

HISTORIA  
TRAGICO-MARITIMA

*Em que se escrevem chronologicamente os Nau-  
fragios que tiverao as Naos de Portugal,  
depois que se poz em exercicio a Na-  
vegacao da India.*

TOMO SEGUNDO

OFFERECIDO

A' Augusta Magestade do muito Alto, e muito  
Poderoso Rey

D. JOAÕ V.  
Nosso Senhor.

POR BERNARDO GOMES DE BRITO.



LISBOA OCCIDENTAL,  
Na Officina da Congregação do Oratorio.  
M. DCC. XXXVI.

*Com todas as litranças necessarias.*

# *História Trágico-Marítima*

Uma recolha bibliográfica

Apoio curricular

à disciplina de Português do Ensino Secundário

# *História Trágico-marítima | uma recolha bibliográfica*



Apoio curricular à disciplina de Português do Ensino Secundário

## Ficha técnica

**Seleção local:** Esmeralda Rodrigues e Paulo Melo

**Seleção web:** Isabel Bernardo

**Desenho gráfico:** Isabel Bernardo

**Paginação:** Conceição Sacarrão e Fernanda Cravo

**Edição:** Biblioteca Escolar Clara Póvoa

**Imagem de capa:** Frontispício do Tomo Segundo da Historia Trágico-Marítima. Lisboa, 1736. [imagem em domínio público]

Agrupamento de Escolas Lima-de-Faria, Cantanhede  
2018

Organizadas por temas relacionados com o programa da disciplina de Português, as *Listas bibliográficas de apoio à disciplina de Português do Ensino Secundário* apresentam dois tipos de recurso:

- documentos livro, áudio e vídeo disponíveis na Biblioteca Escolar Clara Póvoa para consulta presencial ou requisição domiciliária
- fontes eletrónicas *online*.

Por sua vez, as fontes selecionadas, organizam-se de acordo com a seguinte estrutura:

- dos autores (fontes primárias)
- sobre os autores (fontes secundárias)
- contextos (sobre a época histórica — informação e ficção).

À medida que o fundo documental da BECP se for enriquecendo, estas listas bibliográficas podem ser atualizadas.

Boas pesquisas!



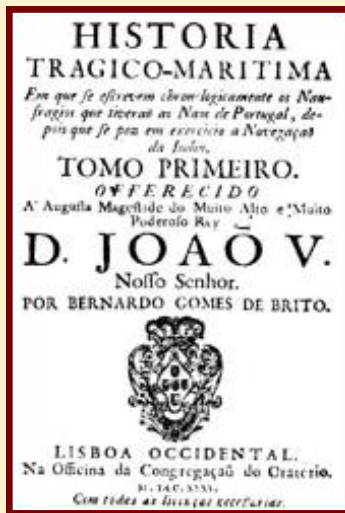
Clique na imagem para aceder ao recurso

BRITO, Bernardo Gomes de, 1688-1759

História trágico-marítima / Bernardo Gomes de Brito. -  
Barcelos : Companhia Editora do Minho, 1942. - 3 v. ;  
20 cm. - (Nova edição / publ. sob a direcção de Damião  
Peres)

Disponível na Biblioteca Nacional Digital fac-simile  
digitalizado pela Biblioteca Nacional de Portugal.

*Os textos*



Clique na imagem para aceder ao recurso

A *História Trágico-Marítima* é uma coleção de narrativas, conhecidas por «relações», de naufrágios ocorridos entre 1552 e 1602 com navios portugueses. Estas «relações» eram normalmente publicadas em folhetos pouco após os naufrágios. Os que as escreveram, ora são sobreviventes dos naufrágios, ora indivíduos de certa cultura a quem foram contados os pormenores dos mesmos por algum sobrevivente. No século XVIII, Bernardo Gomes de Brito decidiu reunir em dois volumes todas essas relações, sendo publicado o primeiro em 1735 e o segundo em 1736. Dá-nos notícia Diogo Barbosa Machado que o compilador tinha prontos para impressão mais três volumes, que não chegou a publicar. O relato mais famoso é a *Relação da mui notável perda do Galeão Grande S. João*, que terá influenciado Camões no Canto IV de *Os Lusíadas*.

Projeto Vercial. (s/d). *História trágico-marítima [Textos em linha]*. Braga: Universidade do Minho. Disponível em <http://alfarrabio.di.uminho.pt/vercial/sepulved.htm>

*Os textos*



Cota: 821.134.3-992 BRI

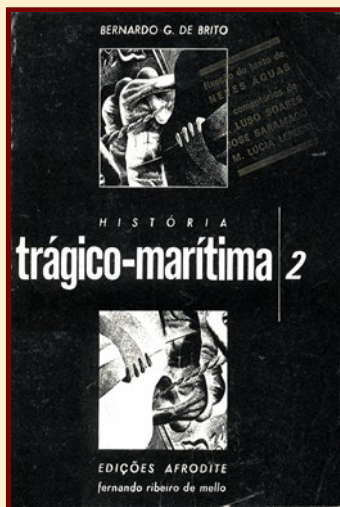
## Os textos

A nau *Framenga*, de que era capitão António Mendes de Castro ainda passou o Cabo de Boa Esperança , ficou tão destroçada que se foi perder a S. Tomé.

A nau *Garça*, que era da armada do visor-Rei D. Constantino de Bragança, de que era capitão João Rodrigues de Carvalho, teve muitos dias de paio em que se lhes passou o tempo de dobrar o Cabo, e por fazer muita água, e lhes faltar a que haviam de beber os que iam nela, foi forçada a arribar a Moçambique como fez.

A *Patifa*, em que ia o Governador Francisco Barreto teve muitos ventos contrários, com que esteve árvore seca dezoito dias, entre umas ondas de mares cruzados, que pareciam altíssimos montes, cujos cumes a nau se via cair muitas vezes em uns vales que parecia não poder mais aparecer... (p.181)

Brito, Bernardo Gomes de. (1971). *História trágico-marítima: em que se escrevem chronologicamente os naufragios que tiverão as Naos de Portugal*. Lisboa: Edições Afrodite.



Cota: 821.134.3-992 BRI

Do dia que partimos do porto a cinco dias, que foram dous de Julho, vindo com o mesmo vento de viagem com que partimos, súbitamente 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 escaçarmos a alijar muita fazenda ao mar; esperando que com isto mareasse a nau melhor. Mas tendo alijado o que parecia que fazia pejo à nau, no mesmo dia à tarde nos deu um tempo tão rijo e forçoso, que a nau abriu uma água muito grande, tanto que dávamos seis mil zonchaduras à bomba entre noite e dia. E indo com esta água aberta, aos seis de Julho nos achámos na altura da Linha, e com mares grossos. Fazendo viagem nos deu um pé de vento que nos quebrou o gurupés da cevadeira. Parece que queria Nosso Senhor dar a entender aos que na nau iam, que não fossem por diante... (p.393)

*Os textos*

Brito, Bernardo Gomes de. (1971). *História trágico-marítima: em que se escrevem chronologicamente os naufragios que tiverão as Naos de Portugal*. Lisboa: Edições Afrodite.



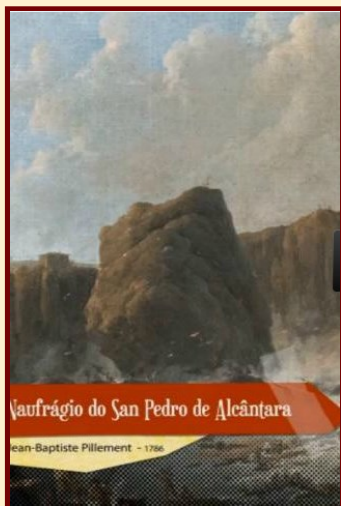
Clique na imagem para aceder ao link.

*Sobre os textos*

Os desastres no mar e a caminhada em lugares distantes e ignorados, que foram escrupulosamente registados e que cativaram o interesse do público da altura continuam a chamar a nossa atenção, pois, além de não cessarem de aparecer as adaptações literárias baseadas na *História Trágico-Marítima*, a sua reedição e os trabalhos a esse respeito encontram-se hoje nas livrarias, tendo sido elaboradas, na última década, meia dúzia de teses de mestrado e de doutoramento. No entanto, os estudiosos não centraram muita atenção na documentação não publicada, embora os investigadores pioneiros como Charles Ralph Boxer e Giulia Lanciani já tenham referido alguns dos manuscritos não incluídos na antologia setecentista. As fontes, que estavam inéditas até há pouco tempo, não só nos proporcionaram outros pontos de vista para os naufrágios que já conhecíamos como também permitem modificar algumas opiniões geralmente aceites.

Kioko Koiso (s/d). *História trágico-marítima*. Instituto Camões. Disponível em <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/f04.html>





Clique na imagem para aceder ao link.

*Sobre os textos*

A carreira das Índias e as frotas de ouro do Brasil trouxeram para Portugal muitas riquezas, mas também deixaram um rastro de desastres e lágrimas. O historiador Fernando Rosas conduz-nos através da nossa história trágico-marítima.

A história da expansão marítima portuguesa, entre os séculos XVI e XVIII, ficou marcada por inúmeros naufrágios. Só da chamada carreira das Índias se perderam mais de uma centena de navios.

