos e os doentes e defender os sãos do frio nocturno e do sol escaldante, o restabelecimento de uma aparência de organização social

como preparação da longa marcha em direcção à mais próxima localidade habitada por portugueses. Podemos exemplificar a estrutura deste segmento narrativo com dois passos, o primeiro extraído do relato do naufrágio da *S. João*, o outro do da *S. Alberto*:

Na nau ficaram ainda o melhor de quinhentas pessoas, a saber: duzentos portugueses e os mais escravos...; e como a nau se assentou, em pouco espaço se partiu pelo meio... e d'aí a obra de uma hora, aqueles dous pedaços se fizeram em quatro, e como as aberturas se foram arrombadas, as fazendas e caixas vieram acima, e a gente que estava na nau se lançou sobre a caixaria e madeira à terra... Assentaram que deviam estar naquela praia, onde saíram do galeão, alguns dias, pois ali tinham água, até lhes convalescerem os doentes. Então fizeram suas tranqueiras de algumas arcas e pipas, e estiveram ali doze dias.

Salvos da nau *S. Alberto* pelo dito modo os nossos,... pediu-lhes o capitão que fossem recolher as armas e mantimentos que achassem: o que logo se fez, indo aos pedaços da nau o mestre e o contra-mestre com toda a gente do mar, e à praia os soldados..., vigiando-se tudo dos nossos com muito cuidado, por se assegurarem dos roubos e assaltos dos cafres. E no mesmo fim se atrincheiraram o melhor que o sítio e o tempo permitia; e para se agasalharem, fizeram tendas de boas alcatifas de Cambaia e Odiaz, de ricas colchas, de gunjões, caixas e esteiras de Maldiva, que se embarcaram para bem diferentes usos, nas quais se recolhiam do frio da noite e do sol de dia.

Será considerado à parte o naufrágio da *S. Maria da Barca*, anómalo quanto ao esquema traçado em relação à *Arribada* e à posterior *Peregrinação*. A nau, em perigo de afundar-se a grande distância da terra, é abandonada pelo capitão, por alguns oficiais e por outros (poucos) privilegiados que encontram lugar na lancha e defendem com as armas a posição conquistada:

...E nisto uns se lançavam ao mar, outros em jangadas, e outros chamando por quantos santos havia; outros morriam e outros andavam a nado e vinham ao batel, dos quais foi o guardião e o sota-piloto e outros muitos homens. E D. Luís estava com uma espada na mão com que não deixava entrar ninguém, com tenção de tomar o piloto e o mestre e alguns homens de obrigação que ficavam na nau. E vendo que não podia tomar o dito piloto que andava em uma jangada no mar, todo nu, a todos causava grande mágoa ver acabar tão honrada pessoa como Pero dos Banhos, quanto mais a D. Luís que lhe era afeiçoado; e vendo que o não podia tomar e se vinha a noite chegando, andou recolhendo uns moços que andavam a nado e mais outros que vinham em uma jangada...

Depois de dois dias e três noites «em um batel arrombado e sem remos, mais que quatro, e sem vela, sem mastro e sem agulha nem mantimento», os 59 escapados chegam a terra, únicos sobreviventes do naufrágio. E o batel que os tinha levado à costa preservá-los-á também dos padecimentos da fatigante marcha por terra, consentindo-lhes alcançar o porto de Aro.

Também a nau *Santiago* se afunda a notável distância da costa, por ter chocado contra bancos de coral, e também aqui tomam lugar no batel o capitão e outros dezoito náufragos, com a intenção declarada de partir em reconhecimento e depois tornar à nau, mas com o secreto desígnio de não se preocuparem senão com a sua salvação:

O esquife não tornou, posto que se sabe que o capitão-mór pedira com muita instância ao mestre da nau e aos mais companheiros que tornassem: mas não quiseram, posto que muito o sentisse o capitão-mór, a quem também conveio obedecer pelo transe em que se via.

Os que ficam reparam a lancha, danificada durante a tempestade, e constroem jangadas; segue-se a cena do embarque selectivo,

...defendendo-se a embarcação, aos mais que a vinham demandar, à espada, porque não havia outro remédio: algumas mulheres, que na nau iam, se ferravam ao batel, às quais os que nele estavam feriam, como aos homens que o intentavam.

Apesar de tudo, os embarcados são de mais, pelo que se decide deitar ao mar dezassete, entre os quais também um «homem fidalgo... que trabalhou no conserto do batel como se fora um grumete», e um dos dois irmãos Ximenes, entre os quais se instaura uma comovente disputa de generosidade que acaba ledamente. Com a chegada a terra dos 57 sobreviventes inicia-se a preparação da marcha.

3.4.5 Na unidade narrativa que designámos por *Arribada*, uma variável é dada pelo primeiro contacto com os indígenas, que na maior parte dos relatos são cafres da costa oriental africana: fazem excepção a *S. Paulo*, naufragada num ilhéu junto de Sumatra, onde o encontro se verifica obviamente com gente de estirpe malaia, o relato que narra as vicissitudes da *S. Francisco*, cujos ocupantes desembarcam em lugares europeizados da ilha de S. Domingos e o texto relativo à *N. S.^{ra} da Candelária*, cujo encontro se processa com o eremita, único habitante da ilha onde atacam os náufragos.

O contacto com os indígenas pode ser incluído na fase da *Arribada* ou ser adiado para a unidade seguinte e pode revelar-se perigoso imediatamente, ou apenas no decurso da *Peregrinação*.

Os 57 sobreviventes da nau *Santiago*, «no mesmo dia em que desembarcaram deram alguns cafres sobre eles e os despiram a todos, dando duas azagaiadas ao padre frei Tomás Pinto e ferindo num olho a um marinheiro: e esta foi a boa hospedagem que na terra tão desejada de todos acharam, livres dos perigos do mar». Pelo contrário, os náufragos da *S. João Baptista*, enquanto estão ainda preparando o acampamento são visitados por indígenas «bons»:

Eles se vieram chegando a nós, dando as azagaias que traziam a seus filhos, até que ficaram muito pegados connosco, assentados em cócoras, tangendo as palmas e assobiando mansamente, de modo que todos juntos faziam um bom concertado. E muitas mulheres, que com eles vinham, se puseram a bailar.

O contacto, conforme os lugares e as circunstâncias, pode ser mais ou menos complicado por dificuldades de comunicação. Poder-se-ia paradoxalmente sustentar que as relações entre náufragos e indígenas, para além das relações de força (e, portanto, do número de homens válidos e do armamento de que dispõem os portugueses e ainda da sua capacidade de conservar-se unidos e de não depor, em caso algum, as armas), são determinadas também — e sobretudo — pelo obstáculo linguístico: no sentido de que, tirante naturalmente algumas excepções, a cordialidade da relação é inversamente proporcional à facilidade de compreensão, quer no caso da extrema simplificação inerente à linguagem essencial dos gestos, quer dependa, pelo contrário, da ausência de factores conflituosos capazes de envenenar a convivência entre duas comunidades que aprenderam a conhecer-se.

A comunicação, quando não haja intermediários, verifica-se obviamente ao nível mais elementar. É o que

sucede com os náufragos da *S. João Baptista*, em cujo relato advertimos também uma certa curiosidade do narrador pelo singular e inédito tipo de articulação linguística exibida pelos indígenas e pela diversidade, em geral, das línguas:

Em um mês e seis dias que ali estivemos, se não pôde entender nunca a esta gente palavra alguma, porque o seu falar não é como de gente e, para qualquer cousa que queriam dizer, davam estalos com a boca, um no princípio, outro no meio e outro no cabo. De modo que se pode dizer por estes que nem a terra é toda uma, nem a gente quase quase.

Noutros casos, a presença de um escravo ou de um escravo negro, entre os náufragos ou entre os indígenas, facilita o contacto, sobretudo se o intérprete é tão «aportuguesado» que conserve ainda à distância de anos uma recordação não desagradável das suas relações com os brancos: como aquele, já citado no § 1.4, que, tornando a viver entre os seus semelhantes, incita todavia os outros negros a acederem aos pedidos de provisões dos portugueses, «senhores do mundo e do mar». E da existência destes dispersos, brancos, negros ou mestiços, escapados por vezes a precedentes naufrágios, encontram-se vários exemplos nos relatos. Excluindo a personagem do eremita da *N. S.^{ra} da Candelária*, assimilável, em certa medida, ao tipo em questão, bastará recordar o caso do «cabra» (mestiço) citado por José Cabreira (e já antes mencionado por Francisco Vaz de Almada),

...o qual se havia perdido na nau *S. Alberto* havia mais de quarenta anos...; este, sendo menino, se ficou naqueles matos, e pelo decurso do tempo se veio a casar e estava muito rico, e tinha três mulheres e muitos filhos; e sabendo que ali estávamos, nos

começou a creditar com aqueles alarves, dizendo que, além de sermos gente muito valerosa, éramos seus parentes: que nos trouxessem muitas vacas, porque tínhamos grandes riquezas, e tudo lhes havíamos de comprar bem (N. S.^{ra} de Belém).

Outras vezes, por fim, é o piloto ou outro dos componentes da equipagem que serve de trâmite linguístico, com ou sem a ajuda de um indígena, como acontece no relato do naufrágio da *S. Paulo* em que «o piloto e um jáu seu... falavam muito bem a língua malaia».

5 — A PEREGRINAÇÃO

3.5.0 O esquema seguido pela maior parte dos relatos na unidade narrativa *Peregrinação* é muito simples: os naufragos, partidos do primeiro e rudimentar acampamento pelo longo e fadigoso caminho que os levará ao mais próximo lugar habitado por portugueses ou frequentado por naus portuguesas, enfrentam a natureza selvagem e malévola de uma terra hostil que, através da fome, da sede, do frio nocturno e do calor diurno, do cansaço, de doenças, das insídias de homens e animais, os dizima, reduzindo os sobreviventes ao extremo. Ainda mais do que nas precedentes unidades, assinala-se aqui o gosto marcado do narrador pela repetição obsessiva das situações, retomadas continuamente com variantes mínimas, e pela observação atenta dos comportamentos individuais e colectivos.

