

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
FACULDADE DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS**

MARCELO FIDELIS KOCKEL

**NAUFRÁGIOS E OUTROS INFORTÚNIOS NA *HISTÓRIA TRÁGICO-*
MARÍTIMA DA CARREIRA DA ÍNDIA (SÉCULOS XVI E XVII)**

FRANCA

2014

MARCELO FIDELIS KOCKEL

NAUFRÁGIOS E OUTROS INFORTÚNIOS NA *HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA* DA CARREIRA DA ÍNDIA (SÉCULOS XVI E XVII)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como pré-requisito para a obtenção do título de Mestre em História.

Área de concentração: História e Cultura.

Orientador: Prof. Dr. Jean Marcel Carvalho França.

**FRANCA
2014**

MARCELO FIDELIS KOCKEL

NAUFRÁGIOS E OUTROS INFORTÚNIOS NA *HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA* DA CARREIRA DA ÍNDIA (SÉCULOS XVI E XVII)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como pré-requisito para a obtenção do título de Mestre em História.

Área de concentração: História e Cultura.

Orientador: Prof. Dr. Jean Marcel Carvalho França.

BANCA EXAMINADORA

PRESIDENTE: _____
Prof. Dr. Jean Marcel Carvalho França

1º EXAMINADOR: _____

2º EXAMINADOR: _____

Franca, __ de _____ de 2014.

Para José Kockel e Doralice Delgrande.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço ao professor Jean Marcel Carvalho França, pela solicitude e orientação desta pesquisa. Este trabalho se deve as suas sugestões rápidas, porém, certeiras.

À Denise Aparecida Soares de Moura e ao professor Ricardo Alexandre Ferreira, pela cuidadosa leitura e valiosas sugestões feitas no exame geral de qualificação.

Ao Portal das Memórias de África e do Oriente desenvolvido e mantido pela Universidade de Aveiro e pelo Centro de Estudos sobre África e do Desenvolvimento, pela digitalização de alguns catálogos documentais, imprescindíveis para a pesquisa.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa de pesquisa concedida durante o período.

À Iolanda Moura e Maria do Socorro Senne pela leitura e revisão do texto.

À Rafael Alexandre da Silva pelo incentivo e colaborações pequenas, porém valiosas.

Aos funcionários da UNESP de Franca: Mauro Lúcio Ferreira e Maísa Helena de Araújo, da Seção Técnica de pós-graduação, e aos membros da Biblioteca da Faculdade, especialmente a Laura Odette Dorta Jardim, pela competência e solicitude nos serviços prestados.

Agradeço também aos colegas de graduação e, posteriormente, pós-graduação: Fernando Marques de Mello Junior, Thiago Alvarado e Alessandro Cavichia, pelos incentivos e contribuições ao longo dessa pesquisa.

KOCKEL, Marcelo Fidelis. **Naufrágios e outros infortúnios na *História Trágico-Marítima da carreira da Índia (Séculos XVI e XVII)***. 126 f. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho, Franca, 2014.

RESUMO

A pesquisa que se segue promove um mapeamento dos relatos de naufrágio em língua portuguesa, relatos que mencionam as viagens à carreira da Índia nos séculos XVI e XVII, com intuito de analisar o momento de coexistência, tensão e diálogo entre os conhecimentos tradicionais e livrescos, da cultura antiga e medieval, com os novos conhecimentos modernos, mais pragmáticos, baseados na experiência. A hipótese central que norteia nossa pesquisa é de que o mar, que até então era um espaço relacionado ao medo, às ilhas imaginárias, aos monstros marinhos, ao abismo e às figurações infernais, passa também a ser relacionado aos infortúnios experimentados durante as viagens: a fome, a sede, as calmarias, as doenças, as tempestades e, sobretudo, os naufrágios. Partindo desta hipótese, ao mapear esses relatos, buscamos, paralelamente, saber qual era o estatuto e a circulação do escrito analisado na sociedade portuguesa do período. Quem era e como se situava socialmente quem o escreveu. E, por fim, quais concepções sobre a vida de bordo e sobre os mares navegados estavam sendo construídos. Dito de outro modo, a análise que ora propomos realizar deve ser entendida como um procedimento que procura, fundamentalmente, verificar a forma como os discursos se entrecruzam e estabelecer, dentro de séries, suas regularidades discursivas.

Palavras chaves: relatos de naufrágios. infortúnios marítimos. vida de bordo. carreira da Índia

Title: Shipwrecks and other casualties in the *História Trágico-Marítima* about the route to India (XVIth and XVIIth centuries)

ABSTRACT

This research promotes a mapping on the reports about shipwrecks written in Portuguese - such reports mentions the trips on the route to India in XVIth and XVIIth centuries – and attempts to analyze the point of coexistence, tension and dialogue among traditional and bookish knowledge of ancient and middle age culture with the new modern attainment, more pragmatical and based on experience. The main assumption that leads our research is that the sea (which was, by that time, a space related to fear, to imaginary lands, to sea monsters, to abyss, and hellish figures) becomes related to the casualties experienced during a sea trip: the starvation, the thirstiness, the calmness, the diseases, the storms and mainly the shipwrecks. From this hypothesis, by mapping those reports, we parallelly search to know which was the usage and circulation of the analyzed writings on that matter among Portuguese society by that time, its author and its social position. Finally, we look for which conceptions about the life on board and on the sailed seas were being formulated. In other words, the analysis we now intend to do should be interpreted as a procedure that fundamentally aims to verify the forms in which the discourses cross mutually and establish its discursive regularities in series.

Keywords: shipwreck reports. sea casualties. life on board. route to India.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
CAPÍTULO 1 A HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA E A CULTURA ESCRITA EM PORTUGAL.....	13
1.1 Os relatos de naufrágios, uma “antiepopéia dos Descobrimentos”?	13
1.2 Das notícias, divulgação e popularidade dos naufrágios.....	18
1.3 Uma literatura da culpa?.....	33
CAPÍTULO 2 OS “MALES” A BORDO DO MAR NA CARREIRA DA ÍNDIA	45
2.1 O biscoito de “regra” e a “dieta” de bordo	45
2.2 O calor e a calma da Guiné	51
2.3 O “Mal de Luanda”, outras enfermidades e a medicina de bordo.....	53
2.4 Tempestades e naufrágios.....	62
CAPÍTULO 3 INFORTÚNIOS TERRESTRES DOS NÁUFRAGOS.....	71
3.1. A caminhada entre praias, matas, penedos e rochedos.....	73
3.2. O contato com os cafres: entre o comércio e o conflito	78
3.2. Os três inimigos: a fome, a sede e o frio	86
CONSIDERAÇÕES FINAIS: MAR, CEMITÉRIO DE GENTES E NAVIOS?	93
APÊNDICES	97
Quadro 1 Obras que abordam o naufrágio do galeão São João até a publicação da coleção <i>História Trágico-Marítima</i>	97
Quadro 2 Cronologia dos naufrágios e da publicação dos relatos até a publicação da coleção <i>História Trágico-Marítima</i>	99
Lista detalhada dos relatos de naufrágios consultados	102
REFERÊNCIAS	115

INTRODUÇÃO

Em 1735, Bernardo Gomes de Brito coligiu alguns relatos de naufrágios e publicou-os no primeiro Tomo da coleção *História Trágico-Marítima*. Apesar de ter grande circulação, a célebre coletânea conheceu poucas edições; sua segunda edição, por exemplo, só foi impressa no fim do século XIX, ainda assim, sob forma de resumo. A primeira reedição integral só foi publicada em 1942, dividida em seis volumes, preparados por Damião Peres. Em 1956 e 1957, foi a prelo uma edição dividida em três volumes, com notas e glossário de Antonio Sérgio. A primeira edição brasileira foi publicada em volume único em 1998, com introdução e notas de Alexei Bueno. Essa versão, por conter pontuação e grafias atualizadas, serviu de fonte para todas as citações dos relatos da coleção.

Embora a coletânea trouxesse algumas narrativas inéditas, a maioria delas já circulava na sociedade portuguesa de séculos passados. Na segunda metade dos Quinhentos e no início dos Seiscentos, tais relatos já haviam atraído o interesse do público coevo, tendo circulado em folhetins, como típicas literatura de cordel. A popularidade fez com que algumas destas narrativas fossem reimpressas num curto espaço de tempo, a exemplo do relato de naufrágio do galeão São João, que foi publicado pela primeira vez entre 1555 e 1564¹, tendo edições em 1564, 1592, 1614, 1625 e 1633. O sucesso editorial do relato deste naufrágio foi tanto que o mesmo apareceu em inúmeras obras literárias da época – Camões, Bocage, Luís Pereira Brandão e Jerônimo Corte-Real foram alguns dos que fizeram menções aos insucessos do galeão.

Outro exemplo de sucesso editorial e popularidade foi o relato de naufrágio da nau *Santo Antonio*. A segunda edição da narrativa, escrita por Afonso Luís, piloto da nau, e Antonio de Castro, com o título *Naufrágio que passou Jorge de Albuquerque...*, saiu do prelo em Lisboa no ano de 1601, pela tipografia de Antonio Álvares, com uma tiragem de mil exemplares, da qual faz referência a uma primeira edição com o mesmo número de impressos. Se considerarmos que na época a tiragem média de um livro na Europa não ultrapassava os

¹ Segundo o historiador inglês Charles Boxer, a data da publicação desta primeira edição teria sido entre 1555 – ano em que chegou o primeiro relato a Portugal – e 1564 – ano em que saiu do prelo a segunda edição do relato. (BOXER, Charles Ralph. Introduction to the *História Trágico-Marítima*, **Revista da Faculdade de Letras**, n.º 3, série I, Lisboa, Universidade de Lisboa, 1957. p. 50.). Raffaella D’Intino, por sua vez, determina que a primeira edição saía impressa em 1555. (D’INTINO, Rafaella. **Storia Trágico-Marittima**. Turim: Giulio Einaud Editore, 1992, p. XXV.), enquanto a historiadora italiana, Giulia Lanciani, acredita que tenha sido publicada entre 1555 e 1556. (LANCIANI, Giulia. **Sucessos e naufrágios das naus portuguesas**. Lisboa: Editorial Caminho, 1997. p. 161.)

trezentos exemplares², e que, comparados com a literatura viagens – de ávida fruição a um público coevo de regiões mais prósperas da Europa – que tinham tiragens médias de 750 à 1.500 exemplares, predominando na casa do milhar, ao longo o século XVI³ –, não seria equivocado dizer que o relato teve um alcance editorial considerável pelos padrões do período analisado.

No que tange aos autores destes relatos, pouco se sabe sobre suas vidas e percursos intelectuais, com algumas exceções, caso de Diogo do Couto, autor que deu continuidade às *Décadas*⁴ da Ásia, iniciadas pelo cronista João de Barros. O que se percebe é que os narradores provinham de grupos sociais distintos, possuindo formações intelectuais bem diferentes. Entre os mais famosos, além do supracitado guarda-mor da Torre do Tombo e amigo íntimo de Camões, Diogo do Couto, encontra-se o cosmógrafo-mor do reino e frequentador da corte de Felipe II, João Batista Lavanha. Há, também, entre os mais conhecidos, o cartógrafo e hidrógrafo Manuel de Mesquita Perestrelo, parente de Cristóvão Colombo pelo lado materno.⁵

Entre os pouco conhecidos, vale destacar Henrique Dias, boticário impregnado do eruditismo greco-latino da época, sobre o qual pouco se sabe, a não ser que se seguia para o Oriente a fim de servir o hospital de Goa. Há, ainda, o Cavaleiro da Ordem de Cristo, Vedor da Fazenda da Índia e Tesoureiro mor do Reino em Lisboa, Bento Teixeira Feio⁶; os oficiais João Carvalho Mascarenhas e Francisco Vaz de Almada, que militaram na Índia durante o século XVII; os padres jesuítas, Gaspar Afonso, Fr. Nuno da Conceição e Antonio Francisco Cardim; além do capitão da nau *Nossa Senhora de Belém*, José de Cabreira, e o piloto da nau *Santo Antonio*, Afonso Luís.

Além da heterogeneidade intelectual destes narradores – padres, boticários, capitães, pilotos, cosmógrafos, etc. –, os relatos apresentam uma heterogeneidade discursiva, reveladora da coexistência entre saberes que circundavam o pensamento erudito português na passagem do século XVI para o XVII – momento de tensão entre os conhecimentos

² SARAIVA, António José. **História da Cultura em Portugal**. Vol. 2. Lisboa: Jornal do Foro, 1955. p. 134-135.

³ MARTIN, Henri Jean; FEBVRE, Lucien. **The Coming of the book**. Londres, Nova York: Verso, 1976. p. 216-222.

⁴ As *Décadas* eram relatórios sobre a ação dos portugueses na Índia. João de Barros escreveu as três primeiras, entre 1552 e 1563. Diogo do Couto, a pedido de Felipe II (rei da Espanha), deu continuidade ao trabalho iniciado por Barros.

⁵ GODINHO, Rui. Perestrelo, Manuel Mesquita de. **Navegações Portuguesas**, Instituto Camões, 2002-2005. Disponível em: < <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/a31.html>>

⁶ SILVA, Innocencio Francisco. **Diccionario bibliographico portuguez**. Tomo 1. Lisboa: Imprensa Nacional, 1862. p. 354.

tradicionais, livrescos, da cultura antiga e medieval, com os novos conhecimentos modernos, mais pragmáticos, com base na experiência.

Partindo desse cenário, a hipótese que norteou a pesquisa é a de que a mutação sofrida pela cultura portuguesa – do impulso narrativo da cultura greco-latina e da bíblia para o arquétipo das descrições mais concretas, adquiridas das novas experiências ocorridas no decurso dos séculos XVI e XVII – teria sido transferida para os relatos de naufrágios. No entanto, apesar de estarem imbuídas das tensões que permeiam as discussões entre o saber tradicional e moderno, assim como o restante da cultura erudita portuguesa do período, estas narrativas constituem um conjunto discursivo próprio, que difere das crônicas oficiais do Reino, apresentando o lado “escuro/trágico” das viagens marítimas, em detrimento da visão “épico-heróica” das supracitadas crônicas laudatórias – estritamente vinculadas a exaltações nacionalistas –, podendo, desse modo, serem consideradas como uma “antiepopéia dos Descobrimentos”.⁷ Nesse sentido, formam um conjunto de escritos singular na cultura escrita portuguesa, pois tem a sua própria regularidade discursiva – tanto no conteúdo narrativo como no percurso editorial e circulação na sociedade lusa do período.

Partindo dessas considerações iniciais, procuramos fazer um mapeamento destas narrativas de naufrágio e responder a questões como: quem eram os autores destes relatos? Por que e para quem escreviam? Que alcance tiveram seus escritos na sociedade portuguesa? E, por fim, que concepções sobre a vida de bordo e sobre os mares navegados estavam construindo em decorrência das viagens à Índia nos séculos XVI e XVII? Além dos relatos de naufrágios, outros relatos de viagens completam o *corpus documental*: diários de pilotos e as cartas de missionários, dando conta do percurso, do que foi visto e ouvido e das suas impressões sobre o que passaram e encontraram durante as expedições.

Mais do que simples proposições textuais, os escritos que compõem este *corpus* são fórmulas discursivas que atuam diretamente na construção e na afirmação da realidade de uma época. Tanto as cartas de missionários como os relatos de naufrágio tinham seus propósitos; no primeiro caso, os autores escreviam para justificar sua fé religiosa; no segundo, os escritos possuíam uma função didascálica e pragmática, tendo um papel informativo e edificante, uma espécie de literatura funcional que servia como manual para futuros naufrágios. Possuíam, também, uma manifesta pretensão de compor narrativas “verdadeiras”, a partir do testemunho direto ou, preferencialmente, da própria participação no episódio relatado. Nesse sentido,

⁷ KOISO, Kioko. **Mar, medo e morte**: aspectos psicológicos dos naufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes. Vol. 1. Carnaxide: Patrimonia; Cascais, 2004. p. 38.

tenciono tratá-los como um conjunto de práticas que constroem, sistematicamente, os objetos de que falam.⁸ Tendo, desse modo, uma crença no documento analisado, não uma crença cega que diz respeito à veracidade de tal registro sobre a realidade da época, mas uma crença em que o registro, como um discurso com pretensões à verdade, mostra como determinada sociedade constrói a realidade para si própria.⁹

Diante disso, no primeiro capítulo, o objetivo foi relacionar os relatos de naufrágios com outros escritos lusitanos do período, sobretudo, as crônicas oficiais encomendadas pela Coroa portuguesa, onde foi possível perceber o caráter singular das narrativas de naufrágios em comparação com essas crônicas laudatórias. Dando continuidade à análise, buscamos mapear quem era e como se situava socialmente os autores destas narrativas, com intuito de verificar a heterogeneidade de suas formações – padres, boticários, capitães, pilotos, cosmógrafos, etc. –, e a heterogeneidade dos seus discursos, reveladora da coexistência entre saberes que circundavam o pensamento erudito português na passagem do século XVI para o XVII – momento de tensão entre os conhecimentos tradicionais, livrescos, da cultura antiga e medieval, com os novos conhecimentos modernos, mais pragmáticos, com base na experiência.

Ainda nesse primeiro capítulo, procuramos analisar o alcance editorial que estes relatos de naufrágio tiveram na sociedade lusa do período, considerando que a maioria deles ganhou edições coevas aos acontecimentos narrados, circulando em formatos de folhetins, contando, em alguns casos, com tiragens acima da média dos padrões editoriais. Por fim, pretendemos analisar os prováveis motivos que possivelmente ocasionaram as perdas e os naufrágios das naus, onde, por mais que os narradores apresentassem causas objetivas e apontassem os erros de fabricação das naus e a irresponsabilidade dos marinheiros na distribuição e sobrecarregamento das cargas, a explicação final para o naufrágio era, geralmente, a culpa pelos pecados passados.

Após mapear o estatuto e circulação dos relatos de naufrágios na sociedade portuguesa dos séculos XVI e XVII, buscaremos, no segundo capítulo, analisar as concepções sobre a vida de bordo e sobre os mares navegados que estavam sendo construídos pelos escritos portugueses do período. O mar, que até então era um espaço relacionado ao medo, às ilhas imaginárias, aos monstros marinhos, ao abismo e às figurações infernais passa a ser também relacionado aos infortúnios experimentados durante as viagens: a fome, a sede, as calmarias, as doenças, as tempestades e, sobretudo, os naufrágios.

⁸ FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. Rio de Janeiro: Forence Universitária, 2009. p. 55.

⁹ Ibid., p. 7.

Se no segundo capítulo pretendemos analisar os infortúnios marítimos experimentados durante as viagens; no terceiro capítulo, a proposta será analisar os infortúnios terrestres decorrentes dos insucessos da nau naufragada. Ou seja, procuramos mostrar como os náufragos se firmaram em terras desconhecidas ou pouco conhecidas pelos europeus, sobretudo, a costa oriental do continente africano, dividida entre a Terra do Natal, ao Sul, até Mombaça, Sofala, Moçambique – cidades que funcionavam como entrepostos comerciais no Índico.

Num primeiro momento, esta análise estará voltada para o processo de peregrinação, logo decorrente da arribada da nau, onde os tripulantes estavam sujeitos a longas caminhadas a procura de alimentos e habitação pelas praias e rochedos de regiões inóspitas da costa africana. Durante o trajeto, os mareantes enfrentavam a fome e a sede, decorrente dos poucos alimentos que sobravam da nau naufragada, e o frio, já que dificilmente encontravam uma morada que os protegesse deste clima. Além disso, os náufragos ainda tinham que lidar com os cafres daquelas regiões, onde o contato na maioria das ocasiões se dava por meio do comércio – trocas entre ferro, armas e cobres trazidos pelos portugueses por alimentos e/ou gados africanos. Descritos como “inimigos cruéis”, inclinados a “traição” e ao “roubo”, os cafres, segundo os narradores, eram “má gente”, na qual não se podia confiar.

A *História Trágico-Marítima* deixa de compor os relatos de naufrágios a partir da arribada da nau. No entanto, o aspecto “trágico/escuro” continua a compor as narrativas, na medida em que os infortúnios marítimos passam a ser substituídos pelos infortúnios terrestres decorrentes dos naufrágios: a caminhada, a fome, a sede, o frio e contato conflitante com os cafres.

CAPÍTULO 1 A HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA E A CULTURA ESCRITA EM PORTUGAL

1.1 Os relatos de naufrágios, uma “antiepopéia dos Descobrimentos”?

No *Prólogo ao leitor da História da Província Santa Cruz*, a que vulgarmente chamamos *Brasil*, impresso pela primeira vez em Lisboa na oficina de Antonio Gonçalves, em 1576, o cronista português Pêro de Magalhães Gândavo lamentava quão pouco os portugueses eram afeiçoados à “escritura”.¹⁰ Este “descuido” da sociedade lusa em relação à cultura escrita não passou despercebido também no *Prólogo das Décadas da Ásia*, de João de Barros. O cronista português observava que nas “ cousas a custódia das letras, a nação portuguesa é descuidada de si”.¹¹ Tópica dos poucos letrados lusitanos da época, a relativa “ignorância” da sociedade lusa do período, em comparação com outras regiões da Europa, aparece também no *Prólogo de O Cancioneiro Geral* – primeira coleção de poesias publicada em Portugal, coligidas por Garcia de Resende em 1516; segundo o poeta e cronista eborense, compilador da coleção, “a natural condição dos portugueses é nunca escreverem cousa que façam”.¹² Como observam os cronistas supracitados, Portugal foi, ao longo de todo o século XVI, um país pouquíssimo letrado e com uma população que sempre demonstrou muito pequeno interesse pela cultura escrita e pela educação formal, o que explica o laconismo do povo português em relação a seus feitos de além-mar. Os portugueses pouco escreveram e publicaram sobre suas viagens marítimas – salvo algumas crônicas e cartas de cunho diplomático e missionário –, e, desse pouco, uma parcela ínfima alcançou uma dimensão europeia. E mais, das narrativas estrangeiras sobre a expansão ibérica, pouco ou quase nada delas teve edições e traduções em língua portuguesa.

Parte da historiografia explica essa notável ausência de informações escritas, publicadas ou traduzidas pelos portugueses a partir de uma suposta “política de sigilo”, imposta pela própria Coroa portuguesa. A hipótese defendida por esse grupo de historiadores é de que Portugal, para evitar a cobiça de outros povos da Europa, coibia sistematicamente os

¹⁰ GÂNDAVO, Pero Magalhães. **História da província de Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil**. Modernização do texto original de 1576 e notas, Sheila Moura Hue, Ronaldo Menegaz; revisão das notas botânicas e zoológicas, Ângelo Augusto dos Santos; prefácio, Cleonice Berardinelli. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004. p. 39.

¹¹ BARROS, João de. **Ásia**. Primeira Década. 4 ed. Revista e prefaciada por Antônio Baião. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1932.

¹² RESENDE, Garcia de. **Cancioneiro geral de Garcia de Resende**. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, 1973. p. 2.

escritos sobre seus feitos além-mar. No entanto, a hipótese desconsidera o fato de que alguns escritos em outras línguas europeias, com informações dos ocorridos nessas viagens, não passaram despercebidos em regiões mais prósperas do “Velho Continente”, inclusive com um sucesso editorial considerável para os padrões da época.¹³ Nesse sentido, é preciso, antes de considerar a hipótese do “sigilo”, levar em conta o pouco apreço do povo português pela cultura escrita, em comparação com outras regiões europeias. Efetivamente, até meados do Quinhentos, os portugueses pouco tinham se empenhado em produzir informações sobre suas viagens marítimas, tampouco se mostraram interessados nas notícias produzidas em outras línguas europeias, não se traduzindo nenhuma das muitas coleções de narrativas de viagem consagradas que circulavam pela Europa durante o século XVI.¹⁴

A situação lastimável em que se encontrava a cultura letrada em Portugal no limiar do século XVI – carência de escolas, bibliotecas e imprensa – pode explicar o limitado número de informações sobre a expansão marítima que circulava na sociedade lusa. Na medida em que Portugal implantou a imprensa tardiamente em relação a outras regiões da Europa¹⁵, o manuscrito predominou em relação ao livro impresso¹⁶, fazendo com que a maior parte desse limitado conjunto de informações em língua portuguesa permanecesse praticamente desconhecida até o século XIX. O mercado livreiro era reduzido e a esfera do leitor português, de escassas dimensões, considerando-se que o país ibérico estava habituado a tirar, em média, cem exemplares dos poucos livros lá impressos, enquanto a tiragem média das narrativas de

¹³ A carta *Mundus Novus*, por exemplo, escrita por Américo Vespúcio, que viajava sob autorização da Coroa portuguesa, conheceu rapidamente numerosas edições, traduções e versões em toda a Europa, no limiar do século XVI. Em 1506, a carta já conhecia 22 edições, e em 1510 já possuía publicações em diversas línguas: latim, alemão, italiano, holandês e francês. – Ver: AMADO, Janaina; FIGUEIREDO, Luiz Carlos. **Brasil 1500: quarenta documentos**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2001. p. 325.

¹⁴ No ano de 1507 já circulava em Vicenza uma coleção de relatos de viagens organizada por Francesco da Montalbodo, *Paesi Novamente Retrovati...* Outra coleção de relatos de viagens de bastante sucesso foi a coletânea *Navigazioni et viaggi*, de Giovanni Ramúsio, publicada entre 1550 e 1558.

¹⁵ Enquanto quase toda Europa já conhecia a imprensa na década de 1470, o primeiro livro em língua portuguesa a ser impresso em Portugal – o *Sacramental*, de Clemente Sánchez de Varcial – saiu do prelo somente no ano de 1488. Ver: MACHADO, José Barbosa. Os dois primeiros livros impressos em língua portuguesa. **Revista portuguesa de humanidades**, ISSN 0874-0321, Vol. 8, Nº 1-2, 2004.

¹⁶ Segundo o inventário *post mortem* de D. Manuel (1522), o rei possuía 107 manuscritos e apenas 3 obras impressas. Reforçando os dados obtidos neste inventário, a historiadora Ana Isabel Buescu aponta que, em média, apenas 0,6 livros eram impressos por ano em Portugal até 1535. Ver: BUESCU, Ana Isabel. **Cultura impressa e cultura manuscrita em Portugal na época moderna: uma sondagem**. Lisboa: Edições Cosmos, 1999. p. 19.

viagens em línguas estrangeiras era de 750 a 1.500 exemplares, com predomínio da casa do milhar, ao longo do século XVI.¹⁷

Normalmente, até meados dos Quinhentos os portugueses escreviam por necessidade; os capitães, os pilotos ou os escrivães anotavam as eventualidades de suas viagens. A preocupação em memorar seus feitos além-mar aparece somente na segunda metade do século. Gândavo, já citado no início do capítulo, ao apresentar sua *História da Província de Santa Cruz* ao leitor, argumenta:

A causa principal que me obrigou a lançar mão da presente história e sair com ela à luz foi por não haver até agora pessoa que a empreendesse, havendo já setenta e tantos anos que esta província foi descoberta. A qual a história creio que esteve sepultada em tanto silêncio mais pelo pouco-caso que os portugueses sempre fizeram da mesma província, que por faltarem em Portugal pessoas de engenho e curiosas que com melhor estilo e mais copiosamente que eu a escrevessem.¹⁸

Lamentando o “pouco-caso” com que o povo português vinha tratando a Província de Santa Cruz, Gândavo estava preocupado com o fato de que os estrangeiros pudessem saber as particularidades da dita terra em “melhor e mais de raiz” do que os próprios lusitanos.¹⁹ Publicada pela primeira vez em 1576, a obra de Gândavo teve uma circulação bastante significativa para a época. Estima-se que sua primeira edição teria tido uma tiragem de quinhentos exemplares, número razoável, já que o reino português publicava habitualmente uns cem exemplares dos poucos livros impressos no país. Mas, devido a alguns problemas com a censura, a obra foi retirada de circulação, sendo reeditada somente no século XIX.

O problema de reedições tornou-se uma constante para as crônicas escritas ao longo do século XVI. A *História dos descobrimentos e conquista da Índia pelos portugueses*, escrita pelo português natural de Santarém Fernão de Lopes de Castanheda, que veio a público dividida em 10 livros, em Coimbra entre 1551 (livro I) e agosto de 1561 (livro VIII) – os livros IX e X não vieram a público –, apesar de desfrutar de certo prestígio entre os leitores não portugueses, com traduções em francês (1553), espanhol (1554), italiano (1578) e inglês (1582) ao longo do século, só foi reeditada integralmente em Portugal no ano de 1883. O *Tratado dos Descobrimentos*, escrito por Antonio Galvão, que saiu impresso em 1563 pela oficina de João da Barreira, só foi reeditado em Portugal no ano de 1731 e não circulou para além do pequeno reino; o mesmo ocorreu com a *Crônica do felicíssimo rei D. Manuel*, de

¹⁷ MARTIN, op. cit., 1976. p. 216-222.

¹⁸ GÂNDAVO, op. cit., 2004, p. 37.

¹⁹ Ibid., p. 38.

Damião de Góis, que veio a público em 1566 pela casa editorial de Francisco Correia e também não teve tradução em outras línguas europeias, apesar do número considerável de reedições no reino português (1619, 1749 e 1790).

Partindo dessas premissas, não seria equivocado dizer que os lusitanos, durante o século XVI, publicaram uma parcela ínfima de escritos de viagens que ultrapassaram os limites do pequeno reino e alcançaram uma dimensão europeia – público ávido por escritos do gênero. No entanto, apesar de terem uma circulação restrita ao reino, com número reduzido de reedições, estas crônicas possuíam certa popularidade entre o leitor português, constituindo-se um grupo discursivo preocupado em rememorar os feitos lusitanos de além-mar, contados como empreendimentos heroicos/gloriosos, com intuito de construir uma origem comum para a sociedade lusa.

Em contraste com a visão “épico-heroica” das supracitadas crônicas laudatórias, os relatos de naufrágio apresentam o lado “escuro/trágico” das viagens marítimas portuguesas, podendo ser considerados uma “antiepopéia dos Descobrimentos”.²⁰ De fato, estas narrativas podem ser vistas como uma “série discursiva singular”, dotada de uma peculiar autonomia em relação aos relatos de viagens e às crônicas oficiais do reino português.

Compondo um *corpus* discursivo, os relatos de naufrágio não tiveram qualquer continuidade histórica nem geraram qualquer tradição na literatura portuguesa posterior. Mais do que simples proposições textuais, formam um conjunto narrativo que atua diretamente na construção da realidade da época, com a pretensão de relatar a “verdade” sobre os acontecimentos narrados. Afirmando relatar aquilo que viram pessoalmente ou que ouviram de uma testemunha ocular ou de outra fonte confiável, os autores não cessaram de sublinhar suas pretensões de escrever narrativas “verdadeiras”, conforme assevera o boticário Henrique Dias, no relato de naufrágio da nau *São Paulo* na Ilha Sumatra, em 1561:

E porque querer escrever nossos infortúnios e acontecimentos de cada dia (pois não passou nenhum que os não tivéssemos) seria um grande processo e causaria mais fastio ao leitor que contentamento (já que as cousas compridas, como afirma o Poeta, costumam ser desprezadas e tidas em pouco, e agradar as breves), não tratei mais que com a maior brevidade que em mim for possível as cousas notáveis que nos aconteceram, assim na viagem como na perdição, e os dias em que foram, usando de toda a verdade que me assiste [...].²¹

²⁰ KOISO, *op. cit.*, 2004, p. 38.

²¹ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau *São Paulo* que foi para a Índia no ano de 1560, de que era capitão Rui de Melo da Câmara, mestre João Luís e piloto Antônio Dias, escrita por Henrique Dias, criado do Sr. D. Antônio, prior do Crato. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História**

Manuel de Mesquita Perestrelo, no relato da nau *São Bento*, que naufragou na Terra do Natal em 1554, também sublinha a “veracidade” dos acontecimentos narrados, ao afirmar: “posto que comum estilo, direi o que alcancei na experiência de meus trabalhos, sem acrescentar nem diminuir a verdade do que se oferece a contar.”²² Complementando, escreve o viajante: “recolhendo-me a meu propósito, que é escrever somente a verdade do que toca aos acontecimentos desta história.”²³ O intento de escrever a “verdade” sobre os naufrágios aparece também em João Carvalho Mascarenhas, no relato de naufrágio da nau *Nossa Senhora da Conceição*, incendiada por inimigos turcos em 1621. “Meu intento foi contar verdades (que em tudo o que escrevo como testemunhas de vista poderei jurar)”²⁴, afirma o português. Não muito diferente dos relatos supracitados, o padre Fr. Nuno da Conceição, no relato da nau *Nossa Senhora do Bom Despacho*, afirma:

[...] e Deus me é testemunha de que não deixarei de falar a verdade por afeição das pessoas, nem por encarecer o que se padeceu; e, assim, cumprirei com a obrigação de meu hábito, pois só o que me move é o bem público; e, também, do que escrevo há testemunhas vivas. E no tempo em que as cousas aconteceram não pôde haver erro, porque me vali do livro do piloto Luis Alvares Mocarra, no qual assim por curiosidade, como por obrigação se escreve, o que se passa todos os dias.²⁵

Como podemos observar, os autores dos relatos de naufrágios fazem questão de sublinhar a “veracidade” dos acontecimentos narrados. A seguir, pretendemos fazer um mapeamento desses discursos, com intuito de saber: quem eram os autores desse conjunto narrativo? Como se situavam na sociedade lusa do período? E quais são o estatuto e a circulação desses escritos na sociedade em que se inserem?

trágico-marítima. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 195-196.

²² RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares, desde que partiu deste reino por capitão-mor da armada que foi no ano de 1553, às partes da Índia até que se perdeu no Cabo da Boa Esperança no ano de 1554. Escrita por Manuel de Mesquita Perestrelo que se achou no dito naufrágio. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima.** Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 28.

²³ Ibid.. p. 39.

²⁴ **MEMORAVEL** relação da perda da nao *Conceição* que os turcos queymãrão à vista da barra de Lisboa; varios sucessos das pessoas, que nella cativãrão. E descrição nova da Cidade de Argel, & de seu governo; & cousas muy notaveis acontecidas nestes ultimos annos de 1621. até 1626. Por Joam Carvalho Mascarenhas, que foy cativo na mesma não. Dedicada a Dom Pedro de Meneses prior da Igreja de Santa Maria de Obidos. Em Lisboa. Com todas as licenças necessárias. Na Officina de Antonio Alvares. Anno de 1627. p. A3 (Contrafacção)

²⁵ **RELAÇAM** da viagem, e svcesso, que teve a nao *Capitania N. Senhora do Bom Despacho* vindo da India no anno de 1630. Escrita por Nvno da Conceição da terceyra Ordem de São Francisco. Lisboa, na Officina de Pedro Crasbeeck. Anno de 1631. p. 2. (Contrafacção)

1.2 Das notícias, divulgação e popularidade dos naufrágios

Pouco sabemos sobre os autores das narrativas de naufrágio, com algumas exceções, como é o caso de Diogo do Couto, que deu continuidade às *Décadas da Ásia*, iniciadas pelo cronista português João de Barros. O que podemos perceber, no entanto, é que os narradores provinham de grupos sociais diversos, com formações intelectuais bem variadas. Alguns eram “famosos” na época; outros, porém, pouco conhecidos e, em dois casos dos dezoito relatos analisados, os autores eram anônimos. Entre os mais conhecidos, podemos encontrar o supracitado guarda-mor da Torre do Tombo, Diogo do Couto, amigo íntimo de Camões, que tinha formação em Latim e Retórica no Colégio de Santo Antão, e Filosofia no Convento de Benfica. Escreveu a pedido do Rei Filipe II da Espanha, dando continuidade ao trabalho de João de Barros, as *Décadas da Ásia* de IV a XII, mas só publicou completas a IV, V e VII e um resumo da VIII e IX (a VIII e a IX foram roubadas, enquanto a XI se perdeu). Além das *Décadas*, deixou também o *Diálogo do Soldado Prático* – um questionamento das desordens da Índia, das quais era testemunha. Uma crítica ao funcionalismo público, em que, segundo o próprio Couto, o ideal de conquista fora substituído pela “ambição do lucro, generalizada.” O *Soldado Prático* voltava-se contra “o vício que mais diametralmente se lhe opõe, que é preferir cada particular o seu interesse ao público.”²⁶

Também de família nobre, o autor do relato da nau *Santo Alberto*, que naufragou perto da Ilha do Faial em 1594, João Batista Lavanha, frequentador da corte de Felipe II, foi professor na Academia de Matemáticas de Madrid, onde pretendia realizar um ensino variado – Matemáticas, Geometria, Cosmografia e Navegação – com uma base prática, cujo objetivo era conciliar um saber predominantemente empírico com o conteúdo acadêmico e instituir práticas de navegação mais rentáveis e menos perigosas. Em 1596, foi designado cosmógrafo-mor do Reino, com a função de certificar e capacitar os pilotos e mestres das embarcações. Para além do cargo, Lavanha sempre esteve envolvido nas questões centrais relativas às viagens oceânicas, desde os cálculos matemáticos das longitudes à construção e eventuais consertos dos navios, passando pela formação dos profissionais de navegação. No que tange à construção de navios, argumentando que tal operação é um trabalho intelectual de grande

²⁶ MARTINS, António Coimbra. **Em torno de Diogo do Couto**. Coimbra: Biblioteca da Universidade de Coimbra, 1985. p. 30-38.

precisão²⁷, Lavanha publicou, no início do século XVII, o *Livro Primeiro de Arquitetura Naval*.²⁸

Além de Diogo do Couto e João Batista Lavanha, podemos encontrar, ainda, entre os mais conhecidos, o cartógrafo e hidrógrafo, autor de conhecidos *Roteiros* – entre os quais, o *Roteiro dos portos, derrotas, alturas, cabos, conhecenças, resguardos e sondas, que ha perto da costa desde o Cabo da Boa Esperança até o das Correntes*²⁹ –, Manuel de Mesquita Perestrelo, parente de Cristóvão Colombo pelo lado materno.³⁰

Acerca dos menos conhecidos, vale ressaltar Malchior Estácio do Amaral. Pouco se sabe sobre sua vida e formação intelectual. Há, no entanto, certo consenso quanto a sua naturalidade. Acredita-se ser da cidade de Évora. Segundo Diogo Barbosa Machado, na *Biblioteca Lusitana*, o suposto eborense era muito experimentado na ciência náutica devido às diversas viagens realizadas.³¹ Entre outros menos famosos, temos, também, o já citado boticário português, impregnado do eruditismo greco-latino da época, Henrique Dias, sobre o qual pouco sabemos, a não ser que seguia na nau *São Paulo* para o Oriente a fim de servir o hospital de Goa. Há, também, o Cavaleiro da Ordem de Cristo, Vedor da Fazenda da Índia e Tesoureiro-mor do Reino em Lisboa, Bento Teixeira Feio³²; os oficiais João Carvalho Mascarenhas e Francisco Vaz de Almada, que militaram na Índia durante o século XVII; os padres jesuítas Gaspar Afonso, Fr. Nuno da Conceição, Antonio Francisco Cardim; o capitão da nau *Nossa Senhora de Belém*, José de Cabreira, e o piloto da nau *Santo Antonio*, Afonso Luís; além dos narradores anônimos.

