

4. Mar salgado, as lágrimas de Portugal

“Por te cruzarmos, quantas mães choraram,
Quantos filhos em vão rezaram!
Quantas noivas ficaram por casar
Para que fosses nosso, ó mar!”

(Fernando Pessoa, *Mensagem*)

As expedições marítimas foram grandes triunfos ou grandes tragédias graças a sonhos, pesquisas e ilusões. Os lugares propícios a fatalidades foram as passagens entre dois oceanos, os cabos, as expedições nos trópicos e as expedições polares. O sonho da passagem pelo nordeste para alcançar a China e a passagem pelo noroeste através do Alasca causaram desastres e inúmeras baixas. A maioria dos navios despedaçou-se contra os icebergs e contra as lajes de gelo derivantes que as correntes arrastam. Outros ficaram imobilizados nos bancos de gelo. Existem vários relatos de marinheiros que avistaram navios abandonados, presos no silencioso e longínquo inferno gelado.

Os exemplos mais famosos a nível internacional de tais desastres foram as expedições de Jean e Sébastien Cabot (fim do século XV) e de Chancellor e Dunforth (1554), que desapareceram ao norte da Rússia. Quanto à passagem pelo noroeste, a expedição de Sir John Franklin, explorador do Ártico, marcou a História ao encalhar por volta de 1846 nas águas geladas. O peso dramático desta história revela-se na sua continuação pois Lady Franklin enviou o comandante Mc Clintock à procura do marido e, efetivamente, o comandante encontrou o navio abandonado e descobriu o último documento escrito pela tripulação. Sir John Franklin tinha falecido com outros vinte e quatro marinheiros em 1847. Os restos mortais da restante tripulação foram encontrados um pouco mais longe.

O descobrimento das terras austrais também se revelou uma aventura perdida. Para os marinheiros, o sul do mundo era povoado por espetros perdidos nas brumas. Aliás, é sob

este mesmo nome, *Brumae*, que se nomeia o mar austral no século XIV. Oronce Finé, um matemático e cartógrafo francês, desenhou um mapa, em 1531, no qual os traços são ainda extremamente vagos. Acreditava-se nessa altura que havia um continente mas mais tarde, em 1772, soube-se que, na realidade, não existe nenhum continente: são apenas regiões cinzentas e hostis, rodeadas de espuma.

O oceano desafia a imaginação. Um navio abandonado no mar, ou uma embarcação sem tripulação, ou ainda um barco cheio de cadáveres, inspira por si mistério e pavor. Todos os navios naufragados possuem o seu enigma. Alguns destes naufrágios tornaram-se lendas como, por exemplo, o do bergantim *Mary Celeste* em 1872. Este veleiro foi encontrado em aparente bom estado entre os Açores e Portugal continental sem os seus ocupantes (o comandante, a esposa, a filha de dois anos e mais sete tripulantes), tendo os botes de salvação desaparecido. O interesse particular desta história é o ter suscitado um impacto mediático forte nos Estados Unidos e na Europa. Diversos artigos foram escritos sobre este mistério o que evidencia o apetite humano pelos factos desconhecidos e pelo absurdo. Tentou-se desta forma encontrar diversas soluções para este enigma: monstros, loucura, motim, piratas e até extraterrestres.

Para além da imagem do navio fantasma há ainda outras representações arrepiantes como a visão de uma caravela em chamas ou o som de uma voz que indica para onde ir ou por onde passar (como na Bíblia ou na *Tempestade* de Shakespeare). O navio em chamas mais famoso é o do Estreito de Northumberland na costa este da América do Norte. “Uma explosão de chamas e um clarão repentino, e sobre as águas uma visão assustadora, a de um imponente navio em chamas que ilumina o céu.”¹

Há que reconhecer que existem situações extremas das quais nem a ciência nem a experiência podem salvar um navio. Muitas vezes o comandante nada podia contra os caprichos do mar. Visto não existirem motores, as embarcações dependiam dos ventos e das correntes. Por exemplo, a bússola revela-se inoperante em certas regiões com um determinado magnetismo, o astrolábio é inútil com tempo encoberto, o quadrante, um círculo de madeira onde estão marcados os graus de latitude e a que está suspenso um fio-de-prumo que deve estar paralelo ao chão, tinha uma precisão aleatória devido ao balanço do navio, as ampulhetas marcavam de forma imprecisa períodos de meia hora, e cordas com nós permitiam avaliar a profundidade do mar. Com tal equipamento a navegação era uma aventura perigosa, mesmo inconsciente. Até à época dos radares, os navios pura e simplesmente desapareciam e nunca mais eram vistos. Poucos foram encontrados e é precisamente por essa razão que se tornaram lendas. Encontramos no imaginário trágico-marítimo a presença dos quatro elementos nas suas formas mais medonhas: o ar transforma-se em vento poderoso e em tempestades, o fogo devora o barco, a terra fenda o casco e a água inunda-o ou, quando gelo, esmaga-o.