O caminho para a salvação, implicitamente ou explicitamente apresentado como uma espécie de prolongada «*via crucis*», ou melhor, de itinerário expiatório («purgatório», como o define o autor do relato referente à

nau *Conceição*, chamada «Algaravia a Nova»), cumpre-se a maior parte das vezes por terra: quando os naufragos são numerosos e dispõem de maiores recursos alimentares e defensivos, assumem também uma ordem de marcha de tipo militar, com uma vanguarda e uma retaguarda armadas, capazes de exercerem uma certa protecção ao grupo formado pelas mulheres, crianças, velhos, doentes; a vanguarda, em tal caso, arvora uma insígnia religiosa com função ao mesmo tempo propiciatória e protectora, que pode ser «um crucifixo arvorado» (*S. Tomé*), «um crucifixo arvorado em ãa lança e uma bandeira benta» (*S. Bento*), «uma bandeira com um crucifixo erguido» (*S. João*), ou «a bandeira das relíquias» (*S. Paulo*). 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, e é um contínuo subir por montes e descer por vales, um alternar-se de frio e calor, uma repetição de encontros hostis e favoráveis, um seguimento de extenuantes negociações com os indígenas para obterem géneros alimentares, uma sangria progressiva do grupo obrigado a deixar para trás quem já não é capaz de caminhar ou quem é raptado, ferido, morto por feras ou por indígenas, um suceder-se de terras férteis e de desertos, de abundância e de fome, numa espécie de bailado trágico executado dentro de uma geografia confusa, e narrado, exceptuando alguns momentos de intensa emoção, com uma frieza e uma indiferença apenas mascaradas por superficiais e intermitentes exclamações de dor e pontuadas por referências às experiências de precedentes naufrágios e por censuras dirigidas às decisões tomadas pelos responsáveis, e ainda, por descrições de ambientes

naturais, de usos e costumes locais, de métodos de caça usados contra os animais mais exóticos, como hipopótamos ou elefantes.

A viagem é mais dramática para os grupos exíguos, como o dos 57 escapados, na lancha, ao naufrágio da nau *Santiago*, os quais, privados de recursos e de armas, são saqueados por cafres, uma primeira vez no próprio dia da sua chegada a terra, e uma segunda vez no dia seguinte, «de alguns pedaços de panos que o dia dantes puderam salvar»; sofrem depois a prisão, a fome, o desconforto, a esperança, a resignação, até ao momento em que são resgatados e salvos. Sorte análoga sofrem outros dois grupos de náufragos da mesma nau, fugidos à morte em jangadas e num batel e mais tarde reunidos aos primeiros, com os quais alcançam finalmente Moçambique.

3.5.1 Em três relatos (naus *Conceição*, chamada «Algaravia a Nova», *S. Maria da Barca* e *N. S.^{ra} de Belém*), a *Peregrinação* é feita por mar, ou em parte por mar e em parte por terra. No texto de José de Cabreira, salvam-se do naufrágio, quer os ocupantes do batel partido em exploração, quer os da nau encalhada perto da costa. O acampamento instalado depois da reunião dos dois grupos de náufragos, é aqui utilizado já não como ponto de partida para a marcha mas como estaleiro para a construção, em cerca de seis meses de trabalho febril, de duas naus capazes de transportar as 272 pessoas sobreviventes e de levá-las, dobrado o Cabo da Boa Esperança, até Angola. Os 59 escapados ao naufrágio da *S. Maria da Barca*, depois de terem assistido, impotentes, ao afundamento da nau e de todos os seus ocupantes, alcançam, com a lancha, depois de três dias de laboriosa navegação, a foz de «um rio de água doce que parecia o

Tejo» e conseguem desembarcar em «terra despovoad de gente». Reparada a embarcação, alcançam, através de provações também singulares como a troca de camisas e «calções» por frutos da terra, o porto de Aro, onde encontram duas naus portuguesas. No naufrágio da *Conceição*, fugidos alguns privilegiados a bordo da lancha e do batel, os outros sobreviventes, refugiados num ilhéu contíguo aos escolhos sobre os quais naufragou a nau, decidem construir com os destroços «alguma embarcação em que coubéssemos sessenta ou setenta pessoas»: faltam as ferramentas, supridas porém pela engenhosidade humana e pela providência, porque «quis nosso Senhor que ferreiro e sapateiro viessem em nossa companhia, que de uma espada... fizemos [uma serra], e aí achamos uma cana de Índia de rota, da qual fizemos uns canos de foles»; em dezasseis dias a embarcação estava pronta mas presente-se que haverá uma nova e dramática selecção entre os náufragos dado que nem todos poderão nela tomar lugar:

Temendo D. Álvaro [«de Ataíde», «homem mancebo, de idade de vinte anos», que fora eleito capitão dos que ficaram no ilhéu] que ao tempo que se quisesse embarcar lhe pudessem fazer algum mal e o não deixassem embarcar, tomou quantas espadas e adagas aí havia e as meteu em uma arca (as quais seriam algumas sessenta), e de noite as mandou enterrar em a sua dispensa...

O momento da escolha chegará, de facto: treze pessoas já embarcadas, entre as quais o narrador, são lançadas ao mar para dar lugar a outras tantas «pessoas de obrigação» e 166 náufragos, em conjunto, são abandonados no ilhéu. Depois de cinco meses de trabalhos e de privações sobre um limbo de terra com trezentos passos de comprimento e cento e sessenta de

largura, os poucos sobreviventes já não esperam receber socorros: inicia-se a construção de um outro batel para que, pelo menos, alguns se salvem; vinte e sete dos mais corajosos entregam-se a uma embarcação que, apenas lançada ao mar, mete água por todos os lados e, depois de uma viagem tormentosa por mar e por terra, alcançam a Índia.

3.5.2 Anómala, quanto a este esquema, é a peregrinação padecida pelos náufragos da *S. Francisco*, os quais, embora molestados por doenças e fadigas, executam a travessia a cavalo, no fundo agradável, da ilha de S. Domingos, nas Antilhas, favorecidos por facilidades oferecidas por uma terra civilizada. Anómalo é também o caso dos náufragos do galeão *Santiago* que não têm de submeter-se a uma marcha extenuante mas que conhecem todos os padecimentos dos seus colegas de desventura dos outros relatos: desembarcados pelos holandeses na ilha de Fernão de Noronha, pequena, áspera, pedregosa, habitada só por 14 escravos negros e por um «feitor» português, têm de construir cabanas de ramos e leitos de feno e sofrem fome e trabalhos até que, construído um batel, um grupo deles alcança o Brasil de onde duas caravelas acorrem em socorro dos que ficaram. Ainda mais alheio ao esquema, como se viu em precedência, é o relato de Francisco Correia, onde a *Peregrinação* é substituída pela exploração fantasiosa e fascinante da ilha e pelo encontro com o eremita.

Já se disse, por fim, que a *N. S.^{ra} do Bom Despacho* consegue chegar a Lisboa e que o relato de frei Nuno da Conceição ignora, por consequência, quer o *Naufrágio*, quer a *Peregrinação*; igualmente excluem esta última unidade narrativa os textos que narram as vicissitudes

das naus *Chagas*, *Conceição* e *Santo António*, de que se tratará a seguir.

3.5.3 O dado unificante que, pela sua insistida presença, caracteriza melhor a *Peregrinação* é a fome. Outros dados podem assumir uma função análoga e, por sua vez, a fome pode desempenhar também um papel próprio no âmbito das unidades *Naufrágio* e *Arribada*: mas é na *Peregrinação* que ela domina sobre todos os elementos da composição e se manifesta como *leitmotiv* irrenunciável.

Numa sociedade e num tempo em que a fome se podia dizer quase totalmente debelada, e onde, tirante os camponeses mais pobres da metrópole e os períodos de geral carestia, a possibilidade de matar a fome estava já ao alcance da maior parte, este regresso à fome, também para os nobres, para os padres, para os ricos mercadores e os privilegiados funcionários régios, adquire um valor emblemático, simboliza concretamente o regresso a uma condição sub-humana por parte de quem já tinha superado esta condição. Pouco antes, em seguimento à isenção permanente dos direitos alfandegários, adoptada depois da grande carestia de 1521-22, sobre todas as importações cerealíferas ¹³ e graças à introdução da cultura do milho, havia melhorado consideravelmente em Portugal a disponibilidade de produtos alimentares primários.

O regresso, na verdade, manifesta-se também sob outros aspectos: o homem português, errante em terras de África, está nu, pobre, condenado à morte, ao mal e ao medo porque é pecador; mas é a fome o que o persegue de modo mais violento, e a fome que torna insuperáveis o frio, a fadiga, os perigos, e que o esvazia de qualquer

capacidade de sobrevivência, depois de o ter obrigado ao retorno a condições e a comportamentos animais.

Acerca da animalidade de alguns e da renúncia à vida de outros, os relatos de naufrágios narram difusamente situações que as representam, com frequentes recursos à repetição e à amplificação, e com indubitáveis efeitos patéticos e edificantes. Mas também neste caso não resulta claro se, na base desta atitude, comum a todos os autores, se deve ver uma intenção puramente narrativo-didascálica ou a consciente ou inconsciente intenção dissuasória a que se aludiu a propósito do *Naufrágio*.

Os naufragos da *Conceição*, abandonados num ilhéu pela traição de uns tantos, têm a fortuna de dispor de um pequeno batel com o qual alguns deles pescam «pargos e tubarões», ainda que se trate de peixes difíceis de apanhar com linha e anzol: tanto que «o batel... muitas vezes vinha sem peixe, do que recebíamos muita dor». Todavia,

...o que vinha do mar era mais mantimento nosso que o que tínhamos em terra: por ser muito pouco, não comíamos mais que duas vezes ao dia, e o comer era uma postinha de peixe tamanha a um como a outro, e de biscoito como duas castanhas, e de queijo como uma unha do dedo polegar, com meio quartilho de vinho com as três partes de água. E com isto, e com a graça de nosso Senhor, nos sustentávamos.

A experiência da fome data dos primeiros relatos. Já no do naufrágio de Sepúlveda, a marcha dos naufragos, assediados pelos ataques dos cafres, se torna difícil, sobretudo pela fome:

Era tanto o trabalho assim na vigia como da fome e caminho, que cada dia desfalecia mais a gente, e não havia dia que não ficasse uma o duas pessoas por essas praias e pelos matos, por não poderem caminhar; e logo eram comidos dos tigres e serpentes,

por haver na terra grande quantidade... E além disto passavam grandes fomes, e davam muito dinheiro por qualquer peixe que se achava na praia ou por qualquer animal do monte... Havia já muitos dias que se não mantinham senão de frutas que acaso se achavam e de ossos torrados. E aconteceu muitas vezes vender-se no arraial uma pele de cobra por quinze cruzados: e ainda que fosse seca, a lançavam na água e assim a comiam.

Ainda mais acentuado, o motivo da fome reaparece logo a seguir no naufrágio da *S. Bento*, onde, durante a travessia de terras estéreis,

...cresceu tanto a necessidade entre nós, que nos costringeu 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.

