

A "HISTÓRIA TRÁGICO-MARÍTIMA"

João RIBEIRO JÚNIOR

"Naufrágios, perdições de toda sorte
Que o menor mal de todos seja a morte".

(Camões, *Lusíadas*, V, 44)

À palavra *naufrágio* a imaginação faz-nos ver a fúria dos ventos, os bramidos do temporal, as trevas caliginosas rasgadas a espaços pelo brilho insuportável dos relâmpagos, o estalar do madeiramento do navio, que se desfaz, os gritos das pessoas que se afogam, os pios lamentosos das aves marítimas.

Naufrágio e tempestade parecem-nos elementos correlativos; do segundo fazemos causa única do primeiro. E efetivamente, desde ontem até hoje, muitos naufrágios têm sido causados pelos temporais.

A história dos naufrágios faz parte da História Marítima. Os naufrágios são menos frequentes à medida que se vão aperfeiçoando as artes da construção naval e da navegação. À princípio não se conheciam as formas mais apropriadas que as embarcações deviam ter para mais facilmente resistirem o embate das ondas. O uso quase exclusivo dos remos fazia com que os barcos antigos pudessem arrostar mal com as tempestades. Mais tarde, os aperfeiçoamentos da arquitetura naval, os progressos da ciência da navegação, da física do mar, e da meteorologia, concorreram para que o número de naufrágios por temporais diminuíssem.

Contudo, as naves estavam sempre com excesso de gente e de bagagem, e o vento, com a sua força de translação cavava as ondas, transformava a tranqüila planície do mar em agitada cadeia de móveis serranias, conduzindo os maus perigosamente à costa abrupta, precedida às vezes de rochedos e recifes ameaçadores, que o mar cobria na sua fúria com lençóis de espuma de suas vagas alterosas e ameaçadoras. De repente, os navios são impelidos pelo vento perpendicular à costa, ajudado pelas vagas e pelas correntes, e então, perde-se toda a esperança, e as embarcações se desfazem como brinquedos de criança de encontro aos rochedos da praia...

Eis a história trágico-marítima que se tornou um dos ingredientes do ciclo épico da vida e da literatura portuguesas nos séculos XVI, XVII e XVIII.

Há vários livros que tratam especialmente desse assunto na história da Expansão portuguesa, e entre eles ocupa um lugar primordial nos monumentos históricos a *História Trágico-Marítima, em que se escrevem cronologicamente os Naufrágios que tiveram as naus de Portugal, depois que se pos em exercício a navegação da Índia*. Obra em 2 volumes, publicado o primeiro em 1735, e o outro em 1736, em Lisboa, na Oficina da Congregação do Oratório. (As principais edições críticas deste livro são: a de Damião Peres, editada no Porto, em 1942-43; *Quadros da História Trágico-Marítima*, seleção, prefácio e notas de Rodrigues Lapa, 2ª ed., Lisboa, 1951; *Naufrágios e Combates no Mar*, textos selecionados, anotados e comentados por Antonio Sérgio, com um estudo "Sobre as viagens da Carreira da Índia", por Jaime Cortesão, 2 vols, Lisboa, 1958-59; e mais recentemente, a de Fernando Ribeiro de Melo, com comentários de Maria Lúcia Lepecki, Fernando Luso Soares e José Saramago, Lisboa, Edições Afrodite, 1973).

Trata-se de uma coletânea organizada por Bernardo Gomes de Brito (1688 - ?), que traz estritamente *relações* de naufrágios sucedidos a navios portugueses desde a descoberta da passagem de sueste para o Oceano Índico. Essas relações são escritas umas por pessoas cultas, outras por marinheiros ou soldados em seu vaivem travado entre Portugal e a Índia; mas em todas elas se encontram autenticidade na narração dos fatos, descrição fiel dos fenômenos da natureza, e exata tradução dos sentimentos de desalento, de desespero, de loucura, que sucessivamente se apossavam dos naufragos.

Compõe-se essa coletânea dos seguintes textos: "Naufrágio do galeão grande S. João na Terra do Natal" (1552); "Naufrágio da nau S. Bento no Cabo da Boa Esperança" (1554); "Naufrágio da nau Conceição nos baixos de Perô dos Banhos" (1555); "Naufrágio das naus Águia de Garça" (1559); "Naufrágio da nau Santa Maria da Barca" (1559); "Naufrágio da nau S. Paulo na ilha de Sumatra" (1561); "Naufrágio da nau de Jorge de Albuquerque Coelho" (1565); "Naufrágio da nau Santiago" (1585); "Naufrágio da nau S. Tomé (1589); "Naufrágio da nau Stº Alberto" (1593); "Naufrágio da nau S. Francisco" (1596); "Naufrágio do galeão Santiago e da nau Chagás" (1602).