Em Portugal, a lista dos infortunados é bastante longa. Se as descobertas eram aventuras arriscadas, o regresso à metrópole era-o ainda mais devido ao transporte de cargas excessivas que ultrapassavam, de longe, as possibilidades das naus. A glória lusa relatada

¹ Tradução livre da letra da música de Lenny Gallant (1988), “Tales of the phantom ship”. “There’s a burst of flame and a flash of light, And there on the tide is a frightening sight, As a tall ship all a flame lights up the sky.”

nas crónicas oficiais, que exaltam os triunfos do império em terras remotas, é desmistificada na Literatura de Viagens, nos relatos de naufrágios e nos valores estatísticos que dispomos atualmente. Sabemos (Vaz, 2005: 27), por exemplo, que na zona dos Açores, mais de uma centena de naufrágios ocorreram só no século XVI. Na Índia, os registos reais confirmam que entre 1629 e 1636 perderam-se cerca de 155 navios. Na Rota de Macau, contabilizam-se 245 naufrágios entre 1601 e 1683. Quanto à Rota do Cabo contam-se 233 afundamentos entre 1497 e 1700 (Ibid: 24).

Para além de milhares de marinheiros incógnitos, Portugal perdeu alguns dos melhores capitães e comandantes da escola de pilotagem. A travessia dramática mais conhecida é, sem dúvida, a de Pedro Álvares Cabral (1500), por nos ser relatada pelo escrivão da armada, Pêro Vaz de Caminha, na sua famosa carta a D. Manuel I. Esta frota era composta por treze navios e cerca de mil e quinhentos homens. Durante esta estranha travessia, o navio comandado por Vasco de Ataíde desaparece misteriosamente e quatro navios afundam no Cabo da Boa Esperança. Um deles era comandado precisamente por Bartolomeu Dias, “o Capitão do Fim”. A primeira armada enviada para as Índias, que marcou o sucesso de Vasco da Gama, foi também uma catástrofe do ponto de vista humano: se a viagem da ida fora arriscada e perigosa, a viagem de volta fora marcada pelo escorbuto. De mais de cento e cinquenta homens, apenas cerca de cinquenta regressam a Lisboa. O irmão do Almirante, Paulo da Gama, fez parte das baixas.

“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 para 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 c’um fétido e bruto
Cheiro, que o ar vizinho infeccionava.
Não tínhamos ali médico astuto,
Cirurgião subtil menos se achava;
Mas qualquer, neste ofício pouco instruto,
Pela carne já podre assim cortava
Como se fora morta, e bem convinha
Pois que morto ficava quem a tinha.

Enfim que, nesta incógnita espessura
Deixámos para sempre os companheiros
Que em tal caminho e em tanta desventura
Foram sempre connosco aventureiros.
Quão fácil é ao corpo a sepultura!
Quaisquer ondas do mar, quaisquer outeiros
Estranhos, assim mesmo como aos nossos,
Receberão de todo o Ilustre os ossos.”

(Luís de Camões, *Os Lusíadas*, Canto V)

Gaspar Corte Real desaparece na exploração da Terra Nova em 1501 e Miguel Corte Real desaparece no ano seguinte à procura do irmão. Fernando Pessoa dedicou-lhes o poema “Noite” na sua *Mensagem*:

“A nau de um deles tinha-se perdido
No mar indefinido.
O segundo pediu licença ao Rei
De, na fé e na lei
Da descoberta, ir em procura
Do irmão no mar sem fim e na névoa escura.
Tempo foi. Nem primeiro nem segundo
Volveu do fim profundo.”