Alguns destes autores foram testemunhas oculares dos acontecimentos e narraram sua própria experiência; outros, no entanto, ouviram a história de algum sobrevivente da embarcação naufragada ou tiveram acesso a relatos anteriormente escritos por algum membro da tripulação. Escreviam, normalmente, movidos por intenções pedagógicas, com uma manifesta pretensão de compor narrativas “exemplares” a partir do testemunho direto ou,

²⁷ Para saber mais sobre João Batista Lavanha: CORTESÃO, Armando. **Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos séculos XV e XVI**. Contribuição para um Estudo Completo. Vol. II. Lisboa: Edição da “Seara Nova”, 1935. p. 294-361.

²⁸ BARATA, João da Gama Pimentel. **O “Livro Primeiro da Architectura Naval”, de João Baptista Lavanha**. Estudo e transcrição do mais notável manuscrito de construção naval portuguesa do final do século XVI e princípio do século XVII. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia, 1965.

²⁹ PERESTRELO, Manuel Mesquita. **Roteiro da África do Sul e Sueste desde o Cabo da Boa Esperança até ao das Correntes**. Notas de A. Fontoura da Costa. Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1939.

³⁰ GODINHO, op. cit., 2002-2005.

³¹ MACHADO, Diogo Barbosa. **Bibliotheca Lusitana**. Tomo 1. Coimbra: Atlântida Editora, 1965.

³² SILVA, op. cit, 1862. p. 354.

preferencialmente, da própria participação no episódio narrado. Cumpriam, desse modo, uma função didascálica e pragmática, tinham um papel informativo e edificante, construindo uma espécie de literatura funcional que servia como manual para enfrentar futuros naufrágios. No *Prólogo* do relato do Galeão *São João*, que naufragou na Terra do Natal em 1552, o autor anônimo assevera, ressaltando essa função pedagógica:

E por me parecer história que daria aviso e bom exemplo a todos, escrevi os trabalhos e morte deste fidalgo e de toda a sua companhia, para que os homens que andam pelo mar se encomendem continuamente a Deus e a Nossa Senhora, que rogue por todos. Amém.³³

Não muito diferente escreve o autor do naufrágio da nau *Santo Antonio*, que passou o capitão Jorge de Albuquerque Coelho indo do Brasil para o Reino português no ano de 1565:

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, à qual se lhe representassem para passar os trabalhos com que pode, cuido por certo que desmaiaria de os ouvir; 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, com que é necessário aparelhamo-nos para a recebermos; e para que se saibam as grandezas da misericórdia de Nosso Senhor e as maravilhas que usa com os pecadores que na sua bondade e misericórdia confiam 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. E por tudo seja o Senhor sempre bendito e louvado.³⁴

No relato da nau *Santo Alberto*, que naufragou na costa da Terra do Natal, no penedo das Fontes, em 1593, o cosmógrafo João Batista Lavanha, argumenta, por sua vez, que:

A notícia da perdição da nau *Santo Alberto* no Penedo das Fontes, principio da Terra do Natal, e a relação do caminho que fizeram em cem dias os portugueses que dela se salvaram até o rio de Lourenço Marques, onde se

³³ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João, em que se contam os grandes trabalhos e lastimosas cousas que aconteceram ao capitão Manuel de Sousa Sepúlveda e o lamentável fim que ele e sua mulher e filhos e toda a mais gente houveram na Terra do Natal, onde se perderam a 24 de junho de 1552. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 5.

³⁴ NAUFRÁGIO que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565, escrito por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito naufrágio. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 290.

embarcaram para Moçambique, 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 no mar e mais segura a peregrinação por terra, como com menos perigo desembarcarão nela. [...]. E para que de cousas tão importantes e novas se tenha o necessário conhecimento, escrevo este breve tratado [...].³⁵

Mantendo a regularidade, a função didascálica dos relatos de naufrágio aparece também no relato da viagem da nau *Nossa Senhora do Bom Despacho*, escrito pelo padre Fr. Nuno da Conceição:

[...] será de muita utilidade, em proveito a todos os que andarem sobre as águas do mar, pois aqui acharam exemplo para sofrerem quaisquer adversidades, que navegando se lhes oferecerem, havendo que com a confiança firmemente posta em Deus e com a esperança nos trabalhos, se vencem os maiores males que nesta perigosa jornada podem acontecer [...].³⁶

Completando o raciocínio, assevera o jesuíta português:

Considerando as muitas naus que se perderam varando em terra com a ocasião de fazerem água (sendo bastante motivo para desastrosos naufrágios) com tantas e tão extraordinárias perdas de gente, fazendas e artilharia [...] me pareceu serviço de Nosso Senhor e conveniente ao bem público escrever esta Relação do que passou na viagem da Índia a gente da nau Capitania *Nossa Senhora do Bom Despacho*, para que no futuro sirva 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 fez) com grande cristandade, e se não perde o ânimo, e acudimos à nossa obrigação com valor e pouco medo dos perigos.³⁷

No que tange à “cultura” dos narradores, podemos notar certa heterogeneidade de suas formações – padres, boticários, capitães, pilotos, cosmógrafos, etc. –, além de uma heterogeneidade discursiva reveladora da coexistência de saberes tradicionais, livrescos da cultura antiga e medieval, com os novos conhecimentos modernos, mais pragmáticos, baseados na experiência. Diante disso, encontramos nos relatos de naufrágios referências a

³⁵ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das fontes no ano de 1593, e itinerário da gente que dele se salvou té chegarem a Moçambique, escrita por João Batista Lavanha, cosmógrafo-mor de Sua Majestade, no ano de 1597. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 375.

³⁶ RELAÇAM da viagem, e sucesso, que teve a nao Capitania N. Senhora do Bom Despacho..., op. cit., 1631. p. 1 (Contrafacção)

³⁷ Ibid. p. 1-2.

mitos medievais – tais como o monstro marinho descrito por José Cabreira, capitão da nau *Nossa Senhora do Belém*, que naufragou na Terra do Natal em 1635.

E este animal mais grosso no corpo que três grandes touros, com os pés e as mãos mui curtos [...] a pele é tão dura [...] tem todos uma estrela branca na testa; as orelhas pequenas, como as de cavalo; a cabeça mui disforme, porque tem uma boca grandíssima, com os beiços virados para fora. Devem pesar cada um mais de uma arroba [...].³⁸

A descrição de monstros marinhos pode ser encontrada também na relação de naufrágio da nau *Santiago*, que se perdeu nas Bassas da Índia em 1585, escrita por Manuel Godinho Cardoso:

Há neste rio muitos cavalos-marinhos muito grandes e de feio aspecto; têm os pés tão grandes como de elefantes, as pernas curtas, o corpo disforme, e que ao longe parece de bada; têm a boca muito grande e rasgada, a cor é parda, que tira a preto, como a de lobos-marinhos; só de cavalo têm o pescoço, com grande cacho, orelhas e rincho. Arremetem às embarcações, e muitas vezes as viram; por onde o modação vai sempre com muito tento batendo a água com uma vara para os espantar, e desta maneira os afasta da embarcação.³⁹

Outro relato que faz menção a esse tipo de alimária é o do outro Manuel, o de Mesquita Perestrelo, que descreve o naufrágio da nau *São Bento*.

[...] vimos da banda de além sair uma alimária maior que cavalo, debaixo de certas lapas, e de cor negra ao que cá donde estávamos pareceu, a qual nas partes que mostrava fora de água, que foram cabeça e pescoço e parte do lombo, nenhuma diferença tinha de camelo; e se o assim há marinho, certo que este o era, do qual quis escrever isto, porque em nenhuma parte de todo aquele caminho achamos depois outra alimária de tal feição.⁴⁰

Do mesmo modo que vemos referências a mitos medievais – tais como o monstro marinho – nos relatos de naufrágio, é possível também encontrar referências eruditas de autores latinos –

³⁸ NAVFRAGIO da nao Nossa Senhora de Bethlem. Feito na Terra do Natal no Cabo de Boa Esperança. Svccessos qve teve o capitão Ioseph de Cabreira, qve nella passov a India o anno de 1635, fazendo o officio de Almirante daquela frota até chegar a este Reyno. Escritos pelo mesmo Ioseph de Cabreyra. Offerecidos a Diogo Soares do Conselho de Sua Magestade, & seu Secretário do Estado em Madrid, com todas as licenças necessárias. Em Lisboa, por Lourenço Craesbeeck impressor del Rey. Anno D.M.DC.XXXVI. f. 24.

³⁹ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585, e itinerário da gente que dele se salvou, escrita por Manuel Godinho Cardoso, e agora novamente acrescentada com mais algumas notícias. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 338.

⁴⁰ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares..., op. cit., 1998. p. 40.

Horácio e Ovídio, por exemplo, aparecem no relato da nau *São Paulo*, escrito pelo boticário Henrique Dias; a *História Natural* de Plínio, no relato anônimo da nau *Santa Maria da Barca*, que se perdeu perto da Ilha de São Lourenço no ano de 1559; Hipócrates e Virgílio, no relato do piloto Afonso Luís da nau *Santo Antonio*; Sêneca, Ulisses, Virgílio, Cícero e Ovídio, no relato da nau *São Francisco*, que naufragou nos Açores em 1559, escrito pelo padre Gaspar Afonso. Há, também neste último relato referências bíblicas, tais como uma citação do Salmo *Miserere* e de uma passagem do *Eclesiastes*, além de uma referência ao episódio de Jonas, descrito por *Matheus* (12:40), no qual o profeta teria passado três dias e três noites dentro do ventre de uma baleia. Há ainda referências aos santos de devoção – São Basílio, São Gregório, Santo Antonio, Santo Ambrósio e Santo Inácio. Exemplificando a coexistência entre os saberes tradicionais da cultura greco-romana e os novos saberes modernos, há uma passagem no texto em que o padre se refere à “ignorância” dos antigos, que acreditavam não haver vida nas regiões tórridas devido ao clima.

Muita vontade tive no Brasil (vendo em treze graus do sul a contínua verdura e frescura do arvoredo, sem nunca perder a folha, como todas as outras terras que estão dentro dos Trópicos, zona tórrida, contra toda a ignorância dos antigos, que cuidavam e diziam que tudo por aqui ardia) de lhes mostrar o mimo e temperança daquela terra e lhes perguntar se se podia ali viver.⁴¹

Tal citação, contida no relato do padre Gaspar Afonso, evoca um trecho do texto *Que nada se sabe*, do polêmico pensador português Francisco Sanches, conhecido pelos seus coetâneos como o “cético”.

Dizias que havia uma região meridional, sob o Equador, que por causa do calor era inabitável, e que o mesmo se dava nos polos e nas zonas extremas por causa do frio, que essas duas coisas são falsas já o mostrou a experiência.⁴²

A concepção do “cético”, do favorecimento da experiência em detrimento das concepções dos antigos, é uma tópica do bem conhecido cosmógrafo Duarte Pacheco Pereira em seu conhecido *Esmeraldo situ orbis*, provavelmente redigido em 1506; aí, o navegador português argumenta:

⁴¹ RELAÇÃO da viagem e sucesso que teve a nau São Francisco em que ia por capitão Vasco Fonseca, na armada que foi para a Índia no ano de 1596, escrita pelo padre Gaspar Afonso, um dos oito da Companhia que nela iam. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 479.

⁴² SANCHES, Francisco. **Que nada se sabe**. Lisboa: Veja, 1991. p. 102.

Pomponio Mela... e Mestre João de Sacrobosco... disseram que as partes da equinocial eram inabitáveis pela muito grande quentura do sol, de onde parece que, segundo sua tenção, aquela tórrida zona por esta causa se não podia navegar, pois que a fortaleza do sol impedia haver ai habitação de gente, o que tudo isto é falso. Certamente temos muita e muita razão de nos espantar de tão excelentes homens como estes foram, e assim, Plínio e outros autores que isto mesmo afirmaram, caírem em tamanho erro como neste caso disseram, porque... claramente se mostra ser falso o que escreveram há tanta habitação de gente, quanta temos sabida e praticada. E como quer que a experiência é madre das cousas, por ela soubemos radicalmente a verdade.⁴³

Como podemos observar, para Duarte Pacheco Pereira, a experiência, “madre das cousas”, é a fonte da qual se pode saber radicalmente a “verdade”. A concepção do cosmógrafo português ganhou coro a partir da segunda metade do século XVI, impulsionando as narrativas amparadas nas descrições mais concretas, adquiridas das novas experiências, em detrimento da cultura greco-latina e da Bíblia. Tal variação atingiu também os relatos de naufrágios e suas descrições sobre os oceanos. O mar, que até então era um espaço relacionado ao medo, às ilhas imaginárias, aos monstros marinhos, ao abismo e às figurações infernais, passa a ser relacionado, também, na passagem dos Quinhentos para os Seiscentos, aos infortúnios marítimos experimentados durante as viagens: a fome, a sede, as calmarias, as doenças, as tempestades e, sobretudo, os naufrágios.⁴⁴

Um bom exemplo desse saber cada vez mais ligado à ideia de “experiência” que aparece nos relatos de naufrágios é a alteração na descrição da natureza da Terra do Natal – principal ponto das perdas das naus relatadas. Nos dois relatos mais antigos analisados – o naufrágio do galeão *São João*, em 1552, e o da nau *São Bento*, em 1554 –, a terra aparece povoada por tigres, leões, serpentes e outras “alimárias”, que comem os tripulantes mais descuidados. Segundo o relato anônimo do naufrágio que passou Manuel de Sousa Sepulveda, capitão do galeão *São João*:

Era tanto o trabalho, assim da vigia como da fome e caminho, que cada dia desfalecia mais a gente, e não havia dia em que não ficasse uma ou duas pessoas por essas praias e pelos matos, por não poderem caminhar; e logo eram comidas dos tigres e serpentes, por haver na terra grande quantidade. [...] tamanha mágoa ver ficar o parente e o amigo sem lhe poder valer, sabendo que dali a pouco espaço havia de ser comida de feras alimárias.⁴⁵

⁴³ PEREIRA, Duarte Pacheco. **Esmeraldo situ orbis**. Lisboa: Typographia Universal, 1905. p. 152.

⁴⁴ Sobre tais infortúnios, ver Capítulo 2.

⁴⁵ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 14.

Manuel de Mesquita Perestrelo, autor do relato de naufrágio da nau *São Bento*, por sua vez, assevera:

[...] e foi que, por este lugar com que El-Rei e nós vivíamos, estar situado em uma mata antiga e grande, onde havia muitos tigres, leões e todo o gênero 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 da 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 saltar com ele na boca por cima da cerca, conquanto era alta e bem tapada, que parecia nenhuma cousa levarem [...]. E como com este recato lhes faltasse o cevo de nossas carnes, que eles deviam achar gostosas, segundo o muito que trabalhavam polo haver, andavam tão endiabrados com o sentimento desta falta, que de noite nos não podíamos ouvir com os berros que davam pelas ruas, e muitas vezes chegavam a acometer nossas portas com tais pancadas e empuxões, quais de sua braveza e força se pode crer; e quando as achavam bem tapadas (como tínhamos a carga), roncando e uivando se deixavam ali estar por um grande espaço sem se quererem mudar, e todo o tal tempo não gozavam nossos corações de tanto repouso que lhes faltasse receio de eles derribarem a choupana e ficarmos entregues à sua pouca piedade, porque, sem dúvida que se nisto entenderam, nem força, nem vontades lhes faltavam para o poderem fazer.⁴⁶

E complementa:

[...] estes tigres entravam assim seguros a tomar homens dentro em uma povoação tão grande, como o puderam fazer a qualquer outra caça em uma mata muito desabitada, e tão viçosos viviam, que dos que matavam não aproveitavam mais que o sangue ou alguma pouca cousa enquanto estava fresca; e assim achávamos muitas vezes estes troncos por ali lançados, somente abocanhados, ou quando muito com uma perna ou braço menos [...].⁴⁷

Nas narrativas posteriores, quando as costas da Terra do Natal são mais conhecidas pelos sucessivos naufrágios experimentados, os relatos sobre as alimárias ficam basicamente reduzidos às supracitadas descrições dos “cavalos marinhos”, vistos mais com curiosidade do que com temor. O perigo passa então a ser constituído pelos cafres, “inimigos tão cruéis”⁴⁸, “muito má gente, e de que se não podia fiar nada.”^{49,50}

⁴⁶ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares..., op. cit., 1998. p. 84-85.

⁴⁷ Ibid. p. 85.

⁴⁸ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 317.

⁴⁹ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 245.

⁵⁰ Sobre a relação dos naufragos com os cafres, ver Capítulo 3.

Partindo dessas premissas, não seria equivocado dizer, como afirmado acima, que os relatos de naufrágios também passaram pela variação ocorrida na cultura escrita portuguesa – um saber cada vez mais ligado à ideia de “experiência”. No entanto, essas narrativas, como dito anteriormente, constituem um *corpus discursivo* singular, que difere tanto da literatura de viagem não portuguesa, que circula na Europa durante o período, como das crônicas oficiais da Coroa lusitana. Nesse sentido, esses relatos podem ser considerados um conjunto com identidade própria dentro da cultura escrita portuguesa, pois produzem sua própria regularidade discursiva – tanto no conteúdo narrativo como no seu percurso editorial e alcance na sociedade lusa do período.

Acerca desse último aspecto, é muito difícil estabelecer com precisão o percurso editorial e a popularidade de tais textos. Em muitos casos, desconhece-se a tiragem das edições, em outros, elas não estão datadas. Entretanto, observamos que alguns destes relatos foram reimpressos e conheceram certa popularidade na segunda metade dos Quinhentos e início dos Seiscentos. A título de exemplo, saiu do prelo em Lisboa no ano de 1601, pela tipografia de Antonio Álvares, a segunda edição do relato do *Naufrágio que passou Jorge de Albuquerque* [nau *Santo Antonio*], ocorrido no ano de 1565, com uma tiragem de mil exemplares, na qual faz referência a uma primeira edição com o mesmo número de impressos. Se considerarmos que na época a tiragem média de um livro na Europa não ultrapassava os trezentos exemplares⁵¹ e, em comparação com a literatura de viagens – muito apreciada pelo público coevo das regiões mais prósperas da Europa e que tinham tiragens de 750 a 1.500 exemplares, predominando a casa do milhar, ao longo do século XVI⁵² –, não seria equivocado dizer que o relato teve um alcance editorial considerável, pelos padrões do período analisado.

Outro ponto que reforça o sucesso editorial e a popularidade dos naufrágios são as inúmeras reedições e contrafações do relato do naufrágio do galeão *São João*, além de inúmeras referências destes mesmos infortúnios na literatura portuguesa da época. Escrito por um autor anônimo e baseado no testemunho de um sobrevivente, as desventuras que passou o capitão Manoel de Sousa de Sepúlveda, durante o naufrágio supracitado foram publicadas pela primeira vez entre 1555 e 1564, com o título: *Historia da muy notauel perda do galeão grande Sam João. Em que se comtam os innumeraueis trabalhos e grandes desauenturas que aconteceram ao Capitão Manoel de Sousa de Sepulueda. E o lamentauel fim que elle e sua molher e filhos e toda a mais gente ouuerão. O qual se perdeo no anno de M.D. Lij. a vinte e*

⁵¹ SARAIVA, op. cit., 1955. p. 134-135.

⁵² MARTIN, op.cit., 1976. p. 216-222.

quatro de Junho, na terra do Natal em xxxj. graos. A edição não declara nem o nome do impressor nem o lugar e a data de impressão. Segundo o historiador inglês Charles Boxer, a data da publicação desta primeira edição teria sido entre 1555 – ano em que chegou o primeiro relato a Portugal – e 1564 – ano em que saiu do prelo a segunda edição do relato.⁵³ Raffaella D’Intino, por sua vez, diz que a primeira edição provavelmente saiu impressa em 1555⁵⁴, enquanto a historiadora italiana Giulia Lanciani acredita que tenha sido publicada entre 1555 e 1556.⁵⁵

O relato, como dito anteriormente, teve sua segunda edição publicada em Lisboa, por João da Barreira, no ano de 1564 e depois foi reimpresso em 1592 (Lisboa, por Antonio Álvares), 1614 (Évora, por Francisco Simões) e 1625 (Lisboa, por Antonio Álvares). O episódio ficou tão conhecido que foi lembrado em vários outros relatos de naufrágio integrados à *História Trágico-Marítima*. Manuel de Mesquita Perestrelo, no relato de naufrágio da nau *São Bento*, afirma ter achado “pedaços de porcelanas e outras muitas cousas de nossos usos, que afirmamos ficarem do naufrágio de Manuel de Sousa Sepúlveda.”⁵⁶ Diogo do Couto, na relação do naufrágio da nau *São Tomé*, lembra, ao chegar ao Reino do Rumo, que foi lá que “Manuel de Sousa Sepúlveda largou as armas e onde ele e seus filhos morreram, e onde o mesmo Manuel de Sousa desapareceu, metendo-se de mágoa ver sua mulher e filhos mortos, pelos matos, onde parece foi comido por feras.”⁵⁷ No relato da nau *Chagas*, que naufragou próximo a Ilha do Faial em 1594, o autor, Melchior Estácio do Amaral, conta que D. Luísa de Melo se queixa do seu destino, exclamando:

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 cafrés, quando melhor vos fora comidos de uma serpente que agora aqui abrasados de fogo! Oh, ingratas áreas da cafraria que comestes e cobristes D. Leonor de Sá, porque me negastes sepultura em vós, quando três meses e trezentas léguas vos caminhei a pé [...]⁵⁸

⁵³ BOXER, op. cit., 1957. p. 50.

⁵⁴ D’INTINO, op. cit., 1992, p. XXV.

⁵⁵ LANCIANI, op. cit., 1997. p. 161.

⁵⁶ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares..., op. cit., 1998. p. 49.

⁵⁷ RELAÇÃO do naufrágio da nau São Tomé na 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-mor da Torre do Tombo. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 353.

⁵⁸ TRATADO das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas, com os ingleses entre as ilhas dos Açores; ambas capitânicas da carreira da Índia; e da causa e desastres por que em vinte anos se perderam trinta e oito naus dela. Escrito por Melchior

A morte trágica de D. Leonor em terras dos cafres foi o fator que mais comoveu os que escreveram sobre o naufrágio do galeão *São João*. Nascida em Goa, filha do ex-capitão de Malaca e Baçaim, Garcia de Sá, braço direito de João de Castro e governador do Estado da Índia após a morte deste, D. Leonor era “uma mulher fidalga, delicada e moça”⁵⁹, casada com Manoel de Sousa de Sepúlveda, a quem deu dois filhos⁶⁰, mortos, assim como a mãe, nos infortúnios que passaram na cafraria.

Aqui dizem que D. Leonor se não deixava despir, e que às punhadas e às bofetadas se defendia, porque era tal que queria antes que a matassem os cafres que ver-se nua diante da gente, e não há dúvida que logo ali acabara sua vida se não fora Manuel de Sousa, que lhe rogou se deixasse despir, que lhe lembrava que nasceram nus, e, pois, Deus daquilo era servido, que o fosse. Um dos grandes trabalhos que sentiam eram verem dous meninos pequenos, seus filhos, diante de si chorando, pedindo de comer, sem lhes poderem valer. E vendo-se D. Leonor despida, lançou-se logo no chão, e cobriu-se toda com os seus cabelos, que eram muito compridos, fazendo uma cova na areia, onde se meteu até a cintura, sem mais erguer dali. [...]. Em verdade que não sei quem por isto passe sem grande lástima e tristeza. Ver uma mulher tão nobre, filha e mulher de fidalgos tão honrados, tão maltratada, e com pouca cortesia! Os homens que estavam ainda em sua companhia, quando viram a Manuel de Sousa e sua mulher despidos afastaram-se deles um pedaço, pela vergonha que houveram de ver assim seu capitão e D. Leonor. [...] E Manuel de Sousa, ainda que estava maltratado do miolo, não lhe esquecia a necessidade que sua mulher e filhos passavam de comer. E sendo ainda manco de uma ferida que os cafres lhe deram em uma perna, assim maltratado se foi ao mato buscar frutas para lhes dar de comer; quando tornou achou D. Leonor muito fraca, assim de fome, como de chorar, que depois que os cafres a despiram nunca mais dali se ergueu nem deixou de chorar; e achou um dos meninos morto e por sua mão o enterrou na areia. Ao outro dia tornou Manuel de Sousa ao mato a buscar alguma fruta, e quando tornou achou D. Leonor falecida e o outro menino, e sobre ela estavam chorando cinco escravos, com grandíssimos gritos.

Dizem que ele não fez mais, quando a viu falecida, que apartar as escravas dali e assentar-se perto dela, com o rosto posto sobre uma mão, por espaço de meia hora, sem chorar nem dizer cousa alguma, estando assim os olhos postos nela, e no menino dez pouca conta. E acabando este espaço se ergueu e começou a fazer uma cova na areia com ajuda das escravas, e sempre sem se falar palavra a enterrou, e o filho com ela, e acabando isto, tornou a tomar o caminho que fazia quando ia a buscar as frutas, sem dizer nada às escravas, e se meteu pelo mato, e nunca mais o viram. Parece que andando por esses matos, não há dúvida senão que seria comido de tigres e leões. Assim acabaram sua vida mulher e marido, havendo seis meses que caminhavam por terras de cafres com tantos trabalhos.⁶¹

Estácio do Amaral. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 534.

⁵⁹ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 17.

⁶⁰ SANCEAU, Elaine. **Mulheres portuguesas no Ultramar**. Porto: Livraria Civilização Editora, 1979. p. 64-77.

⁶¹ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 20-22.

Segundo o historiador José Manuel Garcia, esta passagem do relato do galeão *São João* é “uma das páginas mais dramáticas da literatura portuguesa.”⁶² Tal dramatismo impressionou tanto que o relato teve reedições sucessivas – 1564, 1592, 1614, 1625 – e chegou a ser amplamente referenciado no âmbito literário, inclusive nos versos do Canto V d’*Os Lusíadas* de Camões.

*Verão morrer com fome os filhos caros,
Em tanto amor gerados e nascidos;
Verão os Cafres, ásperos e avaros,
Tirar à linda dama seus vestidos;
Os cristalinos membros e perclaros
À calma, ao frio, ao ar, verão despídos,
Despois de ter pisada, longamente,
Cos delicados pés a areia ardente.*

*E verão mais os olhos que escaparem
De tanto mal, de tanta desventura,
Os dous amantes míseros ficarem
Na fêrvida, implacável espessura.
Ali, despois que as pedras abrandarem
Com lágrimas de dor, de mágoa pura,
Abraçados, as almas soltarão
Da fermosa e misérrima prisão.⁶³*

O comovente naufrágio de Sepúlveda aparece também nos versos de Bocage:

*Parece-me que entregue a vis traidores
Estou vendo Sepúlveda afamado,
Co’ a esposa e c’os filhinhos abraçado
Qual Mavorte com Venus e os Amores.
Parece-me que vejo o triste esposo,
Perdida a tenra prole e a bela dama,*

⁶² GARCIA, José Manuel. O significado do naufrágio do Sepúlveda na Cultura Portuguesa. Ao **Encontro dos Descobrimentos: Temas da História da Expansão**. Lisboa: Editorial Presença, 1994. p. 233.

⁶³ CAMÕES, Luís de. **Os Lusíadas**. Prefácio e notas de Álvaro Júlio da Costa Pimpão. 4 ed. Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros; Instituto Camões, 2000. p. 224.

*A's garras dos leões correr furioso.*⁶⁴

Além de Camões e Bocage, outros poetas abordaram o sucedido naufrágio do galeão *São João*. Um exemplo é Luís Pereira Brandão, que menciona os infortúnios de Sepúlveda no canto VI da *Elegiada* – poema narrativo tardo-quinhentista.

*Que não teme Lianor tanto o perigo
Do mar, quanto não ver seu doce amigo.
Metida lá debaixo da escotilha
Estava, ora tremendo, ora esperando,
Romper o mar a mal vedada quilha
A cada espaço a triste imaginando:
Fazendo a todos magoa e maravilha,
No tenro peito os filhos apertando,
Não descansando a bomba em botar fora
As saudosas lágrimas que chora.*⁶⁵

Outro poema narrativo dos Quinhentos que menciona os ocorridos do naufrágio é o de Jerônimo Corte-Real, publicado postumamente em 1594, com o título: *Navfragio e lastimoso svcesso da perdiçam de Manoel de Sousa de Sepulveda, & Dona Lianor de Sá sua molher & filhos, vindo da India para este Reyno na não chamada o galião grande S. Ioão que se perdeo no cabo de Boa Esperança, na terra do Natal. E a Perigrinação que tiverão rodeando terras de Cafres, mais de 300 legoas, té sua morte. Composto em verso heróico, & octaua rima por Jeronimo Corte Real*. Composto em 17 cantos, o poema é inteiramente dedicado ao naufrágio do galeão *São João*.

*Chegão com denodada furia os Cafres
À desarmada gente, que num ponto
Por elles despojada foy de todo,
Sem roupa lhes ficar, ou cobertura.
Tal fica Lianor, que na montanha*

⁶⁴ BOCAGE, Manuel Maria de Barbosa. Soneto CLX: as perdições de Adamastor relaizadas contra os portugueses. In: **Sonetos**. Lisboa: Editores Santos & Vieira; Empreza Litteraria Fluminense, s.d. p. 100.

⁶⁵ BRANDÃO, Luís Pereira. **Elegiada de Luys Pereyra**. Dirigida ao sereníssimo Senhor Cardeal Alberto, Archiduque de Austria, & Governador dos Reynos de Portugal. Impressa por Manoel de Lyra, anno 1588. f. 73-74.

*Troyana, a Cytharea foy julgada
 Pollo Frigio pastor, & das fermosas
 Tres, o preço levou com razão justa.
 Assentasse na branca area, & cobre
 Co dourado cabello a lisa carne,
 As criadas, que a seguem se assentarão
 Em torno d'ella, sò por defendella,
 Que dos varões, que alli estavão, não fosse
 O seu fermoso, & casto corpo visto.⁶⁶*

Além de figurar nas poesias, o relato aparece também no texto *Etiópia Oriental*, do missionário frei João dos Santos, enquadrado nas observações sobre os costumes dos cafres, sobretudo, em relação aos portugueses, lembrando a maneira como trataram Manuel de Sousa, sua esposa, Dona Leonor, e seus filhos.

Pelo que aquela honesta fidalga, vendo-se despida, no mesmo lugar fez uma cova na areia, e nela se meteu até à cinta, sem mais se levantar, tendo junto consigo dois meninos de tenra idade, seus filhos, chorando pelo comer que ela não tinha para lhes dar, com que mais se lhe dobravam seus trabalhos. [...] e quando achou a mulher e o outro filho mortos. E com este lastimoso espetáculo ficou tal que não falou mais, nem pode chorar; mas como homem espantado se chegou aos defuntos, e o melhor que pode, fez uma cova, no mesmo lugar em que estavam, e nela os enterrou com ajuda de algumas moças da Índia, suas escravas, que ali estavam com a senhora.⁶⁷

Diogo do Couto, igualmente, faz menção às tragédias de Sepúlveda em sua *Década VI da Ásia*.

[...] dona Lianor, quando os cafres a quizeram despir, o não quis consentir, antes às bofetadas e as dentadas, como leoa magoada se defendia. [...]. Manuel de Sousa de Sepúlveda vendo sua amada esposa naquele estado, e os filhinhos no chão chorando, parece que mágoa e a dor lhe ressuscitou o entendimento [...].⁶⁸

⁶⁶ NAVFRAFIO e lastimoso svcesso da perdiçam de Manoel de Sousa de Sepulveda, & Dona Lianor de Sá sua molher & filhos, vindo da India para este Reyno na náó chamada o galião grande S. Ioão que se perdeo no cabo de Boa Esperança, na terra do Natal. E a Perigrinação que tiverão rodeando terras de Cafres, mais de 300 legoas, té sua morte. Composto em verso heróico, & octaua rima por Jeronimo Corte Real. Lisboa: Oficina de Simão Lopez, 1594. f. 191.

⁶⁷ SANTOS, João dos. *Ethiopia Oriental e varia historia de cousas notaveis do Oriente*. Évora: Convento de S. Domingos por Manuel de Lira, 1609. cap. XVI.

⁶⁸ COUTO, Diogo do. *Década Sexta da Asia dos feitos qe os portvgveses fizeraõ no descobrimento dos mares, & conquistas das terras do Oriente*: em quando governaraõ a India Dom

No final dos Quinhentos e início dos Seiscentos, a difusão deste relato atinge outras regiões da Europa. Aparece no livro *História-rum Indicarum Libri XVI*, do jesuíta italiano Giampietro Maffei, e em *Meditationes historicae*, publicado em 1602, do alemão Filippo Camerarius de Nuremberga. Neste mesmo cenário europeu, depois de Camões ser amplamente difundido na Espanha, foi a vez do relato do naufrágio do galeão *São João* que suscitou inúmeras referências dos letrados espanhóis.

É difícil estabelecer as motivações para tamanho sucesso. Giulia Lanciani fornece duas explicações: a primeira, pelo conteúdo dramático que emocionou profundamente o leitor médio português; a segunda, pelo envolvimento do povo português na aventura do ultramar.⁶⁹ Angélica Madeira, por sua vez, acredita que o sucesso se deveu também à moda do texto impresso e às numerosas tipografias que surgiram em Portugal, durante o período. Outra explicação, mais plausível, segundo Madeira, seria o gosto do povo português pelas histórias trágicas; o que corrobora a explicação de Lanciani. Madeira também aponta, assim como Lanciani, o envolvimento dos portugueses com o empreendimento marítimo como uma possível motivação para o sucesso do relato.⁷⁰ Kioko Koiso, não muito diferente das outras duas autoras, argumenta que, uma vez que todos os portugueses participavam da aventura do ultramar, desejava-se saber como tinham ocorrido estes acidentes, nos quais poderiam estar envolvidos familiares ou conhecidos.⁷¹

Não há dúvidas que o povo português, àquela altura, era indissociável dos seus feitos além-mar. Entretanto, a maioria dos escritos sobre suas aventuras ultramar era de cunho informativo e diplomático, raramente literário – escreviam por necessidade, capitães, pilotos ou escrivães anotavam as eventualidades das viagens. A partir da segunda metade do século XVI, escreviam também para memorar seus feitos, exaltando os aspectos da conquista e comércio além-mar – tópicos dessemelhantes daqueles presentes nas narrativas de naufrágios. No que tange à relação desses relatos com o movimento editorial em Portugal nos Quinhentos, sabe-se que até a segunda metade do século o manuscrito predominou em relação ao livro impresso. Talvez, por isso, o relato do galeão *São João* – o mais antigo da coleção britânica – tenha sido publicado pela primeira vez entre 1555 e 1564, momento em que o movimento editorial ganhava força relativa na sociedade portuguesa do período, devido a

João de Castro, Gracia de Sá, Jorge Cabral, Dom Affonço de Noronha. Lisboa: por Pedro Craesbeeck, 1614, Livro IX, Capítulo XXII, f. 200.

⁶⁹ LANCIANI, op. cit., 1997. p. 53.

⁷⁰ MADEIRA, Angélica. **Livro dos naufrágios**: ensaio sobre a história trágico-marítima. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2005. p. 26-28.