Junto à costa portuguesa desapareceu, por exemplo, a nau portuguesa Nossa Senhora dos Mártires e não foram só navios portugueses que se perderam perto das nossas praias. Não muito longe de Peniche foi o espanhol S. Pedro de Alcântara, carregado de riquezas, a perder-se num mar calmo, matando mais de uma centena dos seus passageiros e tripulantes.

Fernando Rosas (2014). *História trágico-marítima*. RTP. Disponível em <http://ensina.rtp.pt/artigo/historia-tragico-maritima-naufragios-imperio/>

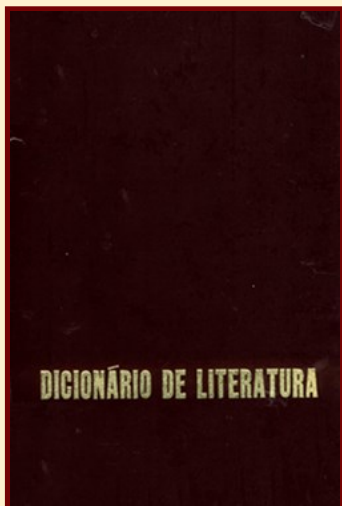


Cota: 80(09) BRA

Fernão Lopes de Castanhede, um dos primeiros cronistas da Índia, era natural de Santarém e filho ilegítimo de Lopo Fernandes de Castanhede, primeiro ouvidor de Goa. Acompanhou seu pai para a Índia em 1528, e ali compilou todos os factos que compreendem os cinquenta anos da sua *História dos Descobrimentos e Conquista da Índia pelos Portugueses*. Relata as condições em que escreveu, e que abonam a sua veracidade: «Mas que fui saber á Índia, passando na viagem bravas e vivíssimas tormentas com que me vi perto da morte e sem esperança da vida, com trabalhos, de grandes fomes e de muyto maior sêde. E lá com mil perigos, em mui espantosas pelejas de bombardas, espingardas sem conta; e entre ellas soube a verdade do que havia de escrever de muitas cousas de vista e ouvido. Já em Portugal, e entregue à redacção histórica, procurava todos os que sabia terem estado na Índia, para consultá-los. (pp. 438-439)

*Sobre os textos*

Braga, Teófilo. (2005). *História da literatura portuguesa: Renascença*. (3.<sup>a</sup> ed.) Lisboa: INCM.



Cota: 80(038) COE

*Sobre os textos*

A história trágico-marítima real é um dos ingredientes do drama épico desempenhado pela nação portuguesa, ao longo, sobretudo dos séculos XV, XVI, e XVII. É o avesso do maravilhoso estofado de euforias que teceram, entre si, o descobrimento e a conquista. É a desgraça com que se compra a glória, - no verso aqui parafraseado de Fernando Pessoa. Por isso, na réplica literária da coletiva aventura vital que é a epopeia evoluída, e então no caso português, tinha a história trágico-marítima de receber tão especial atenção. Nem outra coisa significavam aquelas estâncias dos *Lusíadas* (IV, 86-93) em que as famílias se despedem dos nautas que embarcavam com o Gama, ou quaisquer outras que inculcam «tempestade escura e triste pranto» (V, 18) ou precisamente as que se referem ao naufrágio de Manuel de Sousa Sepúlveda (V, 46-48). ( p. 399)

Coelho, Jacinto do Prado. (1982). *Dicionário de Literatura*. (3.<sup>a</sup> ed.). Porto: Figueirinhas



**Cota: 94(469) GUI**

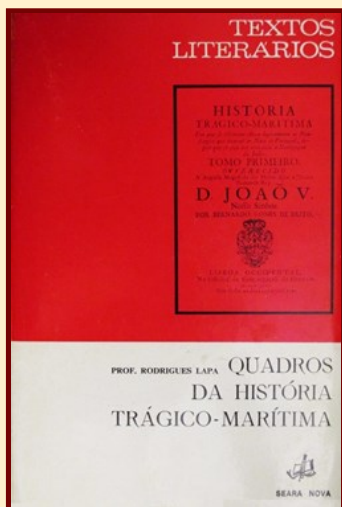
## *Sobre os textos*

### Entre o mito e a realidade

O discurso em torno dos naufrágios da carreira da Índia tomou-se, porventura, o mais codificado de um dos períodos já de si mais mitificados da história portuguesa, ou seja, o dos Descobrimentos. Vimos como serviu de matéria-prima para muitas das páginas mais exaltadas e épicas da nossa historiografia, assim como tema fundamental para a génese das leituras decadentistas da nossa história.

Fenómeno muito marcado ideologicamente, o estudo da carreira da Índia e da sua, real ou pretensa, história trágico-marítima, não pode, ou melhor, não deveria escapar assim tão livremente à base documental existente sobre as perdas de «naus da Índia». Embora não seja escassa, esta documentação nem sempre tem sido explorada de forma sistemática e sob as perspetivas mais esclarecedoras. (pp. 161-162)

Guinote, Paulo, Eduardo Frutuoso & António Lopes (1998). *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

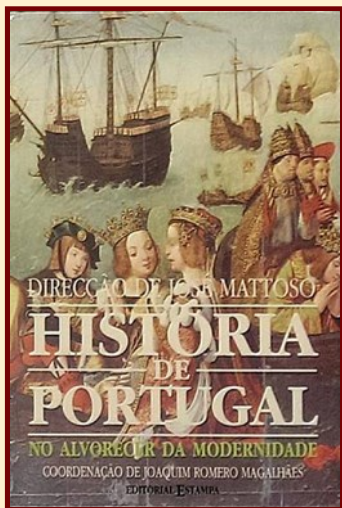


Cota: 821.134.3-992 LAP

Em nenhuma literatura haverá, talvez, uma soma tão impressionante de relações de naufrágios como a nossa. Tão grande foi a voga desses escritos e tantos foram eles, que chegaram a constituir uma espécie de género literário. Compreende-se como o público de outros tempos, na monotonia banal da vida quotidiana, devia apreciar essas narrativas lancinantes, o espectáculo das naus destroçadas pela tormenta, a confusão o alarido das gentes, o engenho dos homens buscando meios de salvação, e a triste e aventureira caminhada pelo sertão africano. Como hoje se comenta o crime sensacional descrito minuciosamente pelas gazetas diárias, assim outrora se falava do último naufrágio, cujos episódios eram referidos pela relação acabada de sair. certas casas impressoras, principalmente a oficina de António Álvares, tinham o cuidado de manter sempre desperto o interesse do público por esse género de literatura, que lhes rendia bons proveitos. (p. V)

Lapa, Manuel Rodrigues. (1972). *Quadros da História trágico-marítima* (5.ª ed.). Lisboa: Seara Nova.

*Sobre os textos*



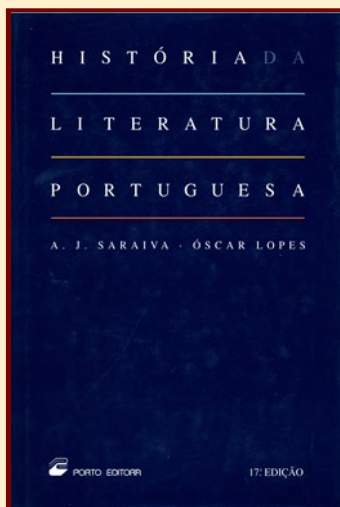
Cota: 94(469) MAT

*Sobre os textos*

Até meados do século XVI Portugal não edificou um grande império que exigisse grande número de homens armados, um poderio militar desenvolvido ou doses maciças de efectivos. Do Brasil às ilhas de Maluco, menos de 40000 portugueses bastavam para assegurar o funcionamento económico, proteger as feitorias e guarnecer as fortalezas, policiar os mares, colonizar as ilhas atlânticas e parte do litoral brasileiro. Assim, a manutenção deste império pouco alterou a vida nacional, excepto no que respeita ao problema da mão-de-obra qualificada. Com efeito, na segunda metade do século XV foi necessário trazer algum pessoal estrangeiro para participar na empresa expansionista, nomeadamente italiano, castelhanos e catalães, flamengos, muçulmanos e judeus. Depois vários indícios sugerem um lento aumento, cuja intensidade dependeu das áreas geográficas e do evoluir das conjunturas económicas e políticas. (p. 211)

Mattoso, José. (1993). *História de Portugal: no alvorecer da modernidade (1480-1620)*.

Lisboa: Estampa.