Outros náufragos célebres são Diogo Cão (desaparecido no rio Zaire por volta de 1484), Nuno Tristão (assassinado com toda a tripulação pelos indígenas quando capturava escravos no rio Gâmbia em 1446), Vicente Sodré (naufragado nas ilhas Curia Muria em 1503), Fernão de Magalhães (assassinado por flechas envenenadas em 1522, nas Filipinas). Como constata amargamente o historiador David Lopes: “... É santa a memória dos homens que além-mar sofreram por bem servir a nação e deve gravar-se nos nossos corações, porque eles criaram o Portugal maior que está na História.” (Lopes, 1989: 85).

A história da pesca do bacalhau – peixe-símbolo de Portugal – é especialmente importante para a cultura nacional devido à natureza desta atividade, embora estes trabalhadores do mar permaneçam consideravelmente invisíveis. Já no século XII existia o comércio deste peixe nos portos bretões e normandos (nessa altura o animal existia em abundância no Canal da Mancha, no Mar do Norte e no Mar Báltico). No século XV, as frotas bacalhoeiras deslocam-se à procura de outras paragens mais a norte: no planalto islandês onde os bascos faziam a caça à baleia. Com a descoberta do Atlântico Norte e a confirmação da existência de cardumes vastos nas águas da Terra Nova, a pesca do bacalhau aí se implantou de forma duradoura provocando o desenvolvimento mercantil desta atividade. Para o comandante Valdemar Aveiro (2006: 29), “esta foi a primeira consequência direta da Grande Epopeia dos Descobrimentos naquela parte do mundo.”

A vida do pescador de bacalhau do século XV e XVI era terrível durante os longos meses na extensíssima costa da Terra Nova. Longe de tudo e de todos eram como que “esquecidos, votados ao mais sombrio abandono” e “a norma verificada era viverem num regime de trabalho, onde a nota dominante era a dureza de uma vida angustiante” (*Ibid.*: 37) com temperaturas que rondavam os 30 graus negativos, ventos sibilantes, escorbuto, tifo e infeções. Notemos que as regras de proteção sanitária das equipagens só foram estabelecidas no século XVIII, uma vez que os técnicos de saúde eram, na maioria, os chamados “cirurgiões-barbeiros” ou curandeiros sem quaisquer conhecimentos médicos.²

A navegação no fim do século XVI regista não só de um aumento dos naufrágios, mas também das baixas, especialmente durante as calmarias no mar alto. A estas mortes devemos acrescentar as provocadas pelos combates incessantes nas colónias e no mar – milhares de combatentes morreram a lutar sob a bandeira portuguesa, o que provocou um aumento das

² Estas condições só mudaram depois da Primeira Guerra Mundial, em 1923, quando um navio pertencente à Armada Portuguesa se transformou num navio-hospital para assistência médica e apoio aos trabalhadores do mar.

despesas com as armadas. Ao invés, a pirataria rendia bastante, as naus mercantes necessitavam de uma maior proteção. Os mares de todos os oceanos estavam infestados de piratas, sendo o Índico um lugar privilegiado. A violência dos confrontos é amplamente exposta por Alexandra Pelúcia. Os historiadores indianos são também categóricos neste aspeto. Para eles, a expansão portuguesa não passou de um “empreendimento de pirataria crua e pura” (Pelúcia, 2010: 17), onde os portugueses se mostraram “grosseiros, sem apreço pela mulher, incapazes de compreender a arte e a cultura e unicamente sensíveis à linguagem da força” (Ferro, 1996: 49). O que interessa aqui realçar é o facto de a vasta maioria da tripulação ser constituída por marinheiros simples e pobres que pouco recebiam e que viviam amarguras quando estavam no mar. Neste contexto é fácil perceber a atracão coletiva pela pirataria, cuja realidade e importância na história de Portugal surpreendentemente só há pouco foi reconhecida e estudada (Pelúcia, 2010). O fascínio pela quimera do ouro transparece na obra de Fernão Mendes Pinto.

“Certo corsário, chamado Similau, contava-lhe coisas prodigiosas de uma ilha, por nome Calempluí, na qual havia dezassete jazigos de imperadores da China, com muito ouro e prata, e tudo tão mal guardado que era só carregar para as naus.” (Ribeiro, 1933: 66).

Os combates e abordagens violentas fazem parte integrante da pirataria portuguesa e, por conseguinte, do imaginário luso.

“Fomos ao rio de Meca
pelejámos e roubámos
e muito risco passámos
à vela, árvore seca.”

