

NAUFRAGI E SALVEZZE

IL VIAGGIO, REALTÀ E METAFORA

NAUFRÁGIOS E SALVAÇÕES

A VIAGEM, REALIDADE E METÁFORA

*A cura di
Cristina Rosa*

e

Francisco de Almeida Dias



NAUFRAGI MARITTIMI E METAFORICI TRA PORTOGALLO E ITALIA IN EPOCA MODERNA

Michela GRAZIANI

Università degli Studi di Firenze

PREMESSA

A partire dal XV secolo, i viaggi marittimi portoghesi incrementarono le conoscenze europee in ambito cartografico, astronomico e nautico, grazie all'individuazione della giusta rotta verso le Indie Orientali, ma questo comportò, soprattutto tra il 1415 e il 1498, una serie di viaggi di "esplorazione" per saper gestire le forti correnti e le avversità meteorologiche che si battevano periodicamente nell'Oceano Atlantico e Indiano, causa primaria dei naufragi delle navi europee lungo la *Carreira da Índia*, ma non solo. Infatti, nel 1431, la cocca su cui viaggiava il nobile veneziano Pietro Querini, salpata il 25 aprile da Candia (Creta) con destinazione le Fiandre, subì un naufragio nel canale della Manica il 6 novembre del medesimo anno. Il resoconto di viaggio, riportato da Ramusio nelle sue *Navigazioni* in due versioni (la prima scritta da Querini e custodita in copia manoscritta presso la Biblioteca Vaticana, codice Vat. Lat. 5256; la seconda a cura di Cristoforo Fioravanti e Nicolò di Michiel, conservata in copia manoscritta presso la Biblioteca Marciana, codice Ms. It. cl. VII, 368), è uno dei primi esempi documentati di naufragi occorsi nel XV secolo. E oltre a ritrarre il naufragio poc'anzi menzionato, riporta una serie di altre sciagure abbattutesi durante il viaggio¹, a partire dal superamento dello stretto di Gibilterra, per continuare in prossimità delle Canarie, considerate da Querini «luoghi incogniti e spaventosi a tutti i marinai» – e non a torto, perché, come ricorda Giulia Lanciani, di difficile navigazione a causa della «violenza della corrente, delle brume persistenti e dell'impossibilità di ritornare per lo stesso

¹ Dopo tante avversità marittime, dalla lettura del resoconto, sappiamo che Querini approdò in Norvegia per poi, passando dalla Svezia, raggiungere l'Inghilterra, le Fiandre e rientrare a Venezia.

cammino risalendo il vento di bolina»². Dalle Canarie risalirono con rotta ovest-nordovest³ verso Lisbona, dove si fermarono dal 29 agosto al 14 settembre, per poi naufragare nel "canale di Fiandra".

I sostantivi e gli aggettivi nefasti (*infelice nave, infortunato viaggio, spaurosi accidenti, nimichevoli venti, fortuna inimica, rabbia dei venti e dei mari, angustia e disperazion nostra*), e l'atmosfera cupa che si evince dalla lettura delle due versioni del viaggio di Querini, rendono bene le angosce vissute dai membri dell'equipaggio, insieme alle invocazioni alla provvidenza divina. Ma oltre a questi aspetti, merita segnalare la causa che secondo il nobiluomo veneziano provocò le sofferenze patite durante il viaggio, ovvero la "fragilità" dell'essere umano derivante dalla brama di potere e arricchimento che, come sappiamo, ha accomunato tutti i navigatori europei di epoca moderna:

Ancor che la umana fragilità naturalmente ne faccia inclinati a vani pensieri e opere repressibili, [...] ci dobbiamo sforzar con tutto il poter di laudar il nostro benefattor. [...] Nelle immense avversità loro, dove avean bisogno d'aiuto presentaneo, sono stati soccorsi e liberati per l'infinita bontà e misericordia sua. [...] Dovete adunque sapere che, per desiderio d'acquistar parte di quello di che noi mondani siamo insaziabili, cioè onore e ricchezze, io m'intromisi di patronizar una nave per il viaggio di Fiandra⁴.

E tale brama viene confermata nella nota storico-bibliografica della *História trágico-marítima* curata da Damião Peres nel 1942: «a ânsia [portuguesa] de enriquecer rapidamente, explorando o comércio dos ricos produtos do Oriente, tornara-se em Portugal uma verdadeira obsessão»⁵.

² G. Lanciani, *Morfologie del viaggio. L'avventura marittima portoghese*, LED, Milano 2006, p. 25.

³ *Ibidem*.

⁴ Cfr. G.B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, Einaudi, Torino 2013 (1983), vol. IV, p. 51.

⁵ B. Gomes de Brito, *História trágico-marítima compilada por Bernardo Gomes de Brito*, nova edição publicada sob a direcção de Damião Peres, vol. 1, Portucalense, Porto 1942, p. 5.

Anche
oltre agli
monopol
determin
trattati p

⁶ J. de
do Natal
Cabreira,
daquella
por Lour
Teixeira
Senhora
de que en
na officin
Cardim,
de Moxim
Domingo
Bulhões,
Índias O
janeiro d
hespanha
anno, na
1344 9
naufragi
c. 448,
vol. I (15
Informa
re di Da
1589 ma
inventar
Firenze
isolotti
universa
Morvid
galere G
Miscell
Fondo
a cura
2020. S
e XVII

NAUFRAGI MARITTIMI

Anche nei secoli successivi, le avversità marittime e climatiche, oltre agli attacchi di altre navi europee che intendevano sottrarre il monopolio commerciale portoghese nei vari territori d'Oltremare, determinarono una serie di naufragi di cui abbiamo testimonianza in trattati portoghesi e italiani di epoca moderna⁶, che bene ritraggono

