

OTDK dolgozat, 2014/2015

Hajótörés-történetek szimbólumvilágának összehasonlító
elemzése a "Tragikus Tengeri Történetekben" és a *Bolyongásban*

jelige: Bíborcsiga

I. Bevezetés

Dolgozatomban a Bernardo Gomes de Brito által 1735-1736-ban kiadott *História Trágico-Marítima* illetve Fernão Mendes Pinto *Peregrinação* című művének hajótörés-történeteit fogom összevetni, a kor ideológiai változásainak fényében. A portugál irodalom két gyöngyszemének vizsgálata kétségkívül elengedhetetlen ahhoz, hogy a kor antropológiai-kulturális, történelmi-szociológiai és irodalmi-esztétikai hagyományát megérthessük.

Hipotézisem szerint, a két műben található hajótörés-történetek hasonlósága, az elbeszélés közös szerkezeti egységét feltételezi, amely mint a portugál utazási irodalom nagy hagyománya jelenik meg a XV–XVII. századi szövegekben. Ezen kívül, a hajótörés történéseket elemezve is eljuthatunk a két mű eredeti céljának megközelítéséhez.

Dolgozatomban arra keresem a választ, hogy Az *História Trágico- Marítima* ("Tragikus Tengeri Történetek")¹, illetve a *Bolyongás*² c. mű miként követi a kor ideológiai és olvasói igényeit, és hogy ez miként mutatkozik meg a hajótörés-történetekben, illetve magának a hajótörésnek, mint irodalmi motívumnak a használatában.

Ahhoz, hogy ezekre a kérdésekre választ kapjunk, fontos tehát, hogy megismerjük magának az utazási irodalomnak hagyományát, illetve ennek portugál vonatkozásait. Később a XV–XVII. századi filozófiai, és ideológiai irányzatok változásának jegyeit, mind az *História Trágico- Marítima*-ból, mind a *Bolyongás*ból vett konkrét hajótörés-történetekből kiemelt példákkal támasztom alá.

A történetek elemzésénél, elsősorban a hajótörés katasztrófák leírásának módjára, illetve gazdag szimbólumvilágára támaszkodom, mely a középkori hagyománytól, egészen az Újkor filozófiájának hagyományába vezet majd át minket.

¹ Az *História Trágico- Marítima*, a XVIII. században kiadott hajótörés-történet gyűjtemény, melynek magyar nyelvű fordítása még nem jelent meg.

² Fernão Mendes Pinto *Peregrinação* c. művének átdolgozott magyar fordítása *Bolyongás* címen látott napvilágot.

II. Narratív műfaj

II.I Az utazási irodalom hagyománya

A XV-XVI. századot minden kétséget kizáróan a felfedezések nagy évszázadaként kell említeni, amikor is a figyelem teljes mértékben az Ibériai-félszigetre illetve annak újonnan felfedezett gyarmataira irányult. Az addig ismert világkép tágítása, nem csak a tudományoknak vált ihletőjévé, hanem, mint az élet minden más területén, az irodalomban is új igényeket állított fel.

Az újonnan felfedezett területek, tájak, állat- és növényvilág, eddig nem ismert különleges fajok feljegyzése, az új ember típusok szokásainak leírása, valamint maga az odavezető út regisztrálása egy új leíró műfaj létrejöttét serkentette. A kor által teremtett új irodalom, az utazási irodalom, a kommunikáció, illetve az ismeretterjesztés egyik legfontosabb eszközévé vált, a kapitányok ugyanis ezúton adtak hírt expedíciójuk sikeréről királyuknak. A további anyagi támogatás reményében tehát fontossá váltak az apró részletek, konkrét, a valósághoz hű adatok lejegyzése, ami az utazási irodalom első alkotásainak fő jellemzője volt.

A felfedezések következményeként felállított új politikai, szociális és gazdasági helyzet új irodalmi alkotásokat eredményezett: leíró, illetve elbeszélő irodalmi műveket. Kiadási formájuk szerint is nagyon széles a választék. A vaskos, könyvkötetekben megjelent hosszú, terjedelmes történelmi illetve földrajzi értekezésektől kezdve, az olcsó, könnyen terjeszthető ponyva minőségben megjelentetett rövid tudósításokig mindennel találkozni lehet.³

Mindazonáltal, nem állíthatjuk, hogy az utazási irodalom a XV-XVI. században született, hiszen már jóval előbb, a XIV. században is olvasni lehetett például a *Marco Polo utazásai* c. művet, aminek portugál fordítása 1502-ben jelent meg Lisszabonban. Az utazási irodalom addigi nagy sikereinek volt köszönhető, hogy a XV-XVI. századi spanyol-portugál felfedezések alatt megsokszorozódott számuk.⁴

Ugyanakkor azt sem lehet tényként állítani, hogy az ún. utazási irodalom minden alkotása, irodalmi igénnyel megírt alkotás lenne. Az első művek szerzői nem csak, hogy nem az

³ SARAIVA, Antonio José: *História da literatura portuguesa*. Porto: Porto Editora, 2001, 293- 295.

⁴ Uo. 293.

irodalmi hagyományoknak megfelelő témát dolgoztak fel, de nem is rendelkeztek írói képességekkel. Ezt láthatjuk az ún. hajózási irodalom esetében is, amely leíró, szinte adatokat jegyző eszközként számított a portugál kikötőből épp az ismeretlenbe induló hajóskapitányoknak. Így tehát a műfaj osztályozása során különböző nehézségekbe ütközünk. Ebbe a kategóriába esik az Álvaro Velho által írt *Diario de Vasco de Gama*⁵, és Pêro Vaz de Caminha⁶ Brazília „megtalálásáról” szóló, D. Manuel királynak címzett levele. Mindkét esetben látható, hogy az író célja nem egy esztétikus, irodalmi kompozíció, hanem a lehető legprecízebb objektív leírása a látottaknak.⁷

Másik kategóriába tartoznak azok az utazásról írt elbeszélések, melyeknek fő célja az újonnan felfedezett, bejárt területek leírása. Ez az irodalom elsősorban a jezsuita misszionáriusok nevéhez volt köthető, akik a térítés hevében újabb és újabb embercsoportokat keresve fel, számos új helyet ismertek meg. Ilyen volt például Francisco Álvares napló-közleménye, vagy António Tenreiro *Itinerário* („Útvonal”) c. könyve, mely a hadi felkészülésükről kívánta tájékoztatni az anyaországot.⁸

A harmadik csoportba azok a tájleírások (korográfiai) tartoznak, melyek történelmi, mitológiai elemekkel mutatják be a különböző hagyományokat, népi szokásokat. Ilyen például Gaspar Frutuoso *Saudades da Terra* c. műve, amelyben vegyíti a csodás elemeket, a valós autobiográfiai illetve történelmi adatokkal. Érdekes megjegyezni, hogy már ezen a ponton láthatunk egy lassú és általános fejlődést, ami a szó szoros értelmében vett leíró műfajból, egy irodalmiasabb műfaj felé törekszik.⁹

Jelen esetben számunkra a negyedik kategória a legfontosabb, amely a hajótörés- történeteket bemutató elbeszéléseket foglalja magában. Ezek a XVI-XVII. századból való, rövid narratív szövegek kihasználva az ún. ponyvairodalom lehetőségeit, nagyszámú olvasóközönséghez jutottak el, olyannyira, hogy a XVIII. században is érezhető volt sikerük. Így jelent meg 1735-1736-ban Bernardo Gomes de Brito által összeválogatva a *História Trágico-Marítima* (’Tragikus Tengeri Történetek’), a tizenhárom leghíresebb hajótörés-története. Ezek közül is a legismertebbek: a „Relação do Naufrágio de Sepúlveda”(’A Sepúlveda hajótörésének története’) (1554), a „Relação do Naufrágio da Nau S. Bento” (’A S. Bento hajótörésének története’) (1564), a P.e Manuel Cardoso „Relação do naufrágio da Nau Santiago”-ja (’A

⁵ „Hajónapló”

⁶ *Carta de Pêro Vaz de Caminha: O achamento do Brasil*

⁷ Saraiva 2001, 295-296

⁸ Uo. 294.