(Gil Vicente, *Auto da Índia*)

A violência de um encontro infeliz (com piratas, indígenas ou frotas inimigas) é relatada com relativa frequência. Se bem que exageradas e romanescas, as aventuras do autor da *Peregrinação* ilustram brilhantemente a depredação provocada pela aventura marítima. Existem contudo testemunhos, considerados mais sérios, como o do comandante Martim Afonso de Sousa que descreve o que presenciou após um violento confronto: “era o mar tão vermelho em redor dos navios, assim do sangue dos nossos como dos seus, que era coisa muito medonha de ver”³. Outros testemunhos descrevem o ataque fatal perpetrado por holandeses em 1603 à nau *Santa Catarina*, navio de mil e quatrocentas toneladas e com mais de seiscentas almas a bordo. Dispomos também do relato trágico de Gomes de Brito sobre o naufrágio do capitão Manuel de Sousa Sepúlveda em 1552.

Segundo consta, o galeão partira não obstante o excesso de carga e as velas em mau estado. Durante a viagem, uma tempestade destruiu o mastro, as velas e o leme e o galeão acabou por se quebrar. Num movimento de desespero, a tripulação lançou-se à água tendo-se afogado quarenta portugueses e setenta escravos. Os sobreviventes chegaram por acaso a Moçambique e viram-se obrigados a andar até às praias de Lourenço Marques. Nesta dramática viagem, o grupo foi diminuindo devido à fome e à sede. Muitos deixavam-se cair

³ Citação de Martim Afonso de Sousa em Alexandra Pelúcia *Ibid.*, p. 53.

e ficavam à espera de ser devorados pelos animais. A errância durou três meses. Durante o percurso, conheceram várias tribos e a última que encontraram armou-lhes uma cilada: foram roubados, espancados e levados como escravos. Apenas noventa pessoas conseguiram continuar o trajeto, incluindo o comandante, a esposa e os filhos. Todavia estes não sobreviveram à fome e morreram numa praia. Face a tamanha desgraça, o comandante Sepúlveda acabou por enlouquecer e desapareceu no mato. Só oito portugueses e catorze escravos sobreviveram tendo sido encontrados por outros navegantes portugueses no ano seguinte. Devido à triste sorte de muitos marujos que sucumbiram nestas aventuras loucas a praia de Belém ficou conhecida pela “praia das lágrimas”. Aliás, tendo em conta o nível de perigo e de dificuldade das viagens, muitos não queriam partir.

“O barco vai de saída
Adeus ó cais de Alfama
Que agora vou de partida
Levo-te comigo ó cana verde
Lembra-te de mim ó meu amor
Lembra-te de mim nesta aventura
Para lá da loucura
Para lá do Equador.

Ah mas que ingrata ventura
Bem me posso queixar
Da Pátria a pouca fartura
Cheia de mágoas ai quebra-mar
Com tantos perigos ai minha vida
Com tantos medos e sobressaltos
Que eu já vou aos saltos
Que eu vou de fugida.”⁴

A bordo, para além do escorbuto e do tifo, os longos períodos nas águas calmas eram marcados pela fome, pela sede, pelo sol ou pelo frio e, sobretudo, pelo medo. Referindo novamente Gomes de Brito reiteramos as seguintes palavras do marinheiro Bento Teixeira Pinto que naufragou durante a viagem de regresso do Brasil em 1565:

“E ao derradeiro de Julho, querendo demandar a ilha [de Cabo Verde], nos deu o vento por cima da terra, tão rijo que nos foi forçado fazer nossa viagem por não poder tomar a ilha, indo arriscados a muito perigo. [...] Faltava já neste tempo a água e mantimentos na nau, e padeciam-se muitas necessidades de fome e sede.” (Gomes de Brito, 1736: 14).

As tragédias marítimas marcaram profundamente a imaginação popular. Lembremos, por exemplo, a lenda da Nau Catrineta relativa ao desaparecimento em 1565 do navio Santo António que transportava José Albuquerque Coelho. Almeida Garrett reproduziu esta lenda no seu *Romanceiro e Cancioneiro Geral* (1843):

“Lá vem a Nau Catrineta,
Que tem muito que contar!
Ouvide, agora, senhores,
Uma história de pasmar.

⁴ Fausto (1982) “O Barco vai de saída”, *Por este Rio acima*.

Passava mais de ano e dia,
Que iam na volta do mar.
Já não tinham que comer,
Nem tão pouco que manjar.