⁶ J. de Cabreira, *Naufragio da nao Nossa Senhora de Bethlem, feito na terra do Natal no Cabo de Boa Esperança e sucessos que teve o capitão Joseph de Cabreira, que nella passou a Índia o anno de 1635, fazendo o officio de almirante daquella frota até chegar a este reyno, escritos pelo mesmo Joseph de Cabreira*, por Lourenço Craesbeeck, em Lisboa 1636 [BNP digital, RES-2868-8-P]; B. Teixeira Feio, *Relaçam do naufragio que fizeram as naos Sacramento, & Nossa Senhora da Atalaya, vindo da India para o reyno, no Cabo de Boa Esperança; de que era capitão mór Luis de Miranda Henriques, no anno de 1647*, impressa na officina de Paulo Craesbeeck, em Lisboa 1650 [BNP digital, 714969]; A. F. Cardim, *Relaçam da viagem do galeam Sam Lourenço, e sua perdiçam nos baixos de Moxincal em 3. de setembro de 1649, pello P. Antonio Francisco Cardim*, por Domingos Lopes Rosa, em Lisboa 1651 [BNP, Microfilme F. 3384]; J. de A. Bulhões, *Relação da viagem, e naufragio do navio da Companhia britanica das Indias Orientaes denominado a Halsewell, acontecido na altura de Portland a 6 de janeiro de 1786 e a lista das pessoas que se salvarão do naufragio do navio de guerra hespanhol o S. Pedro de Alcantara acontecido na noite do dia 2 de fevereiro deste anno*, na offic. de Joze de Aquino Bulhoens, Lisboa 1786 [BNP digital, RES. 1344 9 P]; *Informazione sull'errata valutazione dei danni alle merci provocati dal naufragio a Livorno della nave portoghese S. Sebastiano*, Pisa, 1579 maggio 18, c. 448, filza 724, in *Carteggio universale di Francesco I de' Medici, inventario vol. I (1577-1579)*, a cura di M. Morviducci, Archivio di Stato di Firenze 2019; *Informazione delle lettere di Enrico Pantoni governatore dell'Holsatia per conto del re di Danimarca del naufragio di una nave spagnola e del salvataggio dei naufraghi*, 1589 marzo 29, c. 178, filza 806, in *Carteggio universale di Francesco I de' Medici, inventario vol. I (1587-1589)*, a cura di M. Morviducci, Archivio di Stato di Firenze 2023; *Relazione di Marcantonio Calefati sul naufragio delle due galere agli isolotti delle Formiche, Algeri, 1583 novembre*, cc. 17-18, filza 764, in *Carteggio universale di Francesco I de' Medici, inventario vol. III (1579-1583)*, a cura di M. Morviducci, Archivio di Stato di Firenze 2021; *Relazione del naufragio delle due galere Capitania e Sangiovanni l'anno 1583*, cc.4, n. 187 Manoscritti sezione 30, Miscellanea storica n. 746 (fascio di scritture dei sec. XVI e XVII di più mani), in *Fondo Manoscritti, inventario analitico sec XIX (inizi)*, revisione e aggiornamento a cura di S. Marsini, trascrizione di A. Baggiani, Archivio di Stato di Firenze 2020. Si veda anche D. Peres, *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, Tip. de Alberto de Oliveira, Porto 1937.

due aspetti tipici dell'espansione portoghese, come indicato da Boxer: «the characteristic improvidence of the Portuguese and their equally characteristic tenacity»⁷. E nel Seicento, le difficoltà nautiche ancora esistenti, vengono comprovate da un manuale rivolto ai piloti della *Carreira da Índia* che racchiude le istruzioni su come navigare correttamente lungo la rotta oceanica atlantico-indica⁸.

Nel Cinquecento il mare continuava ad essere «razão de homenagem e de temor», perché «é sob o signo do mar que as grandes empresas da expansão portuguesa se gizam, que o contacto com as "novas terras" é possível, e que a glorificação dos protagonistas da gesta se desenha»⁹. Il mare «abre distancias [pero] puede ocultar identidades»¹⁰.

La storia del naufragio del galeone São João, avvenuto il 24 giugno 1552 in prossimità della costa di Natal¹¹ (Sudafrica), su cui viaggiavano il capitano Manoel de Sousa de Sepúlveda, sua moglie Lianor de Sá e i loro figli – e che ebbe una enorme popolarità nel XVI secolo, tanto da aver inaugurato il genere letterario dei resoconti di

⁷ C. R. Boxer, *Further selections from the tragic history of the sea (1559-1605)*, published for the Hakluyt Society at the University Press, Cambridge 1968, p. V.

⁸ Cfr. A. Teixeira da Mota, *Instruções náuticas para os pilotos da Carreira da Índia nos começos do século XVII*, Junta de Investigações do Ultramar, Lisboa 1974. Si veda anche il trattato secentesco, *Arte practica de navegar & de roteiro das viagens, & costas marítimas do Brasil, Guiné, Angola, Índias e Ilhas Orientaes e Occidentaes, agora novamente emendado & acrescentado o roteiro da costa de Espanha, & Mar Mediterraneo, por Manoel Pimentel cosmographo mor do Reyno, & Senhorios de Portugal*, na Officina de Bernardo da Costa de Carvalho, Lisboa 1699 [BNP digital, RES-2563-V].

⁹ V. Serrão, *A imagem do mar e da capital do império no século XVI*, in *As rotas oceánicas (sécs. XV-XVII)*, coordenação M. da G. M. Ventura, Edições Colibri, Lisboa 1999, p. 172.

¹⁰ C. Varela, *El océano forjador de nuevas identidades*, in *ivi*, p. 25.

¹¹ Per un approfondimento archeologico sul luogo che ha riguardato il naufragio del galeone São João nel 1552 e della nave São Bento nel 1553, si veda E. Burger, *Reinvestigating the wreck of the sixteenth century Portuguese Galleon São João: a historical archaeological perspective*, University of Pretoria, Pretoria 2003.

naufragi¹² – fa parte in due volumi nel 1551 eroici in ottava rima *Naufragio e lastima de Sepulveda e Dona Lianor*.

Nella *História da Carreira da Índia* del XVI secolo e uno dei più famosi da un anonimo autore di São João durante la sua vita certo Álvaro Fernandes contestò mercantile all'interno del quale il 3 febbraio 1552 dalla di tornare a Lisbona il quale era stato nel 1551. Al naufragio restanti illustrano "Cafri", per arrivare di Lianor e di un "por esses matos, ná e leões"¹³. I soli otto raggiunsero il Mozambico dalla lettura del resoconto quali il sovraccarico causato a sua volta dalle guerre in corso nel 1551 derivanti dalla morte per una navigazione venturi durante l'abbazia Peres nella nota storica.

¹² Cfr. J. C. de Oliveira, *Lutas de Camões*, coordenação J. C. de Oliveira, 631-634].