⁹ Uo. 301-302

Santiago hajótörésének története') (1602), és Melchior Estácio do Amaral által írt „Sucessos do Galeão Santiago” ('A Santiago hadihajó története') (1604).

Az *História Trágico-Marítima* irodalmi értéke vitathatatlan. A horrorisztikus elemekkel gazdagított viharjelenetek a tengeren, a szenvedés és a félelem leghajmeresztőbb képei, amelyeket az ismeretlen területen bolyongva éltek át, egyértelműen nem pusztán tényközlés céljából íródtak. Azonban, pont emiatt a színes, gazdag tartalma miatt merül fel a kérdés, hogy mennyiben adják vissza hűen az igazságot, és mennyiben beszélhetünk fikcióról. Egy a biztos, hogy ezen hajótörés-történetek írói remek érzékkel szinte az impresszionisták szemével írják le az utazók legpatetikusabb és legfájdalmasabb pillanatait. Mégis, ezek a történetek még mindig nem nőttek ki az utazási irodalom leíró jellegét.

Dolgozatomban, az általam elemzett másik műről, a Fernão Mendes Pinto által írt *Bolyongásról*¹⁰ azonban nem mondható el az előbbi állítás. Az *História Trágico-Marítima* hajótörés-történeteinek szövegeivel, noha egy időben keletkezett, mégis egy újabb ideológia fogalmazódik meg benne. Szinte minden szempontból kivételt képez, és eredetiségével egy új irodalmat hoz létre az utazási irodalomban. A spanyol irodalomban nagyon népszerű pikareszk hangnemmel találkozunk a könyvben, ami a portugál irodalomban először, anti-hősként mutatja be a portugál felfedezőt.¹¹ A pikareszk motívum, nem teljesen egyezik meg a spanyol irodalom *Lazarillo de Tormes* c. proto-művében megismert ízig-vérig pikareszk jelleggel, azonban elmondható, hogy a Másról¹² alkotott képében is egyfajta expanzionista kritikát olvashatunk. Ugyanez a gondolat fogalmazódik meg Álgar Núñez Cabeza de Vaca által is a *Naufugio* ("Hajótörés") c. művében, aki a Másról alkotott képét, a narrációval előrehaladva folyamatosan alakítja. A kezdeti előítéletektől, amelyek alapján az állatokkal egy szintre süllyeszti az indiánokat, a mű végére egy kiegyenlített spanyol- indián ember egyenlőség konklúzióig jut el.¹³

Az első olyan irodalmi művek, amelyek túlnőttek az utazási irodalom képzeletbeli határait az Ibériai-félszigeten kívül íródtak. Ilyenek, Morus Tamás *Utópia* (1516) c. műve, amiben kifejti egy alternatív társadalom projektjét, melyet boldog emberek alkotnak; Francis Bacon *Új*

¹⁰ Megjelent magyar fordításban: PINTO, Fernão Mendes: *Bolyongás*. Ford.: Székely Ervin. Budapest: Cédus, 1992

¹¹ Saraiva 2001, 297.

¹² A kor portugál irodalom a másik ember faj képviselőjét 'Outro'-ként, azaz Másként említi.

¹³ RÍOS, María del Pilar: „Naufugios de Alvar Núñez Cabeza de Vaca. Distintas representaciones del sujeto”, 8.

Atlantisz (1627) c. utópiája; vagy Jonathan Swift szatirikus utazási regénye a *Gulliver utazásai* (1726).¹⁴

Az utazási irodalom, és ezen belül is a hajótörés-történetek teljes bibliográfiai listáját nehéz lenne ma összeállítani. A portugál nyelven írt, a kolonizálással, területi foglalásokkal, jezsuita missziókkal kapcsolatos szövegek nagy része eltűnt, vagy más nyelvekre fordítva, más művekbe mosódva továbbélnek. Tehát, nem elég hangsúlyozni mennyire jelentős az *História Trágico-Marítima* illetve a *Peregrinação* történelmi- szociológiai és irodalmi értéke.

Az utazás, mint a hajótörés-történetek alapmotívuma, nem egyedülálló a portugál irodalomban. A régi Tengerentúli Portugál Birodalom az utazás toposzát, a nemzeti identitás képévé teszi. Ez az irodalmi toposz „tem uma potência que se manifesta em romper as fronteiras e os limites culturais, linguísticos, sociais e reestabelecer novas perspectivas para o conceito da nação.”¹⁵ Ekképpen fogalmazódik meg a portugálok nemzeti öntudata Luís de Camões *Os Lusíadas* c. művében. A XVI- századi nagy portugál nemzeti eposz történetének központjába helyezi az utazást, melynek két síkján keresztül betekintést nyerünk Vasco de Gama utazásaiba, illetve Portugália történelmének alakulásába.

Almeida Garrett *Viagens na minha terra* („Utazás szülőföldemen”) c. útirajzával új távlatokat ad a portugál utazási irodalomnak. A Lisszabontól Santarémig tartó út során a főszereplő életrajzi és képzeletbeli utazását is olvashatjuk.

A két műben az a közös, hogy mindkettő Portugália egy kulcsfontosságú történelmi pillanatában íródott, így elengedhetetlen hogy ismerjük őket ahhoz, hogy helyesen tudjuk értelmezni a luzofón identitás fogalmát.¹⁶

A XVI. század leíró/elbeszélő szövegeinek utazás motívuma nagy jelentőséggel bírt. Ezt bizonyítja a műfajok sokasága, amelyek mind az új világrend igényeit volt hivatott kielégíteni. Ilyen műfajok például a krónikák, naplók, tudósítások, levelek, stb. Ezeket a szövegeket felhasználva juthattak az expedíció vezetői, kapitányok, tengerészek, kereskedők, vagy egyszerű utazók további anyagi támogatáshoz. Így, a szubjektivitást, mint az emberi természet velejáróját, nem lehet teljes mértékben kizárni. A nagyobb támogatás reményében írt túlzások, illetve az emberben keltett benyomásoknak is fontos szerepe van ezekben az

¹⁴ HÁRSING László: *A filozófiai gondolkodás Thalészstől Gadamerig*. Miskolc: Bíbor Kiadó, 1999, 141-143

¹⁵ Saját fordításban: „Olyan képességgel rendelkezik, ami képes átlépni a határokat, áttörni a kulturális, szociális, és lingvisztikai korlátokat, új kilátásba helyezve ezzel magát a nemzetet” BUENO, Kim Amaral: „Contratempos durante a Viagem à Índia, com Gonçalo M. Tavares”. 5

¹⁶ Uo.

alkotásokban. Bárhog is legyen, Camões *A lusiadák* c. műve lehaladta XVI. századi elődeit, és fiktív narratívaként megalapítja a portugál nyelv és haza határvölét. Ebben az értelmezésben, az utazás, mint a portugál nemzeti győzelem szimbóluma jelenik meg előttünk.¹⁷

Portugáliában a XIX. század újra élesztette a győzedelmes nemzeti toposz emléket. Almeida Garrett nagy romantikus útirajának alapmotívuma, itt is, mint *A lusiadákban*, vagy a hajótörés-történetekben, a nemzet igényeinek kielégítésére született. Egy korszak,

“as novas situações geradas pelo conflito político como as revoluções burguesas, a impossibilidade de frear o liberalismo ascendente, a perda do Brasil como colônia, e a fuga da família real foram questões que indiretamente apareceram na obra e dirigiram a viagem de Almeida Garrett. Numa época caracterizada pelo declínio, a viagem como tema literário-nacional ofereceu uma solução”¹⁸.

