



PEREGRINAÇÃO E MEMÓRIA NOS RELATOS DE NAUFRÁGIOS

Angélica Madeira*

A oportunidade de apresentar algumas idéias de uma pesquisa realizada sobre a *História Trágico-Marítima* levou-me a fazer alguns recortes que permitissem abordar o tema da Peregrinação nos relatos de naufrágio. Na primeira parte, serão trazidas informações mais gerais, levantados os aspectos considerados relevantes para a leitura da cultura e da história a partir da superfície textual densa e complexa daquelas narrativas. A segunda parte, mais pontual, tratará da dimensão estética dos textos, seus recursos sintáticos e retóricos, o rico repertório de imagens alegóricas de forte teor poético e dramático, em tudo prenunciadoras da estética barroca.

Apesar do trânsito entre a Literatura, a História e a Sociologia, exigência posta pelo modo mesmo como o objeto de estudos foi construído, a concepção de trans-disciplinaridade que dá sustentação a essas reflexões não conduziu a um apagamento de limites entre as disciplinas mas sim a uma apropriação seletiva de conceitos que trouxeram maior inteligibilidade à obra. A *História Trágico-Marítima* começou a ser vista como um todo, um amálgama, histórico, estético e ideológico, um monumento, uma série discursiva que emergiu em Portugal simultaneamente ao declínio da expansão do comércio marítimo português. Uma obra assim apresentava um grande interesse para a pesquisa e, por meio de seu estudo, poderia acrescentar perspectivas novas à área da Sociologia histórica, de forte base textual e documental, e propor novos nexos entre estudos literários sociedade e cultura.

A *História Trágico-Marítima* é uma coletânea de 12 relatos de naufrágio da segunda metade do XVI e início do XVII, compilados por um historiador português setecentista, Bernardo Gomes de Brito, e publicados em 2 volumes, em Lisboa, em 1735 e 1736. Esta informação é importante porque ela põe em evidência um ponto de método: tratava-se de considerar duas configurações históricas distintas, o século XVI, quando os relatos foram escritos e divulgados separadamente; e o século XVIII, quando foram compilados e publicados em formato de livros.

Originalmente os relatos existiam sob forma de libretos soltos, como o nosso cordel, só que em prosa, um tipo de prosa muito híbrida, uma literatura fora dos gêneros canônicos, razão pela qual muitos se perderam, restando apenas esses exemplares recolhidos por Gomes de Brito. A hipótese de que houvesse ainda algumas dezenas deles faz sentido pela intenção original do historiador de publicar 5 volumes, embora só dois tivessem vindo a prelo, provavelmente pelas

*Pesquisadora do CNPq e Professora do Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília e do Instituto Rio Branco.



dificuldades de se obter o *imprimatur*. Bernardo Gomes de Brito levou 16 anos para consegui-lo. Naquela época, todo o material destinado à impressão passava por uma censura rigorosa e por uma burocracia imensa, várias mesas, pareceres, do clero, do paço, e ao final, depois de impresso, o livro ainda deveria voltar à mesa do Santo Ofício para poder circular.

Sabe-se pouco sobre o historiador. Em sua biografia consta que era um intelectual autodidata, membro da Academia Real de História, com poucas obras publicadas. Tornou-se conhecido por essa compilação monumental, dedicada a D. João V, obra que salvou do esquecimento aqueles relatos que, juntos, ganharam um título tão pungente – *História Trágico-Marítima* – segundo Antonio Tabucchi (1992), um verdadeiro achado poético que une dois conceitos fortes – Mar e Tragédia – para qualificar a história, ou aquelas histórias que calaram tão fundo no imaginário português. Os relatos de naufrágio poderiam ser vistos como uma porta de acesso à compreensão daquela sociedade tardo-quincentista, como exprime seus medos, suas ansiedades, como delira.

Algumas perguntas se impõem: por que esses relatos surgem exatamente naquele momento em Portugal? Que funções e que sentido lhes eram atribuídos pelas pessoas?

O certo é que os relatos angariaram muito prestígio e se espalharam, a partir de Portugal, por toda a Europa Marítima – Espanha, Inglaterra, Holanda – suscitando o surgimento de uma literatura similar naqueles países nos dois séculos seguintes ao XVI, quando aquelas nações já estavam também envolvidas no projeto marítimo-mercantil. Surge mesmo um gênero na pintura flamenga do século XVII – naufrágio com espectador (GOEDDE, 1988) – e há referência no teatro clássico francês ao mais que famoso «Naufrágio de Sepúlveda» que parece ter tido divulgação para além das fronteiras de Portugal, em traduções e versões em versos e para o teatro, tornando-se uma espécie de «clássico», um modelo do gênero. Não por acaso esse é o mais antigo relato que traz a coletânea, datado de 1554, dois anos após a ocorrência do desastre. O narrador anônimo afirma ter tomado conhecimento daqueles fatos por tê-los ouvido contar por Manuel Álvares, guardião do galeão, em Moçambique.