¹³ *Naufragio do galeão São João*, *História trágico-marítima*.

naufrazi¹² – fa parte della *História trágico-marítima* di Brito, edita in due volumi nel 1735 e 1736, ma è stata anche rivisitata in versi eroici in ottava rima, da Jerónimo Corte-Real, nel 1594, col titolo *Naufragio e lastimoso sucesso da perdiçam de Manoel de Sousa de Sepúlveda e Dona Lianor de Sá*.

Nella *História* di Brito, che raccoglie ben undici naufragi del XVI secolo e uno del XVII secolo, gli aspetti storiografici riportati da un anonimo autore che venne a conoscenza del naufragio del São João durante la sua permanenza in Mozambico nel 1554 da un certo Álvaro Fernandes, *guardião* del galeone, mettono in risalto il contesto mercantile cinquecentesco legato alla *Carreira da Índia*, all'interno del quale si colloca sia la nave, che carica di spezie partì il 3 febbraio 1552 dall'India (Cochim) con l'obiettivo, mai raggiunto, di tornare a Lisbona, sia la figura di Manoel de Sousa de Sepúlveda, il quale era stato nominato capitano quando si trovava a Goa, nel 1551. Al naufragio vengono dedicate ben sette pagine, mentre le restanti illustrano la sopravvivenza dei superstiti "nelle terre dei Cafri", per arrivare alla parte conclusiva del resoconto con la morte di Lianor e di un figlio, e la scomparsa del capitano: «andando por esses matos, não há dúvida senão que seria comido de tigres e leões»¹³. I soli otto portoghesi superstiti (tra cui Pantaleão de Sá) raggiunsero il Mozambico il 25 maggio 1553. Il *pathos* derivante dalla lettura del resoconto è generato sia da elementi realistici, quali il sovraccarico della nave, il ritardo della partenza da Cochim causato a sua volta dal ritardo del caricamento a Coulão e dalle guerre in corso nel Malabar, oltre ai nefasti fenomeni meteorologici derivanti dalla mancata partenza nel consueto periodo favorevole per una navigazione sicura, e all'azione distruttiva del mare e dei venti durante l'abbattimento della nave, come evidenziato anche da Peres nella nota storico-bibliografica:

¹² Cfr. J. C. de Oliveira Martins, *Naufração de Sepúlveda*, in *Dicionário de Luso de Camões*, coord. V. Aguiar e Silva, Caminho, Lisboa 2011, p. 632 [pp. 631-634].

¹³ *Naufragio do galeão grande S. João na terra do Natal no ano de 1552*, in *História trágico-marítima compilada por Bernardo Gomes de Brito*, Cit., p. 39.

Numa só expedição, numa só viagem, a sorte podia decidir-se. Então o próprio aspecto dos navios começou a traduzir os terríveis efeitos de tam absorvente pensamento; era preciso que a capacidade aumentasse. Alteradas as características dos navios, perdiam estes as excelentes qualidades náuticas que tinham permitido aos portugueses afrontar as tempestades do Índico. [...] Desde meados do século XVI o número de naufrágios aumentou. [...] As relações de naufrágios [são] admiráveis pelo realismo das descrições, onde surgem as almas que o horror da situação despia de todo o disfarce: a par do egoísmo humano, na variada série dos seus cambiantes¹⁴,

sia dal lato umanistico-religioso, come riportato nel prologo:

coisa é esta que se conta neste naufrágio para os homens muito temerem os castigos do Senhor e serem bons cristãos, trazendo o temor de Deus diante dos olhos, para não quebrar seus mandamentos. Porque Manoel de Sousa era um fidalgo mui nobre e bom cavaleiro e na Índia gastou em seu tempo mais de cincoenta mil cruzados em dar a comer a muita gente, em boas obras que fez a muitos homens¹⁵.

Al contrario, nella rivisitazione poetica del naufragio del galeone São João, rivolta al principe Teodosio e composta da Jerónimo Corte-Real (1533?-1588), la cui carriera di poeta epico iniziò dopo quella camoniana, il *pathos* e l'atmosfera che emergono dai diciassette canti del componimento poetico, sono quelli tipici dell'epica portoghese cinquecentesca, caratterizzata da uno stile narrativo, dalla matrice virgiliana dell'*Eneide*, da elementi cari alla tradizione cavalleresca e dall'attaccamento a fonti storiche accertate¹⁶. La parte relativa al naufragio prende i canti VI e VII, nei quali l'elemento realistico (storico) viene fortemente accompagnato da quello fantastico (mitologico-pagano). Infatti la terribile sciagura sarebbe stata generata dalla furia

¹⁴ *Ivi*, pp. 6, 7.

¹⁵ *Ivi*, p. 13.

¹⁶ Cfr. H. J. S. Alves, *Épica na literatura portuguesa do século XVI*, in *Dicionário de Luís de Camões*, Cit., p. 347 [pp. 345-353].

delle divinità
non contracc
Proteo per la
che, irritata,
a prisão aos
victoria della
tematica amo
si trova il sog
amoroso, arr
conseguenze
Eolo, si evinc
momento epi

A teneb
estava p
e hum
seus ma
Naquell
as velas
ouvindo
co a po
[...]

Virando
no ar al
de seml
murmur
Antes q
entrando

¹⁷ J. Corte-Real, *Sepulveda e Dom João na nao chamada na terra do Natal 300 legoas té sua Real, na oficina*

¹⁸ Cfr. H. J. S.

¹⁹ J. Corte-Real

delle divinità del mare e dei venti, a causa di un sentimento amoroso non contraccambiato e non condiviso, ovvero l'innamoramento di Proteo per la moglie del capitano, Lianor de Sá, osteggiato da Anfitrite che, irritata, riversa il proprio disappunto su Eolo, «o qual soltando a prisão aos ventos tempestuosos combatem a soberba nao, avendo victoria della com triste naufragio»¹⁷. La caratteristica centrale della tematica amorosa di Corte-Real risiede nel tormento crescente in cui si trova il soggetto che non vede contraccambiato il proprio desiderio amoroso, arrivando così a compiere azioni criminali¹⁸. Infatti le conseguenze nefaste dell'ira di Anfitrite, attraverso l'intervento di Eolo, si evincono nei seguenti versi del canto VII che descrivono il momento epico del naufragio con l'apparizione della Morte:

A tenebrosa, fria e muda noite
estava pellos ares estendida
e hum silencio geral aos mortais corpos
seus males e trabalhos aliviava.
Naquella conjunção com brando vento
as velas a quartel inchadas hião
ouvindose do mar cortado e roto
co a poderosa proa hum rumor surdo¹⁹.
[...]