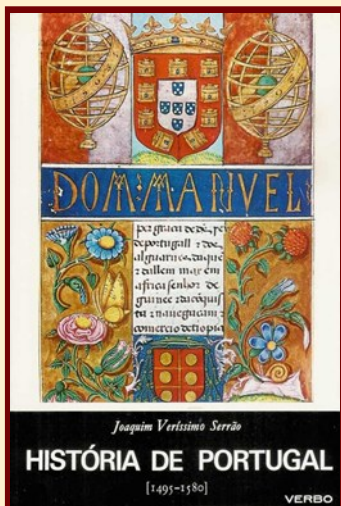


Cota: 80(09) SAR

Nos relatos que vieram a integrar-se na coleção setecentista da *História Trágico-Marítima* encontram-se até páginas impressionantes, eco das horas aflitivas por que tinham passado os sobreviventes no decorrer dos naufrágios ou nas longas viagens a pé por regiões inóspitas. Sobressai entre elas a narrativa do naufrágio dos Sepúlvedas, que inspirou o poema épico de Jerónimo Corte Real: atirados contra a costa africana, perto do cabo, os sobreviventes empreenderam uma longa caminhada para o Norte, em direcção ao rio onde o português Lourenço Marques comerciava com os negros do interior; corpos prostrados pela fome, pela fadiga, pela pilhagem dos Cafres e pelas feras, mortos ou vivos, ficavam a assinalar a passagem da coluna portuguesa; a tragédia atinge o ponto culminante quando o capitão, Manuel Sepúlveda, já louco, se interna como um sonâmbulo pela floresta, depois de contemplar a mulher falecida, que se enterrara na areia, para cobrir a nudez... ( p. 296)

Saraiva, António José & Lopes, Óscar. (2011). *História da literatura portuguesa*. (17.<sup>a</sup> ed.). Porto: Porto Editora.

*Sobre os textos*



Cota: 94(469) SER

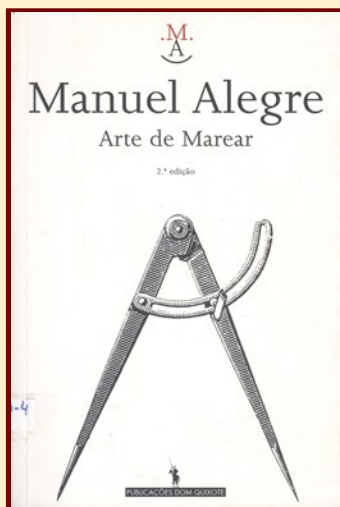
A chamada «toma viagem» era mais perigosa que a «ida», pelas cargas em metais e especiarias que eram alvo dos corsários franceses e ingleses que desde meados do século XVI passaram a ameaçar cada vez mais nas rotas do Atlântico. Não referindo os acidentes náuticos, em muitos casos imprevisíveis, a viagem de regresso dependia do bom acondicionamento das vultosas cargas que enchiam os navios e tornavam a navegação arriscada. Por causa da estiva defeituosa houve muitos naufrágios, por não se respeitar o contra-peso das mercadorias necessário ao equilíbrio das embarcações. Daí que D. Sebastião tenha legislado no sentido de se conseguir «a boa navegação e segurança das naus que vêm da India para estes reinos com carrega de especiarias» para estas havia arrumação própria: a pimenta vinha no porão e entre as cobertas; nos paióis do meio da nau para o lado da proa, colocava-se o lacre e o cravo; o gengibre cabia no paiol da proa, por ser o lugar mais enxuto; junto dele punha-se a noz-moscada... (pp. 160-162)

Serrão, Joaquim Veríssimo. (1978). *História de Portugal: o século de ouro: (1495-1580)*.

Lisboa: Verbo.

*Sobre os textos*





Cota: 821.134.3-4 ALE

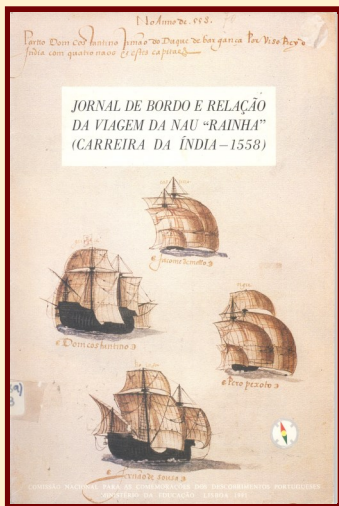
«Navegamos para Oriente» - escreveu Sophia, empregando a primeira pessoa do plural. «Navegavam sem o mapa que faziam» - dirá noutro poema, referindo-se na terceira pessoa do plural, aos navegadores portugueses. (...)

Ora no dia 25 de Abril de 1999, eu também estava em Macau, para comemorar o 25.º aniversário da revolução portuguesa. Comecei por depor um cravo vermelho na gruta de Camões. (...)

Nesse mesmo dia, olhando mais tarde, um reflexo de sol sobre o rio das pérolas, pensei também se não seria um daqueles pontos luminosos de que fala Dante. E tudo na minha cabeça se conjugou: Homero, Dante, Camões, Ulisses, Camilo Pessanha, Sophia, eu mesmo, a história do povo português. Macau e Ítaca e a própria ilha da utopia, aquela que, segundo Thomas More, lhe teria falado, numa taberna de Amsterdão, um marneiro português chamado Rafael: a ilha perfeita e ideal, algures, num mar nunca nomeado. (pp. 36-37 )

Alegre, Manuel. (2002). *Arte de marear: Ensaios*. (2.ª ed.). Lisboa: Publicações Dom Quixote.

*Con(7extos)*



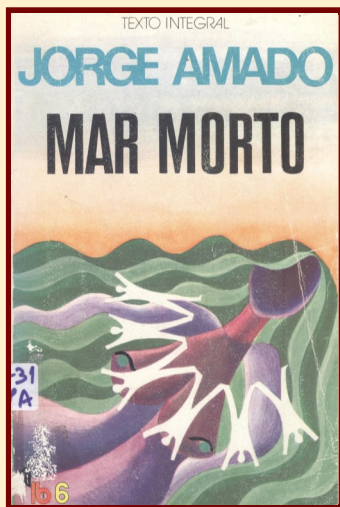
Cota: 94(469) ALB

Nos diários de bordo descreve-se o dia-a-dia uma viagem, com as observações de carácter náutico que o autor ( certamente o piloto do navio) ia fazendo para orientar a navegação: os rumos seguidos, a direcção e a força dos ventos (designados de um modo qualitativo e apenas aproximado: vento galerno, bonança, calma, forte, etc.), a anotação de eventuais correntes (explicativas de um possível «abatimento» do navio), a latitude do ponto ocupado (quando era obtida) e os animais marinhos bem como as aves avistadas. É muito raro em escritos deste género o autor registar qualquer ocorrência verificada a bordo durante o dia e a noite a que o trecho se refere. Por exemplo: no caso do diário da nau «Rainha», na sua viagem para a Índia em 1558, apenas encontramos alusão à morte de dois tripulantes e de um jovem que caíram ao mar.

As relações de viagens ocupam-se em escassíssima medida de pormenores náuticos, e às vezes nem os referem; em contrapartida... (p. 7)

Albuquerque, Luís. (2010). *Jornal de bordo e relação da viagem da nau Rainha carreira da Índia-1558*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses

Con(7extos)



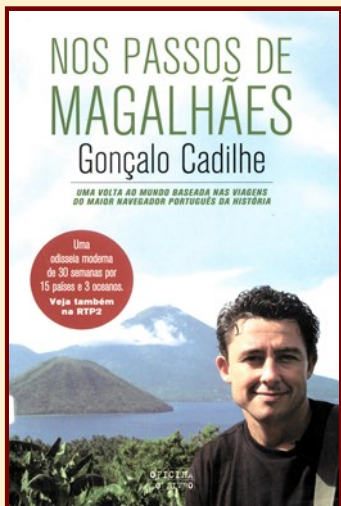
Cota: 821-31 AMA

Foi aqui que o corpo de Guma desapareceu. Mestre Manuel pára o saveiro, baixa as velas, No Viajante sem Porto estão Dr. Rodrigo , Manuel, o velho Francisco, Maneca Mãozinha, Maria Clara e Livia sem lágrimas.

Pela manhã eles viram, viraram o Pacote Voador. Havia um rombo no casco, mas era pequeno, um carpina consertou em poucas horas. Mestre Manuel levou o saveiro até ao cais. Foi buscar Livia em casa após o almoço. Rosa Palmeirão e a tia de Livia ficaram com o menino. Maneca Mãozinha veio com eles.

Foi assim que o corpo de Guma desapareceu. Agora as águas são calmas e azuis. Ontem eram tempestuosas e verdes. Mas para os olhos de Livia as águas estão paradas e são cor de chumbo. É como se o mar tivesse morrido junto com Guma.

Estão silenciosos. O velho Francisco acende a vela. Deixa cair uns pingos de cera em cima do pires, prende a ele a vela. E a coloca com cuidado no mar. (p. 185)



**Cota: 821.134.3-992 CAD**

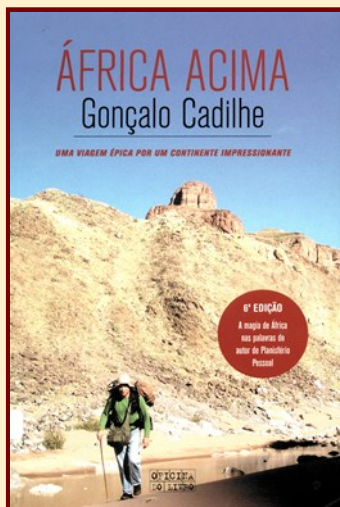
*Con(7extos)*

Fernão de Magalhães é o maior navegador português da História da Humanidade.

Foi uma das coisas que descobri recentemente sobre Magalhães - que para muitos historiadores ele é o maior navegador de todos os tempos. Descobri outras, quase sempre surpreendentes. Quando em 1989, a NASA enviou uma sonda para explorar o planeta Vénus, penetrando efetivamente a sua atmosfera, baptizou-a em honra desse maior navegador português de todos os tempos: a Sonda Magellan. Também descobri que uma das crateras da Lua se chama Magalhães. E que aquelas duas galáxias que atravessam a noite do Hemisfério Sul – das poucas, aliás que o ser humano consegue avistar a olho nu – se chamam Nuvens de Magalhães.