O regresso a uma condição animalesca deve-se, portanto, essencialmente à fome. É ainda Manuel de Mesquita Perestrelo quem nos dá um quadro assombroso desta involução. Já não se trata de contratar a compra de alimentos, embora a preços exorbitantes, por parte de quem dispõe eventualmente ainda de dinheiro para o fazer — disputa-se com as mãos, sem reserva, o mais repugnante objecto que seja comestível:

...andavam todos tão sem sentido e transportados com esta míngua que... passavam uns pelos outros sem neles se enxergar sinal algum de sentimento, como que todos foram alimárias irracionais que por ali andavam pascendo, trazendo somente o intento e olhos pasmados e espalhados pelo campo, a ver se poderiam descobrir erva, osso ou bicho (a que não valia ser peçonhento) de que pudessem lançar mão. E em parecendo qualquer destas cousas, corriam logo todos, a quem mais podia, pera a tomar primeiro: e muitas vezes chegavam a terem paixões parentes com parentes, amigos com amigos, sobre um gafanhoto, bisouro ou lagartixa,

tanta era a necessidade e tanta a estima em que a desventura fazia ter tão torpes cousas.

O espectro da fome padecida pelas vítimas dos precedentes naufrágios impende então sobre todos os que venham a encontrar-se em condições análogas. A importância de organizar a requisição de todos os géneros alimentares recuperados da nau ou descobertos em terra, para os redistribuir com equidade por todos (em rações reduzidíssimas, mas suficientes para evitar a inanição), começa a ganhar vulto com o relato referente à *S. Maria da Barca*. O grupo que se afasta no batel só leva consigo «cinco caixas de marmelada e seis queijos», pelo que o capitão, apenas chegados a terra, dispõe que «fossem alguns homens buscar algum remédio de comer de frutas: que quem o achasse que o trouxesse, para ele por sua mão o repartir igualmente por todos os outros».

Com o tempo e a experiência, a provisão de víveres efectua-se de modo cada vez mais perfeito, até que José de Cabreira, capitão da *N. S.^{ra} de Belém* e relator do seu naufrágio, faz construir uma cabana de propósito:

... a que chamávamos Bengaçal, que é nome da Índia, aonde se recolhe o mantimento e se fazia o corpo de guarda, por ser no meio do arraial, onde debaixo de chave que tinha o padre Jerónimo Lobo, se recolhia tudo o que tínhamos, e por sua mão se comia;

ou, ainda melhor, António da Câmara de Noronha, comandante da *Atalaia*, o qual manda

...lançar bando que tudo o que se achasse de comer viesse ao arraial, a monte maior, para o que nomeou alguns homens que para este efeito corressem a praia, proibindo aos mais sair do arraial... O mantimento que se achou se pôs no arraial com sentinelas.

Tanta habilidade organizativa não consegue, todavia, evitar a chegada do momento em que a fome, já sem remédios, tortura horrendamente os náufragos. É precisamente no último relato citado, de facto, que se verificam os episódios mais singulares deste retorno súbito a um primitivismo de comportamento capaz de abater, não só as convenções sociais, mas também os mais radicados tabos religiosos: as precauções e a prudência usadas ao distribuir com cautelosa parcimónia os recursos alimentares disponíveis e ao procurar novas fontes de provisão directa nas regiões atravessadas já não bastam para enfrentar as exigências de uma marcha que se prolonga sempre para além dos limites suportáveis. Os náufragos da *Atalaia*, depois duns vinte dias de caminho ao longo de praias de areia («por areia solta, que dava grande moléstia»), através de vaus difíceis e «matos espessos», por «serras íngremes que pareciam ir ao céu», sofrem «as maiores fomes que jamais os nascidos suportaram»:

Aconteceu em uma destas noites chegar-se um grumete a uma fogueira [do arraial]..., descalçando-se, assar um sapato e comê-lo com grande sofreguidão por não dar parte a outrem.

Pouco mais adiante, alguns náufragos de cor

...deram em uma barroca com a cabeça de um tigre, muito podre, com muitos bichos e de mau cheiro, a que logo comeram a língua; e o mais, muito contentes, trouxeram a seu senhor [o sub-piloto], que o pôs a cozer..., bebendo-lhe primeiro o caldo, com tanta vigia que, por guardar este seu achado dos mais, esteve enquanto se cozeu com uma espingarda consertada para o defender se lho quisessem furtar... O dia seguinte, indo marchando, alguns

acharam no mato dous ratos mortos e de mau cheiro, sobre que houve debates na repartição.

Daqui a episódios de verdadeiro canibalismo, o passo é breve e são os naufragos da *S. João Baptista* a cumprir esse salto «qualitativo». Dois negros «portuguesados», responsáveis pelo assassinio de alguns portugueses, são enforcados por ordem do capitão, mas

...não chegaram a estar na forca até pela manhã, por causa das muitas fomes que então padecíamos. E foram comidos escondidamente, dos negros do nosso arraial e de quem não o era também, o que se dissimulava e se não fazia caso disso. E eu vi muitas vezes de noite, pelo arraial, muitas espetadas de carne que cheiravam excelentíssimamente a carne de porco: de maneira que, levantando-me à vigia, me disse Gregório de Vidanha, meu companheiro, que visse que carne era aquela que os nossos moços estavam assando, que cheirava muito bem. Fui ver e, perguntando-o a um dos moços, me respondeu que, se queria comer, que era cousa excelente, e que punha muita força. E conhecendo eu que era carne humana, me fui, e dissimulei com eles. Por aqui pode V. M. ver a que misérias foi Deus servido que chegássemos, tudo por meus pecados.

6 — *A SÉRIE ALTERNATIVA:*
ATAQUE CORSÁRIO — CAPTURA
— IMPIEDADE DOS INIMIGOS

3.6.0 Já se disse (§ 2.4) que o galeão *Santiago* e as naus *Chagas*, *Santo António* e *Conceição* substituem a sequência *Naufrágio* — *Arribada* — *Peregrinação* por uma série alternativa que prevê a agressão da nau protagonista por parte de naus holandesas, inglesas, francesas ou turcas, em batalha desigual no mar, a captura dos valorosos

portugueses vencidos e as manifestações de impiedade e crueldade dos vencedores contra os vencidos.

A separação entre as duas séries, todavia, não é rígida. Viu-se, por exemplo, que o relato referente à *S. João Baptista* intercala, entre a *Partida* e a *Tempestade*, uma unidade narrativa análoga, ainda que não idêntica, ao *Ataque corsário*: trata-se do encontro da nau portuguesa com duas naus holandesas, às quais a primeira consegue subtrair-se, depois de dezanove dias de combates e tendo sofrido graves danos, pela chegada de tempestades que, todavia, provocarão a sua perda. E viu-se, por outro lado, que o relato referente ao galeão *Santiago* insere, depois da série alternativa, um segmento que, embora anômalo quanto ao esquema geral, compendia elementos tópicos da *Arribada* e da *Peregrinação*. Mas interferências deste tipo entre as ditas séries não só não desmentem a unidade substancial do modelo, como até confirmam que ambas as sequências participam do mesmo eixo paradigmático e que o momento selectivo coincide com a sua projecção no plano sintagmático, numa resídua margem de liberdade combinatória deixada ao arbítrio, ou melhor, ao gosto dos autores.

3.6.1 O esquema da série alternativa articula-se numa sucessão de segmentos narrativos estreitamente funcionais entre si, não menos do que os que entram na composição da série principal. Os primeiros dados a serem fornecidos ao leitor são os da escassa manobrabilidade da nau portuguesa, excessivamente pesada pela sobrecarga e/ou já posta à prova pela fúria dos elementos, contra a agilidade e a velocidade das naus inimigas, de melhor armamento e, portanto, com superior

capacidade de fogo. A nau *Santo António*, que traz a bordo Jorge de Albuquerque Coelho, esbarra com

...uma nau de corsários franceses, artilhada e consertada como eles andam: e por a nossa vir desarmada e sem artilharia, como a maior parte delas ou quase todas andavam neste tempo, vendo o piloto e mestre e os mais da nau que não tinham com que se defender porque não trazíamos mais artilharia que um só falcão e um berço, e as armas que Jorge de Albuquerque trazia para si e para os seus criados, determinaram de se render e entregar aos franceses.

O próprio Jorge de Albuquerque, depois de três dias de áspera resistência, conduzida exclusivamente com a ajuda dos seus sete soldados, vê-se forçado a ceder ao inimigo porque a equipagem da *S. António* amaina imprevisivelmente as velas, consentindo a abordagem. E as primeiras palavras que o capitão francês lhe dirige, apenas pôs o pé no convés da nave capturada e se deu conta do armamento usado pelos portugueses para lhe resistir, confirmam não só a disparidade de forças, existente entre os contendores, como revelam também o orgulho com que o autor do relato exalta, por interposta pessoa, o valor temerário dos soldados portugueses (e, ao mesmo tempo, a cobardia dos «civis»):

Que coração tão temerário é o teu, que quiseste provar a defender esta nau com tão poucos petrechos de guerra, contra a nossa tão armada e que traz sessenta arcabuzeiros?

Para a *Chagas*, melhor armada do que a *Santo António*, a diferença não é, pelo contrário, qualitativa mas quantitativa, porque a agredi-la são três navios ingleses «e eram naus de sorte que podia cada uma só por si combater com a nossa... ». De facto, desta vez os portugueses concordam todos em decidir «que se não

renderiam sem primeiro renderem as vidas, e o mar e o fogo comessem a nau». A luta que daí resulta é tão encarniçada que da ilha do Faial, perto da qual se desenvolve, não se conseguem avistar as naus empenhadas no combate, «porque as cubriu uma grossa nuvem negra de fumaças, dentro na qual ouviam os temerosos estrondos da batalha».

O galeão *Santiago*, também estava bem armado, mas tinha dificuldade de manobra porque era «navio muito pesado e vinha carregado no fundo do mar, e não podia fugir àquelas [três naus holandesas] que estavam boiantes». Todavia, a potência de fogo dos portugueses é suficiente para aguentar por um certo tempo os inimigos.

Por fim, a *Conceição*, aproximando-se de noite do estuário do Tejo, encontra-se às primeiras luzes da alba no meio de uma frota de dezassete naus turcas «de trenta e cinco a quarenta canhões cada uma». A esmagadora superioridade numérica não tem, desta vez, necessidade de justificações, nem relativas à escassa manobrabilidade nem concernentes à insuficiência de armamento: não obstante a encarniçada resistência portuguesa, os turcos acabam por levar a melhor e a *Conceição*, como a *Chagas*, incendiam-se sob o fogo inimigo.

3.6.2 A batalha dura, mais ou menos, bastante tempo, mas a sua duração não depende da relação de forças: a *Santo António*, mal armada, e o galeão *Santiago*, pesado e lento, conseguem aguentar a agressividade dos inimigos até ao terceiro dia; a *Conceição* teve de ser abandonada no segundo dia, também porque devastada por um incêndio indomável; a *Chagas*, também ela se incendia, mas no fim do primeiro dia de combate.