A grande popularidade adquirida pelo gênero pode ser atestada pelas raras informações que temos sobre tiragens. Um dos relatos da *História Trágico-Marítima*, exatamente o único que trata especificamente da rota do Brasil – o naufrágio da nau Santo Antonio, em que viajava Jorge d'Albuquerque Coelho – conheceu duas edições de mil exemplares cada uma, conforme se lê na folha de rosto da segunda edição, de 1602, momento em que um livro de grande sucesso não ultrapassava a cifra de 300 exemplares (LANCIANI, 1991).

Foram levantadas várias hipóteses:

Aqueles folhetos funcionariam como uma espécie de jornalismo *avant la lettre*, seguindo a leitura proposta por José Saramago (1972), pois aqueles naufrágios

foram acontecimentos reais e o relato era uma forma de dar notícias – mesmo que com um ano de atraso – sobre o destino dos embarcados. Ao final de cada narrativa, há os nomes dos que morreram e onde foram enterrados, os nomes dos sobreviventes e, algumas vezes, onde ficaram. Essa explicação não é destituída de sentido na medida em que $\frac{1}{4}$ da totalidade da população portuguesa estava envolvida direta ou indiretamente com o empreendimento comercial e marítimo. Não só a população que viajava e trabalhava nos barcos estava preocupada, mas também havia numerosas fábricas em terra, estaleiros, fábricas de velames e cordoalhas, fábricas de biscoitos e de conservas para a travessia dos oceanos.

Outra explicação para o sucesso dos folhetos é a moda do texto impresso que se generalizou no século XVI. As tipografias estabeleceram-se muito cedo em Portugal. A imprensa, inventada por Guttenberg em 1450, já estava em Portugal apenas três décadas depois. Há documentos impressos em Lisboa em 1480 e, logo depois, em Leiria e Faro (BRITO ARANHA, 1898). As casas de impressão publicavam os libretos em edições populares e baratas, trazendo uma folha de rosto com uma síntese e uma xilogravura representando o naufrágio. Não se pode negligenciar a importância da base técnica que possibilitou gravar, imprimir e divulgar aquelas histórias.

A nos fiarmos nos narradores, muitas outras funções pragmáticas concentram-se nesses relatos. Eles servem como *exemplo* aos que querem empreender viagem semelhante, para saber como devem haver-se nas situações difíceis.

Às vezes, são também vistos como um *memorial* por deixarem gravadas imagens de um personagem ilustre, como no caso do relato assinado por Diogo do Couto, escrito sob encomenda de Dona Ana de Lima, irmã do Capitão-Mor da Nau São Tomé, D. Paulo de Lima, falecido, em 1589, na terra da Cafraria, como era chamada toda a costa oriental da África. Nesse caso, o relato é como uma lápide, um túmulo, suprimindo as pompas fúnebres de que não pode desfrutar tão nobre personagem.

Ou, ao contrário, como no caso do naufrágio de Jorge d'Albuquerque Coelho, o relato é um ex-voto, um agradecimento a Deus por ter sobrevivido, o pagamento de uma promessa, uma oferenda. Ao invés de uma imagem pintada ou esculpida, um relato: uma imagem alegórica da vida como viagem, como peregrinação, uma visão moral e religiosa do mundo.

Há também razões mais inconscientes, como as ressonâncias arcaicas do mar, que emergem e ganham impulso em contato com os acontecimentos relacionados às viagens marítimas. Na verdade as narrativas de viagens – já tradicionais desde a Idade Média quando predominavam sob forma de relatos de peregrinação a santuários e locais santos – conhecem um recrudescimento no século XVI, acrescidas desse conteúdo novo, a tragédia. Essas narrativas de desastres no mar encenam os medos coletivos e apontam para os riscos que uma sociedade assume correr.

Chama ainda a atenção o fato de esses relatos estarem no avesso da retórica laudatória e épica que acompanhou a saga das navegações. Eles podem ser

vistos como uma espécie de contra-coerência em relação aos discursos dominantes. Narram um capítulo dos descobrimentos, por um ângulo inusitado, tendo sempre a grande história como contraponto, e invertem as posições hierárquicas, mostrando os portugueses como perdedores e necessitados. Enfim, é mais que um simples sintoma, é mais que uma coincidência que esses relatos tenham surgido concomitantemente à experiência dos naufrágios, uma série discursiva e uma série empírica; prática discursiva e prática social, ambas tributárias da mesma rede de necessidades, das mesmas condições históricas de possibilidade de emergência, para utilizar os conceitos de Michel Foucault (1969). Nesse sentido, os relatos podem ser lidos como prenúncios do momento de crise, do momento depressivo que começa a viver Portugal, passado o auge de euforia em relação ao Oriente. Grandes desgraças ocorreram a partir de 1580. Não só a perda da autonomia política mas também terremotos, inundações pragas, pestes, muitas vezes trazidas nos próprios navios, são atestados nessas últimas décadas do século XVI.