A nemzeti identitás témáját bevezetve tehát mondhatjuk, hogy az *História Trágico-Marítima* és a *Peregrinação* is kulcsfontosságú nemcsak a portugál irodalom, hanem a portugál kulturális örökség értelmezésében is. Dolgozatomban ezen a két művön keresztül szeretném bemutatni, hogy a kor nagy ideológiai vitái miként mutatkoznak meg az irodalmi alkotásban. A gazdag szimbólumvilág, mellyel mindkét műben találkozhatunk, választ ad majd nekünk a két szöveg irodalmi eredetiségére is.

¹⁷ Uo.

¹⁸ Saját fordításban: „A XIX. század, melynek politikai konfliktusai, mint a polgári forradalom, az egyre inkább meggyökerező liberalizmus megállítása, Brazília, mint kolónia elvesztése, a királyi család elmenekülése az országból új kérdéseket vetett fel, melyek indirekt módon megjelentek Garrett útirajában. Egy olyan korszakban, ami a nemzet hanyatlásáról szól, az utazás, mint nemzeti-irodalmi toposz megoldást nyújtott.” Uo. 6.

II.II. XVI. század- XVII. század ideológiai háttere, illetve ennek hatása az utazási irodalomban

Ahhoz azonban, hogy egy XVI-XVII. századi művet helyesen tudjunk értelmezni, fontos, hogy észben tartsuk a kor ideológiai sajátosságait.

A XV. század közepétől a XVI. század végéig tartó időszakban élte fénykorát az európai Reneszánsz. Mint köztudott, a reneszánsz kultúra elsődleges feladatának a középkori teocentrikus szemlélet felváltását látta, egyre inkább kiélezve, és hangsúlyt fektetve az ember és a természet viszonyának vizsgálatára. A középkori aszketizmust, szépen lassan az életigenlés, az örömök, illetve ezek utáni gyakran beteges, gátlástalan vágy váltotta fel.¹⁹ Ez az új embert a középpontba helyező szemlélet a humanizmus, amelynek fényében elemzem majd mind az *História Trágico-Marítima*-ban szereplő hajótörés- történeteket, mind Fernão Mendes Pinto kiemelkedő alkotását. A humanizmus, mely Európa legrégebbi intézményét, a Katolikus Egyházat is megrengette, az ez időben írt utazási irodalomra is nagy hatással volt. A középkori aszketizmus, mely a földet pusztán a túlvilági életre való előkészület színterének tekintette, sajátosan értelmezte az Isten közelséget. A világtól elkülönült személyes Isten-képzetet, noha nyíltan nem is ítélték el, mégsem fogadták el teljesen.

„A középkor gondolkodói a természetben Isten teremtményét látták, amely szépségével és rendjével a teremtő hatalmát hirdeti. Ezt a szemlélődő beállítódást a reneszánsz folyamán egy sajátos aktív irányultság váltja fel: Az újkori ember a természettel szemben hódítónak érzi magát, alapfeladatának a természeti korlátok visszaszorítását tekinti.”²⁰

A Katolikus Egyház sem maradt érintetlen a humanizmus új világszemléletében. Az Egyház túlkapásai ellen formálódó Reformáció számos új gondolkodót ihletett, akik elsősorban Isten létezésének és megmutatkozásának milyenségét vizsgálták.

Egyszóval mondhatjuk, hogy a vallás kérdése kulcsfontosságú volt a reneszánsz évszázadokban, olyannyira, hogy az utazás irodalomban is nyíltan kifejezésre kerülnek a Katolikus Egyház legfőbb tanításai. Nicolaus Cusanus (1401–1464) reneszánsz filozófus szerint minden egyes dolog tükrözi az egész univerzumot és azt mintegy magába sűríti. Isten tehát benne van az univerzumban, és az univerzum is Istenben.²¹ Cusanus gondolatában tisztán kivehető a középkori illetve a reneszánsz kori világszemlélet átmenete. Martin Luther,

¹⁹ Hársing 1999, 127-128

²⁰ Uo. 128.

²¹ Uo. 131.

a Reformáció fő gondolkodójának hite szerint „Nincs szükség olyan egyházra, amely Isten és a hívők között közvetítőnek tartja magát. A bűntől az embert egyedül Isten szabadítja meg.”²²

Az *História Trágico-Marítima* hajótörés- történetek újra meg újra előbukkanó tematikáját olvashatjuk a Reneszánsz nagy gondolkodóinak szavai között. A hajótörés-történetek értelmezésénél ugyanakkor nem csak a reneszánsz humanizmus hatására kell felhívunk a figyelmünket, hiszen irodalmi toposzaiban, a világról alkotott képében, illetve gazdag szimbólumvilágában is inkább egy, a középkori misztika és a reneszánsz humanista kultúra ötvözetét olvashatjuk. Ez nem meglepő, hisz maga a reneszánsz is egyfajta átmenetet képez a középkori, illetve az Újkor felvilágosult szemlélete között.

Az Újkor filozófiáját, melyet a XVII. századtól datálunk, erősen befolyásolta a Katolikus Egyház Ellenreformációja, a fizika folyamatos fejlődése, Nikolausz Kopernikusz heliocentrikus világképe, illetve Johannes Kepler, valamint Galileo Galilei, a természetről alkotott szemlélete. Ebben az új szellemben, az Isten illetve a vallás fontosságáról alkotott kép is merőben megváltozott. Az eddigi, állandó isteni jelenlétet felváltotta az Istent kereső állapot, amit Blaise Pascal (1623-1662) munkája alapján Hársing László a következőképpen magyaráz: „Isten nem tárja fel magát mindenki előtt, de nem is rejtőzik el mindenki elől. Azok előtt, akik hisznek benne és keresik, feltárja magát.”²³

Ahogy Hársing László is említi: „Pascalt olvasva a keresztény gondolat egy sajátos irányát fedezhetjük fel, amely Pál apostoltól Ágostonon, a középkori misztikusain, Pascalon és Kierkegaard-on át a keresztény egzisztencializmus 20. századi képviselőihez vezet.”²⁴ Ez a sajátos Isten szemlélet nem egyedülálló ebben a korszakban. René Descartes (1596 – 1650) világképe is sokban előlegezi ezt a deista, Isten létét elismerő, de a világ működésébe való beavatkozását tagadó idealista irányzatot.²⁵ Nem meglepő tehát, hogy Fernão Mendes Pinto *Peregrinação* c. művében is Isten redukált, noha nem teljesen megszüntetett szerepét olvashatjuk. A hajótörés-történetek, illetve a *Peregrinação* között, halvány ellentéteket látunk tehát, keletkezésük ideológiai hátterében.

Az *História Trágico-Marítima* két legismertebb hajótörés- történetében a „Relação do Naufrágio de Sepúlveda” (1554), és a „Relação do Naufrágio da Nau S. Bento” (1564) történetekben így magyarázatot találunk az isteni beavatkozás fontosságára, és az ember-

²² Uo. 136.

²³ Uo. 151.

²⁴ Uo.

²⁵ Magyar Értelmező Kéziszótár, Szerk.: Puster János. Bp.: Akadémia Kiadó, 2001, 221: deizmus fogalma

természet viszonyának dramatikus kiélezésére. Ezzel szemben, Pinto művében Isten redukált szerepe elevenedik meg, ami egyben a deista felfogás elő szellemeként is értelmezhető. Felbukkan ugyanakkor a tapasztalatnak, mint a megismeréshez fontos eszköznek a fontossága is, aminek szerepét Francis Bacon (1561– 1626) is eltúlozta, elindítva ezzel a korszakra jellemző empirizmus eszményét.²⁶

A filozófiának a társadalomra, illetve a társadalomnak az irodalomra történő hatása tisztán kivehető. Figyelembe véve azt, hogy a kor irodalma igazodik az olvasóközönség igényeihez, és preferenciáihoz, az általam elemzett XVI és XVII. századi művekből nemcsak az irodalomra, hanem az akkori társadalomra, sőt filozófiára is reflektálhatunk. A kor ideológiai és filozófiai-társadalmi vonatkozásai az irodalmi művek második, a történet szintje felett álló szinten, a szimbólumok síkján mutatkoznak meg.