Diversa é também a sorte das quatro naus: as primeiras duas são capturadas, ainda que reduzidas a muito mau estado, as outras afundam-se em chamas, ou melhor, a *Chagas* explode quando o incêndio atinge o paiol da pólvora. Diverso é, enfim, o tratamento que os inimigos reservam aos náufragos. Os franceses e os holandeses depredam a *Santo António* e o *Santiago* das suas riquezas e, depois, os primeiros abandonam os sobreviventes na nau já reduzida a condições desastrosas, os outros desembarcam-nos na ilha de Fernão de Noronha e reparam o galeão português para dele se apropriarem. Quer os turcos, quer os ingleses, porém, têm que renunciar à presa, mas aqueles salvam com as suas chalupas quantos portugueses é possível (para os fazer escravos e levá-los para Argel), enquanto estes assistem impassíveis ao fim dos inimigos, mortos entre as chamas ou afogados no mar e matam todos os que, tentando salvar-se a nado, não podem oferecer pedras preciosas salvas do naufrágio para serem recebidos a bordo das suas lanchas.

3.6.3 Os autores dos relatos referentes a estas quatro naus detêm-se, com particular demora, no comportamento ímpio e cruel dos inimigos. E, todavia, os franceses, agressores da *Santo António*, são afinal descritos com tintas menos carregadas do que os outros. Pode-se até relevar que, no texto do relato em questão, o autor se preocupa em salientar, recorrendo ao discurso directo, a atitude cavalheiresca do capitão inimigo, o qual, dirigindo-se a Jorge de Albuquerque, não só presta homenagem ao seu valor e ao dos seus homens como tem palavras de consideração e de estima para com o seu antagonista:

Não me espanta o teu esforço, que isso tem todo o bom soldado, mas espanta-me queres defender uma nau tão despercebida como esta, com tão poucos aparelhos e menos companheiros. Mas não te desconsolés, que isto é fortuna de guerra, que favorece hoje a uns e amanhã a outros. E por quão bom soldado que és, eu te farei muito boa companhia, e aos que te ajudaram a pelejar, que tudo isto se deve a quem faz o que deve e cumpre a obrigação de sua pessoa.

O vencedor acolherá assim o vencido à sua própria mesa, onde o atrito ideológico entre o católico português e os oficiais franceses «herejes e luteranos», único e real motivo de conflito existente neste relato entre os dois campos opostos, será resolvido por Jorge de Albuquerque com o pedido de ser dispensado de se sentar à mesa com eles. Análoga correção de comportamento se manifesta da parte portuguesa quando, separadas as duas naus por uma tempestade, Jorge de Albuquerque se opõe à linchagem dos dezassete franceses que ficaram de guarda a bordo da *Santo António* e quando, pouco depois, reunidas as duas naus, os inimigos oferecem lugar a Albuquerque juntamente com três dos seus companheiros — oferta que é naturalmente recusada porque não se estende a todos os sobreviventes.

Também o comandante da frota turca se comporta cavalheirescamente com os vencidos: não só faz recolher em chalupas os cristãos que se lançaram ao mar para fugir ao incêndio da *Conceição* (ainda que para os fazer escravos e vendê-los em Argel), como se esforça por aliviar os sofrimentos do comandante português, gravemente ferido:

O capitão D. Luís de Sousa ficou cativo na capitânia de Tabaco Arrais, o qual o mandou curar e lhe deu uma manta para se cobrir.

Perguntando-lhe se queria alguma cousa, ele lhe pediu que lhe mandasse vir sua mulher e alguns criados seus que lhe nomeou, que estavam todos espalhados por outros baixéis, para o acompanharem. E botando a chalupa fora, buscaram todas as naus e lhe trouxeram Dona Antónia, sua mulher, e os criados que pediu.

O relator não deixa de assinalar várias vezes a humanidade com que os marinheiros turcos tratavam os portugueses: «A ordem que os turcos tiveram com a gente que coube a cada nau foi muito boa e não de bárbaros cossairos.» Por fim, até a perquirição foi efectuada com todo o respeito pela dignidade dos prisioneiros, os quais aproveitam, obviamente, para salvar o que é possível salvar. Por exemplo:

A Dona Antónia, mulher do capitão, e a Maria Ribeiro, mulher de Pero Mendes de Vasconcelos, mandaram buscar com muito respeito por dous turcos graves e velhos. E tirando a Dona Antónia algumas joias dentre o cabelo e apalpando-a por cima do fato pela cintura, ela deixou cair aos pés uma fita, que trazia por baixo da saia, em que tinha ligado alguns bisalhos de diamantes e peças suas e de seu marido, em que entrava um transelim de muito valor: e assim os turcos, não lhe achando nada, a deixaram, e ela depressa se assentou sobre a fita que tinha largado aos pés, e desta maneira a salvou...

Os holandeses, pelo contrário, manifestam, em relação aos inimigos, o mais absoluto desprezo, tanto no plano político-ideológico como no humano. Não só os despojam de tudo e lhes fazem rogar insistentemente, quando os abandonam na ilha de Fernão de Noronha, que lhes concedam «um moio de milho pilado em barris... e um barril de arroz, e um pouco de biscouto podre e um quarto de vinagre»; não só marcam com palavras mordentes a cobiça portuguesa, testemunhada pela sobrecarga do galeão, e matam sem piedade quem

quer que tente salvar-se a nado quando o *Santiago* parece ir a pique, como submetem os vencidos à mais minuciosa e aviltante inspecção corporal, antes de desembarcá-los na ilha:

E antes de os lançarem em terra, elegeram dous olandeses (que entenderam que eram para aquele efeito apropriados), os quais foram passando aos nossos um a um pela busca do corpo e vestidos, por verem se desembarcavam com alguma pedraria ou peça de ouro. E digo «pela busca do corpo e vestidos», porque não somente os despiam e descalçavam e davam busca pelos vestidos e partes exteriores, mas ainda pelas interiores, até lhe meterem por elas os dedos; e contra sua vontade, lhe faziam beber um copo de vinho para lançarem da boca alguma pedra se nela a levassem. E só o Capitão-mor António de Melo, por mais honestidade, o buscaram dentro em um camarote e os próprios capitães olandeses o descalçaram e buscaram, sem lhe acharem coisa alguma.

Finalmente, os ingleses, cujo comportamento para com os antigos aliados é o mais desumano entre os que até agora passámos em resenha. A propósito, vale a pena relevar a contradição em que cai Melchior Estácio do Amaral, o qual, narrando os episódios do galeão *Santiago* e para contrapor (provavelmente em nome da antiga aliança) a senhoril correcção dos ingleses à crueldade e à impiedade dos holandeses, apresenta como exemplo o mesmo conde de Cumberland, cujos marinheiros e soldados tinham sido responsáveis, oito anos antes, de actos atrozes contra os náufragos da *Chagas*, descritos pelo mesmo Amaral. Quando a nau portuguesa, à qual «pertencia bem o nome de nau das chagas», é invadida pelas chamas, duas das três naus inglesas afastam-se para não serem envolvidas pelo incêndio (a terceira tinha, também ela, fogo a bordo), sem acudir em socorro dos inimigos. Assiste-se, então, ao «mais triste e horrendo

espectáculo que nunca no mar aconteceu, com tão estreita perseguição e cruéis extremos de gostar a triste morte, entre fogo e mar e armas de hereges inimigos»:

Desenganados os nossos que ardia a nau, absoluta e irremissivelmente, começaram muitos de se lançar ao mar em jangadas e paus; e os que não sabiam nadar, a entrar em desesperado timor da morte; outros, especialmente a encravar, abraçando o lugar em que estavam, com suspiros e gemidos arrancados d'alma; perguntando uns aos outros por remédio, clamavam ao céu por misericórdia, com tantos brados que suspendiam os ares. E ora correndo a um bordo, ora a outro, não sabiam se se lançassem ao mar ou se se deixassem abrasar do fogo. O padre frei António se abraçou com um crucifixo, pedindo a Deus misericórdia por todos, e apertando o fogo com todos, começou de os obrigar a lançar ao mar, como fizeram os que sabiam nadar: e os que não sabiam, entrando em maior timor, lançando diante paus, barris, jangadas, e afogando-se muitos primeiro que neles pegassem. E quando o aperto era maior, os ingleses acudiam com suas lanchas armadas, aos quais muitos dos nossos pediam misericórdia, que eles não usavam com eles, antes, trespassando-os de parte a parte com as armas, cruelmente e como carneiros os mataram a todos que puderam alcançar.

Serão apenas treze os sobreviventes da nau *Chagas*, escapados porque recolhidos pelos ingleses, em troca de objectos preciosos que tinham com eles.

3.6.4 Como se vê, não menos na série alternativa do que na sequência principal, os autores propendem para os tons mais dramáticos desenvolvendo amplamente o motivo narrativo oferecido pelas batalhas no mar e pelas carnificinas perpetradas, com dano até de pessoas inocentes e inermes. Estas cenas deviam exercer efeitos sensíveis no espírito dos leitores, não só do ponto de vista de um acentuado envolvimento emotivo no episódio narrado (envolvimento exaltado, como se disse a

seu tempo, por implicações pessoais) mas também porque elas serviam para alimentar o sentimento nacionalista português oprimido, por um lado, pela ligação institucional à Espanha, atizado, por outro, pela guerra sem quartel que todos os inimigos dos espanhóis tinham estendido a bens e pessoas portuguesas. E todavia, também aqui parecem poder relevar-se indícios daquele subterrâneo propósito de dissuasão, de que já em outros passos nos pareceu legítimo acentuar os traços, voluntária ou involuntariamente destinados a desviar a atenção dos leitores das actividades ultramarinas para os reconduzir às «sãs» ocupações da própria casa pátria.

A descrição do combate entre portugueses e ingleses é um verdadeiro fragmento expressivo, que revela a mão destra de um narrador de raça, ainda que a insistência posta nas tonalidades vermelho-fogo e vermelho-sangue manifeste mais uma vez um certo comprazimento pelas tintas fortes:

Investindo assim todas três, se disparou artilharia de parte a parte, com roqueiras, pelouros de cadeia e de picões; houve em todos grande estrago, juntamente com a mosquetaria e munição; das gáveas choviam as panelas e alcanzias de fogo, os dardos e pedras, e pelos bordos ardiam as bombas e lanças de fogo, caindo de todas as partes muitos mortos e feridos, estando todas as quatro naus feitas um vivo incêndio e rios de sangue, quais eram os fortes combatentes, ateados os ingleses pela presa e os portugueses pelos enganarem dela. O mar estava roxo com sangue caído dos embornais, os conveses juncados de mortos e o fogo ateadado nas naus por algumas partes, e o ar tão ocupado com fumaças que não só se não enxergavam uns e outros, mas mal se conheciam muitos de tismados e mascarrados do fogo e pólvora.