⁷¹ KOISO, op. cit., 2004. p. 54-55.

algumas concessões da Coroa para atrair tipógrafos burgueses que vinham de regiões mais prósperas da Europa. Pedro Craesbeeck, por exemplo, um dos maiores impressores dos relatos de naufrágios, principalmente os publicados nos Seiscentos, era originário da burguesia flamenga. Nascido em Lovaina (atual Bélgica), em 1552, publicou os relatos de naufrágio da nau *Santiago* em 1602, o da nau *São João Batista* em 1625 e o da nau *Nossa Senhora do Bom Despacho*, sem data. Com sua morte, em 1632, seu filho Lourenço, cavaleiro da Ordem de Cristo, assumiu a oficina tipográfica (a “Officina Craesbeeckiana”) e publicou os relatos de naufrágio da nau *Nossa Senhora do Belém* em 1636 e das naus *Sacramento* e *Nossa Senhora do Atalaia*, em 1650.⁷²

Independentemente de quais foram os motivos para tamanho sucesso – seja o gosto pelo trágico, o envolvimento com as aventuras ultramar ou o movimento tipográfico em Portugal no século XVI – o fato é que o relato do galeão *São João* impressionou de tal forma que despertou o interesse do público leitor por narrativas do mesmo tipo, impulsionando os impressores do período à publicação desses relatos no formato de folhetim, em edições populares e baratas. A maioria saiu do prelo anos depois do desastre, de modo que foi lido e amplamente difundido pelo público da época.

1.3 Uma literatura da culpa?

No *Livro em que se contém toda a fazenda e real patrimônio de Portugal, Índia e ilhas adjacentes e outras particularidades*, supostamente composto entre 1617 e 1619, Luís de Figueiredo Falcão, então secretário do rei Filipe II e responsável pelos negócios ultramarinos do reino, afirma que, em doze anos (1585-1597), das 66 naus que integraram a carreira da Índia, 22 se perderam, 18 por naufrágios e 4 por incêndio, o que representa mais de 30%.⁷³ Alargando o período de 1497 a 1612, o secretário assevera que das 806 naus que partiram de Lisboa para a Índia, 381 não regressaram a Portugal, 285 ficaram no Oriente. Do restante, 66 naufragaram, 20 arribaram, 6 incendiaram-se e 4 foram tomadas por inimigos. Dos 66 naufrágios mencionados, 31 navios foram perdidos entre 1500 e 1579 – fase anterior à dominação espanhola – e 35 entre 1580-1610.⁷⁴ Melchior Estácio do Amaral, por sua vez, no

⁷² DESLENDES, Venancio Augusto. **Documentos para a historia da typographia portugueza nos seculos XVI e XVII**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1888. p. 122-125.

⁷³ FALCÃO, Luís de Figueiredo. **Livro em que se contém toda a fazenda e real patrimônio dos reinos de Portugal, Índia e ilhas adjacentes e outras particularidades**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1859. p. 194-196.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 194-196.

Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas, com os ingleses entre as ilhas dos Açores, publicado pela primeira vez em 1604, faz uma análise menos quantificada que a de Figueiredo Falcão, afirmando que “em vinte anos, que há do ano de 1582 até 1602, perdeu este Reino trinta e oito naus da Índia [...]”.⁷⁵

Essas inúmeras perdas por naufrágios, apontadas por Luís Figueiredo Falcão e Melchior Estácio do Amaral, ocorriam por diversos motivos, sendo a partida fora do tempo adequado, a má feitura da nau e a sobrecarga os que aparecem com mais recorrência nos relatos. No relato de naufrágio da nau *Santo Alberto*, por exemplo, o cosmógrafo João Batista Lavanha não só testemunha e escreve sobre aquilo que ocorreu com a dita nau, mas também faz uma análise geral das possíveis causas dos desastres marítimos. A seu ver, um dos principais fatores que suscitam os naufrágios são a “querena italiana” e a sobrecarga provocadas pela cobiça dos portugueses. Inventada para navegação no “mar de Lavante”, cuja viagem era de curta duração, podendo-se atracar em algum porto a qualquer momento, a “querena italiana” não era ideal para viagens oceânicas de grande duração, pois o casco construído com tal estrutura apodrecia, e a madeira se desfazia ao longo da viagem. Nas palavras de Lavanha:

Tal foi a perdição desta nau *Santo Alberto*, tais os sucessos do seu naufrágio, causados não das tormentas do cabo da Boa Esperança (pois sem chegar a ele com próspero tempo se perdeu), mas da querena e sobrecarga como a esta nau assim a outras muitas no fundo do mar hão sepultado. Ambas pôs em prática a cobiça dos contratadores e navegantes. Os contratadores, porque como seja de muito menos gasto dar querena a uma nau que tirá-la a monte, folgam muito com a invenção italiana, a qual posto que serve para aquele de levante as tormentas e tempestades podem parar galé e onde cada oito dias se toma porto, neste nosso oceano é o seu uma das causas da perdição das naus, porque além de se apodrecerem as madeiras (posto que sejam colhidas em sua razão) com a contínua estância no mar, e desencadernarem-se com as voltas da querena e grande peso de tamanhas carracas, calafetando-as por este modo recebem mal a estopa, por estarem úmidas e pouco enxutas; e quando depois, navegando, são abaladas de grandes marés e combatidas de rijos e ventos, despedem-na, e abertas dão entrada à água, que as soçobra. E assim tem mostrado a experiência que quando desta danosa invenção se não usava fazia uma nau dez ou doze viagens à Índia, e agora com ela não faz duas.⁷⁶

⁷⁵ TRATADO das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas..., op. cit., 1998. p. 540.

⁷⁶ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 379-380.

No *Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas, com os ingleses entre as ilhas dos Açores*, Melchior Estácio do Amaral também faz menção ao método de fabricação da “querena italiana” e o interliga à cobiça do povo português; segundo o autor:

Porém ainda que de todas as naus já nomeadas podemos coligir que quase todas se perdessem por desastres, as outras que agora se seguem, não por desastre mas por cobiça se perderam [...]. E seja a primeira parte desta cobiça (a que muitos murmuram) da querena italiana que se dá a estas naus, não por melhor fim, mas por se poupar parte do custo que fazem pondo-se a monte, como importa a estas nossas carracas; e às naus de Levante baste embora a querena no mar, porque a sua carga é de vidros e espelhos e o seu mar diferente do oceano, e em que cada três dias podem tomar porto; basta que é mar de gales, aonde bastam umas naus vazias como torres: e as nossas naus da Índia atravessam o mar oceano de pólo a pólo, e passam o cabo de Boa Esperança, não carregadas de vidro, senão sobrecarregadas de grandes máquinas de caixões e fardos e drogas pesadíssimos, e contendem com a fúria dos quatro elementos, e caminham cinco e seis mil léguas, com todo o sucesso do tempo; e a querena para elas é tão danosa, como se tem visto pela multidão das naus que, depois que ele se usa, se perderam na forma que logo se verá, não por desastres, como algumas das já nomeadas, mas por cobiça e pouco tento, e por se cuidar que é provisão a querena, e provisão dar-se o conserto das naus de empreitada, e que se poupa na bolsa dos contratadores.⁷⁷

Somado a “querena italiana”, Melchior Estácio do Amaral menciona o mau conserto da nau como outra causa dos naufrágios:

Em esta forma perde-se o Reino assim pela surda, porque a querena desencaderna toda uma nau, e é forçada calafetá-la molhada, e mal vista pela quilha e partes importantes, e a empreitada conserta-se como quer e não como deve; e a nau, para ser bem consertada, há-de ser pondo-se a monte e secando-se primeiro muito bem, porque não cuspa o calafetado, começando-se a ver pela quilha, o que não se pode fazer da querena; e em tais adereços se há-de proibir toda a empreitada e advertir com grande tento que se lhe não mete pau nem tábua, senão muito seca, enxuta e colhida de vez, qual é a lua velha de janeiro.⁷⁸

O mau conserto da nau também chamou a atenção de João Batista de Lavanha; segundo o cosmógrafo, os oficiais que fazem ou consertam as naus, sempre interessados em poupar tempo, também são responsáveis pelos muitos desastres e perdas no mar.

⁷⁷ TRATADO das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas..., op. cit., 1998. p. 539-540.

⁷⁸ Ibid. p. 540.

Acrescentam este dano os oficiais que as fazem ou consertam da empreitada (que em toda a fábrica é prejudicial), os quais, por apoupar em 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 que se remendaram bem sem perda sua, 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 desazonadas, como tais torcem, encolhem e fendem, e desencaixam-se do seu lugar, com que, despedindo a pregadura e estopa, abrem, e com a umidade da água de fora e grande quentura da pimenta e drogas de dentro, logo se apodrecem e corrompem na primeira viagem; e assim basta uma só tábuca colhida sem vez para causar a perdição de uma nau. Tal devia ser a madeira desta, pois a sua quilha (base e fundamento de todas as naus) era tão podre que depois que a fúria dos mares arrancou o seu fundo donde estava e deu com ele à costa (com algumas peças de artilharia que nele ficaram) com uma cana de bengala a desfez Nuno Velho Pereira em pequenos pedaços.⁷⁹

Não menos responsáveis, segundo Lavanha, são os mareantes:

Os navegantes não são menos culpados deste dano, importando-lhes mais, pois aventuram as vidas na nau, a qual carregam sem a necessária distribuição das mercadorias, arrumando as leves na parte inferior e as pesadas na superior, devendo ser ao contrário. E por enriquecerem brevemente, de tal maneira a sobrecarregam que passam a devida proporção da carga da nau, a qual excedida, é forçado que fique incapaz de governo, e que precedendo qualquer das cousas apontadas abra e se vá a pique ao fundo. E é esta tão forçosa que sem ela quase não bastam as outras a perderem uma nau, e esta sem elas sim, mostrando a experiência que algumas naus velhas, remendadas e consertadas com querena, vêm da Índia, porque não trazem nem a carga com que podem, e as novas com a sobrecarga se perdem.⁸⁰

Melchior Estácio do Amaral também não exime os mareantes, fazendo críticas à sua enorme cobiça:

Pontualmente assim são os que carregam ou sobrecarregam na Índia as naus, com tanta cobiça que parece que não esperam de chegar a este Reino, senão em fazendo vela irem-se a pique ao fundo. E é cousa lastimosa e para chorar com lágrimas de sangue ver a multidão de naus que em poucos anos se perderam por cobiça, em que não só é de considerar a grande soma de riqueza que nelas comeu o mar (que fique no arbítrio de cada um), mas a perda de tanta gente, não só fidalgos, soldados de grande valor, mas pilotos,

⁷⁹ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 380.

⁸⁰ Ibid. p. 380.

mestres, nautas e bombardeiros, gente toda feita nesta carreira, que lá fazem notável minguá.⁸¹

A sobrecarga aparece em muitos outros relatos de naufrágios; em alguns casos, os tripulantes eram forçados a jogar suas fazendas no mar para que a nau pudesse marear melhor e diminuísse o risco de perdição. No relato de naufrágio que passou Jorge D'Albuquerque [nau *Santo Antonio*], asseveram o piloto Afonso Luís e o coautor Antonio de Castro:

Do dia que partimos do porto a cinco dias, que foram dous de julho, vindo com o mesmo vento de viagem com que partimos, subitamente se mudou, e ventando-nos o contrário do que havíamos mister veio a ser tão rijo que por a nau vir muito sobrecarregada e não poder aguardar bem a vela, nos foi forçado com começarmos a alijar muita fazenda ao mar, esperando que com isso mareasse a nau melhor.⁸²

Diogo do Couto, no relato de naufrágio da nau *São Tomé*, aponta o trabalho dos oficiais em desentupir as bombas e as necessidades de alijar ao mar tudo o que pudesse.

Os oficiais gastaram aquele dia em desentupir as bombas, forrando os trepes com folha-de-flandres por se não tornarem a empachar. E porque também era necessário alijarem ao mar tudo o que pudessem, encomendarem este negócio a certas pessoas, que foram deitando todas as riquezas e louçainhas, de que a nau ia riquíssima, ganhado tudo com tanto suor de uns e com tanto encargo de outros.⁸³

Além de alijar “todas as riquezas e louçainhas, de que a nau ia riquíssima”, Diogo do Couto afirma que “os marinheiros lançaram ao mar alguns barris de água e biscouto e um de vinho, que se recolheram no batel, que desejou de chegar a nau a despejar inda de algumas pessoas, porque não estava para navegar.”⁸⁴ No caso do naufrágio da nau *Santo Alberto*, João Batista Lavanha assevera que “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 [...]”⁸⁵ No *Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas com os ingleses na ilha dos Açores*, Melchior Estácio do Amaral aponta que, ao passar o Cabo da Boa

⁸¹ TRTATADO das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas..., op. cit., 1998. p. 539-540.

⁸² NAUFRÁGIO que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565..., op. cit., 1998. p. 267.

⁸³ RELAÇÃO do naufrágio da nau São Tomé na terra dos Fumos..., op. cit., 1998. p. 345.

⁸⁴ Ibid.. p. 349.

⁸⁵ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 377.

Esperança, “com grandes tormentas e trabalhos, fazendo muita água pelo cisbordo”, “alijaram muita fazenda que vinha por cima, e mantimentos, que depois lhes fizeram bem minguá, e pode ser que foi isso a causa de seu dano [...]”.⁸⁶

Outra causa dos naufrágios que aparece regularmente nos relatos é a má distribuição da carga. Enumerando os motivos das perdições, Melchior Estácio do Amaral, em seu *Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago e da nau Chagas...*, assevera:

A terceira causa 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 embaixo e o pesado em cima, o que não só descompassa as naus, mas basta qualquer ocasião para abrirem e se perderem tantas, como temos visto, abertas todas, indo-se ao fundo.⁸⁷

A má distribuição da carga não passou despercebida também no relato de naufrágio da nau *São Francisco*; segundo o padre Gaspar Afonso:

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 chegamos a tempo em que o costado, com pouco encarecimento, servia de quilha, e a quilha de costado, por particulares interesses de quem as carrega; porque a estes nestes tempos, assim no mar como na terra, se busca e dá melhor gasalhado.⁸⁸

A partida fora do tempo adequado, tanto de Lisboa quanto da Índia, é outro fator que contribui para os possíveis naufrágios. Henrique Dias, no relato de naufrágio da nau *São Paulo*, afirma:

Partimos de Bélem a vinte e cinco de abril de 1560 [...]. 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.⁸⁹

Segundo Melchior Estácio do Amaral, no seu *Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago e da nau Chagas*:

⁸⁶ TRATADO das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas..., op. cit., 1998. p. 529.

⁸⁷ Ibid.. p. 540.

⁸⁸ RELAÇÃO da viagem e sucesso que teve a nau São Francisco em que ia por capitão Vasco Fonseca..., op. cit., 1998. p. 428.

⁸⁹ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 194.

O verdadeiro partir de Lisboa há-de ser antes que o Sol passe a Equinocial; bem de experiência há disso; e porque isto 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 polo em que então está o Sol.⁹⁰

Somado à partida fora do tempo e à sobrecarga, o mau estado da nau aparece também nos relatos como uma das principais razões dos naufrágios. Revela o relato anônimo do naufrágio do galeão *São João* que o navio “partiu tão tarde por ir carregar a Ceilão e lá haver pouca pimenta, onde carregou obra de quatro mil e quinhentas⁹¹, e veio a Cochim acabar de carregar a cópia de sete mil e quinhentas por toda, com muito trabalho por causa da guerra que havia no Malabar”. E, apesar de levar pouca pimenta, a nau “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.”⁹² Além do risco da sobrecarga, “havia muitos dias que eram partidos da Índia, 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 [...]”⁹³

No relato das naus *Águia*, que naufragou em Mombaça em 1560, e *Garça*, que naufragou próximo ao Cabo das Correntes em 1559, Diogo do Couto afirma que:

[...] com os grandes balanços que dava de uma parte a outra lhe arreentaram a 36 curvas pelas gargantas, e torceram mais de 40 cavilhas tão grossas como o colo de um braço, que prendiam as curvas à nau; e quebraram 18 entremichas que cingiam as curvas, que junto tudo isto à velhice e podridão da nau, a fez abrir por tantas partes que se fora muito facilmente ao fundo se faltara o valor e deligência com que Francisco Barreto fazia acudir às bombas e lançar fora a água, que entrava nela por muitas partes que estavam abertas.⁹⁴

Duarte Gomes de Solis, comerciante português, em decorrência da notícia da perdição da nau *Garça*, argumenta em seus *Discursos sobre los comércio de las dos Índias*:

[...] são muitas as naus portuguesas e castelhanas que por perder-se no alto-mar não se tem notícia de suas perdições, e que não é por queimar, senão por falta de boas madeiras, e de boas fábricas, materiais e oficiais, que tudo anda

⁹⁰ TRATADO das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas..., op. cit., 1998. p. 542.

⁹¹ Falta a unidade de medida.

⁹² RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 6.

⁹³ Ibid. p. 6.

⁹⁴ RELAÇÃO da viagem e sucesso que tiveram as naus *Águia* e *Garça* vindas da Índia para este reino no ano de 1559. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 124.

na Espanha mui depreciado, murmurando de ser fabricadas as naus em Lisboa, e em Biscaia, de ruins madeiras, e de má feitura, e como são naus de carga para o comércio, de suas conquistas ultramarinas, provido tudo com pouca pontualidade, as toma a tormenta em tudo desaperecidas, ou as soçobra, ou as abre para as comer o mar, nem pode ser menos segundo o pouco zelo que Espanha tem nestas naus, e armadas do mar, provendo-as fora do tempo, e com pouco crédito, ou contratando-as com homens desacreditados, havendo de ter Lisboa e Sevilha armazém de madeiras, fábricas, e sobressalentes, e enxárcias de melhor qualidade e quantidade [...].⁹⁵

Para Sólis, o mau estado das naus se deve à má feitura e às ruins madeiras providas fora do tempo. Melchior Estácio do Amaral também apresenta a colheita da madeira fora do tempo como uma das causas do mau estado das naus, o que acarreta em possíveis perdições, segundo o autor:

[...] a felicidade desta carreira, mediante Deus, está em as naus não serem feitas de madeira verde, senão muito seca e colhida na lua velha de janeiro, no último da minguante e na minguante de dia, porque é verdadeira sezão de ser cortada (como as uvas vindimadas em setembro); tem então a madeira madurez, tem menos humor, é leve, seca mais depressa, dura mais, e não revê nem empena; e não só as naus de tal madeira serão mais leves e mais duráveis, mas mais forte e estanques, porque a pregadura nesta madeira colhida de vez, é fixa, e fixo o calafetado.⁹⁶

Em suma, “todas, ou as mais naus que desaparecem, ou abrem por faltas, e se não vão ao fundo, ou é por sua má feitura, e carga, e má arrumação, ou por ser velha, ou defeituosa, ou por falta dos marinheiros a soçobra o mar”⁹⁷; somados a esses fatores, encontramos ainda a partida fora do tempo, tanto de Lisboa quanto da Índia, a má navegação, geralmente por inexperiências dos pilotos, e os ataques dos inimigos, ao lado das tormentas e tempestades, como os principais motivos dos naufrágios.

Estas razões que possivelmente causaram os infortúnios são analisadas por Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e Antonio Lopes, no livro *Naufrágios e Outras Perdas da “Carreira da Índia”*. Em um estudo quantitativo, os autores fazem uma subdivisão destas causas, classificando-as com suas respectivas porcentagens.⁹⁸ A historiadora Kioko Koiso em

⁹⁵ SOLIZ, Duarte Gomes de. **Discursos sobre los comércios de las dos Índias, donde se tratam matérias importantes de Estado y guerra**. S.I.: [s.n.], 1622. p. 231-232.

⁹⁶ TRATADO das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas..., op. cit., 1998. p. 542.

⁹⁷ SOLIZ, op. cit., 1622. p. 243.

⁹⁸ GUINOTE et al. **Naufrágios e outras perdas da “Carreira da Índia”**: séculos XVI e XVII. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1988. p. 113-114.

Mar, medo e morte, também faz uma análise dos motivos que ocasionaram os naufrágios. Dos dezoito relatos analisados pela historiadora, dez aparecem com dois ou mais motivos, o que faz a autora concordar com os pesquisadores de *Naufrágios e Outras Perdas...*: que os desastres do mar foram geralmente provocados não por uma única causa isolada, mas sim por uma conjunção de diversos fatores.⁹⁹ No entanto, por mais que os narradores apresentem causas objetivas para os naufrágios e apontem os erros de fabricação das naus e a irresponsabilidade dos marinheiros na distribuição e sobrecargas, a explicação final para o naufrágio, ao menos dos coetâneos, é geralmente a punição pelos pecados cometidos. O padre Gaspar Afonso, no relato de naufrágio da nau *São Francisco*, advoga que “as culpas”, mais do que as riquezas e loçainhas, eram “a maior carga da nau”, e necessário era alijá-las ao mar, deixando as “almas mais leves para chegar à terra dos vivos [...]”.¹⁰⁰ No relato de naufrágio da nau *Santiago*, Manuel Godinho Cardoso assevera:

[...] merecendo-o assim os nossos pecados, deu de meio através no baixo, cegando Deus aos marinheiros que vigiavam do gurupés e a vigia dos soldados pelas entenas, que não vissem a espuma do mar que rebentava no baixo, e tapando-lhe os olhos e ouvidos, que na quietação da noite não ouvissem o roncar das ondas, que com tanta fúria quebravam nas pedras, que a grandes duas léguas se podiam ouvir.¹⁰¹

O autor prossegue seu comentário diante do naufrágio:

A grita e confusão da gente era grandíssima, como de homens que se viam sem nenhuma esperança de remédio, no meio do mar que bramava, com a morte diante dos olhos, na mais triste e horrenda figura que imaginar se pode em nenhum dos naufrágios passados. O quebrar da nau, estalar da madeira (que se estava toda moendo), o cair dos mastros e entenas, faziam então um tom e ruído temerosíssimo, tal que parece cousa impossível lembrar depois a quem o escreveu. Toda a gente não tratando já mais que da salvação das almas, por quão desenganada se viu da dos corpos, pedia 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 alta que se ouviam uns aos outros, exceto 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 dizer 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, que logo o ouviria de confissão; o qual homem depois de

⁹⁹ Ibid., p. 114. E também, KOISO, op. cit., 2004. p. 260.

¹⁰⁰ RELAÇÃO da viagem e sucesso que teve a nau São Francisco em que ia por capitão Vasco Fonseca..., op. cit., 1998. p. 449.

¹⁰¹ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 302.

confessado, gritava de longe, perguntando ao padre se o absolvera, tão alienado andava com o acidente da morte.¹⁰²

A confissão, tal como relatada acima, e os pedidos de misericórdias apareciam de modo recorrente nos relatos de naufrágios, principalmente na forma de reconhecimento dos pecados e arrependimento das culpas dos mareantes. Outra passagem do relato de naufrágio da nau *Santiago*, escrito por Manuel Godinho Cardoso, serve como exemplo:

Houve esta manhã muitas lágrimas, com grandes demonstrações de contrição e arrependimento de culpas, disseram-se as ladainhas, pediam todos misericórdia a Deus, houve muitos que se davam grandes bofetadas com grandes mostras de sentimento e dor, outros traziam alguns retábulos de Nossa Senhora, mostrando-os de algum lugar mais alto, donde melhor se pudessem ver, punham-se todos de joelhos e com grandes gritos e muito soluços e lágrimas, que eram contínuas, chamavam pela Senhora que lhes valesse em tão espantosa aflição, e já lhe não pediam outra cousa mais que remédio para as almas, que da salvação dos corpos estavam todos desconfiados.¹⁰³

No relato de naufrágio que passou Jorge d'Albuquerque, na nau *Santo Antonio*, os pilotos Afonso Luís e Antonio de Castro descrevem uma cena em que todos a bordo, vendo-se em grande perigo, puseram-se a confessar, pedindo perdão pelos seus pecados.

E vendo-se todos em tão grande perigo, ficaram assombrados e fora de si, temendo e julgando ser esta a derradeira hora de vida, e com este temor se chegaram todos a um padre da Companhia de Jesus, por nome Álvaro de Lucena, que com eles vinha, e a ele se confessaram com as mais breves palavras que cada um podia, porque o tempo não dava lugar para mais. E depois de confessados e se pedirem perdão uns aos outros, se puseram todos de joelhos pedindo a Nosso Senhor misericórdia, tomando por intercessora e advogada a Sacratíssima Virgem Nossa Senhora, Mãe do Filho de Deus, Senhora da Luz e de Guadalupe.¹⁰⁴

No prólogo do mesmo relato, justificando as razões e obrigações para descrever o naufrágio, o piloto e o coautor da narrativa argumentam:

A primeira, a obrigação que temos todos os que chegamos vivos deste trabalho a porto de salvamento de notificarmos ao mundo a mercê que a Virgem Madre de Deus nos fez em nos livrar dos estranhos e não cuidados trabalhos que passamos; e a segunda, mostrar o remédio de que nós neste

¹⁰² Ibid. p. 302-303.

¹⁰³ Ibid. p. 308-309.

¹⁰⁴ NAUFRÁGIO que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565..., op. cit., 1998. p. 274.

caso tão temeroso aproveitamos, que foi de muitas lágrimas, contrição e arrependimento de culpas passadas, pedindo de contínuo misericórdia a Nosso Senhor.¹⁰⁵

Os pedidos de misericórdia aparecem constantemente em outras narrativas do gênero; o boticário Henrique Dias, no relato de naufrágio da nau *São Paulo*, escreve que “a começaram a salvar da parte de Deus e Nossa Senhora seus Santos, em vozes mui altas, a que a gente, toda à uma, respondia com grandes gemidos, soluços e lágrimas, pedindo-lhe alcançasse perdão de seus pecados e os livrasse de tamanha tribulação.”¹⁰⁶ Na nau *São João Batista*, que naufragou próximo ao Cabo da Boa Esperança no ano de 1622, segundo Francisco Vaz de Almada, “os religiosos exortavam as mais pessoas fizessem penitência de seus pecados, fazendo procissões os mais dois dias.”¹⁰⁷ A penitência das culpas e os pedidos de perdão pelos pecados aparecem, também, nos relatos de naufrágios das naus *São Bento* e *Conceição* (“*Algarvia Nova*”). Da primeira, Manuel de Mesquita Perestrelo escreve:

Praza a Nosso Senhor, por cuja alta bondade destas cousas escapamos, tomar-nos o passado por penitência de nossas culpas e alumiar-nos da sua graça, para que ao diante vivamos de maneira que lhe mereçamos, depois dos dias da vida que ele for servido, dar-nos para a alma parte em sua glória.¹⁰⁸

Manuel Rangel, por sua vez, no relato da nau *Conceição*, que naufragou nos Baixos de Pero dos Banhos em 1555, assevera:

O pranto e grita que a gente fazia punha tanto medo que nos parecia acabarmos logo, e todos pegados com os crucifixos e retábulos que levavam, abraçando-nos com eles, pedindo a Nosso Senhor perdão de nossas culpas e pecados, confessando-nos aos apóstolos que iam em nossa companhia; e era a pressa de maneira que não dávamos lugar uns aos outros, e abraçavam-se com grande irmandade e choros [...].¹⁰⁹

¹⁰⁵ Ibid. p. 263.

¹⁰⁶ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 229.

¹⁰⁷ **TRATADO do sucesso, qve teve a não Sam Iom Baptista, e iornada que fez a gente que dela escapou, desde trinta, & tres graos no Cabo da Boa Esperança, onde fez naufragio, até Zofala, vindo sempre marchando por terra. A Diogo Soares Secretario do conselho das fazendas de sua Magestade, & c. auzente, ao padre Manoel Gomez da Silueira. Com licença da S. Inquisçam, Ordinario e Paço.** Em Lisboa por Pedro Craesbeck, impressor d’el Rei. Anno 1625. [Colofão] Em Lisboa. Por Pedro Craesbeeck Impressor del Rey anno Domini 1625. f .4.

¹⁰⁸ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares..., op. cit., 1998. p. 93.

¹⁰⁹ RELAÇÃO do naufrágio da nau Conceição de que era capitão Francisco Nobre, a qual se perdeu nos Baixos de Pêro dos Banhos aos 22 dias do mês de Agosto de 1555. Escrita por Manuel Rangel, o qual se achou no dito naufrágio e foi depois ter a Cochim em Janeiro de 1557. In: BRITO, Bernardo

Partindo dessas citações, não seria equivocada dizer que, além de ter uma função didascálica servindo de exemplo a futuros naufrágios, como já dito anteriormente, os relatos de naufrágios compõem um conjunto de narrativas sobre a culpa: culpa pelos pecados passados, pela cobiça e pelos excessos na hora de carregar as naus e pelos vícios e excessos dos mareantes durante as viagens da carreira da Índia.

CAPÍTULO 2 OS “MALES” A BORDO DO MAR NA CARREIRA DA ÍNDIA

“[...] eu vos pedirei que se quiserdes saber coisas do mar e sobretudo dessas viagens, deixeis de lado livros e conversas dos que nunca experimentaram e ouvi tão somente aqueles que padeceram tais trabalhos e comeram o pão que o diabo amassou, como diz o provérbio. E acrescentarei que tanto com referência à inconstância dos ventos, tempestades, chuvas, insetos e calor, como em relação as demais coisas do mar, principalmente no Equador, o que vale é a prática.”¹¹⁰

Jean de Lery, Viagem a Terra do Brasil

Após mapear o estatuto e a circulação dos relatos de naufrágios na sociedade portuguesa dos séculos XVI e XVII, buscaremos, neste segundo capítulo, analisar as concepções sobre a vida de bordo e sobre os mares navegados que estavam sendo construídas pelos escritos portugueses do período. Partindo do que foi apresentado no primeiro capítulo – de que essas relações de viagem apresentam uma heterogeneidade discursiva reveladora da coexistência de saberes tradicionais, livrescos, da cultura antiga e medieval, com os novos conhecimentos modernos, mais pragmáticos, baseados na experiência –, pretendemos observar como a vida nas naus e os mares navegados foram descritos nessas narrativas e nas cartas de missionários que viajaram à Índia nos dois primeiros séculos de colonização. O mar, que até então era um espaço relacionado ao medo, às ilhas imaginárias, aos monstros marinhos, ao abismo e às figurações infernais, passa a ser também relacionado aos infortúnios experimentados durante as viagens: a fome, a sede, as calmarias, as doenças, as tempestades e, sobretudo, os naufrágios. Nesse sentido, nossa proposta será avaliar como os autores descreveram esses “males” marítimos em decorrência de suas viagens à carreira da Índia.

2.1 O biscoito de “regra” e a “dieta” de bordo

Em 1552, o memorialista João Brandão (de Buarcos), contemporâneo dos relatos de naufrágios, ao celebrar as “grandezas de Lisboa” assinala que há por esta cidade muitos homens desamparados, que andam doentes e mal dispostos¹¹¹, devido à falta ou a fraca

¹¹⁰ LÉRY, Jean de. **Viagem à terra do Brasil**. Tradução e notas de Sérgio Milliet. Belo Horizonte: Itatiaia, 2007. p. 74.

¹¹¹ BRANDÃO (de Buarcos), João. **Grandeza e abastança de Lisboa em 1552**. Org., e notas João da Felicidade de Alves. Lisboa: Livros Horizonte, 1990. p. 72.

sustância e má qualidade dos mantimentos que geralmente há em todo o reino.¹¹² Se em terra a maioria da população de Portugal era mal provida de alimentos, no mar não poderia ser muito diferente; as condições de isolamento ou os incidentes ocorridos durante o percurso faziam com que a escassez fosse uma tópica entre os viajantes.

Geralmente, o fornecimento dos mantimentos ficava a cargo dos Armazéns Reais, que abasteciam as naus com as provisões necessárias antes da partida de Lisboa, pois, como bem sabia o padre quinhentista Fernando Oliveira, “no mar não há vendas, nem boas pousadas na terra dos inimigos, por isso cada um vá provido de sua casa.”¹¹³ Já a bordo do mar, o mestre da embarcação distribuía os alimentos diariamente aos tripulantes. Em regra, os mareantes recebiam certa quantidade de “biscouto, arroz, carnes e alguns barris de vinho”¹¹⁴, conforme narra Diogo do Couto, na relação de viagem e naufrágio das naus *Águia* e *Garça*.

Em uma descrição mais detalhada, o navegador neerlandês Jan Linschoten, que viajou à Índia em 1583, afirma, por sua vez, que os alimentos eram distribuídos igualmente a todos que iam para a Índia, e que cada tripulante tinha uma quantidade de biscoito por dia, meio pote de vinho e um de água, além de carnes e peixes secos. Entretanto, na viagem de retorno à Europa “não se distribui senão biscoitos e água” para os viajantes.¹¹⁵ Em algumas circunstâncias, conforme o relato do naufrágio da nau *Santo Antonio*, escrito por Afonso Luís, piloto da nau, e Antonio de Castro, “chegou a regra a ser tão estreita que três cocos se repartiam no dia por perto de quarenta pessoas que havia, dando a cada um de quinhão tamanho como um tostão pouco mais ou menos.”¹¹⁶

Os mais pobres eram, sobretudo, os que mais sofriam com essa escassez de alimentos, durante as viagens. Em uma carta enviada de Goa ao padre Miguel Torres de Lisboa, em 2 de dezembro de 1563, o padre Jacome Braga, que esteve presente na nau *São Felipe*, comenta que durante as calmarias “não deixou de haver muito trabalho, principalmente aos pobres, que

¹¹² Carta da Câmara de 18 de abril de 1598, no livro IV de Registro de provisões de reis, f. 9v. In: OLIVEIRA, Eduardo Freie. **Elementos para a história do município de Lisboa**. 1ª parte. Vol. 2. Lisboa: Tipografia Universal, 1885. p. 100-103.

¹¹³ OLIVEIRA, Fernando. **A arte da guerra do mar**. Lisboa: Ministério da Marinha, 1999. p. 77.

¹¹⁴ RELACÃO da viagem e sucesso que tiveram as naus *Águia* e *Garça* vindas da Índia para este reino no ano de 1559..., op. cit., 1998. p. 131.

¹¹⁵ **HISTOIRE de la navigation de Iean Hvgves de Linschot Hollandois**: aux Indes Orientales – Contenant diverses descriptions des lieux iusques à present découverts par lês Portugais: observations des costumes e singularitez de lá, e autres declarations, troixieme edition augmentee. Amsterdam: Evert Cloppenburgh, 1938. p. 5.

¹¹⁶ NAUFRÁGIO que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565..., op. cit., 1998. p. 281.

não tinham mais mantimentos do que lhes davam de regra.”¹¹⁷ Outro padre – Marcos Nunes –, a respeito disso, em uma carta enviada de Goa para Portugal no dia 4 de janeiro de 1556 assevera que “[...] os que pior [...] passam são os pobres e desamparados”:

[...] é de piedade ver a má a vida que levam, com um biscoito muito negro e às vezes muito cheio de gusanos, como eu os vi muitas vezes. Às vezes é tão amargo que mais sabe a fel. A água [...] é tão fedorenta pelo grande calor, que creio que nenhum deles por grande preço, achando-se em terra onde houvesse o que comer, a beberia. E têm eles tanta necessidade que não se queixam tanto de ser ruim, mas sim de ser pouco. Algum vinho que se lhes dão é quase vinagre e muito sujo [...]. Nos dias de pescado não tem outra coisa mais para comer, senão molhar neste vinagre este pão podre e muito ruim e manter-se com isto, porque azeite não lhes dura mais que a primeira semana, por ser muito pouco [...]. A carne, além de ser muito pouca, também é muito salgada e não têm onde deixá-la de remolho, por que na borda da nau ou a comem os peixes ou a tomam [...]; finalmente são constrangidos estes pobres homens a comer e beber da água salgada em que outros cozeram sua carne.¹¹⁸

Por mais que geralmente atingisse os grupos menos abastados, os ricos também sofriam com a insuficiência de alimentos na nau, conforme relata o padre Manuel de Moraes, em uma carta enviada de Cochim aos jesuítas de Portugal, no dia 28 de novembro de 1551: “nenhum, por rico que seja, se a viagem é comprida como a nossa, há quem não padeça de trabalho, ou por fome ou doença.”¹¹⁹

A fome atingia as naus de modo implacável; o alimento normalmente era insuficiente e, muitas vezes, devido aos atrasos na partida ou aos infortúnios encontrados durante a carreira, sobretudo as calmarias da Costa Guiné, as viagens ficavam mais longas e os mantimentos cada vez mais racionados. O padre Antonio de Quadros, em correspondência aos jesuítas de Coimbra, enviada de Goa no dia 18 de dezembro de 1555, sobre a relação da comida e o tempo de viagem na nau *Nossa Senhora da Barca*, pondera: “Depois que quase não tínhamos nada, comecei de carecer muito a necessidade da gente em uma pregação, que quase

¹¹⁷ CARTA de Jacome de Braga ao padre Dr. Miguel de Torres de Lisboa, Goa, 2 de dezembro de 1563. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 6 (1563-1566). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1960. p. 48.

¹¹⁸ CARTA de Marcos Nunes aos jesuítas de Portugal, Goa, 4 de Janeiro de 1556. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 3 (1553-1557). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1954. p. 439.