Já mataram o seu galo,
Que tinham para cantar.
Já mataram o seu cão,
Que tinham para ladrar.

Já não tinham que comer,
Nem tão pouco que manjar.
Deitaram sola de molho,
Para o outro dia jantar.
Mas a sola era tão rija,
Que a não puderam tragar.”

Os sobreviventes escreviam e contavam bem alto as desventuras vividas e quem não as viveu contava-as baseando-se nas informações fornecidas por testemunhas oculares. A fantasia dos marinheiros é bem conhecida, contudo nunca deixavam de ser relatos mais ou menos fiéis de tragédias onde o sofrimento humano é omnipresente. Estes testemunhos são ainda, numa perspetiva científica, elementos históricos de grande valia para o estudo da epopeia portuguesa.

Para tentar apreender os momentos de pânico de um naufrágio é necessário imaginar as reações dos homens e das mulheres confrontados a esta experiência única e, na maioria das vezes, última. O sentimento de impotência angustiante que se apodera da tripulação está relatado em várias obras. Graças aos testemunhos relatados sabemos quais os sentimentos vividos quando, na vastidão do mar violento sob um céu negro, se eleva uma onda enorme que submerge uma parte do navio. Notemos todavia que uma grande parte dos naufrágios não foi causada pelos elementos mas pela ignorância dos homens ou pelos combates navais. Não dispondo de cartografias do fundo do oceano e com instrumentos de navegação básicos, era fácil, ao seguir a costa, encalhar em bancos de areia ou em recifes de coral. Registam-se também um grande número de naufrágios nos portos porque a chegada, após o cansaço da viagem, requeria bastante empenho.

As atitudes registadas na obra de Gomes de Brito revelam vários aspetos da crença religiosa relativamente às pessoas embarcadas e às suas funções no navio. Se havia padres a bordo, estes, geralmente, levavam os passageiros para os sítios mais abrigados da embarcação para rezarem enquanto os marinheiros se preparavam para um combate incerto. Esta prática produzia uma estranha atmosfera sonora pois a par do estrondo do mar e dos gritos e ordens da tripulação, se ouviam também os cantos, rezas e gritos de socorro dos passageiros, numa cacofonia inimaginável.

A Carreira de Índia era a mais perigosa pois nela se deparava com todas as desgraças: tempestades, passagens de cabos, calma, “selvagens” e piratas. As calmas, quer no Atlântico Norte, quer no Atlântico Sul, eram propícias à propagação de doenças. As calmas, geralmente na Costa da Guiné, além de desidratarem os humanos, putrificavam os alimentos e as bebidas (a água criava germes e o vinho virava vinagre). Depois da calma havia que

enfrentar o frio e a tempestade do Cabo da Boa Esperança cuja dobragem era o auge da viagem. Calcula-se que nos séculos XVI e XVII um em cada cinco navios portugueses tenha naufragado naquela zona (Lopes, 1993: 185). Segundo o testemunho de Henrique Dias relativo à viagem da nau São Paulo (1560), “*de quinhentas e tantas pessoas, que na Nao hião, não ficarão senão só quinze*” (Gomes de Brito, 1736: 364). As dimensões desmesuradas das ondas nesta parte do globo são representadas, na maioria da literatura de viagem, sob a forma de torres ou de montanhas. Uma característica particular do naufrágio é o aspeto demorado: muitas vezes, a luta pela sobrevivência durava desde o cair da noite até à madrugada. E o pior não seria a morte – que é definitiva e só acontece uma vez – mas o pavor contínuo em que a morte é imaginada inúmeras vezes. Os baixios e os recifes constituíam outro grande perigo. O navio encalhava, quebrava-se com a força das ondas e os naufragados ficavam prisioneiros em rochas isoladas no meio do mar.

O reverso da medalha, e talvez uma versão bem mais realista, da suposta glória epopeica portuguesa é cruamente exposta por François Pyrard de Laval nos finais do século XVII (Pyrard, 1679: 184-185):

“Não há gente tão mal aventurada em suas viagens, e que navegam tão mal, e em tão grande desordem, como elles próprios confessam, e não há quem os iguale em desastres no mar. Eu mesmo tenho conhecimento de vinte e cinco embarcações, assim naos como galeões, e outros navios grandes, que saíram em tres annos successivos de Lisboa para Goa, partindo n’um destes annos quatorze, e com elles o Conde da Feira, que hia por Vice-Rei, e morreo na viagem na altura da Costa da Guiné; e nos dous annos seguinte partiram onze navios; mas posso certificar que destes vinte e cinco não voltaram a Portugal mais de quatro; os outros deram à costa, perderam-se, e foram ao fundo na India, fóra tres ou quatro tomados pelos Hollandezes; não fallando nos outros navios da India que em grande numero se perderam cá e lá.