A mesma mão condensa eficazmente, em poucas linhas, o fim da infeliz nau *Chagas*, visto através dos olhos dos treze sobreviventes recolhidos por uma lancha inglesa:

Os quais da nau inimiga viram acabar de arder a sua, até que, já quase noite, chegou o fogo à pólvora, que com horrendíssimo estrondo, levantando uma grande nuvem de fumo, se concluiu aquele espectáculo, indo-se o casco ao fundo e acabando de perecer os que por seu bordo ainda estavam pegados: cujas almas permitiria Deus levar logo à glória, pois permitiu que seus corpos passassem por tal trânsito.

Não menos interessante é a narrativa traçada por Melchior Estácio do Amaral de episódios relativos à captura do galeão *Santiago*, entre os quais merece ser citado, pelo seu valor exemplar de auto-expição, embora involuntária, o do bombardeiro Vicente Fernandes, «fugido deste reino para se ficar na Índia, temendo ser enforcado por um homem do termo que matou mal a S. Sebastião da Pedreira, em Lisboa»:

Vendo este que os olandeses não tomavam senão quem tinha pedraria, determinou de se arremessar nas lanchas, de cima da varanda, quando se largassem e preparassem por popa. Para isso atou nela uma corda em que se embalçou com tais voltas e laços que ao tempo que se quis lançar em uma lancha se lhe embaraçou a corda no pescoço, de modo que ficou por ela enforcado; e estando perneando com a morte, lhe não quiseram os olandeses valer, e se afogou e morreu enforcado com as suas próprias mãos, permitindo-o Deus assim por seus secretos e justos juízos.

3.6.5 Mas, a par destas narrativas de alto índice de patetismo, não faltam quadros marcados por sorridente ironia, de que João Carvalho Mascarenhas nos dá, talvez, o exemplo mais singular, narrando como, no momento da abordagem de uma nau turca à *Conceição*, se estabelece imediatamente uma dúplice corrente de trânsito nos dois sentidos, com os portugueses que, temerosos de se afundarem com a própria nau em chamas, se lançam

sobre a nau turca, e os turcos que acorrem do mesmo modo velozmente a depredar o navio português:

Os nossos, bem se deixa ver, que tais estariam metidos entre três tão cruéis inimigos como era o fogo, a água e os turcos: enfim, achando que os mais piadosos seriam os turcos, assim como eles foram entrando na nossa nau, foram os nossos entrando no seu navio, que se ele não fora, não escapava nenhum dos nossos com vida. E acudindo logo os turcos das mais naus com suas chalupas, foram tirando toda a gente deste baixel e levando-a para os outros; e acudindo juntamente a ver se podiam salvar alguma fazenda da nau, não foi possível tirarem nem só um pano. E com isto deram lugar para se salvar quase toda a gente da nau, tirando os mal feridos que morreram queimados vivos, que iriam gozar do céu, onde serão melhor premiados do que o hão-de ser neste reino os vivos que escaparam. Morreram alguns turcos queimados que sua cobiça os levou por dentro da nau, e quando se quiseram sair, o fogo lhes impediu o caminho, mostrando-lho aberto para o inferno, onde estarão eternamente.

Também aqui, todavia, o cômico de bailado absurdo não consegue libertar-se de uma certa truculência de entoação, e a aproximação entre as duas atitudes culmina, por isso, no grotesco edificante da exclamação final.

O envolvimento emotivo do leitor, obtido através de vários expedientes, dá-se também, muito frequentemente, por meio de segmentos narrativos baseados no sacrifício de personagens nobres e de damas de alta linhagem. Os autores têm perfeita consciência da eficácia patética que é possível alcançar movendo figuras exemplares e aproveitam-se largamente da sua habilidade compositiva e combinatória, introduzindo, em lugares oportunos, episódios destinados a suscitar uma intensa participação do leitor. Aos passos já a seu tempo transcritos, pode juntar-se um outro, cuja carga emotiva é exaltada pelo facto de a protagonista, dama da aristocracia, ser uma das

sobreviventes de um precedente naufrágio, mas que não conseguirá escapar da segunda e última prova que lhe é imposta pelo destino, com a perda da nau *Chagas*:

Começou D. Luísa de Melo de fazer queixas à fortuna, dizendo: — «Ah, cruel, que me enganaste no naufrágio da nau Santo Alberto para me pores neste aperto: se nele me afogara, não me vira nesta aflição! Ah pés, que trezentas léguas caminhaste por terra de cafres, quanto melhor vos fora comidos de uma serpente, que agora aqui abrasados de fogo! Oh ingratas areias da cafraria, que comestes e cubristes D. Leonor de Sá, porque me negaste sepultura em vós, quando três meses e trezentas léguas vos caminhei a pé! Ah vida de dezasseis anos mal lograda, que determinação tomais com esta amarga e forçada morte de fogo, ou de água, ou de armas de hereges? Ficai-vos embora, vida triste, apartai-vos de mim esperanças enganosas». Nestas e outras semelhantes máguas passaram as aflitas mulheres e meninos aquele breve espaço de vida. E tomando por melhor conselho lançar-se ao mar, se atou D. Luísa de Melo com sua mãe com um cordão de S. Francisco, com que ambas ligadas e afogadas saíram à terra na ilha do Faial, onde foram sepultadas.

7 — O RETORNO

3.7 O *Retorno* dos náufragos é, em geral, contido num breve espaço, isto é, consiste numa unidade narrativa de extensão limitada e de estrutura elementar: os que se salvam da *Peregrinação*, alcançado finalmente um porto africano frequentado por compatriotas para o comércio com os indígenas do interior, encontram uma nau ou então entregam-se a embarcações mais pequenas usadas para a navegação de cabotagem e, depois de terem sido assistidos nas necessidades imediatas pelas autoridades do lugar (portuguesas ou mesmo indígenas, mas todavia amigas), tornam a Goa, onde frequentemente lhes é

tributado caloroso acolhimento, com eventual processo e punição dos responsáveis directos pelo naufrágio (mas este último é um caso muito raro).

Naturalmente, os relatos que narram episódios que se afastam em parte do modelo principal prevêem também uma diversa articulação da unidade conclusiva. Os naufragos da *N. S.^{ra} do Bom Despacho* e da *Santo António* concluem o seu retorno a Lisboa; dos da nau *Conceição*, só poucos retornarão do cativeiro em Argel; os sobreviventes das vicissitudes do galeão *Santiago* serão recuperados e transferidos para o Brasil em duas caravelas enviadas de propósito à ilha de Fernão de Noronha; dos treze sobreviventes da nau *Chagas*, onze são desembarcados na ilha das Flores (e deles nunca mais se fala), enquanto os capitães Nuno Velho e Brás Correia ficam prisioneiros um ano em Inglaterra, e são resgatados finalmente por três mil *cruzados*; os naufragos da *S. Paulo* chegam a Sonda e Calapa, onde ficam vinte e seis dias a «restaurar e convalescer», mas «onde nos morreram dez ou doze homens, de comer muito, porque lhes não sofria o debilitado estômago o que nele lançaram»; o narrador dos sucessos da *S. Francisco* regressa de S. Domingos a Portugal, através de Cartagena, Havana, Cádiz e por fim Évora, numa peregrinação de que as cidades referidas são apenas as últimas quatro etapas. Por fim o relato, também aqui anómalo, de Francisco Correia, omite *o Retorno* tal como tinha omitido *Antecedentes*, *Partida* e, em certa medida, *Peregrinação*.

Excepto este último, portanto, pode afirmar-se que todos os relatos concluem com uma unidade narrativa específica destinada a contar, mais ou menos sumariamente, os episódios do *Retorno* ao mundo civilizado e, até, ao mundo familiar.

IV / CONCLUSÕES

Da análise até aqui desenvolvida, parece lícito deduzir que os vinte relatos de naufrágios compostos e publicados em Portugal entre a segunda metade do século XVI e o final do século XVII se apresentam bastante homogêneos, do ponto de vista da estrutura narrativa, autorizando-nos a postular a existência de um modelo ao qual todos, uns mais outros menos, se ajustam, embora com uma ampla margem de liberdade utilizada pelos autores, que podem desatendê-lo neste ou naquele segmento da narração. Por outras palavras, se os trechos dos vários relatos se diversificam entre si admitindo oscilações dentro de uma ampla gama de variantes, da sua segmentação em componentes sintáticas é possível extrair uma teoria da produção de tais estruturas superficiais, isto é, o arquétipo que se encontra na base de cada uma das realizações escritas. Viu-se que o modelo narrativo dos relatos de naufrágios afunda as suas raízes no da novela medieval de viagem, mas a sua construção definitiva resulta essencialmente da estratificação histórica operada por cada textualização até ao último dos relatos analisados que, pelo contrário, assinala um brusco regresso ao protótipo originário.

Variantes e desvios não contrariam a substancial unidade estrutural de uma mensagem altamente estandardizada, cuja quota de informação é mínima quanto aos elementos de redundância. E a originalidade, cedendo geralmente lugar à adesão a regras e convenções impostas pela expectativa do público, fica essencialmente entregue a inserções episódicas organizadas à volta de vicissitudes com larga taxa de emotividade ou destinadas a satisfazer o gosto dos contemporâneos pelo fabuloso, através duma reinterpretação ilustrativa do imaginário colectivo como imitação de uma realidade miticamente transfigurada.

Não menos importante, ao nível de estruturas superficiais, resulta, por fim, o ímpeto didascálico, manifestado no incessante apelo ao comum sentimento religioso e nacionalista, e o subtil, mas contínuo e persistente elemento de reacção observável no consciente ou inconsciente esforço para desviar o público leitor dos perigos, das humilhações, dos prejuízos inerentes à embriagadora aventura do ultramar. Deste ponto de vista, os relatos de naufrágios representam o reverso da medalha das exaltantes crónicas oficiais, de vitórias, de conquistas, de triunfos em terras longínquas e entre gentes exóticas. Aqui, pelo contrário, não temos senão naus engolidas pelas ondas, equipagens dizimadas pelas doenças, sofrimentos inauditos de mulheres, velhos, crianças, magros ganhos para os mais afortunados, que conseguirão por vezes sobreviver a uma viagem mas que morrerão na seguinte. Nenhum fascínio de aventura, raros e postiços os motivos de exaltação nacionalista, reverência quase fatalista à divindade e propensão para o tratamento hagiográfico das personagens nobres, confirmam que, para a maior parte dos autores, a

expansão ultramarina não é uma «dilatação da fé e do império», não tem o crisma da missão confiada por Deus mas é mesquinha ânsia humana de lucro, cobiça e opressão, na ausência de qualquer sentimento humanitário.