¹¹⁹ CARTA de Manuel de Moraes aos jesuítas de Portugal, Cochim, 28 de novembro de 1551. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 2 (1550-1553). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1950. p. 225.

parecia extrema, porque depois de tanto tempo no mar e com tanto trabalho não comiam senão um pouco de biscoito negro, que já não tinha sustância.”¹²⁰

Outro motivo que poderia deixar a pouca comida ainda mais insuficiente era o excesso de pessoas nas embarcações. Informa o padre Gonçalo Álvares, que foi para a Índia em 1568 a bordo da nau Chagas em que viajavam 830 pessoas, que “[...] se embarcavam algumas vezes mais a parte da gente do que basta a regra; e, além do mantimento não ser suficiente, adocece muita gente.”¹²¹

Além do excesso de pessoas, algumas vezes a cobiça dos responsáveis pela nau – que estavam mais preocupados com suas mercadorias do que com o bem comum dos mareantes – contribuía para a carência de alimentos. Frei Vicente de Laguna, em uma carta enviada de Goa no dia 25 de setembro de 1530, diz que “[...] os capitães e mestres trazem carregadas as naus de vinhos e de azeites e outras mercadorias suas, porém não trazem água necessária para a gente, e assim perecem muitos de sede e em desamparo [...]”¹²²

No relato do naufrágio da nau *Santo Antonio*, no ano de 1565, o conflito com corsários aparece como outro problema que acarretou a insuficiência de alimentos durante a viagem. Nas palavras de Afonso Luís, piloto da nau, e Antonio de Castro, coautor do relato, os franceses, depois “do desamparo em que nos deixavam”, devido ao ataque da nau:

[...] nos deram dous sacos de biscoito tão esmaltado de verde, preto e amarelo, por ser podre e bolorento, que ainda com a muita fome que padecíamos não havia quem o pudesse comer, porque amargava como fel. E assim nos deixaram uma pouca de cerveja mais forte que vinagre, que muitos poucos dos nossos a não ousavam beber.¹²³

Não só a cerveja tinha o sabor desagradável, mas também a água que, segundo Jerônimo Braga, quando não faltava, “não se podia achar pior coisa do que se dava por regra, e assim, ninguém a tomava, senão os que não tinham outra cousa com que se sustentar.”¹²⁴ No caso da

¹²⁰ CARTA de António de Quadros aos jesuítas de Coimbra, Goa, 18 de dezembro de 1555. In: In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 3 (1553-1557). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1954. p. 400.

¹²¹ CARTA de Gonçalo Álvares a padre Francisco Borges, Guiné, 2 de maio de 1568. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 7 (1566-1569). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1962. p. 508.

¹²² CARTA de Vicente de Laguna, Goa, 25 de setembro de 1530. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. Vol. 2 (1523-1543). Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1949. p. 193.

¹²³ NAUFRÁGIO que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565, op. cit., 1998. p. 278.

¹²⁴ CARTA de Jacome de Braga ao padre Dr. Miguel de Torres de Lisboa, Goa, 2 de dezembro de 156, op. cit., p. 48.

nau *Conceição* (“*Algarvia Nova*”), conforme assevera Manuel Rangel, a sede era tanta que “houve pessoas que bebiam mijo, e dele morreram quatro pessoas, outras da água salgada.”¹²⁵ Além de proporcionar a sede entre os viajantes, a falta de água também limitava o preparo de alguns alimentos, conforme observado por Diogo do Couto na relação da viagem e naufrágio das naus *Águia* e *Garça*:

[...] todos houveram de perecer de sede, por não levarem já um almude de água, e haver muitos dias que se não comia arroz, por não haver água com que cozer, nem biscoito, e só comiam tâmaras e cocos, e algumas poucas vezes carne assada de uns poucos carneiros que vinham no batel do navio.¹²⁶

No relato do naufrágio da nau *São Paulo*, Henrique Dias, boticário que estava indo ao Oriente para servir no Hospital de Goa, afirma que a fome era tamanha que os mareantes chegaram a comer alguns alcatrazes, o que foi de muita ajuda para a falta de mantimentos, porque já não havia biscoito, e os que havia estavam podres, comidos pelas baratas.

[...] vieram este dia a nós muitos alcatrazes, que se puseram em as entenas e vergas e por toda a enxárcia, gurupés e ainda mais partes, dos quais os grumetes tomaram quarenta ou cinquenta, que depenavam e comiam; e no sabor ninguém saberia bem determinar ser carne ou peixe; foi mui grande ajuda para remédio e mantimento da gente, porque havia bem pouco ou nenhum na nau, nem biscoito de El-Rei, senão bem pouco ou nenhum, e esse podre e comido de barata; [...].¹²⁷

Pyrard de Laval, autor da primeira narrativa francesa sobre as Índias Orientais, escrita no início do século XVII, aponta, tal como o relato de Henrique Dias, a presença de baratas em meio aos alimentos.

[...] havia ainda uma grande mortificação geral em toda a nau e era uma espécie de animais semelhantes a besouros, que lhes chamam baratas e que ali em tal quantidade, que atormentam e molestam grandemente a todos os que vêm da Índia, mas não aos que lá vão; porque estes bichos vêm das Índias e quando se matam entre as mão, lançam o maior fedor do mundo. [...] estava toda cheia deles e furam todos os cofres, pipas e outros vasos de paus; o que muitas vezes é a causa de se derramar vinho e água. Este bicho come também o biscoito e faz nele grande estrago.¹²⁸

¹²⁵ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Conceição* de que era capitão Francisco Nobre..., op. cit., 1998. p. 115.

¹²⁶ RELAÇÃO da viagem e sucesso que tiveram as naus *Águia* e *Garça* vindas da Índia para este reino no ano de 1559..., op. cit., 1998. p. 136.

¹²⁷ *Ibid.*, p. 222.

¹²⁸ **VIAGEM de Francisco Pyrard de Laval.** Contendo a notícia de sua navegação às Índias Orientais, Ilhas da Maldiva, Maluco e ao Brasil e os diferentes casos que lhe aconteceram na mesma

Embora mais frequente nas longas viagens à Índia, a insuficiência ou má qualidade de alimentos e, conseqüentemente, a fome atingiam outras rotas de navegação. Jean de Lery, compatriota de Laval, que esteve presente na esquadra que partiu do porto de Dieppe em 1555 para o Brasil, nomeadamente para a Baía de Guanabara, com intuito de fundar a colônia que posteriormente ficaria conhecida como França Antártica, aponta que durante a viagem muitos morreram de fome, enquanto outros, intoxicados pela indevida alimentação; segundo o relato do francês: “[...] vindo a faltar por completo os víveres, em princípios de maio, dois marinheiros morreram da hidrofobia da fome sendo sepultados no mar como de praxe.”¹²⁹ “A 12 desse mesmo mês, o nosso artilheiro morreu de fome, depois de ter comido as tripas cruas de seu papagaio.”¹³⁰ O autor também afirma que, em alguns momentos, os mareantes tiveram “que cozinhar camundongos na água do mar, com intestinos e tripas, e dava-se a estas vísceras maior apreço do que ordinariamente damos em terra a lombos de carneiro.”¹³¹ Em outros casos, Lery chega a afirmar que os sobreviventes só não praticaram o canibalismo por “temor a Deus, pois mal podíamos falar uns com os outros sem nos agastarmos e o que era pior (perdoe-me Deus) sem nos lançarmos olhares denunciadores da nossa disposição antropofágica.”¹³²

Além dos franceses apontados acima, o italiano Antonio Pigafetta – estudioso de Matemática e Astronomia, famoso por testemunhar a primeira viagem ao redor do mundo, capitaneada pelo português Fernão Magalhães, sob o comando da Coroa espanhola – afirma que, nas proximidades do Cabo Verde, os mareantes careciam completamente de víveres, e se o céu não tivesse concedido tempo bom, teriam morrido todos de fome.¹³³

A insuficiência de alimentos, como podemos observar, não é um caso específico das naus portuguesas, embora, sobretudo, mais característico delas muito devido à carreira da Índia, que enviava anualmente diversas naus de Lisboa para os portos de Goa, Cochim e Calicute, desde a viagem de Vasco da Gama, primeira grande rota oceânica entre o Atlântico e o Índico, até meados do século XVII, quando aumenta o interesse da Coroa por suas possessões na América.

viagem nos dez anos que andou nestes países (1601-1611). Com a descrição exata dos costumes, leis, usos, polícia e governo, do trato e do comércio que neles há, dos animais, árvores, juntas e outras singularidades que ali se encontram. Versão portuguesa de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Edição revista e atualizada por A. de Magalhães Basto. Vol. 2. Porto: Civilização, 1944. p. 209-210.

¹²⁹ LÉRY, op. cit., 2007. p. 261.

¹³⁰ Ibid., p. 263.

¹³¹ Ibid., p. 263.

¹³² Ibid., p. 265.

¹³³ PIGAFFETA, Antonio. **A primeira viagem ao redor do mundo: o diário da expedição de Fernão de Magalhães.** Tradução de Jurandir Soares dos Santos. Porto Alegre: L&PM, 2007. p. 82.

2.2 O calor e a calmaria da Guiné

A rota da carreira da Índia dependia, muitas vezes, dos ventos próximos à Linha do Equador. A calmaria, característica principalmente da Costa da Guiné, determinava o tempo de viagem das naus. Uma viagem mais longa acarretava racionamento de mantimentos, que já de “regra” não eram suficientes. Por vezes, as naus ficavam quarenta, cinquenta e sessenta dias sem poder se mover, devido à ausência de vento nessas regiões. Na relação do naufrágio da nau *Conceição* (“*Algarvia Nova*”), o português Manuel Rangel comenta que, passando pela costa de São Tomé, encontraram tantos ventos contrários que em quarenta e três dias não andaram cousa alguma.¹³⁴ Já na relação do naufrágio da nau *Santa Maria da Barca*, o autor anônimo assevera que “na costa da Guiné acharam tantas calmarias que os deteve setenta dias.”¹³⁵ Não muito diferente é o relato de naufrágio composto por Henrique Dias, que esteve na nau *São Paulo*: “[...] ao outro dia nos achamos em oito graus em calmaria, que se faziam, os que carteavam, quarenta léguas ao mar da costa da Guiné [...]”¹³⁶ Segundo o jesuíta Jacome de Braga, em uma carta enviada de Goa ao padre Dr. Miguel de Torres de Lisboa, no dia 2 de dezembro de 1563, “as calmarias começaram dia quatro de abril e duraram até 7 de maio, quando passamos a linha. [...]”¹³⁷ Outro jesuíta, Marcantônio Porcari, em uma correspondência ao padre Cláudio Acquaviva, geral da Companhia de Jesus, enviada de Cochim no dia 30 de Novembro de 1581, afirma que na nau Reis Magos, da qual era um dos tripulantes, eles atravessaram o Equador, após 46 ou 47 dias sem conseguirem navegar.¹³⁸ O padre Jerônimo Lobo, por sua vez, relata que estiveram dois meses e meio nas paragens da linha equinocial.¹³⁹

As calmarias geralmente aparecem atreladas ao calor das regiões próximas à Linha do Equador. Henrique Dias, boticário que viajava na nau *São Paulo*, afirma que, durante a

¹³⁴ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Conceição* de que era capitão Francisco Nobre..., op. cit., 1998. p. 97.

¹³⁵ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Santa Maria da Barca* de que era capitão D. Luís Fernandes de Vasconcelos, a qual se perdeu vindo da Índia para Portugal no ano de 1559. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 171.

¹³⁶ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau *São Paulo* que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 195.

¹³⁷ CARTA de Jacome de Braga ao padre Dr. Miguel de Torres de Lisboa, Goa, 2 de dezembro de 1563..., op. cit., 1960. p. 48.

¹³⁸ CARTA de Marcantônio Porcari ao padre Cláudio Acquaviva, geral da Companhia de Jesus, Cochim, 30 de Novembro de 1581. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 12 (1580-1583). Roma: Monumenta Historica Societatis Iesu. 1972. p. 463.

¹³⁹ LOBO, Jerônimo. **Itinerário e Outros Escritos Inéditos**. Edição crítica do padre M. Gonçalves da Costa. Porto: Livraria Civilização, 1971. p. 145.

passagem da Linha, o dia era tão quente e de tanta calma que foi o derradeiro do mês, pois, além da calma e falta de vento, tinham que esperar sofrendo pela quentura do Sol.¹⁴⁰ Não muito diferente escreve o viajante e mercenário alemão Hans Staden, que viajou ao Brasil em meados do século XVI: “às proximidades do Equador, fazia muito calor, pois o sol ficava verticalmente sobre nós ao meio dia, e houve calmaria de ventos durante dias.”¹⁴¹ O francês Jean de Lery, outro que também esteve nas costas do Brasil, por sua vez, menciona que a “intemperança do ar e as calmarias frequentes no Equador prejudicam o navegante e o forçam a permanecer muito tempo junto dele sem conseguir transpô-lo”¹⁴², de tal forma que, em alguns casos, os mareantes se assavam como se estivessem em um purgatório.¹⁴³

Devido ao clima quente dessas regiões, os alimentos se deterioravam – as carnes, ainda que salgadas, estragavam-se – e a água petrificava, conforme relata o francês Pyrrard Laval.¹⁴⁴ Discurso semelhante pode ser encontrado na descrição do padre Jerônimo Lobo, que viajou para Goa em 1622:

[...] a carne de porco era tal, que pipas inteiras lançavam ao mar, tanto que as abriam, por estar podre e ardida, afirmando a gente ser a causa de salgarem, não estando enxuta, a fim de pesar mais, com o que se perdeu tudo. O vinho na mesma forma era de sorte que as pipas inteiras abriam o torno e corria ao mar pelos embornais por estar danado. Arroz, vi sendo lançado no convés de tão podre e mudado.¹⁴⁵

O enfadamento do calor e das calmarias no curso da Costa Guiné, onde alimentos se deterioravam, também chamou a atenção de outros jesuítas que viajaram para a Índia, durante os séculos XVI e XVII. O padre Fernão da Cunha, por exemplo, em uma correspondência aos padres e irmãos do colégio de Évora, enviada de Goa no dia 3 de dezembro de 1562, assevera:

Sempre até a linha tivemos bom tempo, vento a popa e em pouco mais de quinze dias chegamos muito perto dela, onde nos começou a visitar com o enfadamento que costuma dar aos que por ela passam. Estando quatro ou cinco graus atrás dela nos deram grandes calmarias e enfadamentos, mas fizemos Nosso Senhor mercê que nos duraram poucos dias e certifico-lhes, meus irmãos, que uma coisa é escrever isto, outra é passá-lo, porque se por alguma coisa se ouvisse de temer esta viagem, seria por esta causa, porque a

¹⁴⁰ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau *São Paulo* que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 220.

¹⁴¹ STADEN, Hans. **Duas viagens ao Brasil**: primeiros registros sobre o Brasil. Porto Alegre: L&PM, 2010. p. 35.

¹⁴² LÉRY, op. cit., p. 254.

¹⁴³ Ibid., p. 255.

¹⁴⁴ VIAGEM de Francisco Pyrrard de Laval..., op. cit., 1944. p. 209-210.

¹⁴⁵ LOBO, op. cit., 1971. p. 145.

calmaria é sofrível sem haver um pouco de refrigério, porque todas as coisas enfadam, assim os de comer, como os demais. A água fica tão quente e fedorenta que somente tomá-la com a mão enfastia [...].¹⁴⁶

O calor próximo à Linha Equinocial e a bonança dos ventos eram fatores determinantes no tempo de viagem e na “dieta” e “saúde” das embarcações. A calmaria determinava a distribuição dos alimentos na embarcação, conforme o tempo da viagem; o calor das regiões da Guiné adulterava, em alguns casos, os mantimentos e a água com suas elevadas temperaturas. Dessa forma, muitos mareantes enfraqueciam e ficavam mais propensos a adoecer, como no caso da nau do padre Nicola Spínola, em que, por causa do calor na passagem da Linha do Equador, a água ficava tão quente que petrificava, gerando vermes, os mantimentos perdiam seu sabor, as sementes germinavam, o corpo enfraquecia, gerando dores de cabeça em alguns mareantes que não podiam comer devido ao inchaço de suas gengivas.¹⁴⁷

2.3 O “Mal de Luanda”, outras enfermidades e a medicina de bordo

*E foi que, de doença crua e feia,
A mais que eu nunca vi, desampararam
Muitos a vida, e em terra estranha e alheia
Os ossos pera sempre sepultaram.
Quem haverá que, sem o ver, o creia,
Que tão disformemente ali lhe incharam
As gengivas na boca, que crescia
A carne e juntamente apodrecia?
Apodrecia cum fétido e bruto
Cheiro, que o ar vizinho inficionava.
Não tínhamos ali médico astuto,
Cirurgião sutil menos se achava;
Mas qualquer, neste ofício pouco instruto,
Pela carne já podre assi cortava
Como se fora morta, e bem convinha,
Pois que morto ficava quem a tinha.*

¹⁴⁶ CARTA de Fernão da Cunha aos padres e irmãos do colégio de Évora, Goa, 3 de dezembro de 1562. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. Vol. 9 (1562-1565). Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1953. p. 84.

¹⁴⁷ CARTA de Nicola Spínola ao padre E. Mercuriano, geral da Companhia de Jesus, Goa, 26 de outubro de 1578. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 11 (1577-1580). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1970. p. 307.

Provocado pela ausência de vitamina C, o escorbuto, também conhecido por “mal de Luanda”, que causava o inchaço das gengivas dos mareantes, era a principal doença a bordo nas viagens marítimas para a carreira da Índia. Para além desta enfermidade, os tripulantes conviviam também com frequentes inchaços nas pernas, enjoos e febres que resultavam em delírios. Muitas dessas enfermidades propagavam-se nas embarcações devido às precariedades do dia a dia das naus ou galeões enviados de Lisboa para o Oriente. Relatos sobre a ausência de higiene, insuficiência de água e comida, além de produtos deteriorados, sobretudo devido às calmarias e aos calores da Costa da Guiné, são reincidentes na documentação consultada. Em uma carta enviada de Baçaim ao padre Inácio de Tolosa em Portugal, no dia 15 de dezembro de 1564, o padre André Cabrera chama a atenção para o fato de que os embarcados adoeciam diante dos calores da Guiné, chegando a entrar em frenesi.¹⁴⁹ Do mesmo modo, o padre Organtino Gnechi-Soldo, em uma carta aos jesuítas de Roma, enviada de Goa no dia 18 de janeiro de 1568, testemunha que o calor era tão abrasador que parecia que o cérebro saía para fora da cabeça.¹⁵⁰

Além do calor da Guiné, o frio do Atlântico Sul, sobretudo nas latitudes mais meridionais próximas ao Cabo da Boa Esperança, pode também ser considerado, sem equívoco, um dos motivos das frequentes enfermidades de bordo, conforme revela o padre Francisco da Pina, em carta enviada de Goa aos jesuítas de Portugal, no dia 4 de novembro de 1561: “Quanto aos doentes, houve muito pouco e, passando já o Cabo, entrando em terra fria, então adoeceu alguma gente.”¹⁵¹ Já nas paragens de Moçambique, o padre Jacome de Braga, em carta ao padre Dr. Miguel de Torres de Lisboa, enviada de Goa no dia 2 de dezembro de 1563, comenta que na nau *São Felipe* muitos adoeciam do frio e da falta de mantimentos, que não havia, e quando havia estavam estragados.

¹⁴⁸ CAMÕES, op. cit., 2000. p. 233.

¹⁴⁹ CARTA de André Cabrera ao padre Inácio de Tolosa em Portugal, Baçaim, 15 de dezembro de 1564. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 6 (1563-1566). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1960. p. 380-381.

¹⁵⁰ CARTA de Organtino Gnechi-Soldo aos jesuítas de Roma, Goa, 18 de janeiro de 1568. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 7 (1566-1569). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1962. p. 381.

¹⁵¹ CARTA de Francisco de Pina aos jesuítas de Portugal, Goa, 4 de Novembro de 1561. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 5 (1561-1563). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1958. p. 219.

Nestes dias que andamos ao paio adoeceu muita gente, pelos grandes frios que faziam, e a maioria delas morriam por estarem deslapidadas das necessidades grandes que haviam padecido. Não havia mantimentos na nau, e alguns, se havia, eram todos danados, de maneira que se não podiam comer, porque todo sabor e sustância tinham perdido. E assim morria cada dia três, quatro, que era uma piedade grandíssima ver homens mancebos, soldados, e destes, muitos que não duravam três ou quatro dias, que logo morriam.

[...] Nestes dias havia muita necessidade na nau, por ser muito frio os dias adoeceram muita gente, da qual maioria por não haver já com que os sustentar.¹⁵²

Não só o calor da Guiné ou o frio das regiões mais meridionais afetava a saúde dos mareantes, mas também a própria mudança de temperatura, pois, sair subitamente das calmas e entrar no frio, fazia tantos doentes¹⁵³, conforme narra o padre Pedro de la Cruz em carta enviada de Goa aos jesuítas de Évora no dia 23 de novembro de 1563. Outro jesuíta que chama atenção para a relação da mudança climática e as doenças de bordo é o padre Gaspar Afonso, que comenta na relação da viagem da nau *São Francisco*:

Porém como os vagares e perplexidades com que andamos em dous climas tão ruins (saindo de um em que estávamos, que começou já naquele tempo a ser tão frio, e tornando atrás ao outro, que é sempre tão quente), junto com a melancolia universal, que em cada um tinha muitas causas gerais e particulares, adoeceu toda a gente, sem escaparem mais que cinco, de quatrocentas e sessenta pessoas que íamos na nau [...].¹⁵⁴

Dentre as enfermidades que atingiam os embarcados durante as viagens, tanto na carreira da Índia como em outras navegações de longo curso, o já comentado escorbuto era a mais frequente. Em muitos casos, as gengivas inchavam tanto que era preciso cortá-las, “para que não apodreçam, e cubram-lhes os dentes, de maneira que não possam comer”¹⁵⁵, conforme relata o padre Marcos Nunes, em uma carta enviada de Goa para Portugal no dia 4 de janeiro de 1556. Esse processo do corte das gengivas é detalhadamente descrito pelo padre Sebastião Gonçalves, em correspondência ao padre G. Vaz de Melo, enviada de Goa no dia 2 de dezembro de 1563:

¹⁵² CARTA de Jacome de Braga ao padre Dr. Miguel de Torres de Lisboa, Goa, 2 de dezembro de 1563..., op. cit., 1960. p. 56-58.

¹⁵³ CARTA de Pedro de la Cruz aos jesuítas de Évora, Goa, 23 de novembro de 1563. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 6 (1563-1566). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1960. p. 38.

¹⁵⁴ RELAÇÃO da viagem e sucesso que teve a nau São Francisco em que ia por capitão Vasco Fonseca..., op. cit., 1998. p. 432.

¹⁵⁵ CARTA de Marcos Nunes aos jesuítas de Portugal, Goa, 4 de Janeiro de 1556..., op. cit., 1954. p. 439.

Os que escaparam ficaram muito fracos e, por remate das enfermidades, tiveram outra não menor que acudia a grande parte deles, e que era inchar-se lhes as pernas tanto que excedia a grossura de cada uma a duas ou três das [pernas] sãs juntas.

Ficavam [as pernas] tão engrandecidas, que parecia perdida a carne. E acudia o mesmo humor à boca e inchavam-lhes as gengivas, de sorte que não podiam falar nem comer; apodrecia-lhes a carne, a qual se tirava com ferros aos pedaços; a muitos moços lhes caíram os dentes, e tal ou mais houve que lhes tiraram até as queixadas podridas.¹⁵⁶

Chamando atenção para o mal do escorbuto, Manuel Godinho Cardoso, na relação do naufrágio da nau *Santiago*, afirma que muitos homens morreram nesta viagem da carreira da Índia, sobretudo por conta dessas inchações.¹⁵⁷ Não muito diferente, comenta Melchior Estácio do Amaral, no *Tratado das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas, com os ingleses entre as ilhas dos Açores*, que na nau Chagas, devido aos muitos dias gastos nas calmarias da Guiné, adoeceu muita gente do “mal de Luanda”, do qual morreu quase a metade.¹⁵⁸ Além do escorbuto, os navegantes estavam expostos a outras enfermidades. O enjoo, no caso, aparece recorrentemente nas cartas dos missionários enviadas da Índia para os jesuítas da Coroa portuguesa. Na nau São Filipe, por exemplo, o padre Manuel Fernandes, em uma carta ao provincial de Portugal, enviada de Moçambique, no ano de 1555, conta que sofreu de enjoo durante dois meses e que um de seus companheiros, o irmão Costa, viajou “todos os três meses enjoado ou mais”.¹⁵⁹ Não muito diferente, o padre Jerônimo Lobo chega a afirmar que o pior mal da viagem é o mal do enjoo, do qual, já aconteceu morrer alguns desta doença somente.¹⁶⁰ Segundo o padre Pedro de la Cruz, em carta aos jesuítas de Évora, enviada de Goa em dezembro de 1563, os enjoados vomitavam as “quantas cóleras que o homem tinha em seu corpo”¹⁶¹ e que o melhor remédio para isso era beber caldos de galinha.¹⁶² Todavia, para o padre Jerônimo Lobo, “nem tem outro remédio mais que a paciência.”¹⁶³

¹⁵⁶ CARTA da viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565, os padres Oliver, Alexandro e Alcaraz, para os padres da Companhia de Jesus da Europa e Castela. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. Vol. 2 (1523-1543). Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1949. p. 50-52.

¹⁵⁷ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Santiago* no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 300.

¹⁵⁸ TRATADO das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau Chagas..., op. cit., 1998. p. 529.

¹⁵⁹ CARTA de Manuel Fernandes ao provincial de Portugal, Moçambique, 6 de agosto de 1555..., op. cit., 1954. p. 274.

¹⁶⁰ LOBO, op. cit., 1971. p. 173.

¹⁶¹ CARTA de Pedro de la Cruz aos jesuítas de Évora, Goa, 23 de novembro de 1563..., op. cit., 1960. p. 34.

¹⁶² Ibid., p. 34.

¹⁶³ LOBO, op. cit., 1971. p. 173.

Outro mal que atingia os tripulantes das naus da carreira da Índia eram as recorrentes febres, conforme relata o padre Pedro Boaventura, em carta enviada de Moçambique a Portugal no dia 7 de agosto de 1565, afirmando que, na nau em que viajava, de seiscentos mareantes que eram, quinhentos e oitenta adoeceram de uma febre maligna, não ficando nem vinte pessoas que mortas ou enfermas não haviam estado.¹⁶⁴ O padre Pedro de la Cruz, por sua vez, assevera que na nau *Castelo* da armada de 1563, esta doença causava frenesis, não faltando doidos durante a viagem. Duravam estas febres comumente oito dias, salvo que todos, em geral, tinham recaídas duas ou três vezes.¹⁶⁵ As “febres com frenesi” aparecem mais detalhadamente no relato do naufrágio da nau *São Paulo*; segundo Henrique Dias, autor da narrativa:

Havia já neste tempo na nau duas dúzias de doentes de febres e algumas inchações; e as febres eram tão rijas, que em dando à pessoa a desatinava, de maneira que falava e fazia mil doudices e desatinos, uns muito para rir e outros de muita lástima e para chorar; e assim houve muitos que com a frenesia se iam deitar no mar se os não tiveram e ataram uns com os outros.¹⁶⁶

A medida mais comum tomada para a cura dessas febres, ou outras doenças, era extrair o sangue dos enfermos. O padre Jerônimo Lobo relata que convinha fazer uma sangria na testa para evitar as convulsões.¹⁶⁷ Em uma carta relatando a viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565, os padres Oliver, Alexandro e Alcaraz escreveram para os padres da Companhia de Jesus da Europa e Castela:

Cada dia iam crescendo em grande número, por isto e, porque os que nos ajudam caíram também enfermos [...]; foi o maior trabalho desde este tempo, porque cada dia se sangravam muitos; as enfermidades eram mais perigosas e necessitadas de algum regalo, o qual se lhes procurava como melhor se podia.¹⁶⁸

Em outro momento, os padres afirmam que “a cura de todos era tirar-lhes muito sangue, com o que, e com pouca comodidade, e menos remédio morreram mais de noventa pessoas, e

¹⁶⁴ CARTA de Pedro Boaventura ao padre Francisco Borges, Moçambique, 7 de agosto de 1565. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 6 (1563-1566). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1960. p. 454.

¹⁶⁵ CARTA de Pedro de la Cruz aos jesuítas de Évora, Goa, 23 de novembro de 1563..., op. cit., 1960. p. 38-39.

¹⁶⁶ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau *São Paulo* que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 196.

¹⁶⁷ LOBO, op. cit., 1971. p. 146.

¹⁶⁸ CARTA de viagem que fizeram para a Índia no ano de 1565..., op. cit., 1949. p. 47-49.

chegados a terra, mais de vinte ou trinta.”¹⁶⁹ No diário de navegação da nau São Martinho, em viagem para a Índia no ano de 1597, o piloto Gaspar Ferreira Reimão informa, no dia 4 de junho, que “vai a gente toda doente, que não temos pessoa sã para marearmos a nau, nem que tenha escota na mão, e ontem houve oitenta sangrias”.¹⁷⁰ Após sete dias, 11 de junho, o piloto afirma que “a doença vai para diante e não há outra coisa nesta nau mais que sangrar todo o dia e tratar de doentes, em tanto que não há quem remedie uns a outros”¹⁷¹ Devido à ausência de médicos e cirurgiões em algumas embarcações, as sangrias eram realizadas a mando dos boticários e, em algumas circunstâncias, até mesmo pelos barbeiros, pilotos e sota-pilotos à bordo da nau, conforme relata Henrique Dias:

[...] e veio a cousa a tanto que houve muitos dias juntos trezentos e cinquenta doentes, e dia que se davam setenta e oitenta sangrias, e sangravam por meu mandado o barbeiro da nau, o piloto e sota-piloto e um grumete, que 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 grumetes, sem haver aí mais nenhum são de mais de cem homens do mar que nesta nau iam para a marear.¹⁷²

Em outro trecho do relato, o boticário faz menção ao trabalho de médico que teria feito na nau, curando os que adoeciam, mesmo sem ter ciência nesta profissão.

Eu, por servir a Deus e a El-Rei Nosso Senhor todo o tempo de nossa viagem e perdição até vir a Sunda, curei toda esta gente e usei de médico, sem nesta ciência ter profissão nenhuma, pois era boticário, e nesta arte vim a servir a El-Rei à Índia no Hospital e Misericórdia de Goa; e só por amizade e conversação que com alguns excelentes e celebrados médicos e singulares cirurgiões de El-Rei tive na corte, servindo a El-Rei Nosso Senhor, que em glória está, na sua botica, onde me criei, em Almeirim, Lisboa e Tomar, ficando-me disso alguma prática e uso.¹⁷³

O autor também faz questão de aludir à ajuda dos padres jesuítas neste trabalho de tentativa de cura dos enfermos:

¹⁶⁹ Ibid., p. 50-52.

¹⁷⁰ DIÁRIO de navegação da nau São Martinho em viagem para Índia no ano de 1597. In: MONTEIRO, Joaquim Rebelo Vaz. **Uma viagem redonda da carreira da Índia (1597-1598)**. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985. p. 275.

¹⁷¹ Ibid., p. 279.

¹⁷² RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau *São Paulo* que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 199.

¹⁷³ Ibid., p. 199.

Ajudaram muito para a saúde desta gente toda, e foram grande parte, dous padres da Companhia de Jesus, um português chamado Manuel Álvares, de muitas letras e mui insigne letrado e pregador, que nos serviu de cura, pela nau não trazer clérigo, homem de mui santos e honestos costumes e de grande exemplo de vida e doutrina, que com suas muitas pregações, devoções e amoestações e confissões, foi grande alívio e refrigério, assim aos enfermos como aos sãos, o outro era valenciano, por nome João Roxo, muito virtuoso e zelador do bem comum, que com fazer ajudas e as deitar por sua mão os doentes, e outras cousas necessárias, sem nunca subir do fogão, foi grande adjutório para a saúde de todos, que creio na verdade, e não virem aqui estes dous religiosos foram os trabalhos, assim temporais como espirituais, muito maiores em dobro, porque com darem do seu e pedirem do alheio, que acharam em muitos homens honrados dos que na nau iam, fizeram muitas obras de misericórdia e piedade, ofício tão natural neles [...].¹⁷⁴

A assistência médica realizada pelos sacerdotes aparece também no relato do naufrágio da nau *Santiago*, escrito por Manuel Godinho Cardoso.

Ordenou-se também que se elegeisse um enfermeiro cada semana para os pobres que adoecessem, tomando o capitão-mor a primeira, ainda que depois (porque ele e outros dous que depois foram o fizeram de maneira que deixaram grandes obrigações da caridade e liberalidade aos sucessores) pareceu melhor que houvesse um enfermeiro certo para toda a viagem, fazendo ao padre Sapata prefeito dos doentes, com encargo de lhes buscar de esmolas tudo o necessário, porque, ainda que o capitão-mor queria prover os doentes à sua custa e avisou ao padre não pedisse a outra pessoa nada, todavia outros homens graves que iam na nau pediram que se curassem os pobres com as esmolas de todos, porque queriam eles também contribuir com a sua, e assim se fazia comumente.¹⁷⁵

O papel dos jesuítas na função de enfermeiros não chama atenção somente nos relatos de naufrágio, mas nas próprias cartas dos missionários endereçadas a grupos religiosos do reino de Portugal e outras regiões da Europa. A esse respeito, vejamos uma passagem da carta do padre Antonio de Quadros aos jesuítas de Coimbra, enviada de Goa no dia 18 de dezembro de 1555, em que o clérigo alega que eles, os padres, não exerciam somente o ofício de salvar as almas dos mareantes, mas também de servir e curar os doentes.

O que em todo este tempo nos exercitamos, foi em servir toda a gente da nau, não somente no que é próprio ao nosso ofício, que é ajudar a salvar suas almas, mas ainda em servir e curar os doentes, e em lhe dar do que trazíamos: porque, como nós não adoecemos, tudo o que trazíamos de

¹⁷⁴ Ibid., p. 200.

¹⁷⁵ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Santiago* no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 297.

doentes gastamos com os da nau, tendo escrúpulo de usar dele, pois Deus nos fazia mercê da saúde.¹⁷⁶

O padre Francisco de Pina, que viajou para a Índia na nau Santiago em 1561, por sua vez aponta que, ao entrar na zona fria, numerosos mareantes adoeceram, pelo que os sacerdotes embarcados distribuíram entre si as várias tarefas de assistência. “O irmão Batista tinha cuidado de saber quem adoecia e da necessidade que tinha; o irmão Modone tinha cargo de deitar os cristéis; eu tinha cargo de ir ao fogão fazer a comida e dar-lhes o necessário.”¹⁷⁷

Além dos boticários, dos barbeiros, dos pilotos, dos sota-pilotos e dos missionários, a ajuda poderia aparecer de pessoas de quem menos se esperava, como ocorreu no naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este reino de Portugal na nau *Santo Antonio*. Os autores, Afonso Luis e Antonio de Castro, afirmam que enquanto os corsários franceses atacavam a nau, outros franceses, “mais humanos”, “andavam curando os nossos doentes (de que havia muitos) do trabalho passado, e lhes davam de comer, o que os nossos faziam com sobeja alegria, por haver muitos dias que não comiam, e estavam fracos pela continuação do trabalho da tormenta.”¹⁷⁸

Se não havia especialistas para a cura das doenças, faltavam também os medicamentos – cristéis¹⁷⁹, linimentos¹⁸⁰, purgas¹⁸¹ e xaropes – para o tratamento dos enfermos. A esse respeito, comenta o boticário Henrique Dias, no relato do naufrágio da nau *São Paulo*:

Assim que foram curados com todas as sangrias, cristéis comuns e de mejoada, com muitos linimentos e esfregões, gargarejos e pitiniar e defensivos, xaropados, e purgados os mais, fazendo-lhos eu e aplicando-lhos com minhas próprias mãos, com vontade e amor de irmão, geral a todos e em particular de cada um, não recusando nunca a nenhuma hora de dia e noite acudir às suas necessidades e dores, dando-lhes do meu e das minhas mezinhas que eu para mim levava, as quais gastei com todos, porque as boticas que os do almazém em Lisboa dão a estas naus são quatro unguentos, e esses muito pouco necessários, deixando de lhes dar outras cousas muito

¹⁷⁶ CARTA de Antonio de Quadros aos jesuítas de Coimbra, Goa, 18 de dezembro de 1555..., op. cit., 1954. p. 389-390.

¹⁷⁷ CARTA de Francisco de Pina aos jesuítas de Portugal, Goa, 4 de Novembro de 1561..., op. cit., 1958. p. 219.

¹⁷⁸ NAUFRÁGIO que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565..., op. cit., 1998. p. 278.

¹⁷⁹ Injeção de água simples ou de algum medicamento líquido nos intestinos através do ânus; lavagem; enema.

¹⁸⁰ Medicamento untuoso, que tem por excipiente uma matéria gordurosa, usado para fricções.