Ainda sobre os relatos de naufrágio, é preciso que se diga que eles não estão sozinhos (CURTO, 1992). Pertencem a um conjunto maior de narrativas híbridas, textos inclassificáveis, comuns no século XVI – diálogos, moralidades, misturas de convenções discursivas como as do relato histórico, as do relato de viagem, uma espécie de etnografia selvagem, muitas convenções da ficção, antes que esses gêneros de discursos estivessem bem delimitados e classificados, o que ocorrerá no século XVIII.

A superfície textual também é muito heterogênea: um sistema de citações que vai dos clássicos gregos e latinos aos evangelhos, ditados populares, provérbios, casos, preces, sermões, indicações técnicas ligadas à navegação, quantos graus de latitude, velocidade do vento, peças burocráticas, regimentos, enfim, uma colagem de fragmentos, variando de acordo com a especificidade de cada situação e a formação dos narradores.

Os narradores provêm de estratos sociais variados e possuem formação intelectual diversa. Alguns tomaram parte na viagem e falam de sua própria experiência; outros narram a partir do que ouviram de algum sobrevivente ou baseado em escritos anteriores de pilotos e mestres a que tiveram acesso. Há narradores muito famosos, outros pouco conhecidos, outros ainda absolutamente desconhecidos como os autores dos dois relatos anônimos que compõem a coletânea. Há, por exemplo, um cosmógrafo, João Batista Lavanha, professor de príncipes, frequentador da corte de Felipe II; há um cronista de renome, Diogo do Couto, de família nobre, amigo de Camões, guardador-mor da torre do tombo de Goa, autor de uma obra célebre como *O Soldado Prático*, continuador das *Décadas da Ásia*, iniciadas por João de Barros; há um cartógrafo importante, autor de conhecidos roteiros de navegação como Manuel de Mesquita Perestrello; um boticário, Henrique Dias, que viajava para ir servir na Casa de Misericórdia de Goa. De origem popular e de língua um pouco solta, esse narrador deixa um sem-número de

episódios curiosos, ditados e rifões, em estilo às vezes um tanto pomposo e maledicente. Há também os relatos de dois padres jesuítas, Gaspar Afonso e Manuel de Barradas, que escreveram a seus superiores narrando vicissitudes da viagem. Escrever cartas era um hábito difundido entre os jesuítas o que resultou em outra série discursiva, com regras próprias, uma inesgotável fonte de pesquisa.

Apesar dessas diferenças, os relatos guardam regularidades impressionantes que permitem tratá-los como uma série discursiva específica e única, com uma estrutura em tríptico que acompanha o desenrolar lógico em três grandes sequências: a primeira, de cunho histórico e informativo; a segunda: a cena do naufrágio em si, onde há maior uso de recursos literários; e a terceira, após o naufrágio, o errar pelas terras litorâneas da costa oriental da África, ou nas ilhas do oceano Índico, o encontro com os nativos, as dificuldades e trabalhos dos portugueses em confronto com tribos de línguas e costumes desconhecidos.

A primeira parte, em que se concentram informações e dados objetivos sobre a viagem, foi explorada a partir de um desenho sociológico sobre o material histórico. Ali se encontram as informações mais precisas sobre a composição da Armada, a preparação da viagem em terra, os nomes do capitão, do mestre e de outros homens importantes a bordo, os portos de saída e o visado à chegada, algumas vicissitudes que antecederam a viagem. Após a partida é narrada a vida a bordo: o trabalho, as rezas, os jogos, as calmarias letárgicas. Procurei restaurar o dia-a-dia dessa população, entendendo um navio em viagem transoceânica como uma *instituição total*, um conceito sociológico cunhado por Erwin Goffmann (1961) que estudava sociedades enclausuradas (conventos, manicômios, prisões) e que diz respeito àquelas em que seus membros realizam todas as atividades diárias em um mesmo espaço e este espaço é fechado à sociedade mais ampla. Comer, beber, dormir, trabalhar, horários, tarefas rígidas, hierarquias, relações de poder, enfim todo o funcionamento de uma microsociedade de embarcados – em torno de 800 pessoas segregadas do resto do mundo –, fortemente hierarquizada, devido a tantas misturas de raças, classes e línguas. Sobre as dificuldades da vida coletiva em espaço tão exíguo, diz-nos Henrique Dias, o boticário:

... porque em tão comprida viagem, tanta gente metida tanto tempo em tão breve lugar, não havia já coisa que não aborresse, nem homem que quisesse ver outro e que não tivesse brigas e diferenças. («Nau São Paulo»: 224) ¹

Conflitos surgiam, principalmente em situação de risco, como quando se aproximava uma tempestade ou diante da ameaça de um naufrágio. Piores ainda eram as tensões após o naufrágio, quando os sobreviventes deveriam recompor a sociedade desagregada, em terra e havia disputa entre os mais aptos para o comando.

Essa sequência conduz a um viés mais documental que, embora fascinante, não foi o que mais me emocionou. As descobertas mais importantes se apresentaram quando abandonei o viés sócio-histórico e detive-me nos aspectos estéticos

daqueles relatos de naufrágio, explorados como uma alegoria barroca. Há ali convenções literárias fortes que se organizam a partir de um núcleo, o naufrágio, e se desdobram em representações contundentes do medo e da morte.

Ao abandonar o viés documental e sua correlação com a realidade empírica e ao abordar as narrativas como textos estéticos, fica-se surpreso com o número de questões novas que surgem, sobretudo questões ligadas ao estatuto do ficcional, à realização de uma prosa barroca precoce, uma sintaxe empolada que vai crescendo sem fim, uma narrativa eivada de alegorias de grande força poética e poder emocional.

O fascínio que os relatos eram capazes de exercer mesmo sobre os leitores contemporâneos decorria não só da qualidade literária do texto, áspero, impuro, mas principalmente da universalidade desse conjunto de imagens alegóricas. A sintaxe é trabalhada por meio de ritmos e padrões de duração próprios – movimentos alternados de *ralentis* e acelerações que estilizam, com as palavras, o fluxo das águas, a fúria das ondas, os mares grossos, turbilhões, imagens em movimentos que provocam sensações de instabilidade, de desequilíbrio e envolvem o leitor jogando-o no centro da cena trágica.

O fragmento do naufrágio apresenta-se assim como um encaixe. Um pedaço destacável, como um florão sobreposto, alegoria do acontecimento como destino, os homens perdidos, abandonados por Deus, entregues à natureza desencadeada.

Em torno da cena do naufrágio – clímax, ponto traumático por excelência, núcleo dramático principal, cena catalisadora do afeto trágico, razão de ser da narrativa – organizam-se outras imagens: as que a precedem, formação da tempestade, nuvens, chuvaradas, relâmpagos, ventos e trovões, responsáveis por uma espécie de volume sonoro, modulado por efeitos de *crescendo* e *diminuendo*, com reforço nas intensidades e ênfase na dissonância; assim como as imagens de perdição que se seguem.

O narrador tem grande capacidade de deslocamento entre o que acontece fora e dentro do navio, o que recrudescer a dramaticidade de seu relato. São narradas cenas acontecidas no interior do convés e do porão: homens trabalhando, nobres, soldados, marinheiros; mulheres e crianças chorando; outros se confessando em voz alta, os padres tirando ladainhas, tudo isso em um tom exaltado e altissonante. Alternam-se as descrições da natureza enfurecida:

... nos sobreveio uma cousa espantosa e nunca vista, porque sendo as dez horas do *dia*, se *escoreceu* o tempo de maneira que parecia ser de *noite*, e o mar com os grandes encontros que umas ondas davam nas outras, parecia que dava *claridade* por encher tudo de escumas. O mar e o vento faziam tamanho estrondo que quase não nos ouvíamos ou entendíamos uns aos outros. (Nau Santo Antonio: 273, grifos da autora)

São figuras de antinomias, contrastes: ver o dia virar noite, o bom tempo virar calma, a calma ventania, passagens bruscas, abertas à interpretação:



fugacidade das situações, fragilidade dos seres, efemeridade dos estados. Assim se descreve um momento de auge do naufrágio:

... porque tudo quanto viam se lhes representava a morte; porque por baixo viram a nau cheia de água, por cima o céu conjurado contra todos, porque até ele se cobriu com a maior cerração e escuridade que se viu. O ar assobiava de todas as partes, que parecia que lhe estava bradando, morte, morte. («Nau São Tomé»: 512)