Outras coisas já eu tinha descoberto há mais tempo,. Por exemplo, que o Pacífico se chama assim porque quando a Armada das Molucas- era este o nome da expedição de Magalhães - (...) teve a sorte de não apanhar nenhuma das suas tempestades descomuns. (p. 15)

Cadilhe, Gonçalo. (2008). *Nos passos de Magalhães: uma biografia itinerante*. Lisboa: Oficina do Livro.



Cota: 821.134.3-92 CAD

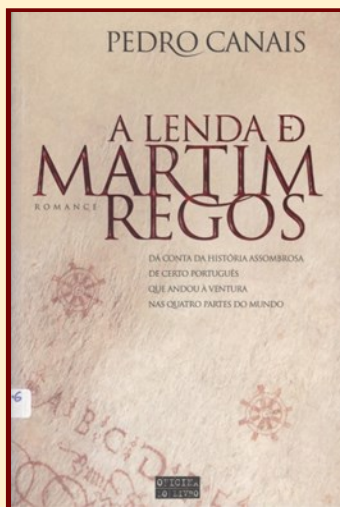
*Con(7extos)*

Como era de esperar, as minhas previsões africanas falharam ... infalivelmente. De pouco serviram os quinze anos de experiência prática a viajar pelo resto do mundo. De pouco serviu a América Central, o Afeganistão, o planalto andino, as ilhas mais recônditas da Indonésia. A África não se prevê vive-se. Vai-se lá.

Quando iniciei esta viagem, sabia qual era o meu ponto de partida e qual o de chegada. Respectivamente: África do Sul e Portugal. Ou se quisermos momentos geográficos mais carismáticos e definidores: o Cabo da Boa Esperança, do lado das partidas; e, do lado das chegadas, o estreito de Gibraltar. A margem Norte, mais concretamente.

As minhas previsões, as tais que depois não se concretizaram, eram sombrias. A nível de saúde, principalmente, arrancava com uma visão apocalítica do continente. (p. 11)

Cadilhe, Gonçalves. (2008). *África acima: uma viagem épica por um continente impressionante*. (6.ª ed.). Cruz Quebrada: Oficina do Livro.



Cota: 821.134.3-311.6 CAN

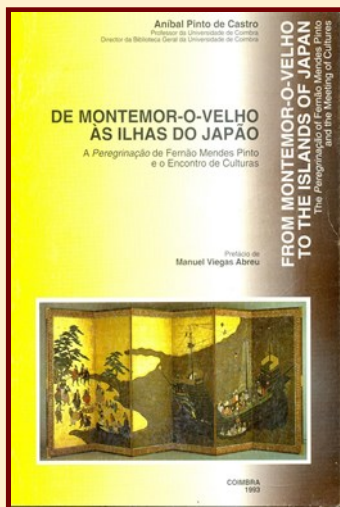
*Con(7extos)*

Nesta minha condição de corsário em que andei seguidamente, logo o primeiro que dei conta a João de Ruão foi o que fogo da artilharia era o poder que as mais das vezes fazia vitoriosos os homens d'El-Rei Dom Manuel em todas as partes da Índia e do Novo Mundo, pois não havia nestes lugares tal poder.

E com isto entendeu João de Ruão que havia de levar consigo tanta soma de pólvora quanta podia. (...) E largamos então no ano seguinte de quinhentos e dezasseis levando por chusma a mais desgraçada gente que havia em nações desta nossa Europa, que eram biscainhos e ingleses e irlandeses e outros mais, todos de muito má condição, tirando três franceses com que João de Ruão tomava conselho.

E com uma aguada que fizemos somente, por evitar os portugueses no mar Oceano, passamos o Cabo da Boa Esperança e chegamos ao mar da Índia. E passada que foi seguidamente a grande ilha que chamam São Lourenço e que os mouros chamam a ilha da lua... (p. 426)

Canais, Pedro. (2004). *A lenda de Martim Regos: onde se conta a história assombrosa de certo português que andou à ventura nas quatro partes do mundo*. (2.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Oficina do Livro.



Cota: 80 CAS

Quando por meados do século XVI, pisou pela primeira vez a terra do Japão, em Tanegashima, conta Fernão Mendes Pinto no capítulo CXXXIII da *Peregrinação*, que o daimio local, a que chama Nautaquim, finda a primeira entrevista, pediu aos portugueses: “àmenhã me ide ver a minha casa, e me levai um grande presente de novas desse grande mundo por onde andaste, e das terras que tendes visto, e o como se chamam porque vos afirmo que só dessa mercadoria comprarei a meu gosto que todas as outras”.

Seja qual for a carga de efabulação que porventura separe o facto assim narrado, da realidade que lhe serviu de fundamento, bem pode interpretar-se o pedido daquele longínquo potentado japonês de Quinhentos como sinal paradigmático da força espiritual que em todas as épocas da História, aproximou o homem do seu semelhante, por muitas que fossem as diferenças de raça, cultura ou religião a separá-los! (p. 11)

Castro, Aníbal Pinto de. (1993). *De Montemor-o-Velho às ilhas do Japão: a Peregrinação de Fernão Mendes Pinto e o encontro de culturas*. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro.

*Con(7extos)*





Cota: 821.134.3-992 CAS

*Con(7extos)*

### *O navio mercado*

A bordo do *Dorolongo* imagino como se sentiriam os marheiros que por estas paragens deambularam há quatro séculos. Entretenho-me a tentar adivinhar o contorno das ilhas que nos surgem durante todo o dia em que navegamos ao longo da costada ilha de Timor, bem mais montanhosa do que eu pensava. a costa é tão elevada e acidentada que talvez isso explique o facto de a estrada principal que atravessa a ilha de este a oeste, evitar a região costeira.

A estibordo vejo surgir uma ilhota isolada com escarpa, praia de areia branca, um farol, uma antena e alguns barcos. Que pedaço de rocha será?

Ataúro avista-se muito antes de se adivinhar Díli, lá ao longe, mergulhada numa extensa mancha verde. Estamos há dez horas no mar. Menos duas horas do que leva a fazer o trajecto terrestre de Kupang a Dili. (p. 115 )

Castro, Joaquim Magalhães de. (2009). *Mar das especiarias: a viagem de um português pela Indonésia*. Lisboa: Presença.



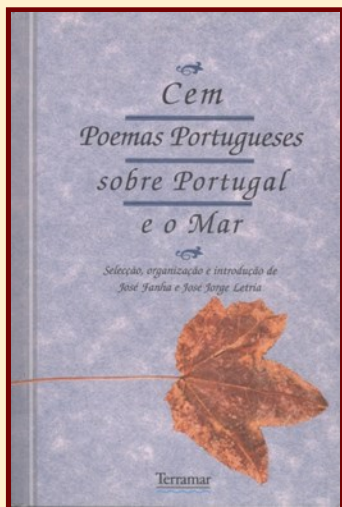


821.134.3-94 COR

A primeira vez que fui a Paris ia candidamente endereçada àquele espírito parisiense que o anedotário e a literatura propagavam e que, tal como entre nós, a anacrónica roupeta folclórica funcionou durante muito tempo como o mais rentável cartaz turístico da França. Mas a verdade, é que só consegui vislumbrar uma ou outra nesga da tão celebrada graça parisiense em embalagens comerciais, vendida por *entretainers* em cabarés que sugavam o sangue do estrangeiro pagante. A minha boa vontade muito juvenil encontrou contudo uma maneira de iludir a decepção. Os franceses acordavam do pesadelo da guerra. O culto das sombras invadia as caves existencialistas e a própria arte torturava-se numa estética da angústia, oficiada por Sartre e popularizada pela voz fantasmal de Greco. (...) Numa outra viagem tive, porém, a grata surpresa de ser recebida em Paris com girândolas de risos e amabilidades. Um autêntico festival de charme parisiense!

Correia, Natália. (2005). *Contos inéditos e crónicas de viagem*.  
Lisboa: Parceria A. M. Pereira.

*Con(7extos)*



Cota: 821.134.3-82 FAN

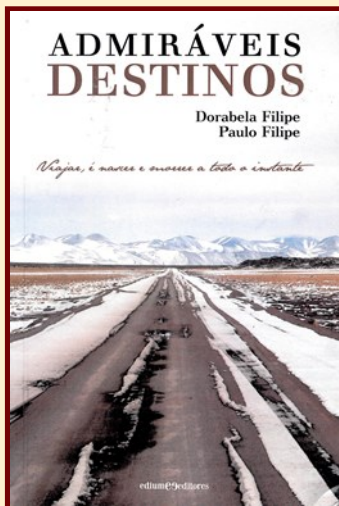
*Con(7extos)*

Portugal - um mar de poemas

Portugal e o mar são entidades indissociáveis ao longo de séculos de História. Há um destino e uma memória que os unem para o melhor e para o pior, desde a experiência de descobrimento e da diáspora até ao sofrimento dos naufragos, dos degredos e das perdas mais irreparáveis

Poucos foram, durante centenas de anos, os poetas que não escreveram sobre o mar, mesmo quando esse não era o da vivência e o da memória portuguesa e sim o espaço metafórico que se associa à distância, à melancolia, ao amor impossível, e à saudade. (...) Há o mar de Luís Vaz de Camões e de Bocage, o mar de Camilo Pessanha, o mar de Fernando Pessoa, o mar de e de Bocage, o mar de Camilo Pessanha, o mar de Fernando Pessoa, o mar de Ruy Cinatti ou o mar de Jorge de Sena. São mares diferentes e mares sofridos, seja sob forma de ausência de exílio ou de infância perdida. São mares nos quais se projeta a arte de ser português. (pp. 7-8 )

Fanha, José & Letria, José Jorge. (2007). *Cem poemas portugueses sobre Portugal e o mar*. (2.ª ed.). Lisboa: Terramar.