²⁶ Hársing 1999, 141-143

III. História Trágico- Marítima

III.I. Általános ismertetés

Vasco de Gama utazásától kezdve, megsokszorozódtak a Lisszabon és India közt megtett utak, az ún. *Carreira da Índia*-nak nevezett útvonalon. Ennek a ténynek köszönhetően, szükségessé vált, hogy az utazással kapcsolatos út útvonal ismereteket és kalandokat feljegyezzék.

A XVI-XVII. században minden öt hajóból, melyek elhagyták Portugália kikötőit, hogy India felé vegyék útjukat, egy hajó biztosan hajótörést szenvedett. Tehát, az Indiába tervezett utak mintegy 20%-a katasztrófával végződött. Amikor a tengeri katasztrófa lehetővé tette, hogy a hajótöröttek visszatérjenek Indiába, vagy ismeretlen területeken bolyongva végül elérjenek egy kikötőbe, ahol új hajóra szállva megmenekülhettek, történeteik fennmaradtak, és később átélőik jegyezték fel.²⁷

A tengeri katasztrófák magas számából láthatjuk, hogy sok portugál volt érdekelt a hajótörés-történetek leírásában. Nem véletlen tehát nagy sikerük sem, amely ezen történetek számos újra kiadását eredményezte. A "São João hadihajó története" például, mely 1552-ben szenvedett hajótörést számos alkalommal jelent meg új kiadásban. Másik példa, ami mutatja a műfaj sikerességét, a "A Santo António hajó történetének" első kiadására vonatkozik, amely 1565-ben jelent meg. Egy olyan korban, mikor az átlagos nyomdai példányszám körülbelül 300-400-ra volt tehető, a "Santo António hajó történetének" első kiadásából 1000 példányt nyomtak.²⁸

A hajótörés- történetek nagy hírverésének köszönhetően jelentette meg Bernardo Gomes de Brito 1735– 1736-ban az *História Trágico-Marítimát*, amely két kötetbe gyűjtve rövidebb-hosszabb elbeszéléseket foglalt magában. A nagy könyvgyűjtő, noha öt kötetben szeretne volna megjelentetni a híres hajótörés-történeteket, mégis csak két kötetet mutatott be a közönségnek. Mindazonáltal, létezik egy harmadik kötet. Azonban, ahelyett, hogy ez a kötet új, eddig nem ismert történeteket gyűjtött volna össze, csupán az olvasók által már ismert történeteket tömörítette könyv formában. A harmadik kötet hajótörés-történeteinek vizsgálata

²⁷ KOISO, Kioko: „História Trágico-Marítima”. *Navegações Portuguesas*. Instituto Camões. 2002-2005.
<http://2012congressomz.files.wordpress.com/2013/08/t07c01.pdf>

²⁸ Uo.

közben, Charles Ralph Boxer figyelmes lett, ezen történetek kevert eredetére, melynek oka az eddigi kiadott változatok összefonódásában rejlik.²⁹

A műfaj eredetiségét és sikerességét tekintve számunkra az *História Trágico-Marítima* első két kötete a legfontosabb. Giulia Lanciani, a téma nagy kutatója szerint legnehezebb dolgunk ezen szövegek kiadásának meghatározásával van. A XVIII. században ugyanis akkora népszerűségnek örvendtek, hogy az eredeti kiadáson túl, számos másik, hamis kiadás is megjelent a piacon. Szintén nehézséget okoz egy ugyanazon szöveg két kiadásának behatárolása, hiszen, ezek néha időben olyan közel estek egymáshoz, hogy nem lehet őket tisztán elkülöníteni. Valamint, a szövegekben jelzett dátumok sem voltak mindig hűek az események korábban jelzett dátumához.³⁰ Erre a tényre támaszkodva, ezek a szövegek számos alkalommal lehettek újragondolva, illetve újraírva, amivel megkérdőjelezzük mondandójuk hitelességét.

Kioko Kioso, az „eredeti szövegek” beazonosításakor figyelembe vette Giulia Lanciani elméletét, miszerint „os relatos de naufrágios da *História Trágico-Marítima* contém um sintagma narrativo que constitui a base identificadora dos textos entre os quais alteram pequenas variações”³¹

Az összes „eredeti hajótörés-történet” felsorakoztatja a katasztrófa lehetséges okait: az optimális hajózási időszakon túli indulás, az eltúlzott hajó-rakomány miatt fellépő túlsúly, vagy a hajó hibás szerkezeti összetétele. Ezután következik, magát a katasztrófát okozó történetek és a hajótörés leírása: a tomboló vihar, a hatalmas vízhullámok romboló erejének, és a feleslegessé vált vitorlák képének részletes, érzékletes leírása. Annak ellenére, hogy a történetek középpontjában maga a hajótörés áll, mégis fontos szerepet kap bennük az emberi pszichológia, illetve a lélek fejlődése.

Ilyen krízis pontokon kerül felszínre az emberi gyengeség, mely a legénység közt fellépő vitákban, egyet nem értésben, a kapitányok tudatlanságában illetve jártatlanságában nyilvánul meg. A katasztrófa túlélőinek azonban újabb nehézséggel kell szembenéznük. A

²⁹ KOISO, Kioko: „História Trágico-Marítima”. *Navegações Portuguesas*. Instituto Camões. 2002-2005. <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaop/f04.html>

³⁰ LANCIANI, Giulia: *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séc. XVI e XVII*. Amadora: Biblioteca Breve, 1979, 11-13

³¹ Saját fordításban: „Az *História Trágico Marítima*ban található hajótörés-történetekben fellelhető egy narratív szintagma, ami a szövegek beazonosításának alapját képezi, és ami csak kevésbé térhet el, összehasonlítva az egyes szövegeket.” ALZIRA SEIXO, Maria: *Poéticas da viagem na literatura*. Lisboa: Edições Cosmos, 1998, 57

szárazföld, amely első pillanatban vigasztalás számukra, az eddigieknél még több akadályt állít eléjük.³²

Egyszóval mondhatjuk, hogy az „eredeti hajótörés-történetekben” egyfajta egyneműséggel találkozunk, ami a közös történeti sémában mutatkozik meg.

III.II. A hajótörés-történetek közös vázlata, Giulia Lanciani „*Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*”c. műve alapján

Giulia Lanciani az *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII* („XVI-XVII. századi hajótörés-történetek a portugál irodalomban”) c. könyvében kifejti, hogy a hajótörés-történetek mindegyike egy hasonló szerkezeti sémára épült. Ez a közös struktúra az, amely narratív műfajjá gyűrja ezeket a röpirat formában kiadott szövegeket. Tehát, a közös sémát alkotó epizódok adják a narratíva műfaji kritériumait. Ilyen epizódok tehát, az Előzmények, az Indulás, a Vihar, maga a Hajótörés és a megmenekültek Partra szállása, a Bolyongás, illetve a Visszatérés. Az epizódok megléte minden szövegben nyilvánvaló, ugyanakkor az egyes írók élhettek alkotói szabadságukkal. Ahogy az általam választott két hajótörés-történetben, a „Naufrágio do galeão grande S. João na Terra do Natal no ano de 1552”, és a „Naufrágio da nau S. Bento no Cabo da Boa Esperança no ano de 1554” történetekben is láthatunk majd kisebb- nagyobb eltéréseket, az egyes epizódok megvalósításában.