Virando os olhos vio hum vulto escuro
no ar ale vantado a nao seguindo:
de semblante medonho e vista horrenda
murmurando entre si com voz confusa.
Antes que na parage mortal fosse
entrando a voz levanta e diz a gritos,

¹⁷ J. Corte-Real, *Naufragio e lastimoso successo da perdiçam de Manoel de Sousa de Sepulveda e Dona Lianor de Sá sua molher e filhos, vindo da India para este Reyno na nao chamada ogalião grande S. João que se perdeo no Cabo de Boa Esperança, na terra do Natal. E a peregrinação que tiverão rodeando terras de Cafres mais de 300 legoas té sua morte, composto em verso heroico e octava rima por Jeronimo Corte Real*, na oficina de Simão Lopez, [s.l.] 1594, f. 57r. [BNP digital, RES-4393-P].

¹⁸ Cfr. H. J. S. Alves, *Épica na literatura portuguesa do século XVI*, Cit., p. 352.

¹⁹ J. Corte-Real, *Naufragio e lastimoso successo*, Cit., f. 68v.

tristes, que estais a morte destinados,
o final termo tendes ja vizinho²⁰.
[...]

È all'interno di questo disequilibrio nel mondo divino e tra mondo divino e terreno, che Corte-Real colloca la tematica amorosa, ma al contempo, nell'ultimo canto, come bene illustrato da Alves²¹, assistiamo a una sorta di riappacificazione, o meglio, a una forma di compianta solidarietà da parte delle divinità nei confronti della morte di Lianor de Sá, e del figlio, e della scomparsa del capitano, la cui figura è stata celebrata anche da Camões nel canto V dei *Lusiadi*, insieme al naufragio, probabilmente appreso dal Vate al suo arrivo a Goa nel mese di novembre del 1553:

Outro tambem virâ de honrada fama
liberal, cavaleiro, enamorado [Manuel de Sousa de Sepúlveda],
e consigo trará a fermosa dama [Dona Lianor]
que Amor por gam merce lhe terá dado:
triste ventura, e negro fado os chama
neste terreno meu, que duro e yrado,
os deixará dhum crú naufragio vivos
pera veerem trabalhos excessivos²².

Di sicuro, a differenza dei *Lusiadi* che celebrano la grandezza della corona portoghese e del suo impero marittimo al di fuori dei confini europei, il *Naufragio* di Corte-Real ne riporta il decadimento, come sottolineato anche da Alves: «a viagem de Manuel de Sousa Sepúlveda resulta em naufrágio, morte e perda dos dois reinos, o novo do esplendor indiano e o europeu»²³.

²⁰ *Ivi*, f. 70r.

²¹ Cfr. H. J. S. Alves, *Épica na literatura portuguesa do século XVI*, Cit., p. 353.

²² L. Vaz de Camões, *I Lusiadi*, a cura di R. Marnoto e R. Gigliucci, testo portoghese a fronte, Bompiani/Giunti, Milano/Firenze 2022, p. 396.

²³ H. J. S. Alves, *Corte-Real, Jerónimo*, in *Dicionário de Luís de Camões*, Cit., p. 302 [pp. 298-303].

Nel 1588, l'edizione romana ripresa da una lettera del Pedro Martins/Martinez (C) il 9 dicembre 1586, ci parla di un'altra nave portoghese che viaggiava Martins insieme in prossimità della costa maritima di S. Bernardo, il 19 della narrazione, padre Maria la Santa Maria che nel 1588 prima di recarsi in India, e dal porto di Lisbona insieme ci mancò talmente il ventaglio tempo, finché nel reflusso la nave Sant'Alberto, la quale nel marzo 1593 naufragò anche.

Del naufragio della Santa Maria di epoca moderna, la *Relação* a Lisbona nel 1602²⁴; della nave parla il cosmografo reale suo resoconto edito a Lisbona rinvenuto un manoscritto del Portogallo (cod. 636).

²⁴ P. Martinez, *Raguaglio del padre Pietro Martinez, scrittore della Compagnia di Giesu alli 9. di Roma 1588* [BNCF, MAGL.].

²⁵ *Ivi*, p. 4.

²⁶ M. Godinho Cardoso, *Relação delle se salvou*, impresso por RES-340-2-V].

²⁷ J. Baptista Lavagna, *Naufrágio que delle se salvou*, em caza Microfilme F. 3384].

²⁸ Cfr. G. de Santana Paula, *Santo Alberto (1593)*, in "Lir".

Nel 1588, l'edizione romana del ragguaglio²⁴ di un naufragio ripreso da una lettera del padre provinciale delle Indie Orientali Pedro Martins/Martinez (Coimbra 1542-1598 Funai), scritta da Goa il 9 dicembre 1586, ci permette di prendere visione della tragedia di un'altra nave portoghese, la Santiago (San Giacomo), sulla quale viaggiava Martins insieme ad altri padri e confratelli, che naufragò in prossimità della costa mozambicana sulla rotta verso l'India nella notte di S. Bernardo, il 19 agosto del medesimo anno. Ma nel corso della narrazione, padre Martins menziona altre due navi portoghesi: la Santa Maria che nel 1586 si trovava in Mozambico per svernare prima di recarsi in India, e la Santo Alberto che nel 1586 era uscita dal porto di Lisbona insieme alla Santiago, «appena usciti al largo ci mancò talmente il vento che fummo forzati far volta e aspettar tempo, finché nel reflusso del mare facemmo vela venendo appresso la nave Sant'Alberto, la quale uscì con esso noi»²⁵, ma che tra il 21-22 marzo 1593 naufragò anch'essa in prossimità della costa di Natal.

Del naufragio della Santiago abbiamo conferma da un'altra fonte di epoca moderna, la *Relaçam* di Manoel Godinho Cardoso stampato a Lisbona nel 1602²⁶; della tragedia marittima della Santo Alberto ne parla il cosmografo reale di Filippo I, João Baptista Lavanha, nel suo resoconto edito a Lisbona nel 1597²⁷, ma recentemente è stato rinvenuto un manoscritto anonimo presso la Biblioteca Nazionale del Portogallo (cod. 636)²⁸ che va ad accentuare ulteriormente il

²⁴ P. Martinez, *Ragguaglio d'un notabilissimo naufragio, cavato d'una lettera del padre Pietro Martinez, scritta da Goa al molto reverendo P. generale della Compagnia di Giesu alli 9. di Dicembre 1586*, appresso Francesco Zannetti, Roma 1588 [BNCF, MAGL. 12.7.359 /8].