Cota: 821.134.3-992 FIL

O que nos leva a partir?

O que nos leva a deixar o conforto de nossa casa, a segurança do que conhecemos, para nos aventurarmos em destinos estranhos?

Que encantamento é esse que nos faz passar dias em viagens, nos “frios” aeroportos, comendo comida plástica, esperando e esperando por conexões? “Gastar” o pouco tempo de férias em correrias desenfreadas, cansar fisicamente o corpo, já mentalmente cansado

Só temos uma resposta válida: não é a Ásia, ou a África, ou a América Latina ou até mesmo a Europa. São enfim os destinos realmente diferentes, são as “gentes”, os cheiros, as comidas, os costumes, a história. São os destinos que, por esta ou aquela razão foram crescendo no nosso imaginário, apaixonantes! São os destinos que têm como ponto de partida uma designação comum:

Admiráveis destinos! (p. 7)

*Con(7extos)*

Filipe, Paulo Luís & Filipe, Dorabela Alves. (2011). *Admiráveis destinos*. Maia: Edium Editores.



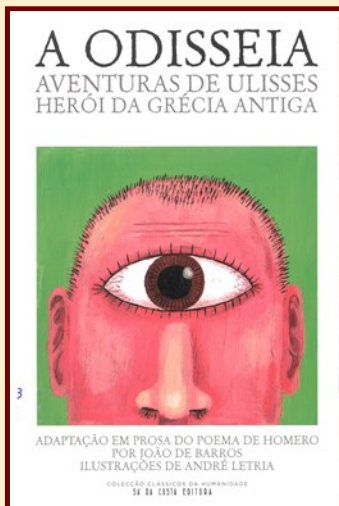
Cota: 821.134.3-31 GAR

*De como o autor deste erudito livro se resolveu a viajar na sua terra, depois de ter viajado no seu quarto; e como resolveu imortalizar-se escrevendo estas viagens. – Parte para Santarém. – Chega ao Terreiro do Paço, embarca no vapor de Vila Nova; e o que aí lhe sucede. - A Dedução Cronológica e a Baixa de Lisboa. – Lord Byron e um bom charuto. – Travam-se de razões os Ílhavos e os Bordas-d'Água: os da calça larga levam a melhor.*

Que viagem à roda do seu quarto quem está à beira dos Alpes, de inverno , em Turim, que é quase tão frio como Sampetersburgo – entende-se. Mas com este clima, com este ar que Deus nos deu, onde a laranjeira cresce na horta, e o mato é de murta, o próprio Xavier de Maistre que aqui escrevesse, ao menos ia até ao quintal. Eu muitas vezes, nestas sufocadas noites de estio, viajo até à mais janela para ver uma nesquita de Tejo que está no fim da rua e me enganar com uns verdes de arvores que ali vegetam... (p. 54)

*Con(7extos)*

Garrett, Almeida. (2010). *Viagens na minha terra*. Porto: Porto Editora.



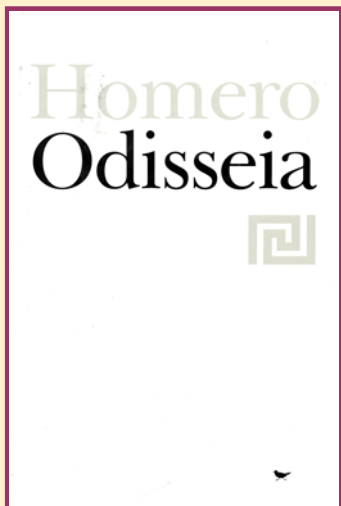
82-13 HOM

*Con(7extos)*

A história que ides ouvir passou-se há alguns milhares de anos. Mas, século a século, os homens têm-na ouvido e repetido sem nunca se enfadarem. (...)

É esta a gloriosa história de Ulisses, do homem de mil façanhas e ardis, do herói que, depois do cerco, tomada e incêndio de Troia, cidade célebre da Asia Menor – visitou as cidades mais diversas, conheceu gentes estranhas e enfeitiçou a alma de povos distantes. Num frágil navio, errou sobre as ondas incertas, cheio de angústia, transido de aflição, perseguido por monstros cruéis, abandonado de socorros. Tudo venceu, afinal, mercê da inteligência, do trabalho, da audácia e, sobretudo, da clara e serena razão. Companheiros que levou consigo na viagem arriscada, morreram pelo caminho. Mas Ulisses resistiu aos piores perigos e maiores sofrimentos. E as suas aventuras foram tão surpreendentes e a sua coragem tão excepcional se mostrou, que o tomaram imortal na memória das gerações. (p. 5)

Barros, João de (Adaptação) & Homero ( 2008). *A Odisseia de Homero: contada às crianças e ao povo*. (37.ª ed.). Lisboa: Sá da Costa.



821-13 HOM

*Con(7extos)*

A *Odisseia* homérica é, a seguir à Bíblia, o livro que mais influência terá exercido, ao longo dos tempos, no imaginário ocidental. Não é por acaso que a literatura romana começa no séc. III antes de Cristo, com a tradução para latim da *Odisseia*, tarefa empreendida por Lívio Andronico, que preteriu significativamente a *Ilíada* em favor do poema sobre o Retorno de Ulisses. E embora durante a Idade Média essa influência tenha sido operada por via indirecta, mormente por textos já de si derivados da *Odisseia* (como a *Eneida* de Virgílio e as *Metamorfoses* de Ovídio), o renascimento, com a nova tradução para latim da *Odisseia* de Leôncio Pilato, que tanto encantou Petrarca e Boccaccio, veio repor a primazia do modelo homérico, a ponto de a *Odisseia* ter acabado por ofuscar qualquer poema épico, à excepção talvez da *Eneida*. São disso sintomáticos os célebres versos de Camões “cessem do sábio grego e do troiano / as navegações que fizeram” (*Lusíadas*, I, 3): apesar de a *Ilíada* ser, dos dois poemas homéricos, porventura o mais perfeito, é a *Odisseia* que o poeta quinhentista pretende superar. (p. 11)

Homero (2003). *Odisseia*. Lisboa: Livros Cotovia.



Cota: 821.134.3-31 JOR

*Con(7extos)*

Narrativa de denúncia e de crença. *O Cais das Merendas* constitui a localidade literária comum onde habitam todos os povos que interrogam o destino da sua memória coletiva.

Sem nunca o dizer, a obra sugere que a acção diz respeito a um povo que atinge o limiar do esquecimento de si próprio – um povo de emigrantes e estrangeirados que procura e ao mesmo tempo perde a sua identidade, que deseja construir o seu cais de ligação com o mundo no mesmo local onde se refugia no repasto, na merenda, no esquecimento. É o símbolo dos que, não sabendo porquê nem como, renegam as suas raízes e se perdem no desencontro, sem que afinal tivesse emigrado...

Sebastião Guerreiro é o herói da areia, espécie de galã dos verões que encontra no contacto fácil com os estrangeiros em lazer e em trânsito a sua forma de sobreviver sem esforço. É ele quem chama o painel vivo das figuras à Praia das Divícias e a esse sorvedoiro da memória cultural que é o Hotel Alguergue. (Sinopse)

Jorge, Lídia. (1989). *O cais das merendas* (4.ª ed.). Mem Martins: Europa-América.



Cota: 821-34 LON

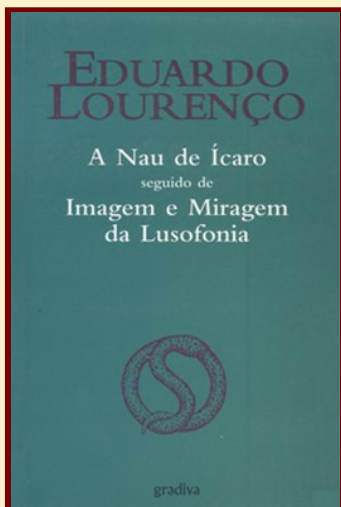
*Con(Textos)*

Falível e frágil, pedaço de vida palpitante, com a consistência da geleia... sou só isso e nada mais.» Assim se definia Jack London, antes de partir em viagem pelo Pacífico no seu brigue novo, o *Snark* depois do terramoto de San Francisco, em 1906. «À minha volta estão as grandes forças naturais – ameaças colossais, titãs de destruição, monstros sem sentimentos que me ignoram como eu ignoro os grãos de areia que esmago ao caminhar.» Contra os elementos e perigos do grande oceano entre a América e a Ásia, London viu-se desafiado e triunfante. «É bom dominar a tempestade e sentir-se divino. Atrevo-me a afirmar que, para uma porção finita de geleia palpitante, a sensação de partilhar dessa natureza superior é muito mais gloriosa do que a que sente um deus perante a sua divindade.