Az első ilyen epizódot, az utazást megelőző „előzmények” alkotják. A hajótörés-történetek legtöbb esetben az Indiából visszafele úton történtek, így ebben a jelenetben elsősorban az indulás és az Indiába vezető út adatait mutatja be a szerző. Mint majd később látni fogjuk, az értelmezés szempontjából nem lényeges epizódról beszélünk, így az írók nagy szabadságukkal élve alakították történeteik kezdetét.³³

A „Naufrágio do galeão grande S. João na Terra do Natal no ano de 1552” vagy ismertebb nevén a Sepúlveda történetben például ez az első epizód teljes mértékben kimaradt. Előszóval kezdi ugyanakkor a szerző a történet bemutatását, amely egy imához hasonlóan Amen szóval végződik. Az „Amen” szóval végződő prolóógus fő funkciója a műben, hogy felhívja a

³² KOISO, Kioko. „História Trágico-Marítima”. *Navegações Portuguesas*. Instituto Camões. 2002-2005.disponível em web: <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaoprt/f04.html>

³³ Lanciani 1979, 66-67

figyelmet az Isten- Ember közti alá-felé rendeltségi viszonyra, illetve arra, milyen fontos jó kereszténynek lenni. A szerző előrevetíti a történet konklúzióját is, azt hangsúlyozva, hogy minden veszteség, és tragédia Isten haragjának következménye. A szerző az erkölcsi tanulság mellett természetesen bemutatja a főszereplőt, Manuel de Sousa-át is, aki mint előkelő nemesember és lovag jelenik meg előttünk. Már a prológusban olvashatjuk az utazás tragikus kimenetelét, amelynek leírása már a szövegben „in medias res” kezdődik, kihagyva a Cochimba (város Indiában) vezető út előzményeit.

A São Bento hajó történetében pont az ellenkezőt olvashatjuk. A szerző már az Előzményeket is kihasználva igyekszik bemutatni az utazók szerencsésének forgandóságát, azzal, hogy egy részletes leírást ad az egyetlen olyan hajóról, amely elérkezett céljához. A kapitányok felsorolása mellett, leírja az öt hajóból álló hadiflottát is, amelyből a „Carreira legnagyobb hajója” élte csak túl az oda vezető utat, a kapitány hozzáértése, és a hajózási útvonalról hozott bölcs döntései miatt.

Az első immáron kötelező epizód az „indulás” leírása. Ez az első szükséges eleme a narratívának, mely elsősorban az utazás tragikus végét készíti elő. Öt kulcsfontosságú elemmel találkozhatunk ezekben a részekben. A kései indulás, az eltúlzott rakomány, a hajó szerkezeti felépítésében fellépő hibák, a kapzsiság és mohóság motívumai, valamint magának az Indulásnak a képei mindegyik hajótörés-történetben szerepelnek.³⁴

A leginkább érdekes számunkra a túlzott rakomány kérdése, amellyel a São Bento hajó sorsának leírásában is találkozhatunk. A hajó, noha optimális időben indult el, a legénység kapzsisága és mohósága miatt mégis, a rakomány többszörösével kellett, hogy nekivágjon a hosszú útnak. Az eltúlzott rakomány túlsúlya miatt többször kerül a legénység olyan krízis helyzetbe, hogy a hajó irányításképtelenné válik. Noha a portugálok eddigi hajózási tapasztalata megelőlegezte technikai hozzáértésüket, mégsem lesznek úrrá a helyzeten.³⁵ A tragédia így elkerülhetetlen. A kapzsiság és mohóság, - melyek irányítják a legénység döntéseit, és melyek az egész szerencsétlenség hátterében állnak,- ez esetben, ahogy már a Sepúlveda történet prológusában is olvashattuk, isteni büntetést von maga után.³⁶

³⁴ Lanciani 1979, 47-48

³⁵ Uo. 79.

³⁶ Uo. 78.

Az epizód leghomogénebb eleme, maga az indulás pillanata, amikor is a hajó, a kedvező szeleket kihasználva, a „Terra do Natal”³⁷ látóhatárához ér. Itt azonban egy óriási vihar kerekedik, mellyel szembenézve, a hajó visszafordíthatatlan következményeket szenved el.

A „vihar” alkotja a harmadik népszerű tengeri epizódot, mely egyértelműen a „hajótörés” felkészítő eleme. A Vihar jelenetében láthatjuk a legnagyobb alkotói szabadságot a megvalósítás terén. Ahogy Giulia Lanciani is kiemeli, “Manifesta-se a autonomia inventiva dos autores, intercalando elementos e vivazes quadros da vida colectiva, imagens de histerismos e de medos, impulsos altruístas e as diferentes reacções dos viajantes perante o perigo.”³⁸

A vihar érzékletes leírása, az első hullámcsapásoktól kezdve az utolsóig, melyek következményeként a hajó teljes mértékben irányíthatatlanná válik, és a legénység nem bír talpon maradni, egy újabb érdekes jelenetet vezet fel. A csalódottság, és a nyilvános, mindenki előtt történő gyónás pillanatait: “... Pedíamos perdão uns aos outros, despedindo-se cada um de seus parentes e amigos, com tanta lástima, como quem esperava serem aquelas as derradeiras palavras que teriam neste mundo.”³⁹ A São Bento hajó történetéből kiragadott idézetben is megnyilatkozik a Katolikus Egyház egyik legnagyobb dogmája, a gyónás gondolata. A legénység miután sorsát Isten kezébe helyezte, a remény lehetőségével találkozik, amelyet ugyanazon történet szerzője ekként tár elénk:

“...portanto, cada um tratasse de se encomendar a Deus, porque sem dúvida aquele seria o derradeiro dia em que o poderia fazer... Neste comenos esclareceu a manhã, e saindo o sol houvemos a vista da terra que vínhamos a buscar havia tanto tempo...”⁴⁰

A Vihar okozta „hajótörés” epizód után a „partra szállás” pillanata következik, amely egyfajta vigasztalásul szolgál a katasztrófa túlélői számára. A tenger utáni biztos szárazföld gondolata azonban csak kezdeti megennyhülést hoz az utazók életébe.

³⁷ A hajótörés-történetekben bekövetkező katasztrófa leggyakoribb színhelye, Afrika közelében.

³⁸ Saját fordításban: „A szerzők képzelőerejének önállósága mutatkozik meg a vihar leírásában. A közösség életéből kiragadott életképektől kezdve, a félelem és a hisztéria pillanatain át, a szerző bemutatja az utazók félelemre gyakorolt reakcióját”. Lanciani 1979, 92

³⁹ Saját fordításban: „Bocsánatot kértünk egymástól, és elbúcsúztunk szüleinktől, barátainktól. Az elkeseredés legnagyobb szavai voltak ezek, amelyek talán utolsó szavaink voltak ezen a világon” GOMES DE BRITO, Bernardo: *História Trágico-Marítima* Barcelos: Companhia Editora do Minho, 1942, 57.

⁴⁰ Saját fordításban: „Tehát, mindannyiunk Isten kezébe helyezte sorsát, mert kétség kívül ez volt az utolsó nap, amikor ezt még megtehetjük... Abban a pillanatban azonban megvilágosodott a reggel, és felkelt a nap, aminek fényében feltűnt előttünk a szárazföld képe, melyet már oly régóta vártunk és kerestünk.” Uo. 56.