A cena se impõe, abrupta: uma avalanche de ondas que dos píncaros cavam abismos, ventos cruzados, chuvas, volumes de nuvens escuras atravessadas por relâmpagos e trovoadas. É a preparação para o naufrágio. Começa a luta dos homens contra a natureza desencadeada: não perder o timão, esgotar a água, limpar os escadouros entupidos de pimenta. Com o agravamento da situação, segue-se invariavelmente o desastre. Para aliviar o barco de seu peso, jogam-se caixas e barris ao mar. Os narradores descrevem então uma das cenas mais fantásticas já escritas na literatura européia: o mar coberto de mercadorias caras, tapetes, tecidos, sedas e brocados, mirra e benjoim, riquezas que antes eram tão amadas de seus donos e que agora só estorvo fazem à salvação da nau e da alma. Estamos no domínio da alegoria e da parábola, o que autoriza a leitura da existência como uma viagem – viagem marítima, perigosa, temerária – e os trabalhos passados como a condição mesma do ser humano, culpado, condenado por seus vícios e pelo pecado original. A situação do naufrago – estar em um barco, em alto mar, sem velas, nem mastro, sem quilhas e sem leme – não difere da condição do ser humano, sobrevivente, sujeito à transitoriedade da fortuna, à precariedade de tudo, a morte apenas adiada.

Na terceira sequência dos relatos, a perdição em terras desconhecidas, iniciam-se as desventuras e encontros surpreendentes com reis mouros, africanos, sofrimentos, fomes, frios, trabalhos e necessidades. Após o naufrágio, a narrativa volta a assumir um tom mais informativo, sobre os costumes, ritos, dificuldades de comunicação, de encontrar água potável, de resgatar alimentos com os nativos, em geral trocados por pregos e pedaços de ferro que os portugueses conseguiam recuperar da nau destruída. Também nessa sequência, os narradores lançam mão de imagens alegóricas poderosas para figurar a desproporção de forças entre a natureza e a fragilidade do ser humano, a inutilidade das riquezas acumuladas, a inversão da roda da fortuna. Vale a pena lembrar a repetida alegoria da procissão dos penitentes, quando, sobreviventes, começam sua caminhada pelas praias, ordenados em filas, enrolados em cordas, purgando suas culpas, seguindo um andor ou uma cruz.

No naufrágio de Sepúlveda, sabemos que começou a caminhada na ordem que se segue:

Manuel de Souza, com sua mulher e filhos, com oitenta portugueses e cem escravos, e André Vaz, o piloto, na sua companhia, com uma bandeira e com um crucifixo erguido,



caminhava na vanguarda, e D. Leonor, sua mulher, levavam-na escravos em um andor. Logo atrás vinha o mestre do galeão com a gente do mar e com as escravas. Na retaguarda caminhava Pantaleão de Sá, com o resto dos portugueses e escravos, que seriam até duzentas pessoas, e todas juntas seriam quinhentas, das quais eram cento e oitenta portugueses. («Galeão São João»: 13)

Tudo isso, como diz um narrador, para manter a morte diante dos olhos e levar as pessoas à piedade e à contrição. Os relatos de naufrágio prenunciam as peças fúnebres da oratória barroca, epitáfios, elegias, estelas mortuárias, até mesmo – se pensarmos em termos de cultura material – uma capela de ossos, artefatos tão difundidos na cultura barroca européia do século XVII, que punham à disposição do pecador uma coleção de temas para a meditação. Alegorias sérias e silenciosas, personagens enlutados, desenganados da vida, encarnando a velhice, a loucura, os modos trágicos de morrer.

As cenas dos sobreviventes trazem o tema do mundo às avessas, da mudança brusca da roda da fortuna, cenas fantásticas como a do alojamento construído pelos míseros e famintos com o que havia sido recuperado da nau: «um lustroso e soberbo alojamento, feito de alcatifas riquíssimas e de muitas outras peças de ouro e de seda, gastadas em bem diferente uso do que para que foram feitas e dos propósitos com que seus donos as tinham ganhadas com tão largos trabalhos com que semelhantes coisas se adquirir» (Nau São. Bento: 39).

Os personagens principais, Manoel de Souza Sepúlveda, Pantaleão de Sá, Fernão Álvares Cabral, apesar de terem realmente existido, nas mãos do narrador, são particularizados (nunca individualizados), perdem sua factualidade histórica e são transformados em alegorias, para que possam manter a universalidade da dor que representam. Personagens de alta linhagem que são traídos e rebaixados, para os quais as riquezas são um estorvo, que preferiam não estar em situação de mando, a velhice e a experiência que de nada valem, que não garantem a sabedoria. O mundo está às avessas, os valores invertidos, não há de quem tomar juízo ou conselho (BENJAMIN, 1984). Toda sua jornada é tristíssima. Sepúlveda faz tudo ao contrário do que pede o bom senso: divide os portugueses, dá as armas aos africanos, passa do ponto onde poderiam encontrar recurso para serem salvos – os cegou a fortuna, que não quiseram senão caminhar avante. Trazendo um pano amarrado à cabeça pelas muitas dores que sentia, e manco, de uma ferida na perna que lhe fizeram os cafres, Manoel de Souza Sepúlveda, após ter perdido um filho pelo caminho, vê o mais novo morrer e o enterra. A partir daí começa a manifestar atitudes desarrazoadas, logo ele, um homem pacífico, torna-se valente, xinga e provoca os africanos que lhe serviam de guia e de remadores. Em seguida, deixa-se despir sem resistência e vê sua mulher ser despida pelos cafres na frente de todos, sem nada fazer. A mulher enterra-se na areia de onde nunca mais se levantou; sem parar nunca de chorar, juntamente com o filho sobrevivente, ali morre, rodeada por cinco escravas que choravam com grandíssimos gritos.