¹⁸¹ Medicamento que possui propriedades laxativas; laxante.

necessárias para a vida e saúde dos homens, sem as quais, sendo tão pouca coisa e de tão pouco custo, não podem ser bem curados.¹⁸²

Inconformado com a situação dos mareantes, o autor da prosa barroca *Arte de Furtar*, composta em 1652, hoje atribuída ao jesuíta padre Manuel da Costa, também questiona, denunciando a falta de medicamentos nas embarcações enviadas à Índia:

[...] não há ministro tão ignorante que não saiba que no mar se adocece; e que se morre onde não há remédio conveniente para o mal [...].¹⁸³ Aqui me vem a curiosidade de perguntar: qual é a razão por que nenhuma nau nem galeão nosso, ou vá de viagem ou de armada, nunca leva boticas nem medicamentos suficientes comuns, para as febres da linha, nem para as feridas de uma batalha, nem para o mal de Luanda, nem para nada?¹⁸⁴

Para piorar a situação, além dos medicamentos serem restritos, os poucos que havia não eram regularmente distribuídos ao público geral, ficando à mercê da cobiça dos responsáveis pela embarcação, conforme denuncia o frei Vicente de Laguna, em carta enviada de Goa no dia 25 de setembro de 1530:

E os capitães das naus, assim que entram nelas, logo tomam as coisas das boticas e as coisas que vossa alteza manda dar para os doentes eles as gastam em sua mesa, e quando vêem os homens a cair enfermos, não há com que os remediar, e assim morrem ao desamparo.¹⁸⁵

Partindo dos relatos supracitados, podemos perceber que as condições médicas das naus eram precárias e/ou insuficientes. Havia poucos medicamentos e não existia, em muitos dos casos, pessoas com qualificações apropriadas para atender os necessitados, conforme afirma o poeta d'*Os Lusíadas*. “*Não tínhamos ali médico astuto/ Cirurgião sutil menos se achava*”. O tratamento dos enfermos era normalmente realizado a mando de boticários, pilotos ou mestres da armada. A assistência médica era, em alguns casos, realizada pelos próprios clérigos das embarcações. Nesse sentido, recorrer à religião era, ou acreditavam ser, um importante artefato na “cura” dos enfermos.

¹⁸² RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau *São Paulo* que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 199.

¹⁸³ **ARTE de Furtar, espelho de enganos, teatro de verdades, mostrador de horas minguadas, gazua geral do reino de Portugal. Oferecida El-rey Nosso Senhor D. João IV para que a emende. Composta no anno de 1652 pelo padre Antônio Vieira, zeloso da pátria.** Lisboa: Editores J. C. M. Seabra e T. Q. Antunes, 1855. p. 126.

¹⁸⁴ Ibid., p. 182.

¹⁸⁵ CARTA Vicente de Laguna, Goa, 25 de setembro de 1530..., op. cit., 1949. p. 194.

2.4 Tempestades e naufrágios

*“Contar-te longamente as perigosas
 Cousas do mar, que os homens não entendem,
 Súbitas trovoadas temerosas,
 Relâmpados que o ar em fogo acendem,
 Negros chuueiros, noites tenebrosas,
 Bramidos de trovões que o mundo fendem,
 Não menos é trabalho que grande erro,
 Ainda que tivesse a voz de ferro.”*¹⁸⁶
 Camões, Luis. Os Lusíadas

Como visto anteriormente, “no mar, a história das doenças acompanhou a história da fome”.¹⁸⁷ O calor e a bonança dos ventos próximos à Linha Equinocial eram fatores determinantes na alimentação dos mareantes; a calmaria determinava a distribuição dos alimentos conforme o tempo da viagem; o calor, por sua vez, adulterava os mantimentos devido às elevadas temperaturas. Dessa forma, com a carência alimentícia muitos enfraqueciam e ficavam mais propensos a adoecer. Em suma, a “saúde” dos mareantes era associada à “dieta” de bordo das embarcações.

Do mesmo modo que as doenças aparecem relacionadas à má alimentação dos viajantes, o momento do naufrágio, com pequenas variações, geralmente vinha acompanhado das descrições das tempestades. Sendo o mais exemplar ponto de ligação, coexistência, tensão e diálogo entre os conhecimentos tradicionais e livrescos, da cultura antiga e medieval, com os novos conhecimentos modernos, mais pragmáticos, baseados na experiência, as tempestades passam, a partir do século XVI, a ser não mais apenas um tema literário, mas, acima de tudo, uma experiência vivida durante as viagens de longo curso. São inúmeras, seja nos relatos de naufrágios seja nas cartas dos jesuítas que viajaram na carreira da Índia, as referências que geralmente as associavam às noites “espantosas e escuras”, às fúrias dos “ventos rijos” e aos “mares grossos”, conforme narra Henrique Dias, no relato de naufrágio da nau *São Paulo*:

¹⁸⁶ CAMÕES, op. cit., 2000. p. 217.

¹⁸⁷ MICELI, Paulo. **O ponto onde estamos**: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, século XV e XVI). 4. ed. Campinas: Unicamp, 2008. p. 145.

O vento sobre a noite começou a abrandar algum tanto, mas não que por isso o mar de sua fúria e braveza mitigasse; tanto que acalmou, tudo foram trovoadas e chuviros grandíssimos, e cerrações, com que sobreveio a noite escuríssima e espantosa, porque a cada trovoadas ficávamos soçobrados e debaixo da água, no rolo das ondas, que nos comiam e desfaziam com as trovoadas, e todas iam para terra, e nos lançavam e chegavam o mais que podiam a ela.¹⁸⁸

Tal cenário tempestuoso descrito por Henrique Dias foi, em alguns casos, considerado um fenômeno sobrenatural e associado a figuras infernais. “O inferno está vazio, todos os demônios se encontram aqui!”, assevera Fernando, filho do rei, na peça “A Tempestade”, de William Shakespeare.¹⁸⁹ Transposta para os escritos de língua portuguesa, a ideia da tempestade como representação do inferno pode ser encontrada nas palavras do missionário quinhentista, Jerônimo Lobo, referentes ao naufrágio da nau *Nossa Senhora de Belém*, em seu *Itinerário e outros escritos inéditos*:

[...] os marinheiros por todas as partes trabalhando não podiam vencer o ímpeto do vento com que impandirava a vela e a traziam pelo ar [...], a mais gente que ficava acudia à bomba por crescer muito a agoa, em a nau se não ouvia mais que apitos, salamear, brados e alaridos que com o assoprar do vento com grão, rumor por entre a enxarcia, o bater da vella, a confusão e a escuridade da noite, era uma temerosa confusão e representação do inferno.¹⁹⁰

Em descrição semelhante, o padre Manuel Álvares, em carta endereçada aos confrades de Coimbra, datada de 5 de janeiro de 1562, também revela a ligação entre os ventos e mar grandíssimo com as noites que não pareciam senão imagens do inferno.¹⁹¹ Tal relação também chamou a atenção de outro jesuíta; em carta enviada aos padres e irmãos do colégio de Évora, o padre Fernão da Cunha assevera:

[...] tivemos uma tempestade, a sete dias de Junho, que nos durou dois dias e duas noites, tão espantosa e horrenda [...]. O vento era tão grande que não havia quem se pudesse ter direito e que os mesmos demonios vinham com

¹⁸⁸ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 229.

¹⁸⁹ SHAKESPEARE, William. **A Tempestade**. Porto: Lello & Irmão Editores, 1992. p. 18.

¹⁹⁰ LOBO, op. cit., 1971. p. 549.

¹⁹¹ CARTA do padre Manuel Álvares aos confrades de Coimbra, Malaca, 5 de janeiro de 1562. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. Insulíndia. Vol. 2 (1560-1562). Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951. p. 385.

ele e chuveiros tão escuros que pareciam mesmo o inferno, e assim as mais coisas.¹⁹²

A representação do inferno em momentos de tormentas aparece também com certa regularidade nas narrativas de naufrágios. No relato da nau *Santo Antonio*, Afonso Luís, piloto da nau, e Antonio de Castro asseveram:

Estando ambas estas naus na altura que tenho dito, em uma quarta feira, doze de setembro, lhes sobreveio a maior e mais estranha e diabólica tormenta de vento sueste que até hoje se viu, e pelo que fez se pode julgar; porque acalmado-nos de súbito o vento que trazíamos, nos saltou ao sueste, que começou a ventar de maneira que todos tememos o perigo que se nos aparelhava, por ver a fúria e soberba com que começava a ventar.¹⁹³

Em outro momento do relato, os autores comentam que “[...] os mares que davam na nau, pareciam que a queriam abrir; e isto com tantos relâmpagos, que apareciam que andavam ali os demônios do inferno.”¹⁹⁴ Semelhante descrição podemos encontrar no relato de naufrágio da nau *São Bento*, escrita por Manuel de Mesquita Perestrelo:

[...] senão quando um marinheiro, de dous que aí estavam na gávea recolhendo os aparelhos, começou de se benzer e chamar pelo nome de JESUS muito alto, e perguntando-lhe algumas pessoas que era aquilo, lhes mostrou pela banda de estibordo uma onda que de muito longe vinha levantada por cima das outras todas em demasiada altura, dizendo que diante dela via vir uma grande folia de vultos negros, que¹⁹⁵ não podiam ser senão diabos. Enquanto com o alvoroço disto a gente começou a recrescer aos brados para ver cousa tão espantosa, chegou este mar, que por a nau estar morta [...].¹⁹⁶

A demasiada altura das ondas mencionada por Manuel de Mesquita Perestrelo chamou atenção também de Henrique Dias; no relato de naufrágio da nau *São Paulo*, o boticário aponta que “os mares eram tão grandes, tão altos, como altíssimas torres, tão furiosos e

¹⁹² CARTA do padre Fernão da Cunha aos padres e irmãos do colégio de Évora, Goa, 3 de Dezembro de 1562. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. Índia. Vol. 9 (1548-1550). Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951. p. 85.

¹⁹³ Naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565, escrito por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito naufrágio. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998. p. 272.

¹⁹⁴ NAUFRÁGIO que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565..., op. cit., 1998. p. 276.

¹⁹⁵ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares, desde que partiu deste reino por capitão-mor da armada que foi no ano de 1553..., op. cit., 1998. p. 31.

¹⁹⁶ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares, desde que partiu deste reino por capitão-mor da armada que foi no ano de 1553..., op. cit., 1998. p. 31-32.

soberbos [...]”¹⁹⁷ Em outro momento, o boticário afirma que as ondas pareciam uma alta torre e que se queria sepultar nos abismos.¹⁹⁸ Não muito diferente, Manuel Godinho Cardoso relata que aqueles que estavam na nau *Santiago* muitas vezes não viam a nau *Santo Alberto*, pelas grandes serras de água que entre uma e outra se levantavam. Outras vezes, porém, a viam enforcada nas ondas, tão alta, parecendo que ficava nos abismos.¹⁹⁹ No caso das naus *Águia* e *Garça*, o supracitado guarda-mor da Torre do Tombo, Diogo do Couto, amigo íntimo de Camões, escreve que, do cume de umas ondas de mares cruzados, que pareciam altíssimos montes, uma das naus se via cair muitas vezes em uns vales, que até parecia não poder mais aparecer.²⁰⁰

Percebemos que os relatos sobre as tempestades eram geralmente acompanhados de descrições sobre as noites “escuras e espantosas”, ventos “rijos e contrários” e “mares altos e grossos” que mais pareciam “torres” e “abismos”. Esse era o cenário mais propício para um naufrágio. Ao aproximar o momento em que a nau sucumbia à fúria dos ventos e mares, os autores empenhavam-se em reconstituir a cena que compunha o clímax da perdição. Nesse sentido, Henrique Dias retrata e resume bem o momento de naufrágio da nau *São Paulo*. No caso, o boticário afirma que iam se multiplicando os ventos súbitos e furiosos com suas contínuas trovoadas e chuviros imensos que nunca cessavam, fazendo com que trincasse toda a nau que, dando pancadas, uma após outra, em restingas mui grandes, deixou os tripulantes sob o estado de temor e espanto. Desse modo, a nau caiu e se encostou, ficando sentada no fundo para a banda do estibordo, e logo se encheu toda de água, com toda a proa debaixo dela; só a popa ficou para cima, aparecendo-lhe toda a quilha por bombordo. “Desta maneira ficou a triste e lamentável nau desfeita e quebrada nesta ilha oculta e inabitada, em terra fria, dia do bem-aventurado S. Vicente, ano de 1561, e a vinte e dous de janeiro.”

Assim que, em a nau dando, indo-se virando para a banda do mar sobre que assentou, cuidando alguma gente do mar que se virava de todo e soçobrava, com receios de ficarem debaixo ou se desfazer a nau de todo, por causa das grandíssimas pancadas que deu e da braveza com que o mar nela quebrava, vindo já prestes, se deitaram ao mar no rolo das furiosas ondas, que iam encapeladas quebrar nos ilhéus e ilhas daí a uma légua; o que o vendo a outra gente, se começou a deitar também, em os quais o mar e sua fúria e os ventos tomaram vingança de seus pecados, pois, confiados no nadar se

¹⁹⁷ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 210.

¹⁹⁸ Ibid., p. 197.

¹⁹⁹ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 295.

²⁰⁰ Relação da viagem e sucesso que tiveram as naus Águia e Garça vindas da Índia para este reino no ano de 1559..., op. cit., 1998. p. 124.

cometeram aos cruéis mares, que desfaziam as duríssimas rochas; e assim os matou sua confiança, porque morreram logos dos primeiros, afogados e feitos nos rochedos em pedaços, doze ou treze, e outros encapelados do mar, com que iam dar por esses recifes, feridos e inchados e muito mal tratados, de que depois morreram alguns; e fora o mal muito maior se não atalhara e acudira a ele, com defender o capitão, aconselhado do mestre e outras pessoas, que ninguém se deitasse ao mar, bradando que com a ajuda de Deus todos se salvariam, e que estivessem quedos.²⁰¹

Se as tempestades eram geralmente descritas e relacionadas com as noites “escuras e espantosas” e vinham acompanhadas de ventos “rijos e contrários” e mares altos e grossos que mais pareciam “torres” e “abismos”, o naufrágio, propício em uma tormenta, não pode ser desassociado dos propensos acidentes e mortes que poderiam ocorrer durante a perdição da nau, conforme assevera Henrique Dias, em outro trecho do relato:

Aos desenove de junho, que foi um sábado, sobre a noite, estando às ladainhas, ventando um vento muito rijo e ruim, estando o gajeiro da gávea em pé em cima para descer, bem descuidado, deu a nau um balanço grande, com que meteu e lançou o pobre grumete por cima da gávea, que veio pelo ar cair e dar na ponta de uma entena que estava por banda do bombordo em popa; e caiu ao mar, dando com as pernas e partes do corpo em os pés de um homem que a bordo estava pegado, o qual consigo houvera de levar ao mar, deixando-o aleijado da grande pancada que lhe deu de um deles, e desfazendo a cabeça em pedaços, com os miolos fora dela, nas vergas, que todas ficaram tintas do seu sangue; foi a cousa lastimosa ver tão horrendo e triste espetáculo, que a todos pôs muito temos e espanto, considerando cada um os acontecimentos e perigos do mar, tão súbitos e estranhos, a que todas as horas e momentos íamos sujeitos.²⁰²

Os acidentes e desastres, que deixavam alguns tripulantes feridos, ensanguentados ou afogados, aparecem com recorrência e regularidade nos relatos de naufrágio. De tal modo, Manuel de Mesquita Perestrelo, cartógrafo e hidrógrafo, parente de Cristóvão Colombo pelo lado materno, descreve o momento do naufrágio da nau *São Bento* da seguinte maneira:

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 gêneros 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 inda

²⁰¹ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo, que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 232.

²⁰² Ibid., p. 198.

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 entalalados, 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.²⁰³

No caso da narrativa dos infortúnios da nau *Santo Antonio*, que vinha do Brasil para o Reino de Portugal no ano de 1561, o mar levou partes da nau e quebrou os braços e as pernas de alguns tripulantes, deixando-os, desse modo, aleijados – inclusive o próprio capitão Jorge d’Albuquerque. Em outros casos, por não saberem nadar, alguns mareantes morriam afogados, conforme assevera o piloto Afonso Luís e o coautor do relato, Antonio de Castro:

[...] lhes deu outro terceiro mar grandíssimo, pela quadra, com um borbotão de vento que lhes levou o mastro grande, vergas, velas, enxárcia e camarotes e alguma obra de popa, e juntamente o mastro da mezena, e levou um francês dos principais, e os nossos que estavam dando à bomba espalhou pelo convés, quebrando a uns braços e a outros pernas e a Jorge de Albuquerque tratou de maneira que andou aleijado da mão direita perto de um ano. E a um seu criado, por nome Antonio Moreira, quebrou um braço, de que morreu daí a poucos dias, e aos mais que com ele estavam cobriu o mar por tanto espaço que se tiveram por afogados todos os que estavam no convés. Este mar meteu tanta água dentro, por estar a ponta já abatida, que ficou a nau morta e debaixo d’água por um grande espaço, e era a água tanta no convés e na tolda que quase dava pelos joelhos.²⁰⁴

Já no naufrágio da nau *Conceição* [*“Algarvia Nova”*], os tripulantes, segundo Manuel Rangel, “se lançavam a nado e iam por cima das pedras, de ficavam maltratados, por os mares serem grandes e quebrarem nas pedras; e os que não podiam aferrar a terra os tomava o batel que estava sobre ponta.”²⁰⁵ Na nau *Santo Alberto*, por sua vez, conforme relata o matemático e cosmógrafo João Baptista Lavanha, as “ímpetuosas ondas com grandes fúrias” arrebatavam na nau e, em consequência disso, alguns tripulantes se afogavam por não saberem nadar ou ficavam com os braços e pernas quebrados, por conta dos grandes e ásperos penedos.

²⁰³ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares..., op. cit., 1998. p. 37.

²⁰⁴ NAUFRÁGIO que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565..., op. cit., 1998. p. 275.

²⁰⁵ RELAÇÃO do naufrágio da nau Conceição de que era capitão Francisco Nobre..., op. cit., 1998. p. 101.

Sendo já perto da terra, por ordem do mestre começaram os carpinteiros a cortar os mastros, e em oito bragas e meia tocando o leme, saltou fora, e nas oito deu a nau a primeira pancada, pelo que se acudiu logo a cortar a enxárcia, com que caíram os mastros, com grande e lastimosa grita de toda a gente. Caídos os mastros, deitaram-se muitos a eles inconsideradamente, parecendo-lhes seguro remédio para escapar ao naufrágio. Mas como estivessem ainda pegados com alguma enxárcia, as impetuosas ondas, que com grande fúria rebentavam na nau, deram neles, e todos afogaram, com pernas e braços quebrados. [...] Outros sabiam nadar, temendo que se sobreviesse a noites antes de darem à costa os pedaços da nau em que estavam, e que os mastros os desfizessem ou os virassem, e assim ficasse debaixo deles afogados, botaram-se a nado, e com os golpes da muita madeira que andava vagando pelo mar e com a ressaca das grossas ondas que rebentavam em grandes e ásperos penedos da praia muitos deles se afogaram.²⁰⁶

Os desastres em ásperos penedos aparecem também no relato de naufrágio da nau *São Bento*, quando muitos tripulantes também ficaram feridos, conforme relata o cartógrafo e hidrógrafo Manuel de Mesquita Perestrelo:

E porque entre estes penedos e a terra firme havia ainda um braço de mar, que os fazia ficar em ilhéu, e a maré já começava já de repontar, que os tolhesse passamos a vau à outra banda, levando os mais sãos às costas aos mais feridos, posto que todos estávamos pouco ou muito, uns dos desastres que no mar tiveram e outros da aspereza dos penedos em que saíram, que eram tão ásperos e pontiagudos que nenhum se pôde livrar sem ficar assinalado.²⁰⁷

O autor anônimo do relato do galeão *São João* também descreve o momento do naufrágio decorrente da tempestade, onde se acidentaram e morreram muitos tripulantes.

[...] e estando ainda assim a nau, que já dava muitas pancadas, lhes pareceu bom conselho alargarem a amarra por mão, por que fosse a nau bem à terra, e não a quiseram cortar por que a ressaca os não tornasse para o pego; e como a nau se assentou, em pouco espaço se partiu pelo meio, a saber, do mastro avante um pedaço, e outro do mastro à ré; e daí a obra de uma hora aqueles dous pedaços se fizeram quatro, e como as aberturas foram arrombadas, as fazendas e caixas vieram acima, e 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 a terra por cima do mar, e alguma por baixo, como a Nosso Senhor aprouve, e muita dela ferida dos pregos e madeiras. Dali a quatro horas era o galeão desfeito, sem dele aparecer pedaço tamanho como uma braça, e tudo o maior deitou terra, com grande tempestade.²⁰⁸

²⁰⁶ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das Fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 378..

²⁰⁷ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares..., op. cit., 1998. p. 37-38.

²⁰⁸ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 11.

Manuel Godinho Cardoso, no relato de naufrágio da nau *Santiago*, aponta que na inquietação da noite não se ouvia senão o roncar das ondas que, com tanta fúria, quebravam nas pedras. Diante desse cenário, deu a nau três pancadas temerosíssimas que se rebentaram o mastro e a enxárcia, e assim ela caiu por inteira, perdendo-se para alguma desventura.

O que fez esta perdição mais medonha foi ser de noite, e tão escura que mal se viam uns aos outros. A grita e confusão da gente era grandíssima, como de homens que se viam sem nenhuma esperança de remédio, no meio do mar que bramia, com a morte diante dos olhos, na mais triste e horrenda figura que imaginar se pode em nenhum dos naufrágios passados.²⁰⁹

A morte, mesmo que imaginada e não vivenciada, aparece em inúmeros relatos de naufrágio. No caso da nau *Conceição* (“*Algarvia Nova*”), Manuel Rangel afirma que os tripulantes “viam-se assim de noite no meio do mar com a nau toda arrombada e cheia de água, com grande escuro, sem ver terra nenhuma, somente as grandes pancadas que a nau dava; assim que toda aquela noite passava com estes tragos da morte [...]”²¹⁰ A representação da morte aparece também no relato do naufrágio da nau *São Tomé*, escrita pelo guarda-mor da Torre do Tombo, Diogo do Couto:

Toda esta noite passaram com grandes trabalhos e desconsoações, porque tudo quanto viam lhes representava a morte, porque, por baixo, viram a nau cheia de água, por cima, o céu conjurado contra todos, porque até ele se encobriu com a maior cerração e escuridade que se viu. O ar assobiava de todas as partes, que parecia lhes estava brandando, morte, morte, e não bastando a água que por baixo lhes entrava, e de cima que o céu lançava sobre eles, aprecia que os queria alagar com outro dilúvio.²¹¹

O momento da tempestade e a consequente perdição também ganham conotações trágicas, associadas a imagens da morte, no relato de naufrágio da nau *São Francisco*, escrito pelo padre Gaspar Afonso:

[...] tão medonhas tormentas, tão diferentes no número e tão semelhantes na figura e imagem da morte, que em todosos atos desta tragédia entrou sempre pela principal figura, falando com grande espanto, e tão senhora de todos como se o teatro fosse todo seu.²¹²

²⁰⁹ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Santiago* no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 302.

²¹⁰ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Conceição* de que era capitão Francisco Nobre..., op. cit., 1998. p. 101.

²¹¹ RELAÇÃO do naufrágio da nau *São Tomé* na Terra dos fumos, no ano de 1589..., op. cit., 1998. p. 345.

²¹² RELAÇÃO da viagem e sucesso que teve a nau *São Francisco* em que ia por capitão Vasco Fonseca..., op. cit., 1998. p. 484-485.

Partindo dessas citações, pode-se dizer que o mar apresentava-se como fronteira entre o medo e o domínio da morte. Mesmo quando não vivenciada, a morte era um tema dos relatos de naufrágio. Cada vez que as ondas atacavam os navios, os portugueses viam-se diante dela. Seja por doenças seja por acidentes durante os naufrágios, ou até mesmo na imaginação dos mareantes, inúmeras foram as almas lusitanas que se afundaram na voragem das viagens oceânicas.

CAPÍTULO 3 INFORTÚNIOS TERRESTRES DOS NÁUFRAGOS

Nas frestas do discurso trágico dos relatos de naufrágios, aparecem descrições de cenários pouco conhecidos do Velho Continente. A América, por exemplo, é descrita em três dos dezoito relatos de naufrágios analisados: os da nau *São Paulo*, *São Francisco* e *Santo Antonio*. No caso desta última – na qual se embarcava o capitão Jorge d’Albuquerque, conquistador de Pernambuco, que partiu de Olinda no dia 28 de junho de 1565 e se perdeu a caminho do Reino de Portugal, devido ao excesso de carga e ataque de inimigos franceses –, Afonso Luís, piloto da nau, e Antonio de Castro, coautor da narrativa, descrevem um levante entre os índios Caetés contra os portugueses em Pernambuco. Outro relato que aborda o novo continente é o da nau *São Paulo*, escrito pelo boticário Henrique Dias; segundo o autor, devido às tempestades e calmarias no Golfo da Guiné, o capitão da nau, Rui de Melo Camara, decidiu arribar no Brasil, o que possibilitou descrições, sobre a terra e os índios brasileiros, relativas aos quarenta e quatro dias que os tripulantes da nau ficaram na cidade de Salvador.

[...] por esta terra do Brasil mui sadia e de muitos bons ares toda em si, por extremo e ter muitos bons mantimentos e mui gostosos e sadios, assim os do mar como os da terra; chove nela quase todos os dias, e sempre em verão e inverno é temperada, verde e alegre, e muito apreazível aos olhos, e de mui gentil e fermoso arvoredo, sem criar em si nenhuns bichos peçonhentos que as mais das outras partes do mundo criam e têm em si.²¹³

A ideia de uma “terra mui sadia e de muitos bons ares” aparece recorrentemente nos relatos de viagens que contêm informações sobre a América portuguesa durante todo o século XVI. Desde as cartas de Américo Vespúcio, os viajantes apresentam as terras do “Novo Mundo” como férteis, com ar puro e clima ameno, conforme o relato do viajante francês Jean de Léry, que esteve no Brasil entre 1555 e 1567.

Por isso, quando a imagem desse novo mundo, que Deus me permitiu ver, se apresenta a meus olhos, quando revejo assim a bondade do ar, a abundância de animais, a variedade das aves, a formosura das árvores e das plantas, a excelencia das frutas e em geral as riquezas que embelezam essa terra do Brasil [...].²¹⁴

Contemporâneo de Léry, André Thevet, que esteve na Baía de Guanabara junto com o outro

²¹³ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 203.

²¹⁴ LÉRY, op. cit., 2007. p. 181.

francês durante a fracassada tentativa de colonização francesa da região, conhecida como França Antártica, escreve sobre as terras do Brasil:

Quanto aos terrenos que se encontram por toda a América, são fertilíssimos, repletos de árvores que dão excelentes frutos, sem exigirem cultivo ou cuidados. Não há dúvida de que estes terrenos fossem cultivados produziriam maravilhosamente, tendo em vista sua situação, suas belíssimas montanhas e vastas planícies, seus rios piscosos e a grande fertilidade das terras, tanto insulares quanto continentais.²¹⁵

No que tange aos nativos da região, Henrique Dias comenta sobre a prática antropofágica e outros costumes considerados bárbaros pelos europeus:

[...] assim no comer carne humana como em toda a razão e bons costumes e fora de toda a vida política da outra gente, o que eu creio causa mais a sua muita rudeza e simplicidade que outra nenhuma maldade, refolhos, crueldades ou enganos que neles hajam.²¹⁶

Na descrição da ilha da Samatra, onde a nau *São Paulo* se perdeu, Henrique Dias complementa, comparando os habitantes dessa ilha com os do Brasil: ‘Há entre alguma gente desta ilha, perto de onde nos perdemos, uns a que chamam Lampões, que comem carne humana, como os Tapuias do Brasil, aos quais se parecem nos corpos, cores e feições [...]’.²¹⁷ O hábito de comer carne humana, apontado pelo boticário português, era uma tópica de uma série de viajantes estrangeiros. De suas aventuras em terras luso-brasileiras em meados do século XVI, o viajante e mercenário alemão Hans Staden legou, talvez, o mais primoroso relato sobre o ritual antropofágico.

Depois que a pele foi limpa, um homem o segura e lhe corta as pernas acima dos joelhos e os braços rente ao tronco. Aproximam-se, então, as quatro mulheres, pegam os quatro pedaços, andam ao redor das cabanas e fazem uma grande gritaria de contentamento. A seguir separam as costas junto com o traseiro da parte dianteira. Dividem tudo entre si. As vísceras ficam com as mulheres. Fervem-nas, e com o caldo fazem uma massa fina chamada mingau, que elas e as crianças sorvem. As mulheres comem as vísceras, da mesma forma que a carne da cabeça. O cérebro, a língua e o que mais as

²¹⁵ THEVET, André de. Lês singlaritez de la France Antarctique... In: FRANÇA, Jean Marcel Carvalho; RAMINELLI, Ronald. **Andanças pelo Brasil colonial**: catálogo comentado (1503-1808). São Paulo: Ed. UNESP, 2009. p. 28.

²¹⁶ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 204.

²¹⁷ Ibid. p. 241.

crianças puderem apreciar, elas comem. Quando tudo tiver sido dividido, voltam para casa, e cada um leva o seu pedaço.²¹⁸

Voltando aos relatos de naufrágios, o terceiro deles que trata da América é o da nau *São Francisco*, que encalhou nos Açores ao fugir dos navios ingleses, depois de ter acostado no Brasil e em Porto Rico. No que diz respeito ao novo continente, o jesuíta Gaspar Afonso escreve sobre os animais dessas regiões: o bicho preguiça – “cousa vagarosíssima [...] que tem bons pés e mãos, e mui disformes unhas, de comprimento de um dedo, leva sempre o corpo a rastos pelo chão [...]”²¹⁹ –, o tatu, uns passarinhos, jacarés, cobras e as zungas (bichos-de-pé). Além da descrição da fauna brasileira, o padre português tece alguns comentários sobre os costumes dos habitantes da Bahia, sobretudo as guerras, as pregações e as festas indígenas.²²⁰

Apesar de algumas informações sobre o Novo Mundo, a África é, no entanto, o continente mais presente nos relatos de naufrágio, principalmente a sua costa oriental, que abrange a Terra do Natal, mais ao Sul, até as cidades de Mombaça e Sofala, além da ilha de Moçambique, onde grande parte das naus naufragou no trajeto da carreira da Índia.

3.1. A caminhada entre praias, matas, penedos e rochedos

Seja a nado, no batel, na jangada ou no esquife, os náufragos chegavam em terra, geralmente no litoral do leste africano, marcando o fim dos infortúnios marítimos e o início dos infortúnios terrestres, conforme comenta Manuel Godinho Cardoso, autor do relato da nau *Santiago*: “Saídos destes trabalhos do mar, começaram a experimentar os da terra [...]”²²¹. Francisco Vaz de Almada, de modo semelhante, assevera no relato de naufrágio da nau *São João Baptista*, que “[...] não imaginando muito o caminho que tínhamos para andar e os trabalhos que nos aguardavam à diante [...]”²²².

Ao chegarem à costa, depois de recolherem da nau aquilo de que necessitavam e não tivesse sido perdido, o capitão geralmente mandava alguns dos sobreviventes dos naufrágios reconhecer o local, com a intenção de encontrar fontes de água e comida e, principalmente, um local que outros náufragos portugueses costumassem frequentar. Uma opção era caminhar pelas praias e matos da costa; outra era construir embarcações – batéis, jangadas, esquifes –

²¹⁸ STADEN, op. cit., 2010. p. 167.

²¹⁹ RELAÇÃO da viagem e sucesso que teve a nau São Francisco em que ia por capitão Vasco Fonseca..., op. cit., 1998. p. 433-434.

²²⁰ Ibid., p. 434-440.

²²¹ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 317.

²²² TRATADO do sucesso, que teve a nau Sam Iom Baptista..., op. cit., 1625. f. 4.

para atingir, por via marítima, um local em que houvesse meios de salvamento. A escolha pelo percurso terrestre implicava algumas adversidades: os obstáculos da própria caminhada pelas matas, praias, rochedos e penedos, as animálias encontradas durante o percurso, a travessia de rios, o conflito com os cafres, o calor, a fome, a sede e o frio. Muitas foram as histórias descritas desses cenários desconhecidos. Manuel de Mesquita Perestrelo, em seu relato sobre o naufrágio da nau *São Bento*, revela as incertezas que se encontravam durante essa caminhada:

[...] começava tão comprido, incerto e perigoso caminho, e quão certo tinha acabar nele à pura necessidade e desamparo, posto que dos outros perigos escapasse – sem falar palavra, levando a fantasia ocupada nesta angústia e os olhos arrasados de água, não podíamos dar passo que muitas vezes não tornássemos atrás para ver a ossada daquela tão fermosa e mal-afortunada nau, porque, posto que já nela não houvesse pau pregado e tudo fosse desfeito naquelas rochas [...] ²²³

Mais adiante, o português comenta sobre as dificuldades de percorrer o trajeto devido à aspereza dos penedos, que eram todos feitos em bicos agudíssimos e, como iam descalços, foram tantas e tais as feridas que alguns ficaram pelo caminho, e os que passaram avante sofreram dores sem medida. ²²⁴

Diogo do Couto, no relato de naufrágio das naus *Águia* e *Garça*, também comenta sobre as “altas e ásperas serras, todas cobertas de frescos arvoredos.” ²²⁵ Segundo o cronista português, os vales da região do Malavar são, em parte, profundíssimos, e todos cheios de frescos arvoredos. Possuem muitas canas, cujos bambus são tão altos que, dos vales, se igualam aos montes. A descida por estas serras é muito difícil e trabalhosa. Há muitos rios caudalosos e infinitas ribeiras perenes. ²²⁶ De modo semelhante, Bento Teixeira Feio, no relato de naufrágio da nau *Nossa Senhora do Atalaia*, que se perdeu perto do Cabo da Boa Esperança, no dia 5 de julho de 1647, assevera que os peregrinos tinham de vencer serras que pareciam ir ao Céu. ²²⁷

²²³ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares..., op. cit., 1998. p. 44.

²²⁴ Ibid., p. 45.

²²⁵ RELAÇÃO da viagem e sucesso que tiveram as naus *Águia* e *Garça* vindas da Índia para este reino no ano de 1559..., op. cit., 1998. p. 161.

²²⁶ Ibid., p. 165.

²²⁷ **RELAÇÃO do navfragio qve fizeram as naos: Sacramento, & nossa Senhora da Atalaya, vindo da Índia para o Reyno, no Cabo de Boa Esperança; de que era Capitão mor Luis de Miranda Henriques no anno de 1647. Offerecea a Magestade del Rei Dom Ioam o IV nosso senhor. Bento Teixeira Feo.** Em Lisboa. Com todas as licenças necessárias. Na Officina Craesbeeckiana. Anno 1650. p. 15.

João Batista Lavanha, por sua vez, no relato de naufrágio da nau *Santo Alberto*, comenta que a terra não podia ser mui fértil, porque era toda composta de montes ásperos e de grandes penedias e rochedos, cheias de árvores espinhosas.²²⁸ Já Manuel Cardoso Godinho, no relato de naufrágio da nau *Santiago*, informa sobre um coral que “feriu a gente toda, porque andar por cima dele era como por cima de vidro; as feridas eram peçonhentas, mostrando-se nelas a cor do mesmo coral, e parece que a mesma água em que ele nasce é também venenosa.”²²⁹

Além dos obstáculos encontrados nas praias, serras, penedos e corais, os náufragos ainda podiam se deparar com alimárias que habitavam essas regiões inóspitas. No relato anônimo do naufrágio por que passou Manuel de Sousa Sepúlveda, capitão do galeão *São João*, a Terra do Natal aparece povoada por tigres, leões, serpentes e outras “alimárias”, que comem os tripulantes mais descuidados.

Era tanto o trabalho, assim da vigia como da fome e caminho, que cada dias desfalecia mais a gente, e não havia dia em que não ficasse uma ou duas pessoas por essas praias e pelos matos, por não poderem caminhar; e logo eram comidas dos tigres e serpentes, por haver na terra grande quantidade. [...] tamanha mágoa ver ficar o parente e o amigo sem lhe poder valer, sabendo que dali a pouco espaço havia de ser comida de feras alimárias.²³⁰

Manuel de Mesquita Perestrelo, autor do relato de naufrágio da nau *São Bento*, por sua vez, assevera de modo semelhante haver nesta Terra do Natal muitos tigres, leões e toda espécie de alimárias. Durante a noite, esses animais endiabrados, devido à falta de alimentos, avançavam sobre o acampamento e invadiam as choupanas, deixando os náufragos entregues à sua pouca piedade. Muitas vezes acometiam as portas com muita braveza e força e, entrando, tomavam os homens de dentro, matando-os; depois comiam as partes do corpo, não aproveitando mais que o sangue. Assim, no dia seguinte, os portugueses achavam pela mata desabitada o tronco da vítima, todo abocanhado, ou quando muito com uma perna ou braço a menos.²³¹

Outros animais também aparecem na composição narrativa dos relatos de naufrágio. Em uma terça-feira à tarde, primeiro de abril, os sobreviventes da nau *São Paulo* se depararam com um lagarto, conforme relata Henrique Dias, autor da narrativa.

²²⁸ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Santo Alberto* no penedo das fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 409.

²²⁹ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Santiago* no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 304.

²³⁰ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande *São João*..., op. cit., 1998. p. 14.

²³¹ *Ibid.* p. 85.