A szárazföldi epizódok immáron a Bolyongás vagy a portugál "Peregrinação" szó vallásos értelmében használt „zarándoklat” epizódjaiként jelennek meg. Noha a mű címe - az *História Trágico-Marítima*- a tengeri jeleneteket emeli ki a fő történetek színtereként, mégis mondhatjuk, hogy a történetek legterjedelmesebb leírásával a szárazföldi, az Afrika partjain történő bolyongás jeleneteiben találkozunk. A megmenekülés reményében elindult hajótörötteknek a természet legnagyobb erőivel kell szembenézniük. Kezdve a melegtől, hidegtől, a vad, ismeretlen állatoktól, a burjánzó növényeken át, az őslakosok brutalitásáig, a fáradságig és a betegségekig mindennel szembe kell szállniuk a megmenekülés, a megváltás reményében.⁴¹

A szerző rendszeresen ismétli az emberek szenvedésének képeit, kiemelve ezzel gyengeségüket és kiszolgáltatottságukat a természet erőivel szemben. Mint, már az Indulás, és a Vihar epizódjában is látni lehetett, a mű nagy jelentőséggel ruházza fel a keresztény tanítást. Itt a Zarándoklat epizód is egyfajta „via crucis”-ként elevenedik meg előttünk, ahol a zarándokok, Isten jelvényeit maguk elé tartva haladnak előre lelkük üdvözülése céljából. Ahogy a S. João történetben is a zarándokok, a keresztre feszített Jézus jelvényével élükön, mint sereg robotolnak előre, így kezdve meg a Purgatóriumból kivezető útjukat.⁴²

A Purgatóriumból kivezető út során szembejövő nehézségek közül legfontosabb kiemelni az éhséget és meztelenséget. Két motívum, mely gazdag szimbolikus jelentéssel bír a szövegekben. Az éhség, mivel minden szereplőre ugyanúgy hatással van, így egyfajta kiegyenlítő szereppel bír. A Purgatóriumban nem létezik rang, tisztség, minden egyes zarándok egy azonos, ősi emberi tapasztalat szintjére süllyed.⁴³ A meztelenség szintén kiemelendő motívum, hisz az ember teljes megsemmisülését, és kiszolgáltatottságát, szinte állati közelségét vetíti elénk. Ezzel a szerző az eddig diszkriminált őslakosokhoz közelíti a portugál utasokat, amiben szintén expanzionista kritikát olvasunk. Nem elég, hogy a szerző kiemeli a kapzsiság, és mohóság jelenlétét az Indulás pillanatában, a Purgatórium epizódjában is újra elő-elő bukkan, ez a portugál felfedezést elítélő magatartás, ami egyértelműen a humanizmus gyümölcse.

Bárhogy is legyen, a Bolyongás epizódja, sok ember halálát tárja elénk. Az S. João hajó leghíresebb, és egyben legtragikusabb jelenetében így olvashatjuk:

“D. Leonor muito fraca, assim de fome, como de chorar,...e achou um dos meninos morto, e por sua mão o enterrou na areia. Ao outro dia tornou Manoel

⁴¹ Lanciani 1979, 106.

⁴² Uo. 107.

⁴³ Uo. 111

de Sousa ao mato buscar alguma fruta, e quando tornou achou D. Leonor falecida, e o outro menino, e sobre ela estavam chorando cinco escravas com grandíssimos gritos.”⁴⁴

A főszereplő tragikus vége után azonban, néhányaknak sikerül megmenekülniük és visszajutniuk az anyaországba. A „visszatérés” epizódja, noha nem sok hajótörés-történetben szerepel, mégis kötelező tartalmi elemnek tartja Giulia Lanciani, mert néhány utalás minden esetben történik a túlélők hazajutásáról.⁴⁵

III.III. A hajótörés-történetek szimbólumvilága

A hajótörés-történetek másik fontos aspektusa nem más, mint a gazdag szimbólumvilága. A XV-XVI. századi utazási irodalmat alkotó szerzők elsődleges feladata az újonnan felfedezett tájak, állatfajok, és útvonalak objektív és valósághű leírása volt. Azonban, minden bizonnyal állíthatjuk, hogy az utazási irodalom az abszolút leíró jellegtől kiindulva nagy változáson ment keresztül, Kolombusz Kristófnak, az aragóniai és kasztíliai királynak szentelt levelétől kezdve, - amiben az Új Világot, mint a hajdan eltűnt Édenkertet említi, a további anyagi támogatás reményében⁴⁶ -, a modern értekezésekig bezárulva, mely az utazás témáját, az űrutazásban, illetve fantasztikus utópia képében mutatja be.⁴⁷

Kioko Kioso szerint, “a *História Trágico-Marítima* é constituída de relatos cuja originalidade acha-se na descrição da verdade possível nas horas infernais também.”⁴⁸ Így

⁴⁴ Saját fordításban: „D. Leonor, az éhségtől és sírástól meggyengülve talált rá halott gyermekére, akit saját kezével temetett a homokba. Másnap, mikor Manoel Sousa visszatért gyümölcskereső útjáról, látta feleségét D. Leonort és gyermekét holtan, akit öt rabszolga állt körbe és hangos zokogással siratott.” Gomes De Brito 1942, 39.

Ugyan nem tárgya közvetlenül a dolgozatunknak, mégsem hagyhatjuk említés nélkül azt a tényt, hogy ez a híres hajótörés a kortárs költészetben is nyomot hagyott, így Camões *A Lusiadák*-jában például így jelenik meg a fenti jelenet:

„Látják, hogy éhen pusztulnak a drága
gyermekek, kik szerelmükből fakadtak;
hogy a kafférok mohó durvasága
a szép hölgyről minden ruhát leszaggat;
hogy tagjának kristálytisztasága
prédául esik a szélnek, a napnak,
miután finombőrű lába hosszan
kereste útját a tüzes homokban.” (A *Lusiadák*, V./47 fordította Hárs Ernő)

⁴⁵ Lanciani 1979, 127-128

⁴⁶ PICCHIO, Luciana Stegagno: *Mar aberto, Viagens dos portugueses*. Lisboa: Editorial Caminho, 1999, 24.

⁴⁷ Alzira Seixo 1998, 20-21

⁴⁸ Saját fordításban: „Az *História Trágico-Marítima* olyan hajótörés-történetek gyűjteménye, melyek eredetisége a pokoli pillanatok lehető leghűbb leírásában rejlik” KOISO, Kioko. *Mar, medo e morte: aspectos*

mondhatjuk, hogy a történetek eredetisége abban a sajátos hangulatban rejlik, amely kifejezőeszközeként egyaránt használja a drámaiságot, a realizmust, és a didaktikát. Azon kívül, hogy ezek a szövegek didaktikai célzattal, mutatják be a valóságot, irodalmi jegyeket is mutatnak. Az explicit didaktikai, tanító jellegű elemeken kívül, - a hajózással kapcsolatos pontos adatok leírása (a hajó helyzetét meghatározó fokok, útvonalak)- implicit tanító jellegű tartalommal is bírnak. Ezen utolsó tartalmi elemek meghatározásakor fontos a szövegek szimbólumvilágáról szót ejteni, mint a történet eseményeinek második síkjáról.

Maria Alzira Seixo szerint, az „utazás poétikája” három csoportra osztható, aszerint, hogy maga az utazás toposza milyen funkciót tölt be a történetben.⁴⁹ Az első csoportot azok az ókori és középkori szövegek alkotják, amelyekben az utazás, mint fantasztikus elem jelenik meg, mely a valóságtól elrugaszkodva, a mítoszok, és nagy allegóriák világából táplálkozik. A második csoportot azok az objektív, leíró jellegű, valósághű történetek teszik ki, melyek kereskedői vagy felfedezői érdekeltségből íródtak. Ezek a szövegek egyértelműen, nem hordoznak irodalmi jegyeket, teljes ellentétben a harmadik csoportot alkotó történetekkel, melyekben az utazás, mint irodalmi eszköz szerepel, mind a képi, mind a szerkezeti megvalósítás részeként.⁵⁰ A világirodalom legtermékenyebb időszakát, amelyben a harmadik típusú utazási irodalom született, a Reneszánszt követő időszaktól datáljuk.⁵¹

Összegzésként tehát Maria Alzira Seixo észrevétele időben, és tartalomban is összeegyeztethető az *História Trágico- Marítima* történeteinek irodalmi értelmezésével. A két kötetben megjelent történetek tehát, implicit didaktikai tartalma miatt, - mely a szimbólumok szintjén jelenik meg, - megfelelnek az esztétikai irodalom elvárásainak.