Sepúlveda reagiu assim:

Dizem que ele não fez mais, quando a viu falecida, que apartar as escravas dali e sentar-se perto dela, com o rosto posto sobre uma mão, por espaço de meia hora, sem chorar nem dizer coisa alguma, estando assim com os olhos postos nela, e no menino fez pouca conta. E acabando este espaço se ergueu e começou a fazer uma cova na areia com a ajuda das escravas, e sempre sem falar palavra a enterrou, e o filho com ela, e acabando isso tornou a tomar o caminho que fazia quando ia buscar as frutas, sem dizer nada às escravas, e se meteu pelo mato e nunca mais o viram. («Naufrágio do Galeão Grande São João»: 21)

Destino trágico, dessa peregrinação.

Nesse passo, é possível deixar algumas notas finais sobre as diferenças entre os narradores. Eles se distinguem não só quanto ao extrato social e à formação intelectual, mas principalmente quanto à percepção da própria experiência e quanto ao cuidado que tomam ou não na qualificação dos outros, dos não-portugueses que encontram pelo seu caminho.

Ressalta-se a primeira diferença nas explicações para a causa do naufrágio.

Na maior parte das vezes, o naufrágio encontra uma explicação de natureza religiosa, sendo considerado uma consequência dos pecados e dos crimes que aqueles maus cristãos cometeram – soberba, acumulação de riquezas, avareza, luxúria –, vícios bastante vinculados à atividade mercantil-capitalista então nascente.

Somente o cosmógrafo João Batista Lavanha, portador de um ethos mais racional e com um objetivo mais pragmático – dar conselhos para prevenir desastres e como se haver com os povos africanos em caso de naufrágio – dedica páginas inteiras mostrando que a causa dos desastres não é a ira de Deus contra os pecadores e sim o mau estado em que andam as naus, precárias, velhas, feitas de madeira verde, sem conserva, sem utensílios e ferramentas para consertá-las em caso de avaria. Fala também da má disposição das caixas no interior das naus, o que as desequilibra, ou do excesso de peso que contribui para afundá-las. Lavanha, um homem de ciência, traz à tona uma série de razões objetivas para os naufrágios que nada têm a ver com superstições e explicações religiosas. Porém, quanto à forma de qualificar os africanos, mostra-se portador de forte etnocentrismo, aplainando os comportamentos, chamando-os de cafres, «tão desaconselhada gente [...] em quem acharíamos menos piedade que em todos os tigres da Hircânia» («Nau São Bento»: 51), gente de natureza e costumes bárbaros.

Já o humanista Diogo do Couto, autor de um relato-memorial em torno da nau São Tomé, é extremamente cuidadoso ao se referir aos africanos, evitando toda espécie de estereótipo e de generalização. Conhece em profundidade o continente de que fala, pelos relatos prévios que leu, e consegue descrever com precisão e minúcia a terra interior da África. Mostra como se dá o resgate do marfim pelos portugueses, identifica cada rei com seu nome próprio, Angomanes,

Monomotapa, e os diferentes povos, Inhapula, Munuça, Mocrangas, com uma verdadeira sensibilidade de etnógrafo.

O relato do naufrágio da nau São Francisco, pelo padre Gaspar Afonso, foi escrito sob forma de uma carta ao superior da Companhia de Jesus. Gaspar Afonso havia embarcado na Armada de 1596, com destino à Índia. Empurrada por grandes ventos, a nau em que viajava veio a dar na costa da Bahia, onde o padre permaneceu um bom tempo, vários meses, no Colégio dos jesuítas, esperando o conserto do barco. Na sequência da viagem, em suas tentativas de voltar a Portugal, naufraga ainda duas vezes, entre o Brasil e as ilhas do Caribe, naufrágios sem maiores consequências, neles ninguém morre.