[...] tanto que ouviu o rumor da gente, se meteu pelo mato com grandíssimo estrondo, e o outro se tornava para o mar, tão grande e façanhoso que parece fábula dizê-lo; seria mais de cinco varas de comprido, e tão grosso como um tonel, coberto por cima de uma conchas verdes, com uns vieros pretos, em parte muito bem pintados; e em sentindo a gente arremeteu com maravilhoso ímpeto, com a boca aberta, pela qual caberia um grande boi, de que todos fugiram por cima de umas pedras, e o lagarto foi cair entre as aberturas de uns altos penedos [...].²³²

Em uma descrição semelhante, no relato de naufrágio da nau *Santiago* Manuel Godinho Cardoso assevera:

Criam-se neste rio muitos crocodilhos, que são os lagartos aquáticos, muito maiores dos que se criam no Nilo; e alguns dizem os negros, são tão grandes que parece incrível, por onde se não escreve aqui sua grandeza. É bicho cruelíssimo, na caça muito sagaz quando quer tomar algum negro; porque em Sena acontece às negras que vão lavar ou tomar água ao rio não nos verem nem sentirem (tão agachados e cosidos estão com a areia), e dando com o cabo subitamente, cingem a presa levando-a atrás de si; e depois de se mergulharem abaixo tornam outra vez a surgir com ela e mostrá-la de algum penedo; e depois de estarem assim um pouco tornam-se a mergulhar com ela; e os negros dizem que os lagartos fazem isto para os mais magoar.²³³

Outra alimária muito encontrada nos relatos de naufrágios são os cavalos marinhos. Vistos mais com curiosidade do que com temor, esses animais também ganham linhas nas páginas do relato de Manuel Godinho Cardoso.

Há neste rio muitos cavalos-marinhos muito grandes e de feio aspecto; tem os pés tão grandes como de elefantes, as pernas curtas, o corpo disforme, e que ao longe parece de bada; têm a boca muito grande e rasgada, a cor é parda, que tira a preto, como a de lobos-marinhos; só de cavalo têm o pescoço, com grande cacho, orelhas e rincho. Arremetem às embarcações, e muitas vezes as viram; por onde o modação vai sempre com muito tento batendo a água com uma vara para os espantar, e desta maneira os afasta da embarcação.²³⁴

O curioso animal também chamou atenção de José Cabreira, no relato de naufrágio da nau *Nossa Senhora do Belém*. Segundo o capitão, é este animal mais grosso no corpo que três grandes touros, seus pés e mãos são mui curtos e a pele é mui dura. Todos têm uma estrela branca na testa; as orelhas são pequenas, como as de cavalo; a cabeça mui disforme, porque

²³² RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 252.

²³³ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 338.

²³⁴ Ibid., p. 338.

tem uma boca grandíssima, com os beiços virados para fora.²³⁵ Outro que faz menção aos cavalos marinhos é Manuel Mesquita Perestrelo, que os descreve no relato de naufrágio da nau *São Bento*.

[...] vimos da banda de além sair uma alimária maior que cavalo, debaixo de certas lapas, e de cor negra ao que cá donde estávamos pareceu, a qual nas partes que mostrava fora de água, que foram cabeça e pescoço e parte do lombo, nenhuma diferença tinha de camelo; e se o assim há marinho, certo que este o era, do qual quis escrever isto, porque em nenhuma parte de todo aquele caminho achamos depois outra alimária de tal feição.²³⁶

Além dos tigres, lagartos, crocodilos e cavalos marinhos, era muito comum os portugueses encontrarem elefantes, vacas, búfalos pelas regiões da cafraria, conforme assevera João Batista Lavanha no relato da nau *Santo Alberto*:

[...] por uma mui estendida várzea os nossos caminharam, povoada de bons pastos e arvoredo e muito mais de vacas bravas, búfalos, veados, lebres, porcos e elefantes, que em numerosos bandos andavam por ela pacendo. Foram estes os primeiros animais deste gênero que encontraram por este longo caminho, os quais descem aqueles campos de uma grande que os atravessa de norte a sul.²³⁷

Dos elefantes, Diogo do Couto traz uma descrição bem detalhada:

Dos elefantes nenhuma fêmea tem dentes, e dos machos os menos são os que têm, por isso são tão estimados para a guerra os de dente, e entre todos os mais cobiçados dos reis do Oriente são os de Ceilão. [...] é que eles são mais generosos, mais animosos, e de maiores espíritos de guerra; ainda mais fermosos na postura, tendo pela maior parte o colo e mãos mais levantadas que os pés.²³⁸

Mais adiante, o autor comenta sobre outros animais, comparando-os com os elefantes da região do Ceilão: “E todos são tão cruéis só contra o homem, que havendo em Ceilão tigres, ursos, búfalos bravos, e outros animais feros (porque só faltam na ilha leões, onças e abadas) e só dos elefantes se tem medo [...]”²³⁹

²³⁵ NAVFRAGIO da nao Nossa Senhora de Bethlem..., op. cit., f. 24.

²³⁶ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares..., op. cit., 1998. p. 40.

²³⁷ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 416.

²³⁸ RELAÇÃO da viagem e sucesso que tiveram as naus Águia e Garça vindas da Índia para este reino no ano de 1559..., op. cit., 1998. p. 140-141.

²³⁹ Ibid., p. 142.

Como dito no primeiro capítulo, conforme as narrativas vão se sucedendo, as costas da África Oriental vão ficando mais conhecidas pela “experiência” dos naufrágios; desse modo, essas alimárias também passam a ser vistas e descritas mais com curiosidade do que com temor. O perigo passa então a ser constituído pelos cafres, “inimigos tão cruéis”²⁴⁰, “muito má gente, e de que se não podia fiar nada”.²⁴¹

3.2. O contato com os cafres: entre o comércio e o conflito

Em terra desconhecida, os sobreviventes se encontravam com os gentios daquelas regiões. A comunicação com os nativos – indígenas ou cafres – se dava por meio de gestos e acenos e, em alguns casos, quando possível, através da língua portuguesa ou da língua local. “Dali a três dias, estando naquele lugar onde escaparam do galeão, lhes apareceram em um outeiro sete ou oito cafres com uma vaca presa, e por acenos os fizeram os cristãos descer abaixo [...]”²⁴², comenta o autor anônimo sobre o naufrágio do galeão *São João*. No caso da nau *São Bento*, conforme relata Manuel de Mesquita Perestrelo, os cafres encontrados pelos sobreviventes “disseram, por acenos inteligíveis”²⁴³. O gesto, aceno, como visto nas transcrições acima, era por vezes o único modo de comunicação entre portugueses e africanos, “[...] por faltar entre nós quem os entendesse [...]”²⁴⁴, conforme argumenta Perestrelo. Diogo do Couto, sobre o naufrágio da nau *São Tomé*, assevera, por sua vez, que a comunicação era difícil “porque não falava nenhum deles nossa linguagem.”²⁴⁵

Por sorte, às vezes, havia sobreviventes de outros naufrágios que ficaram em terras africanas e falavam a língua dos caminantes, como no caso da nau *Nossa Senhora de Belém*, onde foi encontrado um mulato da nau *Santo Alberto* que serviu de intérprete entre os peregrinos e os nativos.²⁴⁶ Por vezes, algumas embarcações traziam entre os náufragos alguns naturais da Índia e africanos que falavam ou compreendiam alguma língua da região. O autor anônimo do relato de naufrágio do galeão *São João* afirma que uma negra que estava no arraial junto com os sobreviventes portugueses passou a entender alguma coisa do que os

²⁴⁰ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 317.

²⁴¹ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 245.

²⁴² RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 11.

²⁴³ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares..., op. cit., 1998. p. 50.

²⁴⁴ Ibid., p. 41.

²⁴⁵ RELAÇÃO do naufrágio da nau São Tomé na Terra dos fumos no ano de 1589..., op. cit., 1998. p. 350.

²⁴⁶ NAVFRAGIO da nao Nossa Senhora de Bethlem..., op. cit., f. 20v.

cafres diziam.²⁴⁷ A comunicação pelo idioma local por meio de intérpretes ocorre também no naufrágio da nau *Santo Alberto*, conforme relata João Batista Lavanha:

Depois que se fizeram entre Nuno Velho e o negro as cerimoniaas ditas, assentaram-se ambos em uma alcatifa, e junto deles dous escravos dos nossos, um de Manuel Fernandes Girão, que entendia a língua destes cafres, e falava a de Moçambique, e outro de Antônio Godinho, que sabia esta e falava a nossa, e assim com dous intérpretes se comunicavam.²⁴⁸

Nesse contato com os nativos africanos, os narradores não preconizavam ao descrever os costumes dessas gentes. Atentaram-se principalmente a seus ritos religiosos, às formas de organização política, guerra, vestuário, alimentação e habitação. Quanto a isso, João Batista Lavanha apresenta uma descrição acurada da “cultura” desses cafres, começando pela forma de cultivo e produção de alimentos:

São estes e todos os mais cafres pastores e lavradores e disso vivem; a lavoura é de milho, o qual é branco, do tamanho de pimenta, e dá-se em uma maçaroca de uma planta da feição e tamanho de caniço. Deste milho, moído entre duas pedras ou em pilões de pau, fazem farinha, e dela bolos que cozem no borrarho, e da mesma fazem vinho misturando-o com muita água, a qual depois que ferve em um vaso de barro e se esfria e azeda bebem com grande sabor. O gado é muito gordo, tenro, saboroso e grande (sendo os pastos grossíssimos), o mais dele mocho, e a maior parte são vacas, em cujo número e abundância consistem as suas riquezas, e sustentam-se do leite delas e da manteiga que dele fazem.

Já no que diz respeito à habitação, assevera o cosmógrafo português:

Vivem juntos em pequenas povoações de casas feitas de esteiras de junco, que não defendem a chuva, as quais são redondas e baixas, e se nelas morre algum deles, logo os outros as desfazem e toda a povoação, e da mesma matéria fabricam outras em outro sítio, havendo que na aldeia em que o seu vizinho ou parente faleceu, sucedera tudo desgraçadamente. E assim, por aforrarem o trabalho, quando algum adoecer levam-no ao mato, porque se houver de morrer, seja fora das casas, as quais cercam de uma sebe, e dentro dela recolhem o gado. Dormem em peles de animais, no chão em uma cova estreita, de seis a sete palmos de comprimento e de um e dous de alto.

Na guerra, “servem-se de azagaias, trazem capados da feição e tamanho dos nossos gozos grandes”. “São mui brutos” e, na religião, “não adoram cousa alguma”. “Crêem²⁴⁹ que o céu é outro mundo como este em que vivemos, povoado de outra gente, a qual correndo faz os

²⁴⁷ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 16.

²⁴⁸ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das Fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 382.

²⁴⁹ Ibid., p. 383.

trovões, e urinando causa chuva”. “São mui sensuais” e, no matrimônio, “têm quantas mulheres podem sustentar”. Vestem-se de um mantão de pele de bezerro, com cabelo para fora, o calçado, de solas de couro, pegadas umas nas outras, de forma redonda, nas quais anda o pé atado com correias, e com ele correm com grande ligeireza. “Usam deste traje quase todos os negros desta cafraria, e os seus reis e principais trazem pendurada na orelha esquerda uma campainha de cobre sem badalo, que eles fazem a seu modo.”²⁵⁰

Não tão completa como a descrição de João Batista Lavanha, Francisco Vaz de Almada, no relato de naufrágio da nau *São João Batista*, também comenta sobre a vestimenta dos cafres:

Todos estes cafres usam de capas que lhe dão por baixo do quadril de peles mui bem adobadas de animais pequenos de formosos pêlos, e segundo a qualidade do cafre, se vestem com melhores peles uns mais que os outros, e nisto tem muito ponto, e não trazem mais vestido do que estas capas e uma pele mais galante com que cobrem as vergonhas.²⁵¹

A imagem que predomina em relação aos cafres é a de gente bárbara, selvagens nus, sem lei e costume, conforme relata Manuel Mesquita Perestrelo, no naufrágio da nau *São Bento*:

E como a gente de todas aquelas partes se cria por entre os matos, nua, sem lei, sem costume, sem atavios, nem outras necessidades que a incitem a pôr indústria em ajuntar e guardar para o tempo da falta os sobejos que lhe algumas horas a ventura ministra, mantendo-se somente de frutas de árvores silvestres e de outras raízes e ervas, que lhe o campo por si mesmo cria, e algumas vezes caças de elefantes e cavalos-marinheiros, sem ter notícia de lavrar a terra, de que procede viverem todos, assim senhores, como vassalos, em comua e natural necessidade [...].²⁵²

São esses cafres “de cor bem negra e cabelo revoltado, que andavam nus, com mais aparência de selvagens que de homens racionais”, assevera o português em outro trecho do relato.²⁵³ A conotação negativa dos africanos também ganha algumas linhas nas páginas do relato de naufrágio da nau *Santo Alberto*, escrito por João Batista Lavanha, que, no caso, comenta que os cafres são gentes “inclinadas naturalmente a roubos e traições [...]”.²⁵⁴ Em outro momento do relato, o cosmógrafo assevera que os mantimentos e armas salvos da perdição eram

²⁵⁰ Ibid., p. 384.

²⁵¹ TRATADO do sucesso, que teve a não Sam Iom Baptista..., op. cit., 1625, f. 17 v.

²⁵² RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares..., op. cit., 1998. p. 82.

²⁵³ Ibid., p. 40.

²⁵⁴ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das Fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 378.

vigiados com muito cuidado, por se assegurarem dos roubos e assaltos dos cafres.²⁵⁵ Já no caso do naufrágio do galeão *São João*, por descuido, talvez, o capitão da nau, Manuel de Sousa de Sepúlveda, “com sua mulher e filhos e com aquelas vinte pessoas, foi apartado da gente, foram logo roubados de tudo o que traziam.”²⁵⁶

Os infortúnios por que passaram o capitão da nau e sua família não se restringiam aos roubos. Devido ao ataque dos inimigos, todos – pai, esposa e filhos – morreram na caminhada pela cafraria. Os infortúnios começam quando D. Leonor foi despida e maltratada pelos cafres.

E vendo-se D. Leonor despida, lançou-se logo no chão, e cobriu-se toda com os seus cabelos, que eram muito compridos, fazendo uma cova na²⁵⁷ areia, onde se meteu até a cintura, sem mais erguer dali. [...]. Em verdade que não sei quem por isto passe sem grande lástima e tristeza. Ver uma mulher tão nobre, filha e mulher de fidalgos tão honrados, tão maltratada, e com pouca cortesia! Os homens que estavam ainda em sua companhia, quando viram a Manuel de Sousa e sua mulher despidos afastaram-se deles um pedaço, pela vergonha que houveram de ver assim seu capitão e D. Leonor.²⁵⁸

Dando continuidade aos dramas sofridos pela família do capitão, o autor anônimo descreve o momento em que Manuel de Sousa, machucado pelos cafres, partiu à procura de comida para os seus familiares e, ao retornar, encontrou morto um dos filhos. Repetindo a experiência, encontrou falecidos a esposa e o outro filho.

E sendo ainda manco de uma ferida que os cafres lhe deram em uma perna, assim maltratado se foi ao mato buscar frutas para lhes dar de comer; quando tornou achou D. Leonor muito fraca, assim de fome, como de chorar, que depois que os cafres a despiram nunca mais dali se ergueu nem deixou de chorar; e achou um dos meninos morto e por sua mão o enterrou na areia. Ao outro dia tornou Manuel de Sousa ao mato a buscar alguma fruta, e quando tornou achou D. Leonor falecida e o outro menino, e sobre ela estavam chorando cinco escravos, com grandíssimos gritos.²⁵⁹

Depois de enterrar o filho e a mulher, Manoel de Sousa se meteu pelo mato e nunca mais foi visto pelos sobreviventes da nau, conforme o relato anônimo do naufrágio do galeão.

Dizem que ele [Manoel de Sousa] não fez mais, quando a viu falecida, que apartar as escravas dali e assentar-se perto dela, com o rosto posto sobre uma

²⁵⁵ Ibid., p. 381.

²⁵⁶ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 19.

²⁵⁷ Ibid., p. 20.

²⁵⁸ Ibid., p. 21.

²⁵⁹ Ibid., p. 21.

mão, por espaço de meia hora, sem chorar nem dizer coisa alguma, estando assim 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 ajuda das escravas, e sempre sem se falar palavra a enterrou, e o filho com ela, e acabando isto, tornou a tomar o caminho que fazia quando ia a buscar as frutas, sem dizer nada às escravas, e se meteu pelo mato, e nunca mais o viram. Parece que andando por esses matos, não há dúvida senão que seria comido de tigres²⁶⁰ e leões. Assim acabaram sua vida mulher e marido, havendo seis meses que caminhavam por terras de cafres com tantos trabalhos.²⁶¹

Lembrando os infortúnios por que passaram Manuel de Souza e Sepúlveda e sua família no naufrágio do galeão *São João*, Diogo do Couto, no relato de naufrágio da nau *São Tomé*, assevera:

[...] era de parecer se não se arriscassem por terra, porque de longo daquela baía por onde haviam de passar viviam uns cafres grandes ladrões que haviam de roubar e matar, e que já seu pai avisara disso a Manuel de Souza e Sepúlveda quando por ali passara, e que por não seguir o seu conselho se perdera; dizendo mais aos nossos que se não se haviam por seguros naquela aldeia, que ele os mandaria por em uma ilha onde achariam ainda as casas em que os portugueses viviam quando ali vinham ao resgate do marfim, e uma embarcação pequena para seu serviço, e que lá os mandaria prover do que houvessem mister.²⁶²

A imagem negativa dos cafres aparece também no relato de naufrágio da nau *São Paulo*. Eram esses cafres “muito má gente de que não se podia fiar nada”, afirma Henrique Dias. O boticário narra um episódio em que acharam na praia dois corpos de portugueses, abatidos pelos cafres, sem a cabeça e as mãos, além de todas as tripas das pernas para fora.²⁶³ Sobre um conflito com os cafres, Manuel Mesquita Perestrelo, no relato de naufrágio da nau *São Bento*, assevera:

[...] antes carregando nós todos sobre ele e sobre os que acudiram a querê-lo defender, tivemos um pedaço de briga bem suada, na qual o ladrão foi derrubado aos botes das lanças; mas vinham nossas disposições tanto para aquele ofício, que conquanto esteve um bom pedaço deitado e lhe deram perto de vinte lançadas, de nenhuma ficou ferido, não trazendo mais armas defensivas que a pele que nascera, e assim se tornou a ir, levando somente uma mão cortada de um golpe de espada que o capitão lhe deu; e posto que

²⁶⁰ Ibid., p. 21.

²⁶¹ Ibid., p. 22.

²⁶² RELAÇÃO do naufrágio da nau São Tomé na Terra dos fumos no ano de 1589..., op. cit., 1998. p. 358.

²⁶³ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 245.

seus companheiros trabalharam quanto neles foi possível por o vingarem, vendo, enfim, como nos não podiam romper, e quão trabalhosamente escapava o que se mais afoutava, poucos e poucos se começaram de ir recolhendo, até que nos vieram alargar a todo.²⁶⁴

Em outro trecho, o autor vai comentar sobre um episódio em que os cafres, por descuido dos portugueses, roubam algumas coisas.

Vendo-nos os cafres postos em caminho, ajuntando-se toda aquela comarca e fazendo um grande esquadrão, e a seu uso bem armado, foram ter onde estávamos, e indo quietamente falando conosco começaram de furtar algumas cousas aos que achavam descuidados.

Receando a multidão dos cafres, os náufragos desejavam chegar à praia, pois ali, pondo as costas no mar, não poderiam ser cercados. Vista a intenção dos portugueses, puseram-se diante deles com as azagaias postas em tiro, dizendo para que fossem por onde eles guiassem. Visto que os portugueses tornaram a caminhar por onde eles queriam, levantaram uma grande grita, fazendo escárnio de tal covardia. Mais adiante, postos a não fazer a vontade daquelas gentes, ordenou o capitão, mandando aos que traziam a espingarda que a disparassem. E isto, os meteu a todos os cafres em tanto espanto, pasmo e sobressalto e, assim, fugiram, de modo que em pouco tempo desapareceram todos.²⁶⁵ Vendo o medo que haviam da espingarda, os náufragos fizeram dali por diante mais conta dela. Ao comentar outro conflito com os cafres, Perestrelo voltar a mencionar o uso delas:

[...] com grandes gritos e apupadas arremeteram a nós, atirando tantas azagaias que todo o ar era coberto de uma nuvem delas, sem parecer que minguavam mais uma hora que outra; e deste primeiro ímpeto nos feriram o capitão e outro homem; mas como a este tempo não fôssemos descuidados, determinamos em não ficar sem vingança se houvésemos de perder as vidas que tanto trabalho nos tinham custado. Começamos a resistir-lhes com algumas poucas de lanças e espadas, que ainda entre nós havia, e com outros diversos gêneros de armas que então a ira e necessidade facilmente ministraram; mas como fôssemos poucos e desbaratados da fraqueza, e eles muitos e rijos, vendo-nos tão maltratados não cessavam de nos apertar por todas as partes, entrando conosco à vontade a despedir as azagaias, que eles já por costume atiram com incrível força e destreza; e quando íamos para os ofender, como nossas armas não eram de arremesso, arredavam-se com tanta ligeireza que lhes não podíamos fazer nojo; e posto que nos detivemos com eles mais de duas horas pelejando sempre rijamente, e bandeando a vitória, ora a uma parte, ora a outra, andávamos já tão cansados que nenhum remédio tivéramos se nos Nosso Senhor não ajudara com a espingarda, porque não fazendo neste tempo o que a levava senão carregar e disparar,

²⁶⁴ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares..., op. cit., 1998. p. 70.

²⁶⁵ Ibid., p. 61.

metendo-lhe além do pelouro muita soma de munição, como na multidão dos inimigos não houvesse que errar, caíram logo dous, e foram tantos os feridos, que escarmentados disto, começaram a pelejar com menos fúria, até que pouco a pouco nos vieram a largar de todo.²⁶⁶

No caso da nau *Santo Alberto*, os portugueses atiravam em vacas com espingarda para espantar os cafres, conforme relata João Batista Lavanha: “As vacas, por mandado de Nuno Velho, se mataram a espingarda, como se fazia ordinariamente diante dos negros para os espantar e atemorizar [...]”²⁶⁷ Em outro trecho, o português comenta que “[...] obrigados os cafres do temor e espanto das suas armas, fizeram-se domésticos, comutaram com os nossos seus [...]”²⁶⁸ Ao comentar sobre as terras do Malavar, Francisco Vaz de Almada, no relato de naufrágio da nau *São João Batista*, assevera de modo semelhante:

Ainda neste dia se resgataram quatro vacas, entre os quais vinham um grande touro que o capitão me pediu para matar a espingarda, porque estavam infinitos negros juntos, para lhe mostrar a força e poder das armas que trazíamos. E andando este touro com as vacas comendo entre elas, para fazer maior espanto lhes disse, que se afastassem todos, e aquilo lhe dizia, porque lhes não fizesse mal aquela arma. Eles fazendo pouco caso, se deixaram ficar e eu me fui chegando ao touro obra de trinta passos, e dando um grito alevantou a cabeça, a qual tinha baixa por andar comendo, e lhe dei com o pelouro na testa caindo logo morto. E vendo os cafres o efeito, que fez a espingarda botaram a fugir mui temerosos [...].²⁶⁹

O relacionamento com os cafres não se dava somente com conflitos, em muitos casos, os sobreviventes comercializavam com os nativos das regiões em que naufragaram. Segundo João Batista Lavanha, no relato de naufrágio da nau *Santo Alberto* no que diz respeito ao comércio, esses cafres “são mui interesseiros”. “Prezam dos metais os mais necessários, como é o ferro e cobre, e assim por mui pequenos pedaços de qualquer destes trocam gado, que é o que mais estimam, e com eles fazem o seu comércio e comutação e seus tesouros.”²⁷⁰ Em um episódio específico, Lavanha conta que os negros, encantados e extremamente alegres, trocaram suas vacas por um rosário de cristal e alguns pedaços de latão e cobre.²⁷¹ Em outro trecho do relato, João Batista Lavanha comenta sobre a importância de conservar o cobre e o ferro para a comutação com os cafres.

²⁶⁶ Ibid., p. 73.

²⁶⁷ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das Fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 386.

²⁶⁸ Ibid., p. 378.

²⁶⁹ TRATADO do sucesso, que teve a não Sam Iom Baptista..., op. cit., 1625. f. 14.

²⁷⁰ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das Fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 384.

²⁷¹ Ibid., p. 395.

Entendo quanto importava conservar o cobre, ferro e a roupa que houvesse no arraial, para a comutação dos mantimentos e paga das guias, e assim ser necessário guardarem-se algumas peças para se darem aos reis e senhores das terras por que passavam; e sabendo que alguns homens resgatavam os ditos mantimentos sem ordem do provedor e tesoureiro, com que se alterava o preço deles e se diminuía as cousas necessárias para o resgate.²⁷²

Todavia, os cafres não só comercializaram com os sobreviventes, como também os hospedaram e os avisaram dos perigos do caminho que iam seguir. Nestes casos, os portugueses e os africanos estabeleceram um contato amistoso. Muitas vezes, essas relações amigáveis eram mediadas por presentes, conforme ocorre com os naufragos da nau *São Tomé*, cujos sobreviventes presenteiam o rei dos cafres com um pano bordado de ouro.²⁷³ Lavanha também faz menção aos presentes fornecidos aos cafres pelos portugueses:

Respondeu-lhe Nuno Velho Pereira que assim o faria como ele pedia e que daria a mais preciosa e estimada jóia que havia no mundo, e tomando a Cruz das contas que ao pescoço tinha, tirando o sombreiro, levantados os olhos ao Céu, com grande devoção a beijou, e dando-a ais portugueses que junto dele estavam (os quais fizeram a mesma cerimônia) a deu ao Ancosse, dizendo-lhe que aquele era o sagrado penhor que lhe deixaria da sua amizade, ao qual fizesse a mesma²⁷⁴ reverência que vira fazer aos nossos. Tomou-a o bárbaro e com semelhante acatamento a beijou e pôs nos olhos, e assim o fizeram todos os outros negros.²⁷⁵

As relações de amizade aparecem também no relato de naufrágio da nau *São João Batista*; ao comentar sobre as terras do Malavar, Francisco Vaz de Almada assevera que os cafres daquela povoação, que era grande, não fizeram mal nenhum e por isso a chamam terra dos amigos.²⁷⁶

Essa conotação positiva dos cafres, descritos como amigáveis, aparece poucas vezes e em poucos relatos. O que se sobrepõe é a imagem de “inimigos tão cruéis”²⁷⁷, “muito má gente, e de que se não podia fiar nada.”²⁷⁸ Além desses cruéis inimigos, os sobreviventes dos

²⁷² Ibid., p. 395.

²⁷³ RELAÇÃO do naufrágio da nau São Tomé na Terra dos fumos no ano de 1589..., op. cit., 1998. p. 359.

²⁷⁴ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das Fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 414.

²⁷⁵ Ibid., p. 415.

²⁷⁶ TRATADO do sucesso, que teve a não Sam Iom Baptista..., op. cit., 1625. f. 22.

²⁷⁷ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 317.

²⁷⁸ RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560..., op. cit., 1998. p. 245.

naufrágios teriam de lidar com outros “três inimigos” durante a peregrinação, “como são, fome, sede e frio [...]”.²⁷⁹

3.2. Os três inimigos: a fome, a sede e o frio

Por toda a cafraria, os náufragos se deparavam com a fome e a sede, pois as terras a que acostavam eram geralmente secas, sendo difícil conseguir água e comida. Normalmente, quando possível, conseguiam recuperar os mantimentos que estavam na nau e se alimentavam deles até quando dava. No galeão São João, o autor anônimo comenta que os sobreviventes “caminharam um mês com muitos trabalhos, fomes e sedes, porque em todo este tempo não comiam senão o arroz que escapara do galeão e algumas frutas do mato, que outros mantimentos da terra não achavam, nem quem os vendesse [...]”.²⁸⁰ No caso do naufrágio da nau *São Tomé*, Diogo do Couto assevera que os sobreviventes, perdidos no caminho, iam comendo do pouco biscoito que levavam e bebendo da pouca águas das borrachas. Ao outro dia, tornaram a seu caminho sem levarem o que comer e beber, e, pela praia, foram tomando alguns caranguejos que comiam assados.²⁸¹ Já no naufrágio da nau *São Bento*, Manuel de Mesquita Perestrelo comenta que, depois de acostarem, não comiam senão cocos, pois, do que sobrou da nau, só pôde ajuntar somente uma pipa de biscoito e um fardo de arroz, com alguns pedaços de carne; e isto tudo tão molhado que não bastava para durar, mas, mesmo assim, foi igualmente repartido entre todos.²⁸² A falta de alimento era tanta que os náufragos iam todos atormentados pela fome, por ser já gastado a poder das chuvas passadas, e, com esse pouco mantimento com que partiram, mais as ervas que pelo campo achavam, iam remediando as necessidades.²⁸³

Em outro trecho do relato, o autor comenta que “[...] morreram alguns à pura fome, acabando uns nos matos, outros nas fontes e outros por diversos lugares e caminhos, onde os forçava a ir sua extrema necessidade.”²⁸⁴ Já Manuel Godinho Cardoso assevera que os sobreviventes do naufrágio da nau *Santiago* iam “[...] morrendo à pura fome e sede; e indo

²⁷⁹ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 329.

²⁸⁰ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 13.

²⁸¹ RELAÇÃO do naufrágio da nau São Tomé na Terra dos fumos no ano de 1589..., op. cit., 1998. p. 355.

²⁸² RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares..., op. cit., 1998. p. 42.

²⁸³ Ibid., p. 49.

²⁸⁴ Ibid., p. 84.

assim com muitas lágrimas e gemidos, preparando-se para a morte que se lhes vinha avizinhandando [...].”²⁸⁵

A fome era tamanha que os peregrinos lançavam mão de quaisquer bichos ou plantas que encontravam para se alimentar: cobras, lagartos, besouros, ossos de alimárias, favas, gafanhotos, ervas, frutas, entre outras coisas, como no caso do galeão *São João*, quando os sobreviventes alimentavam-se de pele de cobras, conforme afirma o autor anônimo:

[...] e tanta era a fome e a sede que tinham, que os mais dos dias aconteciam cousas de grande admiração [...]. Havia já muitos que se não mantinham senão de frutas que acaso se achavam e de ossos torrados; e aconteceu que muitas vezes vender-se no arraial uma pele de uma cobra por quinze cruzados; e assim que fosse seca a lançavam na água e assim a comiam.²⁸⁶

Manuel Mesquita Perestrelo chega a afirmar que a fome era tamanha e a necessidade “tanta a lástima” que os naufragos da nau *São Bento* chegaram a comer ossos de alimária, pelo que “veio a gente a enfraquecer”; além de gafanhotos, besouros ou lagartixas e até mesmo sapatos.

[...] cresceu tanto a necessidade entre nós, que nos constrangeu a comer os sapatos e embraçamentos das rodela que levávamos; e o que alcançava achar algum osso de alimária, que já velho estava tão branco como a neve, o comia feito em carvão, como se fora um abastado banquete; com a qual a esterilidade veio a gente a enfraquecer de modo que dali por diante começou a ficar sem ordem pelos pés das moitas, caindo pelo caminho a cada passo; e andavam todos tão sem sentido e transportados com esta míngua, que, nem os que ficavam sentiam que haviam de morrer dali poucas horas naquele desamparo, nem os que iam por diante, esperando a cada momento ver o mesmo em si, levavam já mágoa de cousa tanto para a ter; e assim 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 pelo campo a ver se poderiam descobrir erva, osso ou bicho (a que não valia ser peçonhento) de que pudessem lançar mão; e em aparecendo qualquer destas cousas corriam logo todos, a quem mais podia, para a tomar primeiro; e muitas vezes chegavam a ter paixão parentes com parentes, amigos com amigos, sobre um gafanhoto, besouro ou largatixa, tanta era a necessidade e tanta a lástima, que faziam estimar cousas tão torpes; e caminhando com este trabalho três dias, no fim deles chegamos a um outeiro, em que havia muitas cebolas albarrãs, as quais não pôde defender a suspeita que tínhamos de serem peçonha que bastava a matar para que deixássemos de fazer delas a ceia; e prouve a Nosso Senhor que por então nenhum mal nos fizeram.²⁸⁷

²⁸⁵ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 329.

²⁸⁶ RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João..., op. cit., 1998. p. 14.

²⁸⁷ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d’Álvares..., op. cit., 1998. p. 64-65.

Em outro trecho da narrativa, Perestrelo comenta que a necessidade de comer fizera com que os sobreviventes ingerissem favas peçonhentas que os deixavam endemoninhados.

E como em todo aquele tempo que prolongávamos esta infernal alagoa não achássemos brejos, raízes, ervas, frutas, nem outro algum modo de mantimento com que nos sustentássemos, veio a necessidade a ser tanta que nos forçava a comer umas favas, que foi a maior e mais arrebatada peçonha de quantas neste caminho comemos, porque em acabando de as engolir, davam com quem tal fazia, no chão, com todos os acidentes mortais; de modo que se lhe logo não acudiam com pedra bazar não podiam mais dar passo avante e ficavam fazendo torceduras e jeitos com a dor e afrontamentos, que pareciam endemoninhados; de maneira que, uns por padecerem tanto com esta comida, e outros, que por verem e estes, não usavam dela nem achavam outra cousa, viemos todos a enfraquecer de sorte que em cada um daqueles dias nos iam ficando muitos homens com tanta mímica e desamparo [...].²⁸⁸

Não só as favas da cafraria eram peçonhentas, mas também as águas daquelas regiões, conforme assevera Manuel Cardoso Coutinho, no relato de naufrágio da nau *Santiago*:

Tão lastimados iam de sede, e bebendo muito mais terra que água lhes parecia que bebiam água fria do rio Douro ou Minho. Os negros, por acenos, gritavam para que não bebesse, dando a entender ser a água peçonhenta, mas nenhum deixava por isso de beber, porque tal era a sede que nem às pancadas os puderam tirar.²⁸⁹

No caso da nau *Conceição* (“*Algarvia Nova*”), as águas tinham tão mau sabor que pareciam purgas, mas a pressa era tamanha da sede que havia que nem aquela rejeitavam, e pela gente ser muita não vinha a cada um mais que um buziozinho dela.²⁹⁰ A sede aparece em outros inúmeros relatos de naufrágios. É uma tópica nas descrições sobre a caminhada pelas terras da cafraria. Sobre tal inimigo, assevera Manuel Mesquita Perestrelo no relato de naufrágio da nau *São Bento*:

[...] e porque todos vínhamos perdidos à sede, por não acharmos água doce depois que partimos da baía da Pescaria, que havia cinco dias, o tempo que restou destes, gastamos em a buscar; e como a necessidade e trabalho vença tudo, tanto andamos até que descobrimos certas pegadas de elefantes, que tinham um pouco de polme, em que nos satisfizemos.²⁹¹

²⁸⁸ Ibid., p. 71.

²⁸⁹ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 318.

²⁹⁰ RELAÇÃO do naufrágio da nau Conceição de que era capitão Francisco Nobre..., op. cit., 1998. p. 104.

²⁹¹ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares..., op. cit., 1998. p. 53.

Manuel Rangel, por sua vez, aponta que nos baixos de Pêro dos Banhos “não havia água, pouca nem muita” e com isto andavam os naufragos da nau *Conceição* (“*Algarvia Nova*”) “tão perdidos com sede que não temiam a morte de outra maneira senão desta, e isto causava também as grandes calmas que ali havia, que parecia que assavam as pessoas por não termos onde nos amparássemos delas.”²⁹² A falta de água fez com que os naufragos da nau *Santiago* bebessem uma mistura de vinho, conserva de peras e água salgada, conforme relata Manuel Cardoso Godinho.

Ao domingo, primeiro de setembro, acharam-se só com vinho para aquele dia, que a água estava já acabada. Com isto ficaram muito desconsolados, porque nem viam a terra nem tinham água que beber. Ao dia seguinte, segunda-feira, dous do mês, se viram todos muito trabalhados de sede; desfundaram o barril que fora de vinho, e deitando dentro nele água salgada e conserva que tiraram de um barril de peras, e destas três misturas, enxaguando por vezes o barril, fizeram uma calda de que beberam aquele dia, sobre uma pêra cada um. Neste dia viram a água branca como de fundo e dous grajaus pequenos e uma baleia, que eram sinais de terra.²⁹³

A falta de alimentos, a fome e a sede não aparecem somente durante a caminhada, mas também nas tentativas de salvamento por vias marítimas ou na travessia de rios, enquanto os sobreviventes estavam dispostos em embarcações de pequeno porte – batéis, jangadas e esquifes. No batel construído pelos sobreviventes da nau *Conceição* (“*Algarvia Nova*”) andavam todos debilitados de fome pela falta de alimentos, conforme assevera Manuel Rangel.

A este tempo andávamos tão debilitados da fome e nossa forças eram tão poucas, que quantos éramos não podíamos botar um batel ao mar para ir pescar, e todo o dia andávamos metidos na água até o pescoço por termos mão no batel, que o não quebrassem os grandes mares que nele davam, que algumas vezes o lançavam sobre as pedras, e os que topava diante também iam para uma e outra banda, e a muitos feria nas pernas e passava por riba deles; e o batel ia logo pela manhã e vinha à tarde, e muitas vezes vinha sem peixe, do que recebíamos muita dor; e 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 biscouto 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.²⁹⁴

²⁹² RELAÇÃO do naufrágio da nau *Conceição* de que era capitão Francisco Nobre..., op. cit., 1998. p. 104.