²⁵ *Ivi*, p. 4.

²⁶ M. Godinho Cardoso, *Relaçam da nao Santiago e itinerario da gente que delle se salvou*, impresso por Pedro Craesbeeck, Lisboa 1602 [BNP digital, RES-340-2-V].

²⁷ J. Baptista Lavagna, *Naufragio da nao Santo Alberto e itinerario da gente que delle se salvou*, em caza de Alexandre de Siqueyra, Lisboa 1597 [BNP, Microfilme F. 3384].

²⁸ Cfr. G. de Santana Paula, *Um manuscrito anónimo do naufrágio da nau Santo Alberto (1593)*, in "Limite", 13.1, 2019, pp. 135-157.

valore storico-letterario dei resoconti di naufragi, e di quello della nave Santo Alberto nello specifico.

Dall'analisi del *Naufragio* della nave Santo Alberto e dal confronto tra il *Ragguaglio* romano e la *Relaçam* portoghese, dove il primo dedica ampio spazio al naufragio e ad altri momenti critici precedenti, mentre il secondo all'approdo dei superstiti a terra, viene confermata una tesi ampiamente illustrata da Giulia Lanciani relativa alle due unità narrative in cui si articolano tali resoconti, ovvero il naufragio (elemento costitutivo della struttura della tragedia marittima) e l'approdo (composto da una serie di segmenti che spesso avvisano premeditatamente lo svolgimento successivo della vicenda)²⁹. Tra la tempesta e il naufragio si viene a creare lo scenario apocalittico quale momento di terrore incontrollato, panico e sconforto, di cui riportiamo qualche dettaglio,

<i>Ragguaglio</i>	<i>Relaçam</i>	<i>Naufragio</i>
Il 19 agosto la nave si rompe per mezzo nel basso della Giudea su uno scoglio e benché alcuni gridassero con gran voce "volta, volta la nave", per la forza del vento che la portava fece la prima, seconda e terza percossa finché si fracassò. [...] Et piacque al Signore che la nave cadesse in questo scoglio nel tempo, che il mare era più alto sopra di esso, perché altrimenti tutti ci trovavamo nel fondo. [Di notte] accresceva non poco l'afflition nostra, il non sapere se fosse qui all'intorno qualche luogo sicuro [...] (pp. 12, 13, 15).	Deu esta nao quando tocou, tres pancadas temerosissimas e logo largou o fundo, que ficou no alto, por o bayxo ser muyto alcantilado, o qual depois as agoas lançarão sobre o arrecife: os altos forão dar sobre o bayxo [...] e por todos foy julgado milagre hirem duas cubertas de huma nao à vella sem o porão e cavalgarem por onde nunca se cuydou que um pequeno barco passasse. [...] (p. 5).	Ouverão vista da terra do Natal aos vinte e hum de Março em altura de trinta e [...] sem vento nem mar que o causassem começou a Nao fazer muyta agua, crescendo em grande quantidade na Bomba. Forão logo abayxo a reconhecê-la e entendeose que entrava pelas picas de popa por bayxo de huma Caverna lugar muyto perigoso, e de difícil remedio, pareceo ao capitão e aos officiaes que o poderia ter, cortandose hum pedaço da dita caverna e assim se fez. [Mas] durou pouco esta milhória, porque como a agua achou aquelle lugar fraco, arrombou o com muyto mayor furia e entrando na Nao cresceo em grande demasia [...] (pp. 2-3).

²⁹ Cfr. G. Lanciani, *Morfologie del viaggio*, Cit., pp. 102, 103.

che porta all'accentuazione generata, nei primi due resoconti, dalla balenottera, la cui presenza nella tragedia³⁰, e a due momenti del marittimo portoghese e del divino³¹. L'elemento religioso in tali resoconti perché, il superamento di tutte le avversità del disastro marittimo dà loro il potere e di guadagni, da quello dello *Estado da Índia*³², paragonata a una sorta di placare le acque e i venti, prima fase di quel cammino più delle volte si concretizza

Nel Seicento e Settecento riportati da Lanciani,

³⁰ «L'11 di giugno passammo alcuni pronostichi della poca d'insolita figura, le cui fattezze in un subito fece fuggire tutti né giammai ci lasciò insino a Martinez, *Ragguaglio d'un naufragio* di Martim Vaz até o bayxo dia em que se a nao perdeu desaventura. O que fez esta escura que mal se vião huns *nao Santiago*, Cit., p. 6).

³¹ Cfr. R. d'Intino, *Introduzione alla tragedia marittima*, a cura di R. d'Intino, pp. 2-3.

³² Ivi, p. XXIX.

³³ Ivi, p. XVIII.

³⁴ Cfr. G. Lanciani, *Morfologie del viaggio*, Cit., pp. 102, 103.

che porta all'accentuazione dell'elemento fantastico-superstizioso generato, nei primi due resoconti, dall'incontro ravvicinato con una balenottera, la cui presenza viene interpretata come un segno nefasto della tragedia³⁰, e a due nessi metaforici: tra decadimento dell'impero marittimo portoghese e disastri marittimi; tra naufragio e castigo divino³¹. L'elemento religioso, infatti, gioca un ruolo importantissimo in tali resoconti perché, «se il naufragio è un castigo divino, il superamento di tutte le avversità che si presentano ai superstiti del disastro marittimo dà loro diritto alla salvezza»³². Inoltre, se la causa del naufragio è determinata dai peccati terreni legati alla «avidità di potere e di guadagni, dalla mancanza di giustizia tra i portoghesi dello *Estado da Índia*»³³, tanto che la tragedia marittima può essere paragonata a una sorta di purgatorio, l'intervento divino che fa placare le acque e i venti, e sollevare gli animi, si configura come la prima fase di quel cammino verso la salvezza che secondo Lanciani il più delle volte si concretizza solo via terra³⁴.