O texto não é datado. De posse da informação de que o padre escrevia cinco anos depois do início da viagem, ficamos sabendo que é de 1601, escrito em Évora, onde Gaspar Afonso era professor de Filosofia Moral. O texto apresenta-se, enquanto gênero, como um relato de memórias, de viagem, mais do que relato de naufrágio.

Este relato é um tesouro que oferece um leque de interesses que vão da documentação de aspectos da vida colonial nas Américas às características particulares do estilo do narrador que permitem já falar em subjetividade, pois ao dobrar-se sobre suas lembranças, faz um exercício retrospectivo sincero das experiências pelas quais passou, sempre mediadas pelos livros que nunca o abandonaram. Suas leituras são as das obras canônicas dos padres da Companhia, a *Arte Retórica* do Pe. Cipriano Soares (1562) – obra que foi adotada no ensino dos jesuítas até o século xx, pois é citada pelo personagem de Joyce, Stephen, do *Retrato do Artista quando Jovem* – além dos estudos de escolástica, de filosofia, dos clássicos gregos e latinos e da Bíblia, Antigo e Novo Testamentos. Há referências mitológicas, pagãs e religiosas, alguma interpretação moralizante, mas que curiosamente não pesa no seu discurso que nunca assume um tom dogmático e eclesiástico, ao contrário é leve, cheio de humor, de notações curiosas, de estados emocionais. Com sua imaginação fértil, seu olhar buliçoso, o padre deixa-se levar por acontecimentos inesperados.

Como foi dito, Gaspar Afonso partiu de Portugal para ir à Índia, onde nunca chegou:

E assim eu quero contar parte dos horrendos casos desta peregrinação tão nova e de si tão meritória, à qual foi Nosso Senhor servido dar fim depois de três anos e dezenove dias, começada para um oriente e prosseguida por tantos ocidentes, e acabada, enfim, no mesmo ponto donde o compasso deu princípio a este círculo tamanho, que por ser círculo, depois de fechado fica sem princípio nem fim. («Nau São Francisco»: 427)

A narrativa se estrutura como a própria viagem, chamada ora de romaria ora de peregrinação, em sete passos, como numa via sacra. Forma de sacralizar a viagem, dotá-la de sentido religioso. Nota-se a tentativa de ordenar a dispersão dos acontecimentos, de por diante dos olhos alheios o que aqueles que viajaram

viram com os seus; folgar com o fim daqueles males, e pôr em palavras, perfazendo um círculo, fechando um ciclo de experiências. A postura de Gaspar Afonso diante da vida e do mundo é de predominância estoica, particularmente com uma concepção de acontecimento como tendo uma precedência sobre os sujeitos. A aquiescência diante do acontecimento é diferente da resignação e significa uma compreensão profunda de como eles se efetuam sobre nós, esperam-nos, nos aspiram, nos fazem sinal (DELEUZE, 1982). A moral não tem nada a dizer sobre isso além do preceito de não ser indigno daquilo que nos acontece, não tornar repugnantes nossas chagas. Esses princípios parecem orientar o relato de Gaspar Afonso. A brecha, a distância entre os acontecimentos vividos e o relato, assim como entre a experiência e a erudição, é totalmente consciente por parte do narrador que se desloca com agilidade, entre o nós da experiência coletiva, a viagem e o eu do memorialista. Esse aspecto torna a narrativa muito mais interessante, exhibe as contradições entre a moral clerical e o gosto dos prazeres que ele não esconde, a valorização de sentidos como o olfato, o paladar, o bom passadio que tinha no Colégio dos jesuítas, em comentários demorados sobre a mesa farta, o bom vinho e a maravilhosa descoberta do tabaco, que vai amezinhando o corpo e dando uma sensação indescritível.

Ao final do relato, ele assim recompila os passos de sua viagem:

A primeira, a Baía no Brasil, a segunda Porto Rico nas Antilhas; a terceira na ilha de Santo Domingo; a quarta Cartagena na Índia, costa de terra firme, e continente com o Brasil; a quinta a Havana; a sexta Cales em Castela; e a sétima enfim Évora em Portugal. («Nau São Francisco»: 485-486)

Fazendo o balanço de sua peregrinação, fala dos «três anos gastados em cinco naus pelo mar, cinco hospitais pela terra, três naufrágios, três arribadas, três enfermidades, e pudera eu também acrescentar três mortes» («Nau São Francisco»: 487).

Neste relato, como em grande número de outros relatos, aparecem transposições metafóricas e metonímicas que articulam os sentidos de viagem, vida; peregrinação, relato. A viagem é parte da vida, podendo também, por sua redondeza, significar a vida como um todo; a viagem/vida dedicada a Deus ganha a conotação sagrada da peregrinação ou romaria que o relato é capaz de recuperar, trazer de volta, ele próprio tornando-se a réplica da «perigosa peregrinação».