Porém o cruzeiro do *Snark* foi uma triste ilusão. (p. 7)

London, Jack. (1999). *Contos do pacífico*. Lisboa: Antígona.





Cota: 821.134.3-4 LOU

*Con(7extos)*

## A nau de Ícaro ou o fim da emigração

No Museu Real de Bruxelas pode ver-se um quadro de Peter Breughel, o *Velho*, *A Queda de Ícaro*. Apesar do carácter trágico da fábula, esta pintura exprime um sentimento de paz, quase de serenidade. O símbolo da ambição humana mergulha no mar no meio da indiferença de tudo o que o envolve, homens concentrados no seu trabalho, baía serena com algumas barcas, natureza adormecida como num sonho que acabaria melhor do que o Ícaro.(...) Pouco a pouco esta navegação tateante, tomada vocação e sinal de uma mudança de civilização, iria arrastar toda a Europa na sua esteira. Depois de Lisboa, também Sevilha, Londres, Dieppe, Hamburgo, Amsterdão se tornaram polos de um colossal fenómeno de expatriação. Simbolicamente, este empreendimento de carácter planetário receberá os belos nomes de «expansão», de «conquista», de colonização. (pp. 43-44)

Lourenço, Eduardo (2004). *A nau de Ícaro seguido de Imagem e miragem da lusofonia*. (3.ª ed.) Lisboa: Gradiva.



Cota: 821.134.3-992 MAD

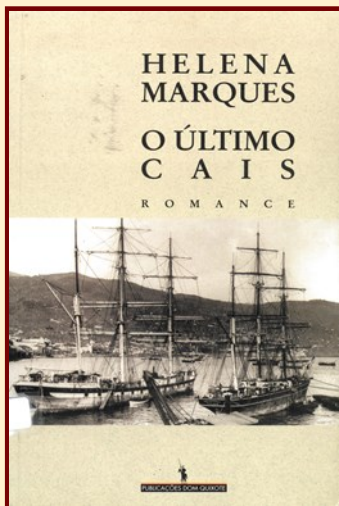
## Madagáscar: Estórias de uma certa África

### Em terra de Betsileos

Em Ambalago o tempo é antigo. Chapéus de feltro a fazerem lembrar os anos 40 acumulam camadas de poeira levantada pela pesada deslocação dos animais. Estamos no maior mercado de zebus do país Malgash. Os homens vestem roupas do passado combinando-as com toalhas e cobertores de cores garridas que enrolam nas costas. Aqui a miscigenação não acontece só entre as gentes mas também entre as calças, casacos, camisas, T'Shirts, bonés, barretes e todo o tipo de chapéus incluindo os de chuva. Tudo se mistura. O velho e o novo. O sóbrio e o exuberante.

Em muitas ocasiões, apenas os pés descalços dos vendedores de gado conservam a nudez.

Como em toda a África, também aqui os haveres dos habitantes são parcos. Mas a curiosidade imensa. (p. 7)



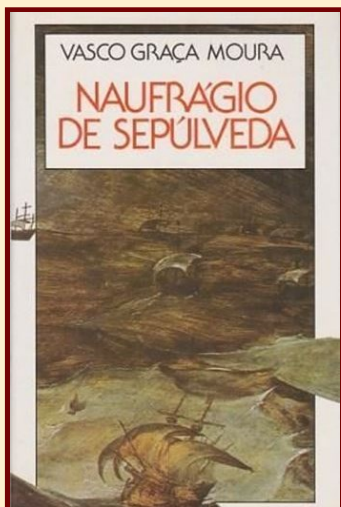
821.134.3-31 MAR

*Con(7extos)*

Saímos de Quelimane na canhoeira do Mandovi, com direcção à ilha de Moçambique, no dia 4 de Setembro de 1879, pelo meio-dia. A partir do dia 5, tivemos vento e corrente contrários e só pudemos chegar à Ilha no dia 9, pelas 7 horas da manhã. Adoeceu um marinheiro com febre intermitente. Nenhum navio suspeito. Dia 14 – Levantamos ferro pelas 9 horas da manhã, em direcção à vila de Quelimane. Ia também entrando o navio do Royal Mail. Adoeceu o engenheiro com febre biliosa e dez marinheiros com febre intermitente simples.

Dia 20- Voltamos a sair e fundeamos no Mongical. Foram a terra, armados, o tenente Ápio e o guarda-marinha Silva para saberem informações sobre o pangaio que fazia escravatura. Nada apuraram. À tarde apareceu outro pangaio e foi mandado a bordo o guarda-marinha Sérgio, com um marinheiro, armado, para saber de onde vinha e para onde ia. (p. 7)

Marques, Helena. (2003). *O último cais: romance*. (8.ª ed.). Lisboa: Dom Quixote.

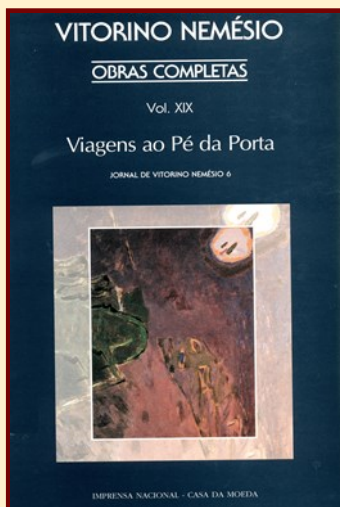


Cota: 821.134.3-31 MOU

O Manuel tinha tais problemas em casa e fora de casa, que não deve ter dado por nada a princípio, acho que ele não tinha muito bem a noção de que era assim, eu, de resto, avisei-o mais do que uma vez para ter cuidado, mesmo sem saber o que estava a preparar, depois, quando tudo se complicou, é que ele tentou salvar o barco de qualquer maneira, fez esforços desesperados, o tal colaborador, Moreira, ou Pereira, não me lembro bem, já se tinha posto ao fresco com a massa e creio que foi isso que o desgraçou, não por ficar sem dinheiro, mas por ficar sem o dinheiro exactamente naquela altura, se fosse umas semanas depois o caso não era tão grave, disso tenho a certeza, o que eu sei é que ele um dia, aí por fins de Março, ficou completamente aflito e teve de ir ao banco com as calças na mão, mas não conseguiu resolver os problemas. Na véspera telefonou-me, a dizer que não podia aparecer, que lhe tinha aparecido um problema preocupante, não sabia onde parava o Moreira, ou Pereira, e não conseguia apurar... (p. 64)

*Con(7extos)*

Moura, Vasco de Graça. (2009). *Naufrágio de Sepúlveda* (3.ª ed.). Lisboa: Quetzal.



Cota: 821.134.3-94 NEM

*Con(7extos)*

Folha de viagem  
12 de Janeiro 1935

Este passeio a Azeitão, Bacalhoa, Setúbal, Outão, Palmela e Arrábida varre da minha alma todos os miasmas possíveis. Ao arfar do automóvel vou reconquistando a minha equação com a terra portuguesa, com a sua expressão áspera e suave, independente dos homens, que, não podendo arrancar de si próprios as mensagens sinceras que deviam, fazem com ar hamléptico rabulazinhas triviais.

Lindo dia: aberto, luminoso, sem uma falha de nitidez, escancarado ao sol de janeiro e dócil ao gume de frio que a serra da Arrábida vai afiando. A quinta da Bacalhoa, recordando-me um velho livro de escândalo lido em menino, leva-me a intuir a pessoa do Rei D. Carlos, que vi burguesa e gorda no mobiliário de Mafra e venho ler aqui nesta ruína rural, meio florentina, meio moira, que foi do filho de Afonso de Albuquerque e morre de tetos abatidos no espelho de um

Nemésio, Vitorino. (1998). *Viagens ao pé da porta: Jornal de Vitorino Nemésio 6*. (2.ª ed., Vol. 19). Lisboa: INCM.



Cota: 821.134.3-31 OCH

*Con(7extos)*

Singapura, Malásia, Indonésia, Austrália.

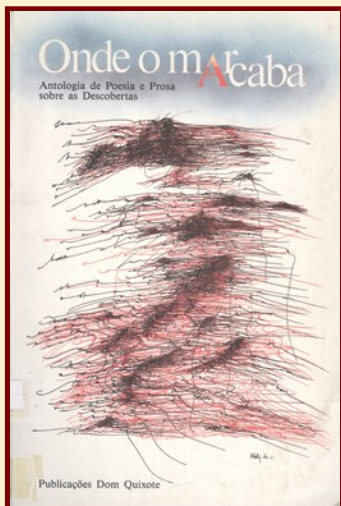
O vento chega e modifica, não deixa a praia igual. Assim são as viagens.

O despachar das malas, a sombra do *boeing* nas mangas, as mais variadas línguas que se cruzam nas passarelas do aeroporto, e não são beijos, o ar que o avião corta no exterior, tudo a provocar um sorriso não esboçado, mas evidente dentro de si.