A primeira *relação* da *História Trágico-Marítima*, a do "Naufrágio do galeão grande S. João, de que era capitão Manuel de Sousa Sepúlveda, sucedido na costa de Natal em 24 de junho de 1552", foi objeto de inspiração de Luis Vaz de Camões (1525?-1580) e de Jerônimo Corte Real (?-1590).

Camões dedica-lhe lugar especial entre os horrores da profecia de desgraças que o gigante Adamastor - metamorfoseado no Cabo da Boa Esperança (designação que lhe atribuiu o rei D. João II), antes chamado, das Tormentas (Tormentório) -, faz aos descobridores do caminho da Índia. (Adamastor, um dos filhos da Terra, que tomou parte na guerra contra os deuses, tem sua história contada por Vasco da Gama. *Lusíadas*, V, 51).

Como Netuno (Poseidon), que se vingou de Ulisses (Odisseu), o paradigma dos marujos, Adamastor, que não conseguiu impedir a navegação austral da frota de Bartolomeu Dias, que dobrou o cabo pela primeira vez em 1488, (a sua tripulação temerosa da imensidão do Oceano Índico, forçou-o a regressar a Portugal), - vinga-se, agora, no “primeiro Ilustre, que a ventura com fama alta fizer tocar os Céus” (*Lusíadas*, V, 45): Francisco de Almeida, primeiro vice-rei da Índia; e ainda no capitão Manuel de Sousa Sepúlveda, em sua mulher Leonor Garcia de Sá, seus filhos e companheiros:

“Outro também virá, de honrada fama,
 Liberal, cavaleiro, enamorado,
 E consigo trará a fermosa dama
 Que Amor por grão mercê lhe terá dado.
 Triste ventura e negro fado os chama
 Neste terreno meu, que, duro e irado,
 Os deixará dum cru naufrágio vivos,
 Pera verem trabalhos excessivos”. (*Lusíadas*, V, 46)

Nas duas estancias seguintes (V, 47-48), o poeta resume as principais peripécias por que passaram Sepúlveda e sua família, desde que o navio deu à costa, até que morreram.

Jerônimo Corte-Real, poeta contemporâneo de Camões, fez deste sucesso o assunto de um poema intitulado *Naufrágio e lastimoso sucesso da perdição de Manuel de Sousa Sepúlveda*, em 17 cantos (publicação póstuma, 1594), que é, por assim dizer, o desenvolvimento das estancias acima citadas dos *Lusíadas*.

Na *relação* desse naufrágio encontram-se apontadas as causas que tornaram tão numerosos os naufrágios dos navios portugueses nos séculos XVI e seguintes: os navios raramente excediam as 59-60t de capacidade e cerca de 20m de comprimento, mas atulhavam de mercadorias e provisões não só os porões e cobertas, e até na tolda (parte do convés principal situada entre o mastro grande e o tombadilho, ou entre aquele e a popa, nos navios sem tombadilho); um número excessivo de tripulantes e passageiros impediam as manobras, tornando os navios pesados e difíceis de governar; navegava-se à vista de terra, mas sem conhecer as águas não representadas

nos postulamos, tendo como única ajuda uma agulha de marear iluminada (a bussola, o quadrante e o astrolábio não eram inteiramente seguros em grandes percursos em alto mar), e as ordens que gritavam do tombadilho; exigia-se que o timoneiro, que dirigia o navio às cegas, completamente molhado pelas águas do mar sempre que o navio seguia com ondulação pela popa, tivesse grande força; muitas vezes era necessária uma dúzia de homens fortes para manobrar o timão (Só a partir do século XVIII é que se fez uso da roda do leme); as viagens eram feitas fora das épocas próprias e sempre os cascos dos navios estavam mal calafetados.

É incalculável quantas riquezas (conseguidas muitas vezes por meios violentos dos empórios orientais), quantas vidas, que tinham escapado a mil combates na Ásia, foram encontrar sepultura nos pelagos insondáveis do Oceano.

Foi um balanço trágico, mas estes homens intrépidos desvendaram o Mundo, revelando horizontes e oportunidades infindos.