O defeito não está nos navios, que são mui bons, nem nos seus pilotos, que são mui expertos; mas em verdade se pode dizer que como os seus navios são grandes, acham também grandes tormentos; a gente não é para grandes fadigas; e os officiais, excepto os pilotos, não são mui expertos nos seus cargos, porque a maior parte delles, ou para melhor dizer todos, tanto capitães, mestres, contramestres, guardiães, como marinheiros, bombardeiros, e outros tem os seus officios por favor, ou por dinheiro, ou em recompensa de serviços ou perdas passadas; e ás vezes até estes officios são dados ás viúvas, ou filhos dos que morrem nas viagens ou em outras partes em serviço d’El-Rei; e estes taes os vendem depois a quem querem, sem investigar a capacidade ou o merito das pessoas. [...] Mas por cima de tudo isto creio que a principal causa, porque suas viagens são tão desastrosas, é pela grande severidade e crueldade de que usam para com todos aquelles pobres escravos, e outras gentes e nações, que tem sob seu poder e domínio.”

Devido a este tipo de relatos, Fausto canta-nos em 1982:

“Quem conquista sempre rouba,
Quem cobiça nunca dá,
Quem oprime tiraniza,
Naufraga mil vezes,
Bonita, eu sei lá!

Já vou de grilhões nos pés,
Já vou de algemas nas mãos,
De colares ao pescoço,
Perdido e achado,
Vendido em leilão.
Eu já fui mercadoria
Lá na Praça do Moça,
Quase às avé-marias,
Nos abismos do mar.”⁵

As lágrimas de Portugal habitam os mares murmurando saudade. Para os que ficam restam apenas as memórias partilhadas por um povo. E o mar não só engoliu navegadores como também inúmeros pescadores. Deste grupo há poucos registos. Através da imagem emblemática da mulher de xaile negro que frente ao mar chora lágrimas inúteis na esperança vã de um impossível regresso, edificou-se a noção muito portuguesa da saudade. A génese desta palavra, que traduz a mágoa sentida devido à ausência de uma pessoa, está intrinsecamente ligada ao mundo marítimo lusitano. Para Portugal, o mar foi o destino do homem e o sentido da vida.

Concluindo, quer no mar alto quer face ao mar, o carácter de inquietude prevalece. A altura e a força das ondas, bem como as mudanças súbitas dos ventos, alimentaram também o receio de que existissem monstros marinhos que causavam tais fenómenos. O desbravar dos mares foi, igualmente, o desbravar do medo face aos elementos míticos. Se o imaginário do medo do mar durante a Idade Média reflete a angústia face ao desconhecido, com o início dos Descobrimentos, o imaginário medonho é a consequência direta da experiência das ondas gigantes, da força do mar e do facto de se ver o longínquo horizonte em todas as direções. Materializou-se a angústia de estar no meio do nada. Se adicionarmos a esta situação uma tempestade, obtemos todos os ingredientes necessários à inquietude profunda.

“Ando...
Numa viagem perdida,
O navio anda à deriva,
Sozinho.
Não é grande o mal, bem pouco dura;
E quando...
Afundar a minha vida,
Se calhar sou prometida... Do mundo.”⁶

O interesse público pelos relatos de naufrágios era tal que se tornaram num estilo literário. O êxito editorial deste género perdura ainda hoje. Naquela altura, porém, as desgraças eram vividas pelos contemporâneos dos leitores, o que fazia com que as tragédias fossem mais intensamente sentidas pelos que não passaram por tal situação. Se tivermos também em conta o facto de toda a sociedade portuguesa estar intimamente associada à expansão ultramarina, podemos afirmar que a cultura se uniu igualmente aos seus momentos mais trágicos. Daí as lágrimas não serem apenas dos familiares mas de toda a nação. Como diria Amália, tudo isto é o fado português.

⁵ Fausto (1982) “Navegar, navegar”, *Por este Rio Acima*”

⁶ Madredeus (1990) “O Navio”, *Existir*.