A kor ideológiáját újragondolva nem véletlen tehát, hogy a XV-XVI-XVII. századi hajótörés-történetek szimbólumainak háttérében a vallás áll, mint fő motívum. A történetek legnagyobb szimbolikus tartalommal rendelkező képei, a tenger, mely a pokol megfelelőjeként szerepel, és a szárazföldi jelentéken zajló bolyongás, vagy zarándoklat, mely a túlélők purgatóriumi élményét vetíti elénk.

A tenger, a világirodalom egyik legősibb motívuma, a hajótörés- történetek egyik legfontosabb eleme. „E enquanto logo do porto partimos com tempo perfeito, depois que nos

psicológicos dos naufragos na História Trágico- Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes. Cascais: Património Histórico, 2004, 37-39

⁴⁹ Alzira Seixo 1998, 17.

⁵⁰ Uo.

⁵¹ Uo. 17-18

fomos empolando se melhorou tanto, que em muitos poucos dias nos pôs em altura de 16 graus, da banda do Sul.”⁵² A S. Bento hajó történetének szerzője, ezzel a nyugodt képpel kezdi a hajó tragikus sorsának elmesélését. Egyszóval, az összehasonlítás eszközével élve, a szerző a kezdeti pillanatokat, egy nyugodt, az emberi szemnek kellemes képpel írja le. Egy a mélységtől sötétebb kék tenger képét látjuk, melynek felszíne visszaveri a napfényt.⁵³ Azonban, emellett a szép és nyugodt tenger kép mellett, megjelenik az a határtalan és meghódíthatatlan tenger képe, mely a félelem, a veszély és a halál színhelye.

A hajózási technikák kifejlesztéséig, a tenger, amellet, hogy a nagy lehetőségek szimbóluma, mint a legmélyebb, határtalan pokol képeként szerepelt az emberek szemében. Ezt az értelmezést látjuk visszaköszönni a hajótörés-történetekben is. A tengeren zajló viharjelenetben, az utazók legnagyobb rémálma válik valóra. A tenger habjainak felfoghatatlan ereje, egy természet felett álló erő megtestesítőjeként jelenik meg előttünk ezekben a szövegekben.

A S. Bento hajótörés szerzője az érzékletes vihar jelenetleírása után, ekképp folytatja:

“...Dizendo-nos que a cousa era acabada, porque assim entrava o mar pelo costado da nau como poderia entrar por uma canastra, e que tudo por baixo estava aberto e alagado; por tanto cada um tratasse de encomendar a Deus, porque sem dúvida aquêle seria o derradeiro dia em que o poderia fazer”⁵⁴

Az apokaliptikus képeket élénk idéző jelenetek egyértelmű vallásos üzenetet hordoznak. A vihar, mint expanzionista kritika, Isten büntetéseként jelenik meg a szövegben, amiért a portugál legénység a mohóság és a kapzsiság bűnébe esett. Az anyagi meggazdagodás reményében indult utazás, így az utazásban résztvevők haláltusájává vált. A tenger tehát itt, ahelyett, hogy egy boldogabb jövő, a várt kalandok felkutatásának színtere lenne, a félelem és a pokol színhelye lesz.

A hajótörés és az ezt követő bűnbánó attitűd jelenete után, az ismeretlen afrikai szárazföldön történő bolyongás veszi kezdetét. Ha a szimbólumok nyelvére lefordítjuk, a pokol jelenetei után a Tisztítótűz, azaz a Purgatórium jelenetei következnek, a Feltámadás és az Üdvözülés

⁵² Saját fordításban: „És miután a tökéletes időt kihasználva, vitorlát bontottunk, a háborgó tenger is lecsendesült, és alig pár nap alatt 16 fok magasságban el is indultunk Délnek.” Gomes de Brito 1942, 49.

⁵³ Koiso 2004, 269.

⁵⁴ Saját fordításban: „Ráébredve arra, hogy itt a vég, mert úgy ömlött be a víz oldalról, mintha dézsából öntenék, és minden odavész, mindenki Isten kezébe helyezte sorsát, mert minden kétséget kizáróan, ez volt az utolsó alkalom, hogy ezt megtehették.” Gomes de Brito 1942, 54.

jegyében. Ez a kronológiai sorrend-változás erős vallási tanító jelleget ad a jeleneteknek. A hajótörés túlélői, a Purgatórium végigjárásával,- a megbánás színhelye- új lehetőséget kapnak.

A *História Trágico- Marítima* szövegeinek másik nagy szimbóluma tehát a szárazföldi bolyongás, azaz a Purgatórium képei. Ezen epizód jeleneteit vizsgálva, három fő motívumot kell kiemelni: a Tisztítótűz egyes állomásait; a Másról alkotott képet; illetve azokat a keresztény jegyeket, amelyek alatt az utazók véghezviszik megrázkódtatásaikat.

Az első és legfontosabb szempont ezeknek a jegyeknek a megvizsgálása közben, a szereplők reakciójának megfigyelése volt. Az első és legáltalánosabb reakció, a hajótörést túlélők részéről, az átmeneti megnyugvás, amit a szárazföld közelsége, és elérhetősége jelentett. Később, a bolyongás jelenetei alatt láthatjuk a szenvedés, és az elkeseredés legmélyebb képeit, amelyeket a bűn megvallása követi. A szenvedések, és a megpróbáltatások minden túlélőt az Isten-kereséshez vezet, melynek következményeként újra fellobban a remény az isteni csoda után.

A szenvedés és az elkeseredés képei után, a S. Bento hajó legénységének túlélői ekképpen folytatják útjukat:

“...como homens que esperávamos antes de poucas horas dar conta a Nosso Senhor de nossas bem ou mal gastadas vidas, cada um começou de ter com sua consciência, confessando-se sumariamente a alguns clérigos que aí iam. A este tempo andavam com um retábulo e crucifixo nas mãos. consolando nossa angústia com a lembrança daquela que ali nos apresentavam.”⁵⁵

A gyónás és az utána következő Isteni csodában való bizakodás képei a második fontos elemet elevenítik elénk. Azokat az isteni jelvényeket, amelyek alatt vezekelve küzdtek át magukat a hideg, a meleg, a szomjúság, az éhezés, a félelem okozta nehézségeken. Ez a jelenet egy szintén fontos katolikus dogmát idéz elénk: a tökéletes keresztény ember, még a legnagyobb szenvedése közepette is kitart vallásos meggyőződése mellett az isteni csodában bízva.

A harmadik kulcsfontosságú motívum a Purgatórium jeleneteiben, a Más szerepe. A másik emberfaj képviselői, akik a Felfedezések történelmében, mint az alacsonyabb rendű faj

⁵⁵ Saját fordításban: „Mielőtt számot vetettünk volna életünk jó és rossz pillanatairól Istenünknek, mindenki, a gyónás fontosságát felismerve, meggyóna bűneit a papoknak, akik velünk jöttek. Ez idő-tájt, a keresztre feszített Jézus jelvényével és oltárképpel kezükben haladtunk tovább, az isteni jelenlét emlékével vigasztalva magunkat.” Uo. 57-58

képviselői jelennek meg, ezekben a szövegekben mégsem ilyen negatív értékeket hordoznak. A Másokat ez esetben, mint uralkodó, a portugálok felett álló embereket látjuk, akiktől nagyban függ a hajótöröttek megmenekülése. A Felfedezések túlkapásainak kritikájaként, bennük fogalmazódik meg a Megváltás lehetősége. A testvériség képeit olvashatjuk a sorok között, mely a humanizmus másik nagy ideológiai termése. A testvériség, az elfogadás és a tolerancia azok az alap keresztény erkölcsi elemek, melyek implicit módon fogalmazódnak meg a történetekben.