A análise poderia obviamente continuar, revelando outras características deste estranho «género» literário que são os relatos de naufrágios. E poderia estender-se à vertente linguística e estilística, examinando o aspecto formulista de uma composição, em que os estereótipos assumem função condutora, e o aspecto retórico que se articula num caleidoscópio de figuras e de combinações. Mas o espaço disponível impõe o adiamento, para outra ocasião, de um projecto tão vasto.

NOTAS

¹ Ch. R. Boxer, «An Introduction to the *História Trágico-Marítima*», in *Miscelânea de Estudos em honra do Prof. Hernâni Cidade*, Lisboa, 1957, pp. 48-99.

² *Ibid.*, p. 48.

³ Na transcrição, limito-me a regularizar, segundo o uso moderno, *u/v*, *i/j*, *s/z* e as maiúsculas, a eliminar o *b* não etimológico, a reduzir as duplas (excepto — *ss* — e — *rr* —), recorrendo eventualmente a acentos gráficos (*aa = ã*); introduzo os acentos estritamente indispensáveis para distinguir palavras homógrafas; resolvo todas as abreviaturas e, sempre que possível, também o sinal de nasalidade; elimino os latinismos puramente gráficos.

⁴ Cf. Ch. R. Boxer, *Further Selections from the Tragic History of the Sea, 1559-1565*, Cambridge, 1968, p. 16.

⁵ Cf. Ch. R. Boxer, *An Introduction...*, cit., pp. 63-64.

⁶ Cf. A. J. Saraiva, *História da Cultura em Portugal*, 3 vols., Lisboa, 1950-62, II, 134-35.

⁷ *A Estrutura na Antiga Sociedade Portuguesa*, Lisboa, Arcádia, 1971, p. 44.

⁸ Sobre as metáforas relativas à navegação e sobre a paisagem exótica, cf. E. R. Curtius, *La littérature européenne et le moyen âge latin*, trad. fr. de J. Bréjoux, Paris, 1956, pp. 157-61 e, respectivamente, 226-27.

⁹ Sobre a estrutura narrativa de alguns destes textos e sobre a sua expansão em Portugal, cf. Luciano Rossi, *A Literatura Novelística na Idade Média Portuguesa*, em publ. nesta mesma Biblioteca Breve, cap. III.

¹⁰ M. Martins, *Estudos de Literatura Medieval*, Braga, 1956, pp. 18 e segs.

¹¹ O episódio da Nossa Senhora da Conceição, «feita na Índia», diz respeito à viagem de ida, mas nem esta circunstância nem o atraso da partida são postos em relevo pelo autor João Carvalho Mascarenhas porque a perda da nau, em vez de se verificar nas costas africanas por causa dum naufrágio, tivera lugar na foz do Tejo com o ataque de 17 naus turcas: ambos os indícios, portanto, eram de considerar irrelevantes.

¹² Cf. também Jaime Cortesão, apud António Sérgio, *Naufrágios e Combates no Mar*. Textos seleccionados, anotados, comentados e acompanhados de um estudo por..., 2 vols., Lisboa, 1959, II, 279-92 [289-90].

¹³ Cf. A. H. de Oliveira Marques, *História de Portugal*, Lisboa, 1972, p. 240.

DOCUMENTÁRIO ANTOLÓGICO

I — A NAVEGAÇÃO

Navegando deste modo com tempo bonança, e sem a bomba dar muito trabalho, houveram vista da Terra do Natal aos vinte e um de Março em altura de trinta e um graus e meio, a qual costa correndo, e tomada a altura o dia seguinte, se acharam em trinta e dous graus, em cuja tarde houve vento oeste por riba da terra, com que se fizeram na volta do mar só com as velas grandes, e no quarto da madorra, sem vento, nem mar que o causassem, começou a nau a fazer muita água, crescendo em grande quantidade na bomba. Foram logo abaixo a reconhecê-la, e entendeu-se que entrava pelas picas de popa, por baixo de uma caverna, lugar muito perigoso, e de difícil remédio. Pareceu ao capitão, e aos oficiais, que o poderia ter, cortando-se um pedaço da dita caverna; e assim se fez. E posto que cortada se tomou a água, e começou a estancar (da qual boa nova o piloto e mestre pediram alvissaras a Nuno Velho Pereira, e ele lhas prometeu) durou pouco esta melhoria, porque como a água achou aquele lugar fraco, arrombou-o com muito maior fúria, e entrando na nau cresceu em grande demasia. E assim tem mostrado a experiência, por este sucesso, e pelo da nau S. Tomé, que foi quase a ele semelhante, que se devem procurar e fazer todos os outros remédios para tomar a água, mas não este de cortar madeira, sendo mais necessário acrescentá-la que tirá-la, porque posto que em boa aparência, é depois mui danado, como se viu nestas duas naus que se se não cortara em Santo Alberto uma caverna, em S. Tomé um pedaço da escota, e ponta de pica, não se

senhoreara delas tanto a água, e sendo menos, e aproveitando mais os outros remédios, pode ser que esta pudera arribar a Moçambique, e a outra dera à costa, e não se perderam tão longe dela.

Vendo os oficiais o perigoso estado da nau e que nela havia dezoito palmos de água, determinaram, que se alijasse, e arribasse em popa. Uma cousa e outra se começou logo a executar; e o mestre fez lestes a escotilha grande, da qual com barris deitavam a água fora, que foi grande alívio à nau. O que entendido de alguns afeiçoados aos brincos dos seus caixões, que levavam no convés, pararam em os alijar, esperando já salvar-se com eles, mas protendendo-lhes a troco Nuno Velho Pereira (se Deus o levava a salvamento à terra) quarenta e cinco quintais de cravo, que trazia na nau, pode tanto esta sombra de interesse, que ficou logo desembaraçado o convés, e crescendo depois o perigo se deitou ao mar tudo o que havia na tolda dos bombardeiros, e nos paióis das drogas, com que ficou coberto de infinitas riquezas, lançadas as mais delas por seus próprios donos, dos quais eram naquele tempo tão aborrecidas e desprezadas, como em outro foram amadas e estimadas. Era já quase manhã, e princípio do dia seguinte, e a água entrava em tanta demasia, que da segunda coberta se não podiam tirar os caixões, e quebrados com machados, se alijava o fato, que neles vinha. E posto que havia um gamote grande aberto na escotilha, outra pela estrinqua, e outro pelo paiol das drogas, por onde com barris se deitava a água, e assim com as bombas, com nenhuma cousa destas diminuía. Continuou-se todo o dia este trabalho, acudindo Nuno Velho Pereira, o capitão, os fidalgos, e soldados, com grande presteza e diligência a umas partes, e os mestre com a gente do mar a outras. E sendo noite se empacharam as bombas com a pimenta, e ficaram de nenhum serviço. Havia já na nau doze palmos de água, com que muitos perderam o ânimo, e os que o tinham estavam tão cansados, que não havia quem fosse à segunda coberta encher barris, na continuação do qual exercício consistia a salvação da nau. Pelo que Nuno Velho Pereira desceu abaixo ao porão da nau com grande perigo pendurando-se pelas cordas das bombas, e começou encher os barris, os outros fidalgos e soldados movidos deste exemplo fizeram o mesmo, e não largaram mão do trabalho toda aquela noite. No fim da qual, e princípio do dia seguinte se houve vista da terra, como o piloto prometera na tarde passada, cuja súbita vista assim alegrou a todos, e encheu de alvoroço, como se nela não estivera tão duvidosa a salvação das suas vidas, como na nau que o mar ia sorvendo a grande fúria.

Vista a terra atendeu-se em alijar tudo o que havia no castelo, debaixo da ponte, e na popa, com que aliviada algum tanto a nau, se deram às velas da gávea grande, e a cevadeira, para chegar mais depressa à costa, governando porém sempre e parece que milagrosamente, porque levava já duas cobertas cheias de água, e as mesas arrastando. E prevenindo Nuno Velho as futuras necessidades de armas, e munições, sem as quais estava tão certa a perdição na terra que viam, como no mar em que andavam, advertiu ao capitão, que mandasse recolher as armas, pólvora, chumbo, e morrões que se achassem, e deu ordem a António Moniz da Silva, que ajuntasse as suas espingardas, e as que mais encontrasse, e atadas as metesse em alguma pipa, para nela se salvarem.

JOÃO BAPTISTA LAVANHA
(Naufrágio da nau *S. Alberto*)

II — O NAUFRÁGIO

O Padre Frei Tomás Pinto, levando consigo Jerónimo da Silva, contra-mestre da nau, foi ver o batel, para ver se se devia antes fiar dele que das jangadas, entre as quais havia algumas bem feitas: pareceu a ambos que mais seguro era o batel. Deu logo Jerónimo da Silva ordem com que da nau viessem mantimentos, água, vinho, biscoutos, queijo, marmelada e algumas conservas. Ordenou-se nele a cevadeira de um lançol e de uma teada de pano de linho, o masto se fez de uma barra de cabrestante, a verga de dous piques, o masto da cevadeira de três piques, a verga de deus. Depois se emendou a verga do masco grande, e fez-se de outra barra, e os lais de duas pontas de piques; a enxárcia se fez de linha de pescar e de fios, e a amarra de doze balços de marinheiros com mais de uma peça de linho de trinta e oito varas torcidas a modo de corda, a fateixa de seis cunhas de berços com mais um sacco em que iam mil e trezentos cruzados; serviam de leme duas pás, com que se teve muito trabalho.

.....
Foi o espectáculo deste dia o mais triste e lastimoso que se podia ver. Estava todo o arrecife cheio de gente, a qual não queriam recolher nem os do barco nem os da jangada; a maré vinha enchendo, e eles não podiam tomar pé, por onde logo se começaram a afogar todos os que não sabiam nadar; e os que sabiam também se afogavam,

dilatando com tudo um pouco mais a morte. Andava grande quantidade de homens nadando, uns para as jangadas e outros para o batel; e assim se afogaram todos, e duas mulheres que iam para se meter nas jangadas, em que iam muitas outras. Um moço de quinze anos nadou quási meia légua, e chegou ao batel afastado de toda mais gente que nadava; puseram-lhe uma espada diante, a qual ele naquele conflito não temeu, mas antes, como se lhe fora dado cabo, pegou dela; e não se desapegou dela sem o recolherem, a troco porém de uma grande ferida na mão.