NAUFRAGI METAFORICI

Nel Seicento e Settecento, oltre ai numerosi naufragi marittimi riportati da Lanciani, almeno per quanto riguarda il XVII

³⁰ «L'11 di giugno passammo tra le isole di San Martino, dove havemmo alcuni pronostichi della poco felice nostra navigazione: si vidde qui un pesce d'insolita figura, le cui fattezze erano di balena, nero e spaventevole, il quale in un subito fece fuggire tutti gli altri pesci che venivano dietro alla nave, né giammai ci lasciò insino a quella notte che facemmo naufragio [...]» (P. Martinez, *Raguaglio d'un notabilissimo naufragio*, Cit., p. 9); «Das Ilhas de Martim Vaz até o bayxo em que a nao tocou, a seguio hum baleato e o dia em que se a nao perdeo foy diante della, como que a guiava para tanta desaventura. O que fez esta perdição mais medonha foy ser de noyte e tão escura que mal se vião huns aos outros» (M. Godinho Cardoso, *Relaçam da nao Santiago*, Cit., p. 6).

³¹ Cfr. R. d'Intino, *Introduzione*, in B. Gomes de Brito, *Storia tragico-marittima*, a cura di R. d'Intino, Einaudi Torino 1992, p. XXVIII.

³² *Ivi*, p. XXIX.

³³ *Ivi*, p. XVIII.

³⁴ Cfr. G. Lanciani, *Morfologie del viaggio*, Cit., p. 112.

secolo³⁵, e a due resoconti conservati nella Biblioteca Nazionale del Portogallo³⁶, il termine naufragio è stato altresì utilizzato in senso metaforico per indicare una serie di fallimenti, sconfitte, "derive" di altra natura, relativi alla storia travagliata della Chiesa romana, vittima di trattamenti "barbari" al di fuori dei confini europei, ma anche artefice di terribili condanne e persecuzioni.

Ne sono un esempio gli *Scogli del cristiano naufragio*³⁷ del monsignore e arcivescovo di Spalato Marcantonio De Dominis (1560 ca.-1624); un trattato stampato anonimo nel 1618, per di più senza indicazione del luogo³⁸ e della tipografia, ma con "licenza de' Superiori", in cui l'autore riunisce le proprie idee, considerate eretiche dalla Chiesa, perché «proponevano la riforma della Chiesa e il ritorno alle origini del cristianesimo»³⁹. In un anno (il 1618), che ha visto le

³⁵ Ci riferiamo soprattutto al galeone Santiago naufragato per via di un attacco olandese nell'isola di Sant'Elena nel 1602, alla nave Conceição bruciata dai turchi nei pressi di Lisbona nel 1621, alle navi São João Baptista, Nossa Senhora de Belém, Sacramento e Nossa Senhora de Atalaya naufragate nei pressi del Capo di Buona Speranza rispettivamente nel 1622, 1633, 1647. Cf. G. Lanciani, *Morfologie del viaggio*, Cit., pp. 132-133.

³⁶ Cfr. A. de Castro, *Naufragio que passou Jorge Dalbuquerque Coelho, capitão, e governador de Paranambuco, por Antonio de Crasto*, por Antonio Alvares, em Lisboa 1601 [BNP digital, RES-392-P]; J. de Aquino de Bulhões, *Relação da viagem, e naufragio do navio da Companhia Britanica das Indias Orientaes denominado a Halsewell*, na officina de Joze de Aquino Bulhoens, Lisboa 1786 [BNP digital, res-1344-9-p].

³⁷ M. De Dominis, *Scogli del christiano naufragio, quali va scoprendo la Chiesa di Christo, alli suoi diletti figliuoli, perche da quelli possano allontanarsi*, [s.n.], [s.l.] 1618 [BNCF, RARI Guicc.2.3.35].

³⁸ Probabilmente è stato stampato a Londra, perché dalle ricerche di Cavazza sappiamo che il monsignore tra il 1617-1618 era a Londra e dedito a un'intensa attività di scrittore, per rientrare in Italia, a Roma, solo nel 1622. Cfr. S. Cavazza, *De Dominis, Marcantonio*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 33, Treccani, Roma 1987, edizione online, [https://www.treccani.it/enciclopedia/marcantonio-de-dominis_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/marcantonio-de-dominis_(Dizionario-Biografico)/) (06/24).

³⁹ S. P. Novak, *Marcantonio de' Dominis*, in *Centro di documentazione multimediale della cultura giuliana istriana fiumana dalmata*, consultabile online, https://www.arcipelagoadriatico.it/uomo_illustre/marcantonio-de-dominis/ (06/24).

controversie del
il Seicento port
Santa Sede e la c
scontri con il Sa
in Cina e Giapp
trattato in questi
agitato, mette in
cristiane "pure"
della Chiesa (in)
attraverso una n
tali anime perdo
una Chiesa così
pericolosi ingan
Figliuoli mei an
egli servire d'avv
sotto acqua nas
monsignore, non
sono proprio i ve
con il rimando s
delle persecuzion
la causa primaria
sono la cagione
i Scogli, tutte le

⁴⁰ Cfr. J. S. Cur
Navarrete, 1618-16
Society, Cambridge

⁴¹ Cfr. J. V. Serrão
1982, pp. 175-177.

⁴² Cfr. M. Grazian
nella Cina del Seic
XVIII): nuove inda
Firenze 2023, pp.
mito dos Jesuitas em
Gradiva, Lisboa 20

⁴³ M. De Dominis

⁴⁴ *Ivi*, f. 2r.

controversie del frate domenicano Navarrete⁴⁰, e in un secolo, come il Seicento portoghese ed europeo, contrassegnato dagli attriti tra la Santa Sede e la chiesa anglicana, dai sermoni di padre Vieira e dai suoi scontri con il Santo Uffizio e i gesuiti⁴¹, dalle persecuzioni dei gesuiti in Cina e Giappone⁴², dalla ferocia del Tribunale dell'Inquisizione, il trattato in questione, che si inserisce in questo contesto religiosamente agitato, mette in risalto il naufragio spirituale di tutte quelle anime cristiane "pure" che si sentivano perse, smarrite, a causa dei "mali" della Chiesa (*in primis* Avarizia e Ambizione secondo De Dominis), e attraverso una metaforica terminologia marinaresca, intende aiutare tali anime perdute a ritrovare "la retta via", rifiutando di accettare una Chiesa così "malsana" che travia le anime nobili con una serie di pericolosi inganni: «Se'l naufragio spirituale dell'anime Christiane, Figliuoli mei amatissimi, mentre occorre fusse sensibile, potrebbe egli servire d'avviso a tutti; e s'osservarebbono gli Scogli e le secche sotto acqua nascoste, per schifarle»⁴³. Nello specifico, secondo il monsignore, nonché teologo, politico, scienziato, filosofo e letterato, sono proprio i vertici della Chiesa (vescovi e prelati) – raffigurati anche con il rimando simbolico all'acqua stagnante e putrida – l'emblema delle persecuzioni subite da De Dominis nel corso della sua vita e la causa primaria del "naufragio" delle anime giuste e pure: «questi sono la cagione d'ogni vostro naufragio, questi v'hanno posto tutti i Scogli, tutte le Secche, tutte le sirti, onde tanti di voi periscono»⁴⁴.