²⁹³ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Santiago* no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 328.

²⁹⁴ RELAÇÃO do naufrágio da nau *Conceição* de que era capitão Francisco Nobre..., op. cit., 1998. p. 110.

O mesmo ocorreu com os náufragos da nau *Santiago*, em que “os que estiveram no batel passaram muito trabalho de fome e sede, porque não bebiam mais de duas vezes ao dia, cada um sua de vinho puro sobre talhada de marmelada ou de queijo.”²⁹⁵ Segundo Manuel Godinho Cardoso, autor do relato,

O mantimento que havia se entregou ao padre frei Tomás Pinto para o repartir todos os dias pela gente, dando-lhe um marinheiro, bom homem, que o servisse neste tão importante ministério. Dava-se de regra cada dia a cada pessoa, de biscoito quanto cabia na mão, uma talhada de marmelada e um copo de vinho bem aguado; a água, como era muito pouca, não se dava senão a um doente. Com isto se passava. A sede todavia era grandíssima, porque o vinho aos que não eram costumados a ele não lhes mitigava a sede, e alguns diziam que mais lha acrescentava.²⁹⁶

Em outro momento, Manuel Godinho Cardoso aponta que os sobreviventes da nau que construíram a jangada “[...] navegavam sem beber água, somente um pouco de vinho misturado com água salgada, padeciam grande sede [...]”²⁹⁷ Por conta dos poucos mantimentos que levavam – um almude e meio de vinho, um almude de água, seis barris pequenos de conserva, oito caixas de marmelada²⁹⁸,

Comiam uma só vez, que lhes durava vinte e quatro horas, fazendo tal povimento por serem tantos e os mantimentos tão poucos, não fazendo nem a conta em a embarcação que, por ser o que fica dito, não se podiam esses poucos mantimentos preservar corrupção; o que dava a cada pessoa era uma pêra em conserva ou uma talhada de marmelada e uma pequena vez de vinho como a quarta parte do quartilho.²⁹⁹

Além da fome e da sede, os sobreviventes deparam com outro inimigo em alguns momentos: o frio. No relato de naufrágio da nau *Santo Alberto*, João Batista Lavanha comenta que “as noites por esta terra são mui frias, e esta o pareceu muito mais aos nossos por falta de lenha; pelo que, como foi manhã, para se aquecerem com o exercício começaram a caminhar por terra despovoada.”³⁰⁰ No caso dos sobreviventes do naufrágio da nau *São Bento*, Manuel de Mesquita Perestrelo assevera de modo semelhante:

²⁹⁵ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 310.

²⁹⁶ Ibid., p. 316.

²⁹⁷ Ibid., p. 332.

²⁹⁸ Ibid., p. 326.

²⁹⁹ Ibid., p. 327.

³⁰⁰ RELAÇÃO naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das Fontes no ano de 1593..., op. cit., 1998. p. 407.

[...] como saíssemos à outra banda molhados e a chuva não cessasse, trespassou-nos o frio de sorte que, encambulhando-se-nos os pés e mãos, não podíamos dar passada avante; e porque dali a muito espaço não havia mato onde nos valêssemos daquela perseguição, foi forçado assim, meio a tombos e o mais depressa que podíamos, ir por uma ladeira arriba, para com a quentura deste trabalho cobrarmos o vigor e alento de que já íamos quase desamparados; mas porque não menos nos atormentava nossa fraqueza andando assim depressa, que o frio, estando quedos, tomamos por remédio recolhermo-nos a um brejo, que, contando por baixo era todo cheio de água, este ouvemos por menor mal, por ser abastado de lenha; e posto que fizemos alguns fogos, era a frialdade do tempo tão demasiada que nem isto nos valeu para que toda a noite deixássemos de bater o dente.³⁰¹

Em outro trecho da narrativa, o autor vai comentar sobre a noite de frio e chuva, quando alguns escravos morreram por não encontrarem lugar para se recolher.

[...] e porque se a noite aparelhava de frio e chuva, como as passadas, desesperando valermos no campo se nele ficássemos, alugamos aos cafres algumas choupanas, nas quais, metidos uns por cima dos outros e o fogo no meio, passamos aquela noite, à qual foi de tanta tempestade que dela achamos ao outro dia mortos dous ou três escravos que por não acharem onde se recolher dormiram fora; e o mesmo acontecera a nós se nos Nosso Senhor não socorrera com aqueles gasalhados.³⁰²

Manuel Cardoso Godinho, por sua vez, vai escrever sobre o frio que passavam os naufragos da nau *Santiago*, contrapondo-se uma ideia bem discutida na época, de que “na Zona Tórrida não há frio.”

[...] assim passavam nus, e por ser ainda inverno nesta terra o frio era grande; valiam-se nesta ocasião do fogo toda a noite, porque nesta terra havia muita lenha, e tão boa que a verde ardia melhor que a seca de Portugal; mas como traziam o frio nas medulas e ossos, se de uma parte se aqueciam, da outra se sentiam enregelados; onde se experimentou quão errados vão os que dizem “na Zona Tórrida não há frio.”³⁰³

Em outro trecho da narrativa, o autor faz uma descrição acurada dos inimigos dos naufragos durante a caminhada pelas terras da cafraria. A fome, a sede, o frio e os cafres aparecem no relato do português. No caso, os sobreviventes – nus, sem abrigo, desamparados – sofriam com o frio daquelas terras e a fome e a sede eram tamanha que alguns comeram algumas favas do mato, as quais eram venenosas, e aqueles que a comeram vomitaram.

³⁰¹ RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares..., op. cit., 1998. p. 59.

³⁰² Ibid., p. 59.

³⁰³ RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585..., op. cit., 1998. p. 319.

Nisto anoitecia já, o frio era muito grande, e todos estavam nus, sem terem abrigo algum. Era lastimoso teatro ver gente em tal estado: religiosos tão graves e doutos e tantos homens fidalgos e nobres e outra mais gente em tanto desamparo, em uma praia de bárbaros, vendo de uma parte o mar, de cujas furiosas ondas ainda estavam assombrados, da outra, terra, de inimigos tão cruéis como estes cafres são.

Desta maneira caminharam três horas da noite, mas o frio, que era insofrível, fome e sede de tantos dias e cansaço, os delibitaram de modo que não podendo dar mais passo se recolheram a um monchão que a praia fazia, onde metidos em covas que fizeram e cobertos de areia passaram a maior parte da noite, e em rompendo a manhã, sexta-feira, trinta do mesmo mês, tornaram a caminhar pela praia acima, com grande fome e sede, sem poderem descobrir água nem cousa que comessem, salvo umas favas do mato, que nasciam junto com a areia, as quais alguns não comeram, tendo-as por venenosas; contudo, muitos, apertados da fome, comeram delas, mas pagavam-no logo com trabalhosos vômitos e outros acidentes que lhes sobrevinham. Em saindo o Sol esperavam ter algum refrigério do frio passado, mas tudo era sair de neve e entrar no fogo, porque a poucas horas o Sol era tão quente que os assava; assim esfolou a todos pelos braços e ombros, ficando tais, que nem a própria mão sofriam porem neles.³⁰⁴

O trecho do relato de Manuel Godinho Cardoso resume bem a dificuldade encontrada pelos naufragos durante a peregrinação. O contato com os cafres, tidos como inimigos; a mudança de clima, ora um frio insuportável, ora um Sol tão quente que até assava; a fome, decorrente da falta de alimentos, fazendo com que os sobreviventes comessem coisas que não eram destinadas à alimentação; e a sede, fosse pela água ser peçonhenta ou pela própria ausência dela. Em suma, o discurso trágico que acompanhava os infortúnios marítimos – falta de alimentos, fome, calmarias, doenças, tempestades, tormentas de ventos, ataque de corsários, naufrágios – segue continuamente nas narrativas pós-perdição das naus em terras desconhecidas ou pouco conhecidas. Transformados em andarilhos, os naufragos teriam agora de encarar outros “males”, fazendo com que essa história, embora deixasse de ser marítima, continuasse a ser contada de modo trágico.

³⁰⁴ Ibid., p. 317.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: MAR, CEMITÉRIO DE GENTES E NAVIOS?

“Procurai bem nos olhos dum português: todos no fundo teem a Morte. É que durante muitos séculos convivemos com ela e vimo-la na sua mais triste e trágica figura – a dos naufrágios.[...] Nos olhos dos portugueses lê-se a história da nossa Terra: terem olhar de naufrágios: epopeia e morte.”³⁰⁵

Jaime Cortesão, Náufragos portugueses...

Das viagens marítimas portuguesas, a história nos legou duas vertentes: o épico e o trágico. É desta última que este trabalho trata. Ao fazer um mapeamento dos relatos de naufrágios compostos durante os séculos XVI e XVII, procuramos, minimamente, determinar quem era e como se situava socialmente o autor de cada narrativa, qual o estatuto e a circulação de tais narrativas na sociedade portuguesa do período e, sobretudo, quais foram as concepções aí construídas sobre a vida de bordo e sobre os mares navegados.

Formando uma série discursiva própria, esses escritos, como vimos, tiveram um grande sucesso editorial, levando em consideração os padrões da época. Circulando a princípio em formato de folhetim – típicos da literatura de cordel –, logo foram publicados em edições impressas, ganhando inúmeras reimpressões. Em alguns casos – como o do galeão *São João* – o naufrágio chegou a ser reproduzido em outros segmentos da literatura portuguesa e circulou até mesmo fora do reino peninsular. Os autores – normalmente testemunhas oculares dos ocorridos – tencionavam escrever a “verdade” sobre o acontecimento narrado e possuíam uma pretensão pedagógica, a de que os relatos pudessem servir de manual para futuros naufrágios.

A partir desse *corpus documental*, procuramos edificar algumas concepções sobre as viagens marítimas portuguesas. A glória e a conquista tão reforçadas pelas crônicas laudatórias, encomendadas pelo Coroa portuguesa no período das grandes navegações, são colocadas de lado por esse conjunto de narrativas. Os infortúnios experimentados durante as viagens é o que aparece nas páginas desses relatos. O mar, que em muitas ocasiões trouxe riquezas para os portugueses, nem sempre lhes foi acolhedor. Ao partir de Lisboa, despedindo-se dos familiares e dos amigos, os mareantes entregavam os seus destinos aos

³⁰⁵ CORTESÃO, Jaime. Náufragos Portugueses... In: **A águia** – Orgão da Renascença Portuguesa, vol. II, 2ª série. Porto, 1913. p. 118.

oceanos e enfrentavam, ao longo da renomada carreira da Índia, inúmeros infortúnios marítimos – fome, sede, doenças, tempestades e naufrágios.

Sob a responsabilidade do reino, os alimentos iam geralmente racionados para as embarcações. De regra, cada mareante recebia uma quantidade pequena para o seu sustento. O biscoito era o principal mantimento de bordo e, acompanhado por alguns pedaços de carne, barris de vinho e água, findava a alimentação dos viajantes. Quando, por conta da calmaria próxima à Costa da Guiné, a nau ficava quarenta, cinquenta e, em alguns casos, até setenta dias sem velejar, os alimentos eram ainda mais racionados. O calor abrasador próximo a Linha Equinocial adulterava os mantimentos, a comida se deteriorava e a água petrificava. Ou seja, a rota e o tempo de viagem, assim como a temperatura, determinavam toda a “dieta” de bordo dos viajantes.

A má alimentação – devido a falta de alimentos ou aos mantimentos estragados ao longo do percurso – causava doenças diversas. Entre todas, o escorbuto, também conhecido por “mal de Luanda”, era a principal e a mais comum nas embarcações. As gengivas inchavam, chegando ao ponto de terem que ser cortadas. Os viajantes também estavam sujeitos aos enjoos, devido aos balanços dos navios em alto mar, e as febres decorrentes das mudanças climáticas, que causavam, em muitos casos, delírios em alguns tripulantes.

Outro infortúnio marítimo, o naufrágio, era, em muitos casos, uma fronteira entre o medo e o domínio da morte. Quando se deparavam com o mar agitado e com as fortes tempestades e tormentas de vento, os mareantes sentiam-se impotentes. Ao sentirem que estavam na iminência de morrer, confiavam a alma a Deus por meio de confissões. Acreditavam que a fé e a misericórdia divina eram os únicos remédios para salvá-los daquela situação. Nesse sentido, recorriam a religião como alternativa para o temor de morrer na imensidão oceânica.

Na época das “grandes navegações”, morrer no mar seria sinônimo de morrer sozinho, sem a presença de familiares, longe de casa e sem poder usufruir de um enterro digno. Os cadáveres de quem perecia durante as viagens oceânicas acabavam sendo lançados à água, tornando-se presas da fauna marinha. A ausência de túmulo – lugar sagrado – causava certo desassossego nos viajantes, pois, frustrava a expectativa de ter um lugar de repouso para a ressurreição; suas almas não teriam o mesmo destino da alma dos homens sepultados em terra.

Partindo dessas considerações, podemos dizer que o naufrágio seria um refúgio para os perigos e a morte no mar, pois, ao avistar terra, os viajantes viam-se consolados por, se acaso morressem, poderiam ser enterrados dignamente. Entretanto, o alívio ao encontrar terra

era momentâneo, pois, apesar de escaparem dos “males” marítimos, os viajantes não se viam totalmente livres de insucessos. Depois da arribada forçada da nau em terras desconhecidas, os sobreviventes tinham que lidar com os obstáculos que encontravam durante a caminhada. Logo ao acostarem, os mareantes salvavam os poucos mantimentos que tinham sobrado na nau e, assim, se sustentavam num primeiro momento. Acabado esses alimentos, os naufragos tinham que lutar pelo sustento. Entretanto, as terras em que os sobreviventes naufragavam muitas vezes eram secas e inhóspitas – cheias de penedos, corais, rochedos e alimárias – o que dificultava a obtenção de alimento. Desse modo, os “víveres” eram geralmente obtidos com os cafres – habitantes da costa oriental africana. Os portugueses trocavam metais – cobre principalmente – por alguns mantimentos produzidos pela cafraria. No entanto, nem sempre o escambo era fácil. Os naufragos geralmente não compreendiam a língua dos africanos que, do mesmo modo, não entendiam a língua dos portugueses. Além disso, os sobreviventes tinham uma imagem negativa dos cafres, vendo-os como “má gente”, selvagens em quem não se podia confiar.

Dependentes da relação com os cafres, os sobreviventes caminhavam passando fome, sede, calor e frio, sustentando-se apenas com a esperança de serem socorridos. Sozinhos e isolados na cafraria, alguns desses naufragos não conseguiam sobreviver em terras desconhecidas, e acabavam sendo comidos por animais. Desse modo, a terra que tanto os mareantes apreciavam nem sempre oferecia uma morte digna. Os “males” marítimos enfrentados no dia-a-dia de bordo – fome, sede, frio, calma, tormentas de vento, tempestades – eram substituídos, depois da arribada da nau, pelos infortúnios terrestres – fome, sede, frio, caminhada por terras inhóspitas e contato com os cafres. Nesse sentido, o discurso deixa de ser marítimo, mas, ainda assim, continua sendo trágico. Em suma, as construções discursivas compostas pelos relatos de naufrágios tratam das dificuldades e perigos vivenciados pelos viajantes no isolamento dos mares e, conseqüentemente, em terras inhóspitas, pouco ou nada conhecidas.

Destarte, o discurso trágico dos relatos de naufrágio refuta o discurso épico das crônicas oficiais do Reino. Na época dos “Descobrimientos”, o mar não se assemelha somente a uma mina, onde muitos enriquecem, conforme enaltecem as crônicas laudatórias. Em muitos casos, ele alude a um cemitério de gentes e navios. Mesmo quando não vivenciada, a morte era um tema dos relatos de naufrágio. Cada vez que as ondas atacavam os navios, os portugueses viam-se diante dela. Inúmeras foram as almas lusitanas tragadas pela voragem oceânica, conforme assevera o padre Gonçalo da Siqueira, em carta enviada de Cochim para o padre Vaz de Melo, em Janeiro de 1557: “Nunca se viu morrer homem cercado de temores e

saudades do que neste mundo deixa e no outro se espera como os que vem nesta carreira, vendo muitos mortos e lançados ao mar.”³⁰⁶

Embora não se possa saber com rigor o número de navios que afundaram e o número de indivíduos que morreram na carreira da Índia, sabemos que o mar, no entanto, foi a “principal sepultura dos portugueses” do período.

³⁰⁶ CARTA do padre Gonçalo da Silveira ao padre Vaz de Melo. Cochim, Janeiro de 1557. In: In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 3 (1553-1557). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1954. p. 622-624.

APENDICES

Quadro 1 Obras que abordam o naufrágio do galeão São João até a publicação da coleção *História Trágico-Marítima*.

1552	Naufrágio do galeão São João
1555-1564	<i>História da muy notável perda do galeão grande São João</i> (Primeira Edição)
1564	<i>História da muy notável perda do galeão grande São João</i> (Segunda Edição)
1572	<i>Os Lusíadas</i> – Luis de Camões
1588	<i>Historiarum Indicarum Libri XVI</i> – Giampietro Maffei <i>Elegíada</i> – Luís Pereira Brandão
1592	<i>História da muy notável perda do galeão grande São João</i> (Terceira Edição) <i>Navfragio e lastimoso svcesso da perdiçam de Manoel de Sousa de Sepulveda, & Dona Lianor de Sá sua molher & filhos, vindo da India para este Reyno na náo chamada o galião grande S. Ioão que se perdeo no cabo de Boa Esperança, na terra do Natal. E a Perigrinação que tiverão rodeando terras de Cafres, mais de 300 legoas, té sua morte. Composto em verso heróico, & octaua rima por Jeronimo Corte Real</i> – Jerónimo Corte-Real
1602-06	<i>Operare horarum subciscivarum seu Meditationes historicae, ecc.</i> – Filippo Camerarius de Nuremberg <i>Ethiópia oriental e vária história de cousas notáveis do Oriente</i> – frei João do Santos
1614	<i>História da muy notável perda do galeão grande São João</i> (Reedição da Terceira Edição - 1592) <i>Década Sexta da Ásia</i> – Diogo do Couto
1625	<i>História da muy notável perda do galeão grande São João</i> (Reedição da Terceira Edição – 1592)
1630?	<i>Laurel de Apolo, com outra rimas</i> – Lope de Veja
1633	<i>História da muy notável perda do galeão grande São João</i> (Reedição da Terceira Edição – 1592)

1636	<i>Escarmientos para el cuerdo</i> – Tirso de Molina
1643?	<i>Ambitio sive Sosa</i> – N. Avancini S.J.
1643	<i>L'oceano imboschito in cui pati funesto naufraggio Emanuel Sosa Cavalier Portoghese. Storia descritta dal Dottore Don Giacinto Marmosa da Somera Accademico Eruditissimo, Sientifico e Universale</i>
1667?	<i>Lusiadis Leoninae, sive De gestis lusitanorum leonino carmine decantatis libri duodecim carmem heroicum, ecc.</i> – Ignacio Arcomone
1674	<i>Asia Portuguesa</i> – Manuel de Faria e Sousa
1728	<i>Volubilis Fortunae cursus ab Emmanuele Sosa Dionis Praeside et Eleonora Ejus Consorte fixux, et consummatus in cruce, ecc.</i> – Anonimo jesuíta alemão
1732	<i>Academia universal de varia erudição sagrada, e profana</i> – O. P. Manoel Conciencia
1735	<i>História Trágico-Marítima</i> – Bernardo Gomes de Brito

Quadro 2 Cronologia dos naufrágios e da publicação dos relatos até a publicação da coleção *História Trágico-Marítima*.

	Naufrágios	Edições dos Relatos de naufrágios
1552	Galeão São João	
1554	Nau São Bento	
1555	Nau Conceição (“Algarvia Nova”)	
1555-1564		<i>Historia muy notavel perda do galeão grande São João</i> (Primeira edição)
1559	Nau Santa Maria da Barca	
1560	Naus Águia e Garça	
1561	Nau São Paulo	
1564		<i>Historia muy notavel perda do galeão grande São João</i> (Segunda edição) <i>Naufrágio da nau São Bento</i> (Primeira edição)
1565	Nau Santo Antonio	<i>Nau São Paulo</i> (Primeira edição)
1566		<i>Naufragio da viagem que fez a nau Santa Maria da Barca, deste reino para a Índia</i> (Primeira edição)
1585	Nau Santiago	
1589	Nau São Tomé	
1592		<i>Historia muy notavel perda do galeão grande São João</i> (Terceira edição)
1593	Nau Santo Alberto	
1594	Nau Chagas	
1596	Nau São Francisco	
1597		<i>Naufrágio da nau S. Alberto</i> (Primeira edição)
1601		<i>Naufrágio que passou Jorge d’Albuquerque [nau Santo Antonio]</i> (Segunda edição) ³⁰⁷
1602	Galeão Santiago	<i>Relação do Naufrágio da nau Santiago</i> (Primeira

³⁰⁷ Desconhece-se a primeira edição do relato.

		edição)
1604		<i>Tratado das batalhas, e sucessos do galeão Santiago e da nau Chagas</i> (Primeira edição)
1614		<i>Historia muy notavel perda do galeão grande São João</i> (Reedição da terceira edição - 1592)
1616		<i>Década Sétima da Ásia</i> de Diogo do Couto (Naus Águia e Garça)
1621	Nau Conceição	
1622	Nau São João Batista	
1625		<i>Historia muy notavel perda do galeão grande São João</i> (Reedição da Terceira Edição – 1592) <i>Tratado do sucesso que teve a nau São João Batista</i> (Primeira edição)
1626		<i>Memorável relação da perda da nau Conceição</i> (Primeira edição)
1630	Nau Nossa Senhora do Bom Despacho	
1631		<i>Relação do que passou a gente da nau Nossa Senhora do Bom Despacho</i> (Primeira edição) ³⁰⁸
1633		<i>Historia muy notavel perda do galeão grande São João</i> (Reedição da Terceira Edição – 1592)
1635	Nau Nossa Senhora do Belém	
1636		<i>Naufração da nau Nossa Senhora do Belém</i> (Primeira edição)
1647	Naus Sacramento e Nossa Senhora do Atalaia	
1649	Galeão São Lourenço	
1650		<i>Relação do naufrágio que fizeram as naus: Sacramento e Nossa Senhora do Atalaia</i>

³⁰⁸ Não há nenhuma descrição do ano da publicação. No entanto, nas contrafacções aparece o ano de 1631.

		(Primeira edição)
1651		<i>Relação da viagem do galeão São Lourenço</i> (Primeira edição)
1735		<i>História Trágico-Marítima</i>

Lista detalhada dos relatos de naufrágios consultados

Relatos coligidos na coleção *História Trágico-Marítima*, de Bernardo Gomes de Brito.

1. Galeão São João

Local de partida: Cochim.

Data da partida: 3 de Fevereiro de 1552.

Capitão: Manuel de Sousa de Sepúlveda.

Piloto: André Vaz.

Data do naufrágio: 24 de Junho de 1552 (?).

Local do naufrágio: Terra de Natal.

Causas do naufrágio: Partida fora da época, mau estado de conservação, sobrecarga, tempestade e má navegação.

Autor: Anônimo.

Primeira edição:

Historia da muy notauel perda do galeão grande Sam João. Em que se comtam os innumeraueis treballhos e grandes desauenturas que aconteceram ao Capitão Manoel de Sousa de Sepulueda. E o lamentauel fim que elle e sua molher e filhos e toda a mais gente ouuerão. O qual se perdeo no anno de M.D. Lij. a vinte e quatro de Junho, na terra do Natal em xxxj. graos.

A edição não declara nem o nome do impressor nem o lugar e a data de impressão. Segundo o historiador inglês Charles Boxer, a data da publicação desta primeira edição teria sido entre 1555 – ano em que chegou o primeiro relato a Portugal – e 1564 – ano em que saiu do prelo a segunda edição do relato.³⁰⁹ Raffaella D’Intino, por sua vez, determina que a primeira edição provavelmente saia impressa em 1555.³¹⁰ Já a historiadora italiana, Giulia Lanciani, acredita que tenha sido publicada entre 1555 e 1556.³¹¹ Um fac-símile da edição encontra-se na Biblioteca Nacional de Lisboa.

³⁰⁹ BOXER, Charles Ralph. Introduction to the *História Trágico-Marítima*, **Revista da Faculdade de Letras**, n.º 3, série I, Lisboa, Universidade de Lisboa, 1957. p. 50.

³¹⁰ D’INTINO, Raffaella. **Storia Trágico-Marittima**. Turim: Giulio Einaud Editore, 1992, p. XXV.

³¹¹ LANCIANI, Giulia. **Sucessos e naufrágios das naus portuguesas**. Lisboa: Editorial Caminho, 1997. p. 161.

Outras edições:

1564 – Lisboa, por João da Barreira.

1592 – Lisboa, por Antonio Álvares.

1614 – Évora, por Francisco Simões.

1625 – Lisboa, por Antonio Álvares.

*O relato possui inúmeras contrafaçções.

2. Nau São Bento

Local de partida: Cochim.

Data da partida: 1 de Fevereiro de 1554.

Capitão: Francisco de Álvares Cabral.

Piloto: Diogo Garcia.

Data do naufrágio: 23 de Abril de 1554.

Local do naufrágio: Terra do Natal.

Causas do naufrágio: Sobrecarga, entrada de água e erro de navegação.

Autor: Manuel de Mesquita Perestrelo.

Primeira edição:

Naufrágio da nao Sam Bêto. Summario de viagẽ que fez Fernão d’Aluares Cabral, q partio pera a India por Capitão moor da armada q foy ho anno de M.D.LIII até que se perdeo na costa do Cabo de Boa esperança, & dos seus trabalhos & morte. E do q mais socedeo aos q da sua cõpanhia escaparão do caminho q fizerão per terra & mar: até chegarem as ditas partes. Feyto por Manoel da misquita palestrello. M.D.LXIII. Coymbra. Ioão de Barreyro. [Colofão] Foy impresso em Coymbra por Ioão de Barreyra. Acabouse aos xiiij. dias do mès de Novembro. Anno de M.D.LXIII.

Existe um exemplar da edição na Biblioteca do Paço Ducal de Vila Viçosa, faltando os fólhos 34 e 39. Uma fotocópia deste exemplar encontra-se na Biblioteca Nacional de Lisboa. Não se conhecem outras edições até a da História Trágico Marítima.

3. Nau Conceição (“Algarvia Nova”)

Local de partida: Lisboa.

Data da partida: 1 de Abril de 1555.

Capitão: Francisco Nobre.

Piloto: Afonso Pires (?).

Data do naufrágio: 22 de Agosto de 1555.

Local do naufrágio: Baixos de Pêro dos Banhos.

Causas do naufrágio: Erro de navegação (inexperiência do piloto).

Autor: Manuel Rangel (?).

Primeira edição: Desconhecida.

Contrafacção:

Relaçam do lastimozo navfragio da nao Conceiçam chamada Algariva a Nova, de que era Capitaõ Francisco Nobre, a qual se perdeo nos bayxos de Pero dos Banhos em 22. de Agosto de 1555. Em Lisboa, na Officina de Antonio Alvares.

Segundo Kioko Koiso, encontram-se exemplares desta contrafacção na Biblioteca Central da Marinha; na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra; na British Library; na Biblioteca Nacional de Portugal; na Biblioteca Pública de Évora; e na Biblioteca do Paço Ducal de Viçosa.³¹² Giulia Lanciani aponta que, ao que tudo indica, é uma contrafacção do século XVIII, cujo se extrai do texto que o autor seja um anônimo jesuíta português.³¹³ Na coleção britânica, a autoria é atribuída a Manuel Rangel, versão aceite por Kioko Koiso.

4. Naus Águia e Garça

Águia

Local de partida: Goa (Moçambique).

Data da partida: 20 de Janeiro de 1559 (Novembro de 1559).

Capitão: Francisco Barreto.

Data do naufrágio: 20 de Agosto de 1560.

³¹² KOISO, Kioko. **Mar, medo e morte:** aspectos psicológicos dos naufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes. Vol. 2. Carnaxide: Patrimonia; Cascais, 2004. p. 489.

³¹³ LANCIANI, Giulia. **Sucessos e naufrágios das naus portuguesas.** Lisboa: Editorial Caminho, 1997. p. 171.

Local do naufrágio: Mombaça.

Causas do naufrágio: Mau estado (nau velha e podre) e tempestade.

Garça

Local de partida: Cochim (Moçambique).

Partida: Janeiro de 1559 (Novembro de 1559).

Capitão: João Rodrigues de Carvalho.

Data do naufrágio: 21 de Novembro de 1559.

Local do naufrágio: 25° ao sul do Cabo das Correntes.

Causas do naufrágio: Meteu água, por ter sido danificada pela tempestade.

Autor: Diogo do Couto (?).

Primeira edição: Não se conhecem quaisquer edições anteriores a coleção britânica.

O relato publicado na coleção britânica, de autoria atribuída ao padre Manoel Barradas, reproduz, com algumas pequenas modificações, o publicado por Diogo do Couto na sua Década Sétima da Ásia (livro VI, capítulo III, e livro VIII, capítulos I, XII e XIII), impressa em Lisboa, por Pedro Craesbeeck, no ano de 1616.

5. Nau Santa Maria da Barca

Local de partida: Cochim.

Data da partida: 19 de Fevereiro de 1559.

Capitão: D. Luís Fernandes de Vasconcelos.

Data do naufrágio: 17 de Março de 1559.

Local do naufrágio: próximo a Ilha de São Lourenço.

Causas do naufrágio: Meteu água.

Autor: Anónimo.

Primeira edição:

Navfragio da viagem que fez a nao Sancta Maria da barca, deste Reyno pera a India: em que hia por Capitão môr dom Luis fernandes de Vasconcelos. No ãno de M.D.L.VII. Foy impresso em Lixboa em casa de Marcos Borges, impressor del Rey nosso senhor. Aos quatro

de janyeyro de .M.D.L.XVI. Vendem se na impressam detras de Nossa Senhora da palma. Com licença impresso.

Desta primeira edição existe um único exemplar na Biblioteca do Paço Ducal de Vila Viçosa.

6. Nau São Paulo

Local de Partida: Lisboa (Brasil).

Data de partida: 25 de Abril de 1560 (2 de Outubro de 1560).

Capitão: Rui de Melo da Câmara.

Piloto: Antonio Dias.

Data do naufrágio: 22 de Janeiro de 1561.

Local do naufrágio: Ilha de Samatra.

Causas do naufrágio: Partida tardia, erro de navegação e temporal.

Autor: Henrique Dias (?).

Primeira edição:

Nao sam Paulo. Viagem & naufragio da nao sam Paulo, que foy pera a India o anno de mil e quinhentos e sesenta. Capitão Ruy de melo da camara Mestre Joam luys, Piloto Antonio Dias. Com licenca Ympresso. [Colofão] Aqui se acaba o Naufragio da Nao sã Paulo feyto por hum homem de credito que vio e passou tudo ysto. E foy impresso em casa da viuva, molher que / foy de Germão Galhard. Aos oyto do mês Dabril. Anno de M.D.LXV.

Desta primeira edição só se conhece o exemplar da Biblioteca do National Maritime Museum de Greenwich. Incluído na coleção britiana, o relato foi atribuído a Henrique Dias.

7. Nau Santo Antonio

Local de partida: Brasil

Data da partida: 28 de Junho de 1565.

Capitão: Jorge de Albuquerque Coelho.

Piloto: Afonso Luís.

Causas do naufrágio: Excesso da carga e ataque dos inimigos.

Autor: Afonso Luís e Antonio de Castro (?).

Primeira edição: Desconhecida.

Segunda edição:

Navfragio que passov Iorge Dalbvqverqve Coelho, Capitão, & Governador de Paranaubuco. Em Lisboa: Impresso com licença da Santa Inquisição: Por Antonio Aluarez. Anno M.CCCCCI. Vendemse em casa de Antonio Ribeyro Libreyro: Em a rua noua.

Um exemplar desta segunda edição encontra-se na Biblioteca Nacional de Lisboa. Quanto à autoria do relato, Bernardo Gomes de Brito, na publicação da coleção História Trágico-Marítima, atribuiu a Bento Teixeira Pinto. No entanto, o mesmo, segundo Lanciani, na época do naufrágio, contava apenas com quatro anos de idade. Admite-se que o relato seja obra do piloto da nau, Afonso Luís, com a supervisão de Antonio de Castro.³¹⁴

8. Nau Santiago

Local de partida: Lisboa.

Data de partida: 1 de Abril de 1585.

Capitão: Fernão de Mendonça.

Piloto: Gaspar Gonçalves.

Data do naufrágio: entre 19 e 25 de Agosto de 1585.

Local do naufrágio: Bassas da Índia.

Causas do naufrágio: má navegação.

Autor: Manuel Godinho Cardoso.

Primeira edição:

Relaçam do navfragio da nao Santiago & Itinerario da gente que delle se saluou. Escrita por Manoel Godinho Cardoso. Com licença da Sancta Inquisição. Em Lisboa. Impresso por Pedro Crasbeeck. Anno M.DCII.

³¹⁴ LANCIANI, Giulia. **Sucessos e naufrágios das naus portuguesas**. Lisboa: Editorial Caminho, 1997. p. 164.

Existem exemplares desta primeira edição na Biblioteca Nacional de Madrid e na Biblioteca particular de Charles Ralph Boxer. Há também uma contrafacção desta primeira edição datada do século XVIII, do qual existe dois exemplares na Biblioteca Nacional de Lisboa.

9. Nau São Tomé

Local de partida: Cochim.

Data de partida: 16 de Janeiro de 1589.

Capitão: Estêvão de Veiga.

Piloto: Gaspar Gonçalves.

Data do naufrágio: 17 de Março de 1589.

Local do naufrágio: Terra do Natal.

Causas do naufrágio: Mau estado de construção e sobrecarga.

Autor: Diogo do Couto.

Primeira edição: Não se conhecem quaisquer edições anteriores a coleção britiana.

A coleção britiana reproduz os capítulos, de XXXII a XLI, da Década décima primeira da Ásia de Diogo do Couto, que permaneceu manuscrita até 1765.

10. Nau Santo Alberto

Local de partida: Cochim.

Data de partida: 21 de Janeiro de 1593.

Capitão: Julião de Faria Cerveira.

Piloto: Rodrigues Migueis.

Data do naufrágio: 26 de Março de 1593.

Local do naufrágio: Penedo das Fontes, na costa da Terra do Natal.

Causas do naufrágio: Tempestade, mau estado e excesso de carga.

Autor: João Baptista Lavanha.

Primeira edição:

Navfragio da nao S. Alberto, e Itinerario da gente, qve delle se salvov. De Ioão Baptista Lavanha Cosmographo mor de Sua Magestade. Dedicaco ao princepe Dom Philippe Nosso

Senhor. Em Lisboa. Em casa de Alexandre de Siqueira. Anno M.D.XCVII. Com Licença, & Privilegio.

Desta primeira edição, existem exemplares na British Library e na Biblioteca do Paço Ducal de Vila Viçosa. Na Biblioteca Nacional de Lisboa existem três exemplares de contrafacções desta primeira, datadas do século XVIII. Existe também, na mesma Biblioteca, um manuscrito do relato, coevo a primeira edição.

11. Nau São Francisco

Local de partida: Lisboa.

Data de partida: 10 de Abril de 1596.

Capitão: Vasco da Fonseca Coutinho.

Data do naufrágio: 17 de Novembro de 1597.

Local do naufrágio: Açores.

Causas do naufrágio: Depois de ter acostado no Brasil e Porto Rico, encalhou ao fugir de navios ingleses.

Autor: Gaspar Afonso.

Primeira edição: Não se conhecem quaisquer edições anteriores a coleção britiana.

O único exemplar conhecido deste relato antes da publicação da História Trágico-Marítima encontra-se, manuscrito, na Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora.

12. Galeão Santiago e Nau Chagas

Nau Chagas

Local de partida: Goa.

Partida: 1593.

Capitão: Francisco de Melo.

Piloto: Sebastião Fernandes (morreu) e João da Cunha (substitui-o).

Data do naufrágio: 22 de Junho de 1594.

Local do naufrágio: Perto da Ilha do Faial.

Causas do naufrágio: Excesso de carga e ataque inimigo.

Galeão Santiago

Local de partida: Goa.

Partida: 25 de Dezembro de 1601.

Capitão: Francisco de Melo.

Data do naufrágio: 16 de Março de 1602.

Local do naufrágio: Ilha de Santa Helena.

Causas do naufrágio: Tomada por holandeses.

Autor: Melchior Estácio do Amaral.

Primeira edição:

Tratado das batalhas, e svcessos do galeão Sanctiago com os Olandeses na Ilha de Sancta Elena. E da Náo Chagas com os Vngleses antre as Ilhas dos Açores: Ambas Capitainas da carreira da Índia. E da causa, & desastres, por que em vinte annos se perderão trinta & oito náos della: com outras cousas curiosas. Escripto por Melchior Estacio do Amaral. Dirigido ao Excellentissimo Principe Dom Theodosio Duque de Bragança. Impresso em Lisboa: Com licença da Sancta Inquisição: Por Antonio Aluares. Anno 1604.