.....
Aqui se viu o mais horrendo espectáculo de todos os do naufrágio, porque assim os das jangadas como os que estavam nos penedos, esperando ter algum refúgio no batel, se saíram deles e se vinham, nus, com a água pelos peitos, estando toda a noite em um perpétuo grito por razão da frieza da água e incompatíveis dores. Não se ouviam outras vezes que de ais, gemidos e grandes lástimas; bradavam pelos do batel, que lhe valessem, nomeando a muitos por seus nomes e lembrando-lhe o estado em que se viam. Entre estes, um dos que mais gritava era D. Duarte de Meneses, primo com-irmão do capitão-mor Fernão de Mendonça; mas não foi ouvido, nem Rui Mendes de Carvalho, homem fidalgo. Recolheram ao condestabre da nau com uma só palavra que disse.

Ao outro dia pela manhã, que foi sexta-feira, vinte e três do mês, estando os do batel para se partir, pareceu ao piloto, em sua consciência, e ao contra-mestre e a alguns homens do mar, comunicado primeiro com Duarte de MeIo, capitão, que o dito batel não estava para poder navegar com tanta gente, e que, como tivesse mais de quarenta e seis ou quarenta e sete pessoas, que se não atrevia a navegar; e mandando-se contar a gente que nele estava por António Gonçalves, guardião da nau, que era muito bom homem e muito bem inclinado, e dizia que não chegava a quantia da gente àquela com que o piloto se atrevia a navegar, e todavia, parecendo a algumas pessoas que se tinham apoderado do batel que o guardião não contara bem a gente, por o batel estar pesado, assentaram antre si que se lançasse ao mar alguns homens; e eles sômente consultavam e determinavam quais haviam de ser estes condenados.

Os desta parcialidade deram conta a Duarte de Mela do que o piloto dizia, e da diligência que se mandara fazer pelo guardião; e mostrando Duarte de Melo, capitão, muito sentimento cristão, não sabendo como se pudesse escusar a execução de tão cruel obra, se mandou ver por quatro ou cinco pessoas a gente que no batel estava:

levavam as espadas nuas nas mãos, para assim mais facilmente poderem executar as sentenças e miseráveis sortes dos condenados. Lançaram-se fora do batel dezassete pessoas...

.....
Teve-se por milagre chegarem a terra cinquenta e sete pessoas em dous terços do batel, arrojado com cordas, fazendo tanta água por todas as partes, que a quatro gamotes de dia e de noite se não estancava, atravessando nele cem léguas de gôlfão ou mais.
.....

MANUEL GODINHO CARDOSO
(Naufrágio da nau *Santiago*)

III — A PEREGRINAÇÃO

E, enchendo as borrachas de água, começaram a caminhar, aos vinte e três de Marco, indo diante de todos o padre Frei António, capucho, com um crucifixo arvorado; e ordenaram das velas do batel dous andores amarrados com alguns remos, para aquelas mulheres caminharem, os quais haviam de levar às costas os marinheiros e grumetes, a quem D. Paulo de Lima prometeu uma quantidade de dinheiro. As mulheres, a de D. Paulo e a de Guterre de Monroy, levavam jubões brancos, calções compridos até o chão e barretes vermelhos; só D. Joana ia vestida no hábito de S. Francisco, porque, como ia com tenção de se meter freira em algum mosteiro de Santa Clara, quis vestir ali o seu hábito, por que, se morresse naquele caminho, fosse nele, e assim lhe ficassem seus desejos cumpridos em parte; e depois o cumpriu bem, porque, já que na Índia lhe faltou mosteiro de Santa Clara em que se metesse naquele hábito seu, que nunca mais largou, se recolheu para Nossa Senhora do Cabo, onde fez uma casinha, ou uma cela, em que se foi agasalhar, por estar perto dos padres capuchos que ali fazem vida santa, e ela não menos que eles; e assim vive com tanto recolhimento, abstinência e oração, que em nenhuma clausura pudera ser mais; e sua vida e exemplo tem consolado esta cidade de Goa...

Postos os nossos perdidos ao caminho, como atrás dissemos, foram de longo da praia muito devagar, por causa das mulheres, comendo do pouco biscoito que levavam, e bebendo da pouca água das borrachas, que a mor parte dela se lhe tinha ido pelas costuras. E assim desta maneira, fazendo pouso, foram até a noite, que se

recolheram a uns médãos de area, onde se agasalharam, buscando em todo este caminho sempre um lugar separado para as mulheres; e ali fizeram suas fogueiras e dormiram sobre a dura area, que não tinham outros colchões, nem outros cobertores mais que o céu.

.....
Já neste tempo, que era ao quinto dia, iam seguidos de alguns cafres, que seriam de redor de trezentos, que parece levavam os olhos em alguns barretes e naquela pouquidade que viam, e assim se foram chegando pouco e pouco até se desavergonharem a se atravessarem diante em som de cometer os nossos, fazendo suas algazaras e meneando suas armas, a que eles chamam *pemberar*. O capitão e D. Paulo, vendo aquela determinação, puseram-se em um corpo, deitando pela banda de fora as espingardas e lanças, levando sempre as mulheres no meio, e foram acometer os cafres, que já vinham com grandes silvos e gritos remetendo com os nossos, deitando sobre eles muitos arremessos dos paus tostados, a que chamam *finbos*, que derrubam um boi, se lhe acertam, dos quais os nossos não receberam dano; e desparando neles as espingardas, e ouvindo o estrondo, houveram tamanho medo, que todos juntos se deitaram pelo chão, e em gatinhas, como bogios, em saltos, foram fugindo para os matos, com que os nossos ficaram livres deles e foram continuando o seu caminho.

.....
E ao outro dia que partiram do rio da Abundância foram dar com outro riacho que ia meter-se em outra alagoa não menos que a passada, a qual passaram de baixamar, e nele tomou o piloto ao outro dia o sol e achou-se em vinte e seis graus e um quarto. Daqui por diante foram entrando pela terra do rei de Manhica, de que na descrição atrás falámos, o qual já tinha aviso daquela gente, e os mandou acompanhar por alguns homens seus que os festejaram muito; e eles se alegraram em extremo com um cafre que lhes falou português muito claro, e lhes disse que havia menos de dez dias que se tinha partido do rio de Lourenço Marques uma naveta para Moçambique, da qual era capitão um Jerónimo Leitão, que levava muito marfim.

.....
El-rei os ouviu muito bem e lhes mandou responder humanamente, condoendo-se deles, e lhes ofereceu tudo o que houvesse em sua terra. E porque pareceu bem aos nossos darem a este homem alguma cousa de presente (porque estes cafres sempre estão com os olhos nas mãos para verem se levais que lhes dar), buscando

entre todos alguma cousa que lhe oferecer, acharam um pano lavrado de ouro com que D. Mariana se cobria, e uma bacenica de cobre, cousa que eles muito estimam, e um pedaço de ferro grosso; e tudo lhe ofereceram, mandando-lhe dizer que lhes perdoasse, que não salvaram mais que suas pessoas, como ele via, e inda aquele pano tomaram àquela mulher; e assim lho lançaram por cima das costas, com o que ficou tão ufano que olhava para si de uma e outra parte, e de alegre se ria para os cafres, vendo que aquele era o dia de seu maior triunfo.

DIOGO DO COUTO
(Naufrágio da nau *S. Tomé*)

IV — TIGRES E PIOLHOS

E como os que ainda ficavam vivos trouxessem os espíritos e corpos tão cansados e debilitados, que o mais a que suas forças e raridades então abrangiam, era tomar estes, que assim faleciam, e fazer-lhes em estacas uma pequena cova onde os deixavam mal cobertos, se veio daqui a principiar outra desventura não menos que a da fome; e foi, que por este lugar em que El-Rei, e nós vivíamos, estar situado em uma mata antiga, e grande, onde havia muitos tigres, leões, e todo o outro género de alimárias nocivas; e estes encarniçando-se de princípio em comer os que assim ficavam mal soterrados, vieram a tanto denodamento que entraram à boca da noite dentro na povoação pela parte onde nós morávamos, que era um recanto mais escuso, como já contei, e se achavam alguém fora da choupana o matavam, e tão levemente tornavam a saltar com ele na boca por cima da cerca, conquanto era alta e bem tapada, que parecia nenhuma cousa levarem; e assim andavam tão diligentes em fazer estes saltos, que levariam cinco homens primeiro que puséssemos cobro em nós: e depois que viram não nos poderem tomar fora das choupanas, desavergonharam-se a entrar dentro, e conquanto estávamos seis e sete juntos, não deixavam por isso de ferrar no que mais a seu lanço achavam, de modo que acudindo nós todos a isto trabalhosamente lho tirávamos das mãos; e com estes acometimentos, que eles cada noite faziam muitas vezes, nos feriram muito mal outros cinco homens, e por não haver já entre nós armas (como está dito) com que nos pudéssemos vingar, outro nenhum remédio tivemos, senão vingar-nos de sorte que não saíamos das choupanas menos das oito e nove horas do dia, e com uma de sol nos recolhíamos; e ainda neste meio tempo

se algum havia de ir ao mato ou fonte ou qualquer outra parte, posto que fosse perto da povoação, aguardava que se juntassem cinco ou seis, que tivessem a mesma vontade, com medo deles, que doutra maneira não ousavam de ir.

.....
A esta perseguição dos tigres se juntou outra de piolhos, a qual posto que parecia leve, foi tal que a alguns tirou as vidas, e a todos geralmente pôs em risco de as perderem; porque enquanto andávamos quase nus, trazendo sòmente vestidos uns farrapos por que nos apareciam as carnes em muitos lugares, ali se criavam tantos, que visivelmente nos comiam sem lhe podermos valer, e conquanto escaldávamos o fato muito amiúde, e o catávamos cada dia três e quatro vezes por ordenança; mas como era praga dada por castigo de nossos erros, nenhuma cousa aproveitava, antes parecia que quanto mais trabalhávamos por os apoquentar, então cresciam em maior quantidade; porque quando cuidávamos que os tínhamos todos mortos, dali a pouco espaço eram outra vez tantos, que com um cavaco os ajuntávamos pelo fato, e os levávamos a queimar ou soterrar, por se não poder matar tanta soma de outra maneira, mas com todos estes remédios, a um Duarte Tristão, e outros dous ou três homens fizeram tais gaivas pelas costas e cabeças, que disso claramente faleceram.