A viagem no A380, uma máquina voadora de dois andares, qualquer dia há casas a voar, decorreu sem percalços. Ao aterrar vislumbrou ilhas e uma floresta a preencher o pequeno território da cidade-estado mas a sonolência e as miragens podem por vezes emparceirar-se.

Os primeiros dias de grandes viagens ficam sempre com um espaço distinto na memória. Parece que o viajante ainda não é viajante e que a viagem não é início de coisa alguma. (p. 11)

Ochoa, Raquel. (2012). *Sem fim à vista: a viagem*. Ponta Delgada: Letras Lavadas.



**Cota: 821.134.3-82 OND**

*Con(Textos)*

Um mar de lágrimas

Para começar, o mar não é o meu elemento. Se o espírito da quinta-essência ascende através das formas aquáticas, aéreas e ígneas para se purificar progressivamente, por mim ele ficava impuro. E se o Paraíso se encontra debaixo de água, eu não vou para lá. Gosto de terra firme, e seguia mais depressa Marco Polo do que Cristóvão Colombo, que de resto não gostava do mar.

Como eu há mais gente. Embarcavam pelos cabelos e o mais das vezes estavam bem bebidas quando embarcavam. Só assim o terror do mar era vencido; os marinheiros receavam, mais que as tempestades, aquela imensa solidão da água, o bater das ondas e o ranger do cavename, e a melancolia gemente do mar. Há no fundo do mar um apelo que se simboliza pelo filho de Ondina, e que clama pela sua libertação. «Quem me libertará da água e me levará para a areia seca?» - disse o filho de Ondina. Mas ninguém se lançou ao mar para o libertar. (p. 54)

Bessa-Luís, Agustina. (1991). Um mar de lágrimas. In Ana Hatherly (org.). *Onde o mar acaba: antologia de poesia e prosa sobre as descobertas*. Lisboa: Dom Quixote.





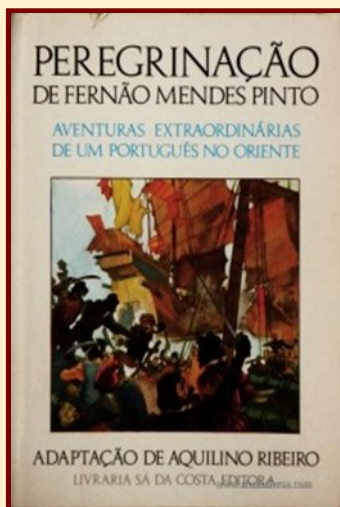
Cota: 821.134.3-992 PIN

A vida. – Não se sabe ao certo a data de nascimento de Fernão Mendes Pinto. As datas ordinariamente propostas, 1509, 1511 e 1514 são deduzidas das suas próprias informações. No capítulo 1.º da *Peregrinação*, diz que ano da morte do rei D. Manuel, contava 10 ou 12 anos. Logo teria nascido em 1509 a 1511. Numa carta, porém escrita de Malaca em 1554, declara que vai fazer relação da sua vida «e dos trabalhos, cativeiros, fomes, perigos, vaidades em que tanto sem razão gastara 40 anos». Alguns biógrafos viram nisto indicação que tendo 40 anos em 1554, Fernão Mendes Pinto nascera em 1514, considerando, contudo, mais precisa a primeira destas indicações, podemos dizer, sem receio de errar muito, que o grande aventureiro nasceu em Montemor-o-Velho por volta do ano de 1510.

Ainda em conformidade com as suas próprias indicações, no texto da sua obra, seríamos levados a concluir que os seus pais seriam míseros plebeus. (p. V)

Pinto, Fernão Mendes. (1971). *Peregrinação*. (4.ª ed.). Lisboa: Seara Nova.





Cota: 821.134.3-992 PIN

*Con(7extos)*

Sentido da miséria e estreiteza da casa paterna, deslumbrado, não menos, pelo exemplo de muitos que chegavam do Oriente a estoirar de ricos, também eu embarquei para a Índia a tentar a sorte. Foi no ano em que se recebeu em Lisboa com pompa nunca vista, salvo enterro de rei, a ossada do conde almirante D. Vasco da Gama.

Mal cheguei a Dio, após venturosa se bem que longa travessia, alistei-me numa fusta, pequena nau de guerra que tinha por missão secreta ir ao Mar Vermelho espreitar os movimentos do turco. Corremos o estreito de meca e deitamos até a terra do Preste João, sempre com ventos prósperos. À volta, porém, abandonou-nos a fortuna. Por minha parte fui cativo dos Moiros, posto em hasta pública, comprado por um grego sem alma nem lei que me vendeu a um judeu. O qual me levou a Ormuz, onde fui resgatado com o produto de esmolas tiradas de porta em porta. Estava na força da vida, não houve mal que me dobrasse. (pp. 11-12)

Ribeiro, Aquilino. (Adaptação) (1983). *Peregrinação de Fernão Mendes Pinto: aventuras extraordinárias de um português no Oriente*. (10.<sup>a</sup> ed.). Lisboa: Sá da Costa.

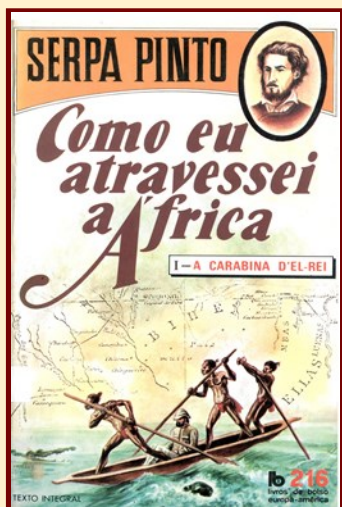


Cota: 821.134.3-992 PIN

Partidos nós a nove dias do mês de Maio do ano de 1544 desta cidade de Tuymicão, fomos naquele dia, já quase noite, dormir a uns estudos que se chamavam Guatipanor, em um pagode por nome de Naypatim, noa quais os embaixadores ambos foram bem agasalhados pelo tuyxivau da casa, que era reitor deles. E como ao outro dia foi manhã clara seguiram o seu caminho pelo rio abaixo, cada um em sua embarcação, afora outras duas em que levaram a sua fardagem. E sendo passadas duas horas depois da véspera, chegamos a uma cidade pequena por nome Puxaguim, bem fortalecida com torres e baluartes ao nosso modo, e cavas largas com três pontes de cantaria muito fortes, e grande soma de artilharia de pau, como bombas de navios; somente os vasos dos leitos em que se atacavam as câmaras eram chapeados de ferro e tiravam pelouros como de falcões e meias esperas. (p. 9)

*Con(7extos)*

Pinto, Fernão Mendes. (1988). *Peregrinação*. (2.ª ed.) Mem Martins: Europa-América.



Cota: 821.134.3-992 PIN

*Con(7extos)*

À Europa, e em geral ao homem que nunca viajou nos sertões do interior d'África, não é dado compreender o que se soffre ali, quaes as dificuldades a vencer a cada instante, qual o trabalho de ferro não interrompido para o explorador.

As narrações de Livingstone, Cameron, Stanley, Burton, Grant, Savorgnan de Brazza, d'Abbadie, Ed. Mohr, e muitos outros, estão longe de pintar os sofrimentos do viajante Africano. Difficil é comprehendel-o a quem o não experimentou; áquelle que o experimentou difficil é descrevel-o.

Não tento mesmo pintar o que soffri, não procuro mostrar o quanto trabalhei, que me façam ou não a justiça de que me julgo merecedor aquelles que examinarem os meus trabalhos, hõje é isso para mim indifferente, porque me convenci de que só posso ser bem comprehendido pêlos que como eu pisáram os longinquos sertões do continente nêgro, e passáram os maos tratos que eu lá passei. (p. xvii)

Pinto, Serpa. (1982). *Como eu atravessei a África*. Mem Martins: Publicações Europa-América.



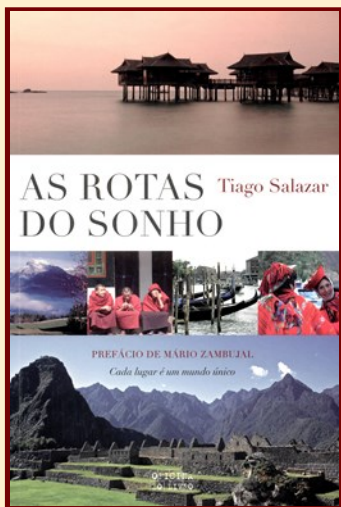
Cota: 821.134.3-992 PIN

Quando por vezes ponho diante dos olhos os grandes trabalhos e infortúnios que por mim passaram, começados no princípio da minha primeira idade e continuados na maior parte da minha vida, acho que com razão me posso queixar da ventura, que parece ter tomado por finalidade sua perseguir-me e maltratar-me, como se isso houvesse de lhe dar nome e glória. Na verdade, não contente de me pôr na minha pátria, logo no começo da mocidade, em tal situação que nela vivi sempre na pobreza maior, quis-me também levar às partes da Índia, onde, em lugar do bem-estar que buscava, só encontrei trabalhos e perigos.

Mas quando penso que no meio de todos estes perigos e trabalhos Deus me quis tirar sempre a salvo e pôr-me em segurança, acho que não tenho tanta razão para me queixar dos meus males passados, como de lhe dar graças só por este bem presente. (p. 5)

Bernardino, Teresa (Adaptação) & Fernão Mendes Pinto. (1996). *Peregrinação*. Lisboa: Verbo.