Em muitas passagens, a viagem marítima é comparada à Peregrinação, pelo conteúdo espinhoso e difícil que apresenta. Peregrinação a lugares desconhecidos, exposição a perigos, pagamento de alguma dívida, são as sugestões que ocorrem aos narradores e personagens, culpados por estarem expondo suas vidas para buscar fortuna e riqueza, mas também para purgar a culpa atávica, folgar com o fim dos males passados.

Pedindo licença pelo uso da metáfora, vejo o percurso desta pesquisa que durou 14 anos, durante os quais tantas coisas aconteceram, como uma outra

peregrinação. A surpresa, o encantamento que a leitura dos relatos de naufrágio ia em mim provocando – sem que eu pudesse compreender muito bem por que motivo – lembrava-me a primeira leitura de *Grande Sertão: Veredas*, quando em algumas passagens não queria que acabassem nunca para que pudesse lê-las pela primeira vez. Disse então que era ao mesmo tempo exagerado e insuficiente dizer que aquele fascínio provinha de um certo estado da língua portuguesa, de sua plasticidade para criar imagens e ritmos, para modelar as narrativas e criar tonalidades afetivas altissonantes, líricas ou prosaicas, afetos sempre surpreendentes (MADEIRA, 2005).

Se os grandes personagens literários são, como dizem Deleuze e Guattari (2001), seres de sensação, e se os artistas, escritores são mostradores de afetos, inventores de afetos, então estamos diante de textos de alto grau de pregnância, que apanham e envolvem o leitor em uma poética vincada de figuras estéticas, paisagens, rostos, visões e devires.

Começa aí uma aventura. Seguindo por essas veredas, fui dar no sertão da língua, peregrina nos textos, em viagens perigosas pelos mares estriados. Peregrinação que ainda não chegou ao fim.

Resumo: O ensaio visa a uma reconstituição da vida a bordo, da cultura marítima e da história portuguesa do século XVI tardio, a partir da *História Trágico-Marítima*. Explora também os aspectos estéticos das narrativas, com especial atenção aos recursos retóricos e alegórico. Comenta as atitudes dos diferentes narradores diante da «alteridade cultural» e da própria condição de viajante que retorna como memória e como escrita.

Palavras-chave: Peregrinação. Memória. Narrativas de Naufrágio. História Trágico-Marítima.

Abstract: *The essay looks towards Tragic Maritime History, focusing on the reconstitution of the everyday life on board of a portuguese merchant ship of late sixteen century. It also explores the aesthetics aspects of the narratives, particularly the rhetoric resources and baroque allegories. At closing, it comments on the different attitudes of the narrators towards «cultural otherness» and their own condition of travelers.*

Keywords: *Peregrination. Pilgrimage and Memory in the Shipwreck Narratives. Tragic Maritime History.*

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- BRITO ARANHA. *A Imprensa em Portugal nos Séculos XV e XVI*, Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1898.
- BRITO, Bernardo Gomes. *História Trágico-Marítima*. Rio de Janeiro: Lacerda/Contraponto Editores, 1998.
- CURTO, Diogo. «Dos livros populares». In: Brito, Pais de (org.) *Portugal Moderno*. Lisboa: Pomo, 1992.



- DELEUZE, Gilles. *Lógica do Sentido*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1982.
- DELEUZE e GUATARI. *O Que É a Filosofia?* Rio de Janeiro: Ed. 34, 2001.
- FOUCAULT, Michel. *L'Archéologie du savoir*. Paris: Gallimard, 1969.
- GOEDE, Otto. *Tempest and Shipwreck in Dutch and Flemish Art*. Princeton: Princeton University Press, 1988.
- GOFFMAN, Erving. *Asylums*. Nova York: Anchor Books, 1961.
- LANCIANI, Giulia. *Tempeste e naufrágio sulla vie delle Indie*. Roma: Bulsoni editori, 1991.
- MADEIRA, Angélica. *Livro dos Naufrágios. Ensaio sobre a História Trágico-Marítima*. Brasília: Ed. da UnB, 2005.
- SARAMAGO, José. «A morte família» In: Brito, B.G., *História Trágico-Marítima*. Lisboa: Ed. Afrodite, 1972.
- TABUCCHI, Antonio. *Interpretazioni della História Trágico-Marítima nelle licenzi per il suo imprimatur*. Quaderni Portoguesi 5. Pisa: Giardini, 1992.

¹ Todas as citações foram tiradas da edição brasileira da *História Trágico-Marítima*, publicada pela Ed. Lacerda-Contraponto, Rio de Janeiro, 1998. Será indicado o nome do navio naufragado e o número da página.