⁴⁰ Cfr. J. S. Cummins, *The travels and controversies of Friar Domingo Navarrete, 1618-1688*, edited from manuscript and printed sources, Hakluyt Society, Cambridge 1962.

⁴¹ Cfr. J. V. Serrão, *História de Portugal (1640-1750)*, Editorial Verbo, Lisboa 1982, pp. 175-177.

⁴² Cfr. M. Graziani, "Innocentia victrix" e la situazione spinosa dei padri gesuiti nella Cina del Seicento, in *Il canone letterario gesuitico italo-iberico (secc. XVII-XVIII): nuove indagini*, a cura di M. Graziani e S. Vuelta García, Olschki, Firenze 2023, pp. 23-40. Per la parte giapponese si veda J. E. Franco, *O mito dos Jesuítas em Portugal, no Brasil e no Oriente (séculos XVI a XX)*, vol. I, Gradiva, Lisboa 2006, pp. 204-214.

⁴³ M. De Dominis, *Scogli del christiano naufragio*, Cit., f. 2v.

⁴⁴ *Ivi*, f. 2r.

Per questo l'autore, nelle simboliche vesti di una madre addolorata, ritiene necessario elencare pubblicamente i due grandi "mostri" della Chiesa (Avarizia e Ambizione) per scuotere le menti dei "suoi figli" e permettere loro «di scorgere gl'horrendi Scogli, [...] affinché scansandoli, guidiate la nave ciascuno dell'anima sua con ogni sicurezza al porto della salute»⁴⁵.

Un altro esempio proviene da un resoconto portoghese stampato a Lisbona nel 1750 da Caetano Joseph da Rocha e Mello (José da Rocha e Melo) che si inserisce all'interno delle missioni religiose nell'Africa del Seicento e Settecento⁴⁶. In realtà si tratta di un duplice naufragio, *in primis* perché i missionari carmelitani scalzi che viaggiavano sulla nave Bom Jesus da Pedra (salpata da Lisbona l'8 aprile 1749), rischiarono di naufragare realmente fin dall'inizio del viaggio, in quanto «lançando ferro em Bethlem, de repente se levantou huma tão furiosa tempestade, que quebrando a amarra do Navio, o pôs em risco de naufragar»⁴⁷. Successivamente, in prossimità della costa della Guinea, il 5 maggio, «o Navio tocou em hum banco de areia na boca do Rio a que chamão Caça Mansa»⁴⁸, perché secondo il pilota in quella zona «os mares eram limpos e a carta nao indicava baixos»⁴⁹, tanto

⁴⁵ *Ivi*, f. 7v.

⁴⁶ Si vedano almeno: A. A. Marcussi, *O dever catequético: a evangelização dos escravos em Luanda nos séculos XVII e XVIII*, in "Revista 7 Mares", v. 2, n. 1, 2013, pp. 64-79; I. S. de Oliveira, *Portugueses x capuchinhos: suspeita e vigilância lusitana diante das atividades capuchinhas na África Centro-Occidental durante o século XVII*, in *Estudos africanos: múltiplas abordagens*, org. A.V. Ribeiro; A. L. de Almeida Geabra, Editora da UFF, Niterói 2013, pp. 287-304; C. Boxer, *A Igreja militante e a expansão ibérica: 1440-1770*, Companhia das Letras, São Paulo, 2007.

⁴⁷ J. da Rocha e Melo, *Naufragio carmelitano, ou relação do notavel successo que aconteece aos padres missionarios carmelitas descalços na viagem que fazião para o Reyno de Angola no anno de 1749. refere-se como forão captivos pelos Negros de Guiné e os usos e costumes que naquelle Gentilismo virão observar; trata-se dos trabalhos que padecerão no tempo do captiveiro e os meyoys que tiverão para o seu resgate, dada a luz por Caetano Joseph da Rocha e Mello, na officina de Manoel Soares, Lisboa 1750, p. 2 [BNP digital, 1786886].*

⁴⁸ *Ivi*, p. 3.

⁴⁹ *Ibidem*.

che il panico e il timore di costruire una zattera di f... il naufragio metaforico da vennero sottoposti dai gent... delle loro usanze cristiane nella speranza di avere salv...

Quest'ultimo aspetto... una variabile nell'unità... ovvero il contatto con i... resoconti analizzati prec... 1750 le vittime non son... mette maggiormente in... accennato, perché in que... tra le due parti non è solo... speranze iniziali relative... erano accorsi in numero... zattera e dai missionari, che in quanto tali, si sar... meno compassionevole e... fatti loro prigionieri e so... vari mesi, fino a quando, e di altri interpreti, alcun... da Cacheu il 24 luglio s... (capitanata dal portoghese... in Portogallo. Solo che nei... tão impetuosa tempestade... e o despedaçou, perecendo... e perigando a vida de ou... tale naufragio, solo dopo... rientrare a Lisbona il 4 feb...

⁵⁰ Cfr. G. Lanciani, *Morfologia*

⁵¹ *Ibidem*.