*Con(7extos)*



Cota: 821.134.3-992 SAL

*Con(7extos)*

A arte de bem viajar em toda a página

Acabo de correr meio mundo, parágrafo a parágrafo, com a sensação de que fui conduzido, em simultâneo, a dois cobiçáveis prazeres: de ler e viajar. Aconteceu assim quando a literatura de viagens, de tão fundas tradições na história e na cultura portuguesas, se estriba na qualidade da prosa e na sensibilidade do escritor para nos dar algo de mais suculento que imagens comentadas do bilhete postal. Caminheiro do mundo, com alma e traquejo de repórter, Tiago Salazar guia-nos por *As rotas do sonho* revelando os seus encantos e orgulhos, sem escamoteara feridas, antigas ou novas, de que padecem.

O que temos aqui é uma visão perspicaz, para além dos “atrativos turísticos” e das impressões epidérmicas de qualquer viajante desinformado ou distraído. Ao contrário, o autor não se remete à superfície com olhos com os olhos no visível, mergulha em acontecimentos longínquos ou recentes para revigorar o retrato de um país, uma cidade, uma região... (p. 11)

Salazar, Tiago. (2010). *As rotas do sonho*. Alfragide: Oficina do Livro.



Cota: 821.134.3-992 SAL

A viagem é menos de atravessar países do que ser atravessado por eles. Enquanto a viagem vai, o corvo muda de ramada, a cobra espreguiça-se do lago à contra-costa, a nuvem *vol-au-vent*, o sentimento une-se ao pensamento (e juntos se evolvem como duas comadres de longa data), então dizemos, como diz a minha amiga Teresa (Dias Coelho) à boleia de Barthes. “Só quero fazer viagens em que não tenha tempo de dizer ‘quero voltar para casa!’”

Vamos todos viajantes como cães à deriva. O viajante, o que parte sem pressa, todo ele é matilha heterónima que se arreganha no desconhecido. Há breu, postes de alta tensão, escarpas, pedregulhos, ravinas, árvores desossadas. Há a latência da emboscada, o abismo da curva na estrada. Há a calma medonha no seio da tempestade. Entre o lugar de partida e chegada surge então a rocha ociosa, o posto dos observadores de mundos. A gávea, o *mirhab*, o farol onde demoramos o olhar para lá da mais negra escuridão. (p. 11)

*Con(Textos)*

Salazar, Tiago. (2011). *Endereço desconhecido*. Alfragide: Oficina do Livro.



**Cota: 821.134.3-992 SOA**

*Con(7extos)*

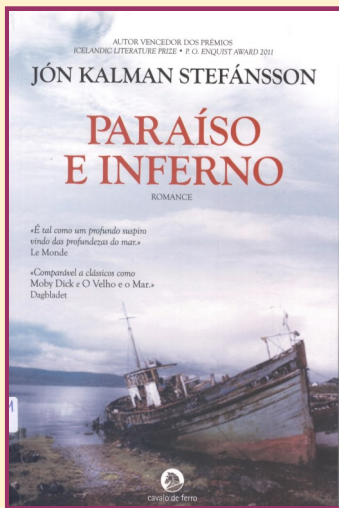
A minha mala foi das primeira a aparecer no tapete rolante do Aeroporto de Orly. Da bicicleta nem sinal. Eu e meia dúzia de companheiros de voo cruzamos os braços e entreolhamo-nos com a suspeita de uma situação muito frequente: malas extraviadas.

Ainda sou da geração que estudou francês na escola durante mais tempo que inglês... mas já sou da geração que aplica quase diariamente o inglês e nunca o francês. Embora bem enraizado no meu subconsciente., o vocábulo francês demora a emergir, como um navio corso resgatado às profundezas do golfo da Biscaia. Mas enfim, longe da fluidez automática do inglês, lá me fui fazendo entender, emitindo com esforço traduções de frases simples em português.

Perguntei o que se passava, onde andava a minha *vélo* que não chegou - até rima!... Mas não em francês. (p. 23)

Soares, José Maria Abecasis (2010). *Horizontes em branco: uma viagem pelo mundo na senda dos efeitos do aquecimento global*. Barcarena: Presença.





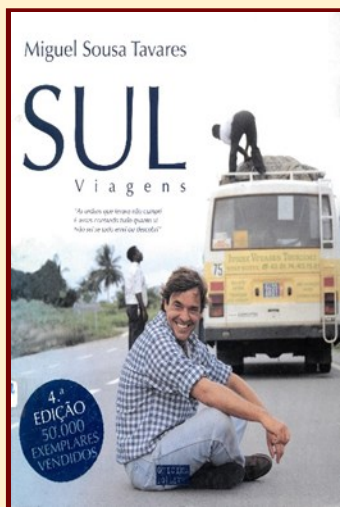
821-13 STE

O mar começa a balançar, lança espuma e salpicos entre os homens, todos eles inspiram profundamente com falta de ar, excepto Bádur, que está calado e tenta tirar água de dentro do barco, mas tem dificuldade em agarrar o balde por causa do frio que entra pela sua camisola gelada, o vento fustiga-os, eles velem com o vento ártico atrás deles, a tempestade de neve persegue-os, a neve amontoa-se no barco e nas velas e congela lá. Os homens tentam afastar a neve a soco, a sua tarefa é a de viver e todos eles trabalham com loucos, excepto Pétur, que pilota dobrado pelo frio, com a cara dormente, nada à sua frente senão um mar revoltoso e a neve, mas Pétur não precisa de ver nada, as direcções estão no seu interior e tenta guiá-los no percurso certo, tanto quanto o vento o permite. Trabalham como loucos, Atiram a soco neve e gelo para fora do barco. Tentam afastar a morte a soco e precisam de usar toda a sua força e não há nenhuma certeza se isso bastará, o estado de Bádur diminui a probabilidade, mas seria uma sentença de morte... (pp. 63-64)

Stefánsson, Jón Kalman (2013). *Paraíso e inferno*. Lisboa: Cavalo de Ferro.

*Con(7extos)*





**Cota: 821.134.3-992 TAV**

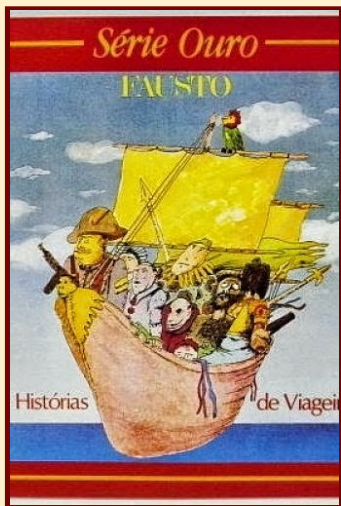
*Con(7extos)*

Eu sou contador de histórias. Pagam-me para percorrer o mundo e contar o que vi.

Umas vezes vi tragédias, miséria, coisas que magoava descrever. Outras vezes vi sonhos, esperanças, histórias felizes. Este é o livro que reúne apenas a parte boa daquilo que me coube em sorte ver e contar. É um livro de viagens, um livro de alguém que, como nos sonhos de infância, teve a sorte de partir tantas vezes com pouco mais que um saco de viagem e uma máquina de filmar ou fotografar.

Fiz o que pude para justificar o privilégio que tive. Trouxe comigo o que podia partilhar com os outros: filmes, fotografias, relatos, mapas, instruções de viagem. Certas coisas não pude dividir nem contar, porque eram impartilháveis: os cheiros, o sabor da comida, a poeira e o cansaço acumulados, essa desesperada nostalgia depois de cada regresso. (pp. 36-37)

Tavares, Miguel Sousa. (2004). *Sul: viagens*. (4.ª ed.). Lisboa: Oficina do Livro.



Cota: 8 FAU

Lá vem a Nau Catrineta, - Que tem muito que contar;  
Sete anos e um dia - Sobre as águas do mar.  
Já não tinham que comer, - Nem tão pouco que manjar,  
deitaram sola de molho - pra no domingo jantar;

A sola estava tão dura, - Não a puderam tragar.  
Ditam sortes à ventura - Qual haviam de matar.  
A sorte caiu em preto, - No tenente-general.  
- Sobe, gajeiro, assobe - aquele mastro real,

Vê se vê terras d'Espanha, - Areias de Portugal.  
Palavras mão eram ditas, - Gajeiro caiu ao mar;  
Por milagre de Maria - Gajeiro tornou ao ar.  
Já vejo terras d'Espanha - E areias de Portugal,

Também vejo três meninas . Debaixo dum laranjal.  
- Todas três são minhas filhas, - Todas três tas hei-de dar  
uma para te vestir, - Outra para te calçar,  
a mais bonita delas - Para contigo casar.

Não quero as vossas filhas, - Que lhe custa a criar,  
Quero a Nau Caterneta - Para no mar navegar.  
- Nau Caterneta não ta dou, - Que é d'El Rei de Portugal.  
Quando chegar a Lisboa - Logo lha vou entregar.

*Con(7extos)*

Dias, Fausto Bordalo. (1981). A nau Catrineta in *Histórias de viajeros*.  
Portugal: Movieplay Portuguesa.

Apoio curricular à disciplina de Português do Ensino Secundário