Das batalhas do galeaom Sanctiago com Olandeses. E da não Chagas que ardeo antre as Ilhas, com Vngleses. Das causas porque em 20. Annos se perderão 38. Nãos da Índia. De como a cóquista, & navegação do Oriête não pertêce a nação algũa senão á Portugueses, & lhe foi dada por nosso Senhor Jesv Christo. Dos sítios das Ilhas da Sancta Elena, & Fernão de Loronha. E do que nellas á. Escripto por Melchior Estacio do Amaral. Dirigido ao Excellentissimo Principe Dom Theodosio Duque de Bragança. Impresso em Lisboa: Com licença da Sancta Inquisição: Por Antonio Aluares. Anno 1604.

Existem, portanto, duas edições publicadas em 1604, entre as quais é difícil estabelecer qual delas é a primeira. Da edição denominada “Tratado das batalhas, e svcessos do galeão Sanctiago com os Olandeses na Ilha de Sancta Elena...”, existem exemplares na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra; na British Library; na Biblioteca Nacional de Portugal; e na Biblioteca do Paço Ducal de Vila Viçosa. Da outra: ”Das batalhas do galeaom Sanctiago com Olandeses. E da não Chagas que ardeo antre as Ilhas, com Vngleses...”, existe um exemplar na Biblioteca da Ajuda.

Relatos não coligidos na coleção *História Trágico-Marítima*, de Bernardo Gomes de Brito.

13. Nau Nossa Senhora da Conceição

Local de partida: Goa.

Data da partida: 1 de Março de 1621.

Capitão: Jerónimo Correia Peixoto (depois deste ter falecido por um acidente, foi substituído por Luís de Sousa)

Piloto: Gaspar Moreira.

Data do naufrágio: 11 ou 13 de outubro de 1621.

Local do naufrágio: Ericeira.

Causas do naufrágio: Incêndio causado por inimigos turcos.

Autor: João Carvalho Mascarenhas.

Primeira edição:

Memorável relação da perda da nau Conceição que os Turcos queimaram à vista da barra de Lisboa, vários sucessos das pessoas que nella cativerão. E descrição nova de Cidade de Argel, de seu governo. E cousas muito notáveis acontecidas nestes últimos annos de 1621. até o de 26. Por João Carvalho Mascarenhas que foi cativo na mesma nau. Dedicada a Dom Pedro de Meneses Prior da Igreja de Santa Maria de Obidos. Anno 1627. Em Lisboa. Com todas as licenças necessárias. Por Antonio Álvares. [Colofão]. Em Lisboa. Com todas as licenças necessárias. Por Antonio Álvares. 1627.

Desta primeira edição possuem exemplares na Biblioteca da Ajuda; na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra; na Biblioteca Municipal de Viseu; na British Library; na Biblioteca Nacional de Lisboa; e no Instituto de Arquivos Nacionais / Torre do Tombo. Existem, também, duas contrafacções setecentistas – numa das quais o nome do autor aparece como “João Tavares Mascarenhas” – e uma oitocentista – edição de quatro exemplares pelo Visconde de Azevedo na sua tipografia do Porto, em 1865 – que reproduz um das duas contrafacções executadas no século XVIII.

14. Nau São João Batista

Local de partida: Goa.

Data de partida: 1 de Março de 1622.

Capitão: Pedro de Moraes Sarmiento.

Data do naufrágio: 29 de setembro de 1622.

Local do naufrágio: Costa oriental africana (trinta e três graus no cabo da Boa Esperança).

Causas do naufrágio: Mau estado da nau e ataque de inimigo.

Autor: Francisco Vaz de Almada.

Primeira edição:

Tratado do sucesso que teve a nau Sam Ioam Baptista, e Iornada, que fez a gente, que della escapou, desde trinta, & tres graos no Cabo de Boa Esperança, onde fez naufragio, até Zofala, vindo sempre marchando por terra. A Diogo Soares Secretário do conselho da fazenda de sua Magestade, &c., auzente. Ao padre Manuel Gomes da Silueira. Com licença da S. Inquisiçam, Ordinario, & Paço. Em Lisboa. Por Pedro Craesbeck Impressor delRei, anno 1625. [Colofão]. Em Lisboa. Por Pedro Craesbeeck Impressor del Rei anno Domini 1625.

Segundo Giulia Lanciani, se conhece apenas o exemplar da Biblioteca Nacional de Lisboa.³¹⁵ No entanto, segundo Kioko Koiso, existe outro exemplar na British Library e outro na Biblioteca particular de Charles Ralph Boxer.³¹⁶ Desta primeira edição existe uma contrafação setecentista.

15. Nau Nossa Senhora do Bom Despacho

Local de partida: Goa.

Data de partida: 4 de março de 1630.

Capitão: Francisco de Melo de Castro.

Piloto: Luís Álvares.

Causas do naufrágio: Sobrecarga.

Autor: Fr. Nuno da Conceição.

³¹⁵ LANCIANI, Giulia. **Sucessos e naufrágios das naus portuguesas**. Lisboa: Editorial Caminho, 1997. p. 166.

³¹⁶ KOISO, Kioko. **Mar, medo e morte**: aspectos psicológicos dos naufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes. Vol. 2. Carnaxide: Patrimonia; Cascais, 2004. p. 504.

Primeira edição:

Relaçam do qve passov a gente da nao Nossa S. do bom Despacho, na viagem da India, o ano de 1630. Feita por ordem do padre Fr. Nuno da Conceição, Capelaõ da mesma nao. Em Lisboa. Con licença da S. Inquisição, Ordinário, & Paço. Por Pedro Craesbeeck.

A edição não trás o ano de publicação, mas, ao que indica suas contrafacções, foi impressa, provavelmente, em 1631. O único exemplar conhecido foi adquirido, depois de 1943, pela Biblioteca da África do Sul da Cidade do Cabo. Esta primeira edição foi duas vezes sujeita a contrafacções no século XVIII: em ambos os casos, a nau naufragada é definida no título como “nau capitania” e precisam-se o nome do capitão e a ordem religiosa a que pertencia o autor (“Terceira Ordem de São Francisco”).

16. Nau Nossa Senhora de Belém

Local de partida: Goa.

Data da partida: 24 de Fevereiro de 1635.

Capitão: José de Cabreira.

Piloto: Matias Figueira.

Data do naufrágio: 29 de Junho de 1635.

Local do naufrágio: Terra do Natal.

Causas do naufrágio: Mau estado de conservação.

Autor: José de Cabreira.

Primeira edição:

Navfragio da nao Nossa Senhora de Bethlem. Feito na Terra do Natal no Cabo de Boa Esperança. Svcessos qve teve o capitão Ioseph de Cabreira, qve nella passov a India o anno de 1635. fazendo o officio de Almirante daquella Frota atè chegar a este Reyno. Escritos pelo mesmo Ioseph de Cabreira; oferecidos a Diogo Soares do Conselho de Sua Magestade, & seu secretário do Estado em Madrid. Com todas as licenças necessárias. Em Lisboa. Por Lourenço Craesbeeck Impressor del Rei, anno M.DC.XXXVI.

Desta primeira edição, existem exemplares na Biblioteca Nacional de Lisboa e no Instituto de Arquivos Nacionais / Torre do Tombo. Há, também, duas contrafacções setecentistas, uma das quais corrige no frontispício (mas não no título) a data de 1635 para a exata, de 1633.

17. Naus Sacramento e Nossa Senhora da Atalaia

Sacramento

Local de partida: Goa.

Data da partida: 20 de Fevereiro de 1647.

Capitão: Luís de Miranda Henriques.

Data do naufrágio: 29 de Julho de 1647.

Local do naufrágio: Perto do Cabo da Boa Esperança (trinta e quatro graus).

Causas do naufrágio: Partida tardia, tempestade e mau estado que fizeram a nau desfazer-se.

Nossa Senhora do Atalaia

Local de partida: Goa.

Data de partida: 20 de Fevereiro de 1647

Capitão: Antonio da Câmara de Noronha.

Piloto: Gaspar Rodrigues Coelho.

Data do naufrágio: 5 de Julho de 1647.

Local do naufrágio: Perto do Cabo da Boa Esperança.

Causas do naufrágio: Meteu água, por ter sido danificada pela tempestade.

Autor: Bento Teixeira Feio.

Primeira edição:

Relação do navfragio qve fizeram as naos: Sacramento, & 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 anno de 1647. Offerecea a Magestade del Rei Dom Ioam o IV nosso senhor. Bento Teixeira Feo. Em Lisboa. Com todas as licenças necessárias. Na Officina Craesbeeckiana. Anno 1650.

Desta primeira edição, existem exemplares na British Library e no Instituto de Arquivos Nacionais / Torre do Tombo. Há, também, uma contrafacção do século XVIII, na qual todavia se lê: “Impressa na Oficina de Paulo Craesbeeck, no ano de 1650”. Uma outra contrafacção foi realizada em 1865.

18. Galeão São Lourenço

Local de partida: Lisboa.

Data de partida: 15 de Abril de 1649.

Capitão: Diogo Leite Pereira.

Piloto: Diogo Tavares.

Data do naufrágio: 3 de Setembro de 1649.

Local do naufrágio: Baixos de Moxincale.

Causas do naufrágio: Erros de navegação.

Autor: Antonio Francisco Cardim (?)

Primeira edição:

Relaçam da viagem do galeam Sam Lovrenço e sva perdiçam nos baixos de Moxincale em 3. de Septembro de 1649. Pello P. Antonio Francisco Cardim da Companhia de Iesvs procurador geral da Prouincia do Iapão. A Manoel Seuerim de Faria. [Colofão] Com todas as licenças necessarias. Por Domingos Lopes Rosa. Anno 1651.

Segundo Lanciani, desta primeira edição, existe um único conhecido exemplar na Biblioteca particular de Charles Ralph Boxer.³¹⁷ No entanto, Kioko Koiso aponta que existe mais um exemplar na Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra.³¹⁸ Na Biblioteca Nacional de Lisboa, por sua, encontra-se um arquivo microfilmado do relato. No que tange a autoria do autor, Charles Ralph Boxer³¹⁹ e Giulia Lanciani³²⁰ afirmam que o autor é o padre Antonio Francisco Cardim. No entanto, Antonio Sérgio nega a sua tal autoria.³²¹

REFERÊNCIAS

Documentos

³¹⁷ LANCIANI, Giulia. **Sucessos e naufrágios das naus portuguesas**. Lisboa: Editorial Caminho, 1997. p. 169.

³¹⁸ KOISO, Kioko. **Mar, medo e morte**: aspectos psicológicos dos naufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes. Vol. 2. Carnaxide: Patrimonia; Cascais, 2004. p. 509.

³¹⁹ BOXER, Charles Ralph. Introduction to the *História Trágico-Marítima*, **Revista da Faculdade de Letras**, n.º 3, série I, Lisboa, Universidade de Lisboa, 1957. p. 89.

³²⁰ LANCIANI, Giulia. **Sucessos e naufrágios das naus portuguesas**. Lisboa: Editorial Caminho, 1997. p. 168.

³²¹ SERGIO, Antonio. **Naufrágios e Combates no Mar**. Lisboa: Editioa Sul, 1958. p. 247 e 252.

ARTE de Furtar, espelho de enganos, theatro de verdades, mostrador de horas minguidas, gazua geral do reino de Portugal. Oferecida El-rey Nosso Senhor D. João IV para que a emende. Composta no anno de 1652 pelo padre Antônio Vieira, zeloso da pátria. Lisboa: Editores J. C. M. Seabra e T. Q. Antunes, 1855.

BARROS, João de. **Ásia**. Primeira Década. 4 ed. Revista e prefeciada por Antônio Baião. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1932.

BOCAGE, Manuel Maria de Barbosa. Soneto CLX: as perdições de Adamastor relaizadas contra os portugueses. In: **Sonetos**. Lisboa: Editores Santos & Vieira; Empreza Litteraria Fluminense, s.d.

BRANDÃO, Luís Pereira. **Elegiada de Luys Pereyra**. Dirigida ao sereníssimo Senhor Cardeal Alberto, Archiduque de Austria, & Governador dos Reynos de Portugal. Imprensa por Manoel de Lyra, anno 1588.

BRANDÃO (de Buarcos), João. **Grandeza e abastança de Lisboa em 1552**. Org., e notas João da Felicidade de Alves. Lisboa: Livros Horizonte, 1990.

CAMÕES, Luís de. **Os Lusíadas**. Prefácio e notas de Álvaro Júlio da Costa Pimpão. 4 ed. Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros; Instituto Camões, 2000.

CARTA da Câmara de 18 de abril de 1598, no livro IV de Registro de provisões de reis, f. 9v. In: OLIVEIRA, Eduardo Freie. **Elementos para a história do município de Lisboa**. 1ª parte. Vol. 2. Lisboa: Tipografia Universal, 1885.

COUTO, Diogo do. **Década Sexta da Asia dos feitos qve os portvgveses fizeraõ no descobrimento dos mares, & conquistas das terras do Oriente**: em quando gouernaraõ a India Dom João de Castro, Gracia de Sá, Jorge Cabral, Dom Affonço de Noronha. Lisboa: por Pedro Craesbeeck, 1614, Livro IX, Capítulo XXII.

DIÁRIO de navegação da nau São Martinho em viagem para Índia no ano de 1597. In: MONTEIRO, Joaquim Rebelo Vaz. **Uma viagem redonda da carreira da Índia (1597-1598)**. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985.

FALCÃO, Luís de Figueiredo. **Livro em que se contém toda a fazenda e real patrimônio dos reinos de Portugal, Índia e ilhas adjacentes e outras particularidades**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1859.

GÂNDAVO, Pero Magalhães. **História da província de Santa Cruz a que vulgarmente chamamos Brasil**. Modernização do texto original de 1576 e notas, Sheila Moura Hue, Ronaldo Menegaz; revisão das notas botânicas e zoológicas, Ângelo Augusto dos Santos; prefácio, Cleonice Berardinelli. 2 ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

HISTOIRE de la navigation de Iean Hvgves de Linschot Hollandois: aux Indes Orientales – Contenant diverses descriptions des lieux iusques à present decouverts par lês Portugais: observations des costumes e singularitez de lá, e autres declarations, troixieme edition augmentee. Amsterdam: Evert Cloppenburgh, 1938.

ITINERÁRIO da Índia por terra até a ilha de chypre, dirigido a rainha da Espanha, Margarita de Austrea, Nossa Senhora, composto por frei Gaspar de S. Bernardino, da ordem do seraphico padre Sam Francisco da província de Portugal. Lisboa: Typografia de A. S. Coelho, 1842.

LOBO, Jerônimo. **Itinerário e Outros Escritos Inéditos.** Edição crítica do padre M. Gonçalves da Costa. Porto: Livraria Civilização, 1971.

NAVFRAFIO e lastimoso svcesso da perdiçam de Manoel de Sousa de Sepulveda, & Dona Lianor de Sá sua molher & filhos, vindo da India para este Reyno na não chamada o galião grande S. Ião que se perdeo no cabo de Boa Esperança, na terra do Natal. E a Perigrinação que tiverão rodeando terras de Cafres, mais de 300 legoas, té sua morte. Composto em verso heróico, & octaua rima por Jeronimo Corte Real. Lisboa: Oficina de Simão Lopez, 1594.

OLIVEIRA, Fernando. **A arte da guerra do mar.** Lisboa: Ministério da Marinha, 1999.

PEREIRA, Duarte Pacheco. **Esmeraldo situ orbis.** Lisboa: Typographia Universal, 1905.

PERESTRELO, Manuel Mesquita. **Roteiro da África do Sul e Sueste desde o Cabo da Boa Esperança até ao das Correntes.** Notas de A. Fontoura da Costa. Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1939.

PIGAFFETA, Antonio. **A primeira viagem ao redor do mundo:** o diário da expedição de Fernão de Magalhães. Tradução de Jurandir Soares dos Santos. Porto Alegre: L&PM, 2007.

RESENDE, Garcia de. **Cancioneiro geral de Garcia de Resende.** Coimbra: Instituto de Alta Cultura, 1973.

SANCHES, Francisco. **Que nada se sabe.** Lisboa: Veja, 1991.

SANTOS, João dos. **Ethiopia Oriental e varia historia de cousas notaveis do Oriente.** Évora: Convento de S. Domingos por Manuel de Lira, 1609.

SOLIZ, Duarte Gomes de. **Discursos sobre lós comércios de las dos Índias, donde se tratam matérias importantes de Estado y guerra.** S.I.: [s.n.], 1622.

STADEN, Hans. **Duas viagens ao Brasil:** primeiros registros sobre o Brasil. Porto Alegre: L&PM, 2010.

VIAGEM de Francisco Pyrard de Laval. Contendo a notícia de sua navegação às Índias Orientais, Ilhas da Maldiva, Maluco e ao Brasil e os diferentes casos que lhe aconteceram na mesma viagem nos dez anos que andou nestes países (1601-1611). Com a descrição exata dos costumes, leis, usos, policia e governo, do trato e do comércio que neles há, dos animais, arvores, juntas e outras singularidades que ali se encontram. Versão portuguesa de Joaquim Heliodoro da Cunha Rivara. Edição revista e atualizada por A. de Magalhães Basto. Vol. 2. Porto: Civilização, 1944.

VIAGEM de Francisco Pyrard Laval. Contendo a notícia de sua navegação as Índias Orientales, Ilhas de Maldiva, Maluco, e ao Brazil, e os diferentes casos, que lhe aconteceram

na mesma viagem nos dez annos que andou nestes paizes. (1601-1611). Tomo II. Nova Goa: Imprensa Nacional, 1862.

Relatos de naufrágios:

MEMORAVEL relação da perda da nao **Conceição** que os turcos queymãraõ à vista da barra de Lisboa; varios sucessos das pessoas, que nella cativãraõ. E descripção nova da Cidade de Argel, & de seu governo; & cousas muy notaveis acontecidas nestes ultimos annos de 1621. até 1626. Por Joam Carvalho Mascarenhas, que foy cativo na mesma não. Dedicada a Dom Pedro de Meneses prior da Igreja de Santa Maria de Obidos. Em Lisboa. Com todas as licenças necessárias. Na Officina de Antonio Alvares. Anno de 1627. p. A3 (Contrafacção)

NAVFRAGIO da nao Nossa Senhora de Bethlem. Feito na Terra do Natal no Cabo de Boa Esperança. Svccessos qve teve o capitão Ioseph de Cabreira, qve nella passov a India o anno de 1635, fazendo o officio de Almirante daquella frota até chegar a este Reyno. Escritos pelo mesmo Ioseph de Cabreya. Offerecidos a Diogo Soares do Conselho de Sua Magestade, & seu Secretário do Estado em Madrid, com todas as licenças necessárias. Em Lisboa, por Lourenço Craesbeeck impressor del Rey. Anno D.M.DC.XXXVI.

NAUFRÁGIO que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565, escrito por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito naufrágio. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇAM da viagem do galeam Sam Lovrenço e sva perdiçam nos baixos de Moxincalle em 3. de Septembro de 1649. Pello P. António Francisco Cardim da Companhia de Iesvs procurador geral da Prouincia do Iapão. A Manoel Seuerim de Faria. [Colofão] Com todas as licenças necessarias. Por Domingos Lopes Rosa. Anno 1651. **RELAÇAM** da viagem, e svccesso, que teve a nao Capitania N. Senhora do Bom Despacho vindo da India no anno de 1630. Escrita por Nvno da Conceição da terceyra Ordem de São Francisco. Lisboa, na Officina de Pedro Crasbeeck. Anno de 1631. p. 2. (Contrafacção)

RELAÇÃO da mui notável perda do galeão grande São João, em que se contam os grandes trabalhos e lastimosas cousas que aconteceram ao capitão Manuel de Sousa Sepúlveda e o lamentável fim que ele e sua mulher e filhos e toda a mais gente houveram na Terra do Natal, onde se perderam a 24 de junho de 1552. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇÃO da viagem e naufrágio da nau São Paulo que foi para a Índia no ano de 1560, de que era capitão Rui de Melo da Câmara, mestre João Luís e piloto Antônio Dias, escrita por Henrique Dias, criado do Sr. D. Antônio, prior do Crato. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇÃO da viagem e sucesso que teve a nau São Francisco em que ia por capitão Vasco Fonseca, na armada que foi para a Índia no ano de 1596, escrita pelo padre Gaspar Afonso,

um dos oito da Companhia que nela iam. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇÃO da viagem e sucesso que tiveram as naus Águia e Garça vindas da Índia para este reino no ano de 1559. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇÃO do naufrágio da nau Conceição de que era capitão Francisco Nobre, a qual se perdeu nos Baixos de Pêro dos Banhos aos 22 dias do mês de Agosto de 1555. Escrita por Manuel Rangel, o qual se achou no dito naufrágio e foi depois ter a Cochim em Janeiro de 1557. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇÃO do naufrágio da nau Santa Maria da Barca de que era capitão D. Luís Fernandes de Vasconcelos, a qual se perdeu vindo da Índia para Portugal no ano de 1559. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇÃO do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585, e itinerário da gente que dele se salvou, escrita por Manuel Godinho Cardoso, e agora novamente acrescentada com mais algumas notícias. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇÃO do naufrágio da nau Santo Alberto no penedo das fontes no ano de 1593, e itinerário da gente que dele se salvou té chegarem a Moçambique, escrita por João Batista Lavanha, cosmógrafo-mor de Sua Majestade, no ano de 1597. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇÃO do naufrágio da nau São Tomé na 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-mor da Torre do Tombo. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

RELAÇÃO do navragio qve fizeram as naos: Sacramento, & 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 anno de 1647. Offerecea a Magestade del Rei Dom Ioam o IV nosso senhor. Bento Teixeira Feo. Em Lisboa. Com todas as licenças necessárias. Na Officina Craesbeeckiana. Anno 1650.

RELAÇÃO sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares, desde que partiu deste reino por capitão-mor da armada que foi no ano de 1553, às partes da Índia até que se perdeu no Cabo da Boa Esperança no ano de 1554. Escrita por Manuel de Mesquita Perestrelo que se achou no dito naufrágio. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

TRATADO das batalhas e sucessos do galeão Santiago com os holandes na ilha de Santa Helena e da nau Chagas, com os ingleses entre as ilhas dos Açores; ambas capitânicas da carreira da Índia; e da causa e desastres por que em vinte anos se perderam trinta e oito naus dela. Escrito por Melchior Estácio do Amaral. In: BRITO, Bernardo Gomes. (compilação). **História trágico-marítima**. Introdução e notas de Alexei Bueno. Rio de Janeiro: Lacerda Editores: Contraponto, 1998.

TRATADO do sucesso, qve teve a não Sam Iom Baptista, e iornada que fez a gente que dela escapou, desde trinta, & tres graos no Cabo da Boa Esperança, onde fez naufragio, até Zofala, vindo sempre marchando por terra. A Diogo Soares Secretario do conselho das fazendas de sua Magestade, & c. auzente, ao padre Manoel Gomez da Silueira. Com licença da S. Inquisiçam, Ordinario e Paço. Em Lisboa por Pedro Craesbeck, impressor d'el Rei. Anno 1625. [Colofão] Em Lisboa. Por Pedro Craesbeeck Impressor del Rey anno Domini 1625.

Cartas de missionários

CARTA da viagem que fizeram para a índia no ano de 1565, os padres Oliver, Alexandro e Alcaraz, para os padres da Companhia de Jesus da Europa e Castela. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. Vol. 2 (1523-1543). Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1949.

CARTA de André Cabrera ao padre Inácio de Tolosa em Portugal, Baçaim, 15 de dezembro de 1564. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 6 (1563-1566). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1960.

CARTA de António de Quadros aos jesuítas de Coimbra, Goa, 18 de dezembro de 1555. In: In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 3 (1553-1557). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1954.

CARTA de Fernão da Cunha aos padres e irmãos do colégio de Évora, Goa, 3 de dezembro de 1562. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. Vol. 9 (1562-1565). Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1953.

CARTA de Francisco de Pina aos jesuítas de Portugal, Goa, 4 de Novembro de 1561. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 5 (1561-1563). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1958.

CARTA de Gonçalo Álvares a padre Francisco Borges, Guiné, 2 de maio de 1568. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 7 (1566-1569). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1962.

CARTA de Jacome de Braga ao padre Dr. Miguel de Torres de Lisboa, Goa, 2 de dezembro de 1563. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 6 (1563-1566). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1960.

CARTA de Manuel de Moraes aos jesuítas de Portugal, Cochim, 28 de novembro de 1551. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 2 (1550-1553). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1950.

CARTA de Marcantônio Porcari ao padre Cláudio Acquaviva, geral da Companhia de Jesus, Cochim, 30 de Novembro de 1581. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 12 (1580-1583). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1972.

CARTA de Marcos Nunes aos jesuítas de Portugal, Goa, 4 de Janeiro de 1556. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 3 (1553-1557). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1954.

CARTA de Nicola Spínola ao padre E. Mercuriano, geral da Companhia de Jesus, Goa, 26 de outubro de 1578. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 11 (1577-1580). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1970. p. 307.

CARTA de Organtino Gneccchi-Soldo aos jesuítas de Roma, Goa, 18 de janeiro de 1568. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 7 (1566-1569). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1962

CARTA de Pedro Boaventura ao padre Francisco Borges, Moçambique, 7 de agosto de 1565. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 6 (1563-1566). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1960.

CARTA de Pedro de la Cruz aos jesuítas de Évora, Goa, 23 de novembro de 1563. In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 6 (1563-1566). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1960.

CARTA de Vicente de Laguna, Goa, 25 de setembro de 1530. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. Vol. 2 (1523-1543). Lisboa: Agência Geral das Colônias, 1949.

CARTA do padre Fernão da Cunha aos padres e irmãos do colégio de Évora, Goa, 3 de Dezembro de 1562. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. India. Vol. 9 (1548-1550). Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951.

CARTA do padre Gonçalo da Silveira ao padre Vaz de Melo. Cochim, Janeiro de 1557. In: In: WICKI, Joseph S. I. **Documenta Indica**. Vol. 3 (1553-1557). Roma: Monumenta Histórica Societatis Iesu. 1954.

CARTA do padre Manuel Álvares aos confrades de Coimbra, Malaca, 5 de janeiro de 1562. In: REGO, Antônio da Silva. **Documentação para a história das missões do padroado português no Oriente**. Insulíndia. Vol. 2 (1560-1562). Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1951.

Bibliografia de apoio

ALBUQUERQUE, Luis de (Dir.). **Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses**. 2 vol. Lisboa: Caminho, 1994

_____. **Dúvidas e certezas na história dos descobrimentos portugueses**. Lisboa: Vega, 1991.

_____. **Gil Eanes, O Cabo Bojador**. Lisboa: Academia de Marinha, 1987.

_____. **Navegadores, viajantes e aventureiros portugueses: séculos XV e XVI**. Lisboa: Caminho, 1997.

_____; FERRONHA, Antonio Luís; HORTA, José da Silva. LOUREIRO, Rui. **O confronto do olhar: o encontro dos povos na época das navegações portuguesas (Séculos XV e XVI: Portugal, África, Ásia, América)**. Lisboa: Caminho, 1991.

_____. **Os descobrimentos portugueses: viagens e aventuras**. Lisboa: Caminho, 1998.

AMADO, Janaina; FIGUEIREDO, Luiz Carlos. **A formação do império português (1415-1580)**. São Paulo: Atual, 1999.

_____; FIGUEIREDO, Luiz Carlos. **Brasil 1500: quarenta documentos**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2001.

_____; GARCIA, Ledonias Franco. **Navegar é preciso: grandes descobrimentos marítimos europeus**. São Paulo: Atual, 1989.

_____; FIGUEIREDO, Luiz Carlos. **No tempo das caravelas**. Goiânia: CEGRAF-UFG; São Paulo: Contexto, 1992.

ANDRADE, Antônio Alberto Banha de. **Mundos Novos do Mundo: panorama da difusão, pela Europa, de notícias dos Descobrimentos Geográficos Portugueses**. 2 v. Lisboa: Junta de Investigação do Ultramar, 1972.

ARAÚJO, Maria Benedita. Os relatos de naufrágios. In: CRISTOVÃO: Fernando (coord.). **Condicionantes culturais da literatura de viagens: estudos e bibliografias**. Coimbra: Almedina; Centro de literaturas de expressão portuguesa da Universidade de Lisboa, 2002.

BAIÃO, António; CIDADE, Hernani; MÚRIAS, Manuel (dir.). **História da expansão portuguesa no mundo**. Vol. II. Lisboa: Editorial Ática, 1937.

BARATA, João da Gama Pimentel. **O “Livro Primeiro da Architectura Naval”, de João Baptista Lavanha**. Estudo e transcrição do mais notável manuscrito de construção naval portuguesa do final do século XVI e princípio do século XVII. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia, História e Etnografia, 1965.

BARRETO, Luís Filipe. **Os descobrimentos e a ordem do saber: uma análise sociocultural**. Lisboa: Gradiva, 1987.

BETHENCOURT, Francisco; CURTO, Diogo Ramada (Orgs). **A expansão marítima portuguesa, 1400-1800**. Lisboa: Edições 70, 2010.

BOXER, Charles Ralph. Introduction to the História Trágico-Marítima, **Revista da Faculdade de Letras**, n.º 3, série I, Lisboa, Universidade de Lisboa, 1957.

BOXER, Charles Ralph. **O Império marítimo português: 1415-1825**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BROCHADO, Costa. **Descobrimento do Atlântico**. Lisboa: Comissão Executiva das Comemorações do Quinto Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1958.

BUESCO, Ana Isabel. **Cultura impressa e cultura manuscrita em Portugal na época moderna: uma sondagem**. Lisboa: Edições Cosmos, 1999.

CARVALHO, Joaquim Barradas de. **A literatura de viagens portuguesa: (séc. XV, XVI, XVII)**. In: Separata da *Revista de História*, nº 81, São Paulo, 1970.

_____. **As fontes de Duarte Pacheco Pereira no "Esmeraldo de Situ Orbis"**. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1982.

CHANDEIGNE, Michel (Org.). **Lisboa ultramarina: a invenção do mundo pelos navegadores portugueses**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1992.

CHAUNU, Pierre. **Expansão europeia do século XIII ao XV**. São Paulo: Pioneira, 1978.

CIDADE, Hernani. **A literatura portuguesa e a expansão ultramarina: as idéias, os fatos, as formas de arte**. 2ª Ed., refundida e ampliada. Coimbra: A. Amado, 1963-1964.

CORTESÃO, Armando. **Cartografia e Cartógrafos Portugueses dos séculos XV e XVI**. Contribuição para um Estudo Completo. Vol. II. Lisboa: Edição da "Seara Nova", 1935.

CORTESÃO, Jaime. **A política de sigilo nos descobrimentos: nos tempos do Infante D. Henrique e de D. João II**. Lisboa : Com. Exec. das Comemorações do Quinto Cent. da Morte do Infante D. Henrique, 1960.

CORTESÃO, Jaime. **Náufragos Portugueses...** In: **A águia** – Órgão da Renascença Portuguesa, vol. II, 2ª série. Porto, 1913. p. 118.

_____. **O império português no Oriente**. Lisboa: Portugália, 1968.

_____. **Os descobrimentos portugueses**. 6 vol. Lisboa: Livros Horizonte, 1975.

_____. **Os portugueses em África**. Lisboa: Portugália, 1968.

CRUZ, Maria Leonor Garcia da. **Os "fumos da Índia": uma leitura crítica da expansão portuguesa com uma antologia de textos dos séculos XVI-XIX e uma cronologia da expansão portuguesa e do império ultramarino (1336-1899)**. Lisboa: Edições Cosmos, 1998.

CURTO, Diogo Ramada. **Cultura escrita: séculos XV a XVIII**. Lisboa: Instituto Ciências Sociais, 2007.

DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente: 1300-1800: uma cidade sitiada**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

DESLENDES, Venancio Augusto. **Documentos para a historia da typographia portugueza nos seculos XVI e XVII**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1888.

DIAS, João Sebastião da Silva. **Os descobrimentos e a problemática cultural do século XVI**. Lisboa: Editorial Presença, 1982.

D'INTINO, Rafaella. **Storia Trágico-Marittima**. Turim: Giulio Einaud Editore, 1992.

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. Rio de Janeiro: Forence Universitária, 2009.

_____. **A ordem do discurso**: aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

FRANÇA, Jean Marcel Carvalho. **A construção do Brasil na literatura de viagens dos séculos XVI, XVII e XVIII**. Rio de Janeiro : José Olympio, 2012.

GARCIA, José Manuel. O significado do naufrágio do Sepúlveda na Cultura Portuguesa. Ao **Encontro dos Descobrimientos: Temas da História da Expansão**. Lisboa: Editorial Presença, 1994.

GIL, Fernando; MACEDO, Helder. **Viagens do olhar**: retrospectiva, visão e profecia no Renascimento português. Contribuição Luís de Sousa Rebelo. Porto: Campo das Letras, 1998.

GODINHO, Rui. Perestrelo, Manuel Mesquita de. **Navegações Portuguesas**, Instituto Camões, 2002-2005. Disponível em: < <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegapor/a31.html>>

GODINHO, Vitorino Magalhães. **Os descobrimentos e a economia mundial**. 4 vol. Lisboa: Presença, 1981-83.

GONÇALVES, Paula (org.). **Bibliografia da história do livro em Portugal**: séculos XV a XIX. Colaborador Diogo Ramada Curto. Lisboa: Biblioteca Nacional Portugal, 2003.

GUINOTE et al. **Naufrágios e outras perdas da “Carreira da Índia”**: séculos XVI e XVII. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1988.

HOLANDA, Sergio Buarque de. **Visão do paraíso**: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

JOURDIN, Michel Mollat du. **A Europa e o mar**. Tradução de Maria Cândida Bulhões. Lisboa: Editorial Presença, 1995.

KOISO, Kioko. **Mar, medo e morte**: aspectos psicológicos dos naufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes. 2 vol. Carnaxide: Patrimonia; Cascais, 2004.

LANCIANI, Giulia. **Sucessos e naufrágios das naus portuguesas**. Lisboa: Editorial Caminho, 1997.

LIMA, Durval Pires de. **Os primeiros livros e livreiros de Lisboa**. Lisboa: CML, 1943.

LOPES, Paulo. **O medo do mar nos Descobrimentos**: representações do fantástico e dos medos marinhos no final da Idade Média. Lisboa: Tribuna da História, 2009.

MACHADO, Diogo Barbosa. **Bibliotheca Lusitana**. Tomo 1. Coimbra: Atlântida Editora, 1965.

MACHADO, José Barbosa. Os dois primeiros livros impressos em língua portuguesa. **Revista portuguesa de humanidades**, ISSN 0874-0321, Vol. 8, Nº 1-2, 2004.

MADEIRA, Angélica. **Livro dos naufrágios**: ensaio sobre a história trágico-marítima. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2005.

MARQUES, Alfredo Pinheiro. **A historiografia dos descobrimentos e expansão portuguesa**. Coimbra: Minerva, 1991.

_____. **Os Descobrimentos e a expansão portuguesa no mundo**: curso de verão 1996: Actas. - Lisboa: Universidade Lusitana, 1996.

MARQUES, A. H. Oliveira. A expansão quatrocentista. In: SERRÃO, Joel. **Nova História da expansão portuguesa**. Lisboa: Estampa, 1998.

MARTIN, Henri Jean; FEBVRE, Lucien. **The Coming of the book**. Londres, Nova York: Verso, 1976.

MARTINS, António Coimbra. **Em torno de Diogo do Couto**. Coimbra: Biblioteca da Universidade de Coimbra, 1985.

MARTINS, Mário S. J. **Teatro quinhentista nas naus da Índia**. Lisboa: Edições Biotéria, 1973.

MICELI, Paulo. **O ponto onde estamos**: viagens e viajantes na história da expansão e da conquista (Portugal, séculos XV e XVI). 4. ed. Campinas: Unicamp, 2008.

NUNES, Carmem. **O eco dos descobrimentos na literatura portuguesa**. Lisboa: Editora Replicação, 1990.

OSÓRIO, João de Castro. **O além-mar na literatura portuguesa**. Lisboa: Edições Gama, 1948.

OSÓRIO, Jorge Alves. **Da cítola ao prelo**: estudos sobre literatura, séculos XII-XVI. Porto: Granito, Editores e Livreiros, 1998.

PERES, Damião. **História dos descobrimentos portugueses**. Lisboa: Comissão Executiva das comemorações do quinto Centenário da morte do Infante D. Henrique, 1959.

RADULET, Carmen. **Os descobrimentos portugueses e a Itália**: ensaios filológico-literários e historiográficos. Lisboa : Vega, 1991.

RAMALHO, Américo da Costa. **Estudos sobre o século XVI**. 2ª Ed. aumentada. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1983.

RAMOS, Fábio Pestana. **Por mares nunca dantes navegados**: a aventura dos Descobrimentos. São Paulo: Contexto, 2008.

SANCEAU, Elaine. **Mulheres portuguesas no Ultramar**. Porto: Livraria Civilização Editora, 1979.

SARAIVA, António José. **História da Cultura em Portugal**. Lisboa: Jornal do Foro, 1950-62, 3 v.

SILVA, Innocencio Francisco. **Diccionario bibliographico portuguez**. Tomo 1. Lisboa: Imprensa Nacional, 1862.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história e Foucault revoluciona a história**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.