⁵² J. da Rocha e Melo, *Naufr...*

madre addolorata,
grandi "mostri"
menti dei "suoi"
gli, [...] affinché
sua con ogni
ghese stampato a
o (José da Rocha
igiose nell'Africa
uplice naufragio,
che viaggiavano
l'8 aprile 1749),
del viaggio, in
levantou huma
Navio, o pôs em
della costa della
de areia na boca
il pilota in quella
baixos»⁴⁹, tanto

co: a evangelização
sta 7 Mares", v. 2,
puchinhos: suspeita
na Africa Centro-
ultiplas abordagens,
JFF, Niterói 2013,
bérica: 1440-1770,

do notavel successo
viagem que fazião
forão captivos pelos
mo virão observar;
os meyo que tiverão
e Mello, na officina
36].

che il panico e il timore di morire porta i membri dell'equipaggio a costruire una zattera di fortuna per arrivare a riva. E qui subentra il naufragio metaforico derivante dalla prigionia a cui i missionari vennero sottoposti dai *gentios* della Guinea, e dall' "imbarbarimento" delle loro usanze cristiane per adeguarsi agli usi e costumi dei locali nella speranza di avere salva la vita.

Quest'ultimo aspetto evidenzia quello che Lanciani definisce una variabile nell'unità "approdo" dei resoconti di naufragi, ovvero il contatto con i locali⁵⁰ che aveva interessato anche i resoconti analizzati precedentemente. Solo che nel trattato del 1750 le vittime non sono laici ma religiosi e la loro prigionia mette maggiormente in risalto il metaforico naufragio poc'anzi accennato, perché in questo caso la difficoltà di comunicazione tra le due parti non è solo di natura linguistica⁵¹, ma religiosa. Le speranze iniziali relative all'affabilità e al soccorso dei cafrì che erano accorsi in numero elevato sulla spiaggia, incuriositi dalla zattera e dai missionari, vennero presto disattese dai religiosi, che in quanto tali, si sarebbero aspettati un trattamento per lo meno compassionevole e misericordioso. Invece vennero subito fatti loro prigionieri e sottoposti a una serie di "barbarità" per vari mesi, fino a quando, grazie all'intermediazione di un *lingoa* e di altri interpreti, alcuni dei missionari riuscirono a imbarcarsi da Cacheu il 24 luglio sulla nave Nossa Senhora da Conceição (capitanata dal portoghese José Lopes) con la speranza di tornare in Portogallo. Solo che nei pressi di Capo Verde «se levantou huma tão impetuosa tempestade que deu com o Navio em hum cachopo e o despedaçou, perecendo neste naufragio mais de 40 pessoas e perigando a vida de outras muitas»⁵² e come conseguenza di tale naufragio, solo dopo due mesi, due missionari riuscirono a rientrare a Lisbona il 4 febbraio 1750 su una nave inglese.

⁵⁰ Cfr. G. Lanciani, *Morfologie del viaggio*, Cit., p. 109.

⁵¹ *Ibidem.*

⁵² J. da Rocha e Melo, *Naufragio carmelitano*, Cit., p. 13.

CONCLUSIONI

Da quanto affrontato in questo lavoro, nonostante la *dannatio memoriae* decretata dalla Chiesa al monsignore De Dominis dopo la sua morte, i naufragi marittimi e quelli metaforici hanno avuto degli esiti felici: il monsignore, ancora in vita, nel 1623 aveva rinnovato la sua fedeltà al papato in seguito alla ritrattazione degli *Scogli* durante l'abiura impostagli dal cardinale Bandini nel 1622; due missionari carmelitani scalzi, dopo varie peripezie terrene e marittime, riuscirono a ricongiungersi con i loro confratelli a Lisbona presso il convento del Corpus Christi. Negli altri resoconti analizzati, nonostante la scomparsa del capitano Sepúlveda e la morte della moglie e di un figlio, altri membri dell'equipaggio riuscirono a salvarsi. Dunque, l'alternanza tra tragicità e letizia, tra morte e salvezza si configura come il paradigma di questi resoconti di naufragi, derivante da vari fattori: dalla poca esperienza o distrazione dei piloti, ma anche dalle casualità del destino (una partenza intrapresa in un momento sbagliato per una serie di ritardi accumulati o di altre avversità subentrare in corso d'opera), ma anche e soprattutto, come indicato nel paratesto della *Relaçam* di Godinho, dalla brama umana:

Tal he o amor da fazenda e conquista das riquezas que muitos nesta larga navegação do Oriente padecendo grandes trabalhos e calamidades nos naufragios succedidos, quando delles se salvão esquecidos do que passarão. Tornão com mais alento e animo a seu primeyro intento com mais lembrança do que convem a vida e honra que da morte que tantas vezes virão e os que não tem navegado lendo estes naufragios e as espantosas miserias delles, não se abatem os espiritos para deyxarem de seguir esse caminho⁵³,

che ha caratterizzato i viaggi di epoca moderna, insieme alla mentalità imperialista della Corona portoghese e a quella evangelizzatrice della Chiesa, obbligando mercanti, capitani, esploratori e missionari a navigare in acque apparentemente già note per il raggiungimento dei propri obiettivi espansionistici.

⁵³ M. Godinho Cardoso, *Relaçam da nao Santiago*, Cit., [s.p.], paratesto.

NO (SINUOSO) CAMMINO ALTERIDADE E FICÇÃO

Rochelle GUIMARÃES

Università degli Studi di Roma

EM "ESTADO DE VIAGEM"

Em meados de 1944, a Clarice Lispector acabara de fazer seu exórdio literário. *Perto do coração selvagem*, publicado em 1943, passou por alguns países quase um mês depois, ao ser publicado no Brasil. Ao longo dessa travessia, Clarice recebeu correspondências em um ritmo frenético. A viajante inquieta, com um conhecimento do mundo que conhece e habitada por um desejo de abrir passagens na evidência das coisas, de todas as realidades, a única personagem como Joana, protagonista de *Água viva*.

Essa viagem começa em Natal, cidade onde a escritora nasceu. Em 1944, a Clarice Lispector casou-se com o escritor Jorge Amado em uma base aérea dos Estados Unidos. Em seguida, à África, para a sua destinação, Clarice Lispector viajou com o marido em 1944, a Lúcio Cardoso, saudoso de suas irmãs e do próprio marido, com quem Clarice só se encontrou depois de sinais de um desassossego que

¹ Em janeiro de 1943, pouco antes de viajar para o Brasil, Clarice Lispector casou-se com Jorge Amado, Valente que tinha sido seu colega de faculdade. No ano seguinte ao matrimônio, viajou para Nápoles, na Itália, para onde o marido foi por quase dois anos, até abril de 1945.

² C. Lispector, *Perto do coração selvagem*.