MANUEL DE MESQUITA PERESTRELO
(Naufrágio da nau *S. Bento*)

V — ELOGIO DO TABACO

Em lugar de vinho, que, como disse, não há, lhe serve o tabaco, a que nós chamamos erva santa; ao qual se tem por todas as Índias achadas tantas virtudes, não sei se reais, se imaginárias, e particularmente ao que nasce nesta ilha, pelo que é mais estimado e buscado; e onde concorre muito de várias partes, perguntam os compradores por tabaco de Santo Domingo, o qual não somente se semeia, e granjeia para se usar naquelas partes, mas traz-se também por mercadoria para estas, e de tanto preço, que vimos nós desembarcar fazenda que já estava embarcada, para fazer lugar a esta, e acomodar como esta merecia: e quanto é por lá, não há quem o tire nunca da boca em fumo, ou dos narizes em pó, e infinitos há, que nem de ambas as maneiras se fartam dele; só os poderia fartar, quem

lhes descobrisse invenção (que eles compraram por muito dinheiro) para assim como o metem dentro em si por estes dous sentidos, cheiro, e gosto, o poderem também meter pelos outros três, que lhes ficam privados de tanto gosto. De maneira, que o fim dos banquetes mui regalados, e a última iguaria deles, é um prato mui fermoso cheio de tantos rolos, ou canudinhos, como eles lhes chamam, feitos daquelas mesmas folhas secas enroladas, quantos são os convidados. Os quais canudinhos acesos por uma ponta, e metidos na boca, pela parte que estão acesos, estão chupando o fumo, reprimindo o fôlego quanto podem, para que o fumo tenha tempo para andar visitando, consolando, e amezinhando todas as partes interiores. Aos que têm fome, serve de pão; aos que têm sede, serve de água; aos que comeram destemperadamente, e estão fartos, dizem que ficam desalijados; se estão encalmados, que os refresca; se frios, que os aquece; se com maus humores, que lhos bota fora o pó moído, e tomado pelos narizes, com o qual pó alguns misturam cinza para o fazer mais forte. Afora outras infinitas cousas, para que dele se servem, aplicado por dentro, e por fora. E nesta forma experimentei eu também sua virtude, aplicando-mo em um acidente, como única e singular mezinha.

GASPAR AFONSO
(Viagem da nau *S. Francisco*)

BIBLIOGRAFIA ESSENCIAL

- BRITO, Bernardo Gomes de, *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 vols., Lisboa, 1735-36.
- BRITO, Bernardo Gomes de, *História Trágico-Marítima*, compilada por —, com outras notícias de naufrágios, 12 vols., Lisboa, 1904-1909 (Bibliotheca de Classicos Portuguezes. Proprietario e Fundador: Mello d’Azevedo, vols. XL-XLIX, LVII-LVIII).
- BRITO, Bernardo Gomes de, *História Trágico-Marítima. Narrativa de naufrágios da época das conquistas*. Adaptação de António Sérgio, Lisboa, 1942 (edição popular).
- BRITO, Bernardo Gomes de, *História Trágico-Marítima*, compilada por —. Nova edição publicada sob a direcção de Damião Peres, 6 vols., Porto, 1942-43.
- BRITO, Bernardo Gomes de, *História Trágico-Marítima*. Fixação de texto, glossário e notas de Neves Águas, comentários de Fernando Luso Soares, José Saramago, Maria Lúcia Lepecki, 2 vols., Lisboa, 1971-72.
- BOXER, Charles R., *An Introduction to the História Trágico-Marítima*, na *Miscelânea de estudos em honra do professor Hernâni Cidade*, Lisboa, 1957, pp. 48-99.
- BOXER, Charles R., *The Tragic History of the Sea, 1589-1622. Narratives of the shipwrecks of the Portuguese East-Indiamen, São Tomé (1589), Santo Alberto (1593), São João Baptista (1622), and the journeys of the survivors in South East Africa*. Edited from the original Portuguese by —, Cambridge, 1959.

- BOXER, Charles R., Moçambique island and the Carreira da Índia, em *Studia*, revista semestral, VIII, Lisboa, 1961, pp. 95-132.
- BOXER, Charles R., *Moçambique island as a way-station for Portuguese East-Indiamen*, em *Mariner's Mirror*, XLVIII, London, 1962, pp. 3-18.
- BOXER, Charles R., *Further Selections from the Tragic History of the Sea, 1559-1565. Narratives of the shipwrecks of the Portuguese East-Indiamen Aguia and Garça (1559), São Paulo (1561), and the misadventures of the Brazil-ship Santo António (1565)*. Translated and edited from the original Portuguese by —, Cambridge, 1968.
- BOXER, Charles R., *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, London, 1969.
- CORTESÃO, Armando, *Cartografia e cartógrafos portugueses dos séculos XV e XVI. Contribuição para um estudo completo*, 2 vols., Lisboa, 1935.
- COSTA, Abel Fontoura da, *A marinbaria dos descobrimentos. Bibliografia náutica portuguesa até 1700*, Lisboa, 1933 (reimpressão 1939).
- COUTO, Diogo do, *Decadas da Asia*, Lisboa, 1602-1788 (edição completa, Lisboa, 1778-88).
- COUTO, Diogo do, *Vida de Dom Paulo de Lima Pereira, Capitam-mór de Armadas do Estado da Índia, donde por seu valor, e esforço nas batalhas de mar, e terra, de que sempre conseguiu gloriosas victorias, foy chamado o Hercules portuguez*, Lisboa, 1765.
- COUTO, Diogo do, *Vida de Dom Paulo de Lima Pereira*, Lisboa, 1903 (Bibliotheca de Classicos Portuguezes. Proprietario e Fundador: Mello d'Azevedo, vol. XXXV).
- COUTO, Diogo do, *Observações sobre as principaes causas da decadencia dos Portuguezes na Asia, escritas por Diogo do Couto, em forma de dialogo com o titulo de Soldado Pratico, publicadas de ordem da Academia Real das Sciencias de Lisboa por Antonio Caetano do Amaral*, Lisboa, 1790.
- COUTO, Diogo do, *O Soldado práctico*. Texto restituído, prefácio e notas pelo prof. M. Rodrigues Lapa, Lisboa, 1937.
- DALGADO, Sebastião Rodolfo, *Glossário Luso-Asiático*, 2 vols., Coimbra, 1919-21.
- DIZIONARIO DI MARINA MEDIEVALE E MODERNO, Roma, 1937 (Reale Accademia d'Italia. Dizionari di Arti e Mestieri, 1).

- DOCUMENTOS REMETTIDOS DA INDIA OU LIVROS DAS MONÇÕES, 1605-1679, 5 vols., Lisboa, 1880-1935 (Publicados pela Academia das Ciências de Lisboa).
- FIGANIERE, Jorge Cesar de, *Bibliographia historica portugueza*, Lisboa, 1850 (Título V: *Sucessos tragicos, marítimos e terrestres; Relações de naufragios, terremotos, etc.*).
- FONSECA, Quirino da, *Os portugueses no mar. Memórias históricas e arqueológicas das naus de Portugal. I. Ementa histórica das naus portuguesas*, Lisboa, 1926 (único publicado).
- FONSECA, Quirino da, *Diários da navegação da Carreira da Índia nos anos de 1595, 1596, 1597, 1600 e 1603*. Manuscrito da Academia das Ciências de Lisboa publicado por ordem da mesma Academia, Lisboa, 1938.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Os descobrimentos e a economia mundial*, Lisboa, 1965.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *Ensaio*, II vol., Lisboa, 1968.
- GODINHO, Vitorino Magalhães, *A estrutura na antiga sociedade portuguesa*, Lisboa, 1971.
- LEITÃO, Humberto — LOPES, J. Vicente, *Dicionário da linguagem de marinha antiga e actual*, Lisboa, 1963.
- MACHADO, Diogo Barbosa, *Bibliotheca Lusitana, historica, critica e cronologica*, 4 vols., 1714-59 (reimpressão Lisboa, 1930-35).
- PASSOS, Carlos de, *Navegação portuguesa dos séculos XVI e XVII. Naufrágios inéditos. Novos subsídios para a História trágico-marítima de Portugal*, em *Biblos*, IV, 1928, pp. 224-50.
- PERES, Damião, *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*. Coleção publicada sob a direcção de —, Porto, 1937.
- PERES, Damião, *História dos Descobrimientos Portugueses*, Porto, 1943.
- PERESTRELO, Manuel de Mesquita, *Roteiro da África do Sul e Sueste desde o Cabo de Boa Esperança até o das Correntes (1576)*. «Roteiro» of the South and South-East Africa, from the Cape of Good Hope to Cape Corrientes, por —, anotado por A. Fontoura da Costa, Lisboa, 1939 (texto português e inglês).
- QUADROS DA HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA. Seleccção, prefácio e notas de Rodrigues Lapa, Lisboa, 1951.
- REGO, António da Silva, *Viagens portuguesas à Índia em meados do século XVI*, em *Anais da Academia Portuguesa da História*, 2.^a série, V, Lisboa, 1954, pp. 77-142.
- REIMÃO, Gaspar Ferreira, *Roteiro da Navegação e Carreira da Índia, com seus caminhos, e derrotas, sinaes, e aguageis, e diferenças da agulha: tirado do que escreveu Vicente Rodrigues, e Diogo Afonso Pilotos antigos*.

- Agora novamente acrescentado a viagem de Goa por dentro da São Lourenço, e Moçambique, e outras muitas cousas, e advertencias, por Guaspar Ferreira Reymão, cavaleiro do habito de Sanctiago, e Piloto mór destes Reynos de Portugal*, Lisboa, 1612 (uma segunda edição por A. Fontoura da Costa, Lisboa, 1939).
- SÉRGIO, António, *Naufrágios e combates no mar*. Textos seleccionados, anotados, comentados e acompanhados de um estudo por —, 2 vols., Lisboa, 1958-59 (em apêndice ao II vol., pp. 279-92, um estudo de Jaime Cortesão, *Sobre as viagens da Carreira da Índia*).
- SÉRGIO, António, *Em torno da «História Trágico-Marítima» (Informes para leitores nada eruditos, mas amadores das relações e visões globais dos acontecimentos)*, em *Ensaios*, vol. VIII, Lisboa, 1974, pp. 75-174.
- SOUSA, Manuel de Faria y, *Asia Portuguesa*, 3 vols., Lisboa, 1665-75.
- TAVANI, Giuseppe, *Termini marineschi africani e asiatici nelle relazioni portoghesi di naufragi*, em *Bollettino dell'Atlante linguistico mediterraneo*, 13-15, 1971-1973 (Studi offerti a Carlo Battisti e Gerhard Rohlfs), Firenze, 1976, pp. 143-64.
- VASCONCELOS, José Augusto Amaral Frazão de, *Pilotos das navegações portuguesas dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1942.
- VASCONCELOS, José Augusto Amaral Frazão de, *Naufração da Nau «S. Paulo» em um ilhéu próximo de Samatra, no ano de 1561*. Narração inédita escrita em Goa em 1562 pelo Padre Manuel Álvares, S. J. Lisboa, 1948 (mas, segundo Boxer, escrita em Malaca em 1561).
- VASCONCELOS, José Augusto Amaral Frazão de, *Subsídios para a história da Carreira da Índia no tempo dos Filipes*, Lisboa, 1960.