Mindent összevetve tehát, mondhatjuk, hogy a hajótörés-történetek szimbólumvilága nagyon gazdag, melynek tematikája a vallásosságot helyezi középpontba. Így, ahhoz, hogy a szövegeket helyesen értelmezhessük, nem felejtethjük el a kor ideológiai hatását is figyelembe venni. Az állandó isteni jelenlét a műben, az ember-természet viszonya, mint a korszak jelentős érdeklődése ily módon magyarázható a hajótörés-történetekben. A szimbólumokban megjelenő tanító jelleg elengedhetetlen ahhoz, hogy felfejtsük a szövegek mondanivalóját, amely a kor sajátos szelleméből fakad.

IV. Bolyongás

IV.I. Önéletrajzi, pikareszk narratíva

Az 1614-ben, három évtizeddel a szerző, Fernão Mendes Pinto halála után megjelent *Bolyongás*, a *História Trágico Marítima* c. művel egyetemben az utazási irodalom harmadik, azaz az irodalmi mű címet kiérdemelt kategóriába tartozik. A szerző halála utáni időszakban, maga a mű, számos változáson ment keresztül, melyeket Francisco de Andrade hivatásos krónikás hajtott végre annak reményében, hogy az Egyház akkori szellemének megfelelő tartalmat közvetítsen. A szöveg eredetiségét kizáróan tehát, Francisco Andrade célkitűzését szemügyre véve, fontos, a kor ideológiájával kapcsolatos következtetéseket vonhatunk le.⁵⁶

Azonban, a mű megvalósításának nagyobb hányadában mégis csak Fernão Mendes Pinto munkáját csodálhatjuk, melynek számos pontja segít minket a hajótörés-történetek helyes értelmezésében. Első és legfontosabb jellemzője az *História Trágico- Marítima* leghangsúlyosabb jelenetének (Bolyongás) címét viselő mű autobiográfiai illetve pikareszt jellege, mely a mai napig, az irodalomkritikusok kedvelt vitatémája.

⁵⁶ MAIA, Márcia Vieira. „O imaginário das viagens marítimas em narrativas portuguesas e africanas”. Tese. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010, 35.

Fernão Mendes Pinto ebben a műben, mint olyan személy jelenik meg, „um sujeito que em busca da melhor fortuna se desloca (por mar e por terra) a través de territórios desconhecidos”⁵⁷. A mű elsődleges szintjét nézve tehát egy önéletrajzi indíttatású művet látunk. Autobiográfiai mű léte azonban, a narrátor szerepe gyakran változik, ami újabb kérdéseket indíthat el bennünk. Aszerint, hogy a narrátor milyen pozícióban helyezkedik el a történet szempontjából három féle epizódot különítünk el benne: a valóban életrajzi, a szerző által átélt epizódokat; azokat az epizódokat, amelyeket noha átélt, de nem mint főszereplő tárja elénk; illetve csak a számunkra közvetített, de általa át nem élt epizódokat, amelyekről, nem közvetlen módon értesült.⁵⁸ Mindent összevetve tehát a történet alapját olyan epizódok teszik ki, amelyeket a narrátor- (fő)szerző átélt, látott, vagy amelyekről tudomást szerzett utazása során.⁵⁹

Az epizódok változásával egy időben a narrátor egyes szerepeinek a változását is látjuk. Az általa főszereplőként átélt eseményekben ún. autodiegetikus narrátort látunk, míg az általa átélt, de a főszerepet egy másik karakternek átadó epizódokban egy ún. homodiegetikus narrátort olvashatunk. Ezzel szemben a mindent tudó, kívülről reflektáló, mindentudó, az ún. heterodiegetikus narrátorral is találkozhatunk, azokban szövegrészekben, amelyeknek nem közvetlen szereplője.⁶⁰

Az epizódok, illetve a narrátor szerepeinek változásából láthatjuk, hogy maga a történet sem egy szinten zajlik. Egyrészt látjuk az autobiográfiai ”Én” szintjét és egy az autobiográfiai ”Én” csoportjának ”Mi” szintjét. Az első szint történései egy általános, személyes krízistől való menekülés története, melyet a főszereplő él át. A boldogulás reményében útra indult ”Én” azonban újra és újra egy krízis helyzetbe kerül. Ezen ciklikus történés sorozat végén a narrátor- ”Én” végül a teljes kiábrándulás gondolatára jut, amelyet bolyongó, és kalandkereső életmódja okozott. A főszereplő ugyanazon vezeklő szerepével találkozunk itt, mint az *História Trágico- Marítima* purgatóriumi, vezeklő jeleneteinek kiábrándult szereplőinél. A második ”Mi” szintjét alkotó jelentekben, a főszereplő immáron nem a narrátor, hanem egy általa választott szereplő, akinek történéseit egy redukált szerepből közvetíti felénk.⁶¹

⁵⁷ Saját fordításban: „aki a jobb szerencséjében bízva kel útra, hogy tengeren és szárazföldön át bolyongjon ismeretlen területeken.” PINTO CORREIA, João David: „A Peregrinação: texto autobiográfico/narrativo” in *História e antologia da literatura portuguesa Século XVI*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, no 22, 2002:11-14, 12.

⁵⁸ Uo. 12.

⁵⁹ Uo.

⁶⁰ Uo.

⁶¹ Uo.

João David Pinto Correia szerint minden egyes ciklikus epizód ugyanazon a szerkezeti egységen alapszik.⁶² A krízis pillanatot elindítja az elvágódás, az erős ambíció pillanata, melyet követ a megvalósítás, majd az annak sikertelenségéből fakadó mély kiábrándultság, mely egyenesen előidézi az újabb krízist.⁶³ Ugyanakkor, a megvalósítás pillanatait, nem a narrátor- „Én” hajtja végre, hanem mindig egy másik személy. A megvalósítás epizódjaiban tehát mindig egy homodiegetikus narrátort láthatunk, melynek következményeként az „Én” mindig csak passzív elszenvedője a történéseknek.

„Magam is behajóztam az egyikre, amelyiken egy barátom volt a kapitány, miután ezt az utazást úgy festette le nekem, mint egy nagy baráti szívességet, merthogy nagyon rövid idő alatt nagyon gazdagon kerülhettek ki belőle, én pedig akkoriban erre minden másnál jobban törekedtem. Bíztam hát az ígéletben és a remény elvakított, és anélkül, hogy tekintetbe vettem volna, mekkora ára van gyakran az ilyesminek, és mekkora veszélynek teszem ki az életemet, egyrészt a komisz idő, másrészt azáltal, ami később saját vétkeim és a többiekéi miatt történt.”⁶⁴

A *Peregrinação*, *Bolyongás* címen megjelent magyar fordításából vett idézet soraiban nem csak az autodiegetikus narrátort, hanem utazása megkezdésének fő motivációját: a meggazdagodás reményét olvashatjuk. A főszereplő ezen motivációját teljes mértékben pikareszk jellemzőként értelmezhetjük, ahogy a az anti-hős jelenlétét is, mely végigkíséri a mű egészét.

„A sors úgy hozta, hogy szegény fejemet, talán mint leghitványabbat, egy renegát görög vásárolt meg, akit míg élek átkozni fogok, mert oly komiszul bánt velem, hogy azalatt a három hónap alatt, amíg a fogságban tartott, hét vagy nyolc ízben kíséreltem meg, hogy megöljem magam méreggel...”⁶⁵

Az anti-hős ebben a jelenetben, az urával szembeni teljes elégedetlenségét fejezi ki. A rossz bánásmód, melyben eltartója által részesül egy újabb erős pikareszk jellem, azonban mégsem mondhatjuk, hogy ez a mű teljes mértékben a spanyol irodalom által közkedvelt, tradicionális pikareszk mű lenne.

António José Saraiva nagy Fernão Mendes Pinto szakértő szerint a mű terjedelme, illetve összetettsége miatt nem beszélhetünk egy pikareszk műről. „A *Peregrinação* é uma obra enorme e há nela múltiplas intenções esboçadas e inacabadas.”⁶⁶ A Leiriában született

⁶² Uo. 13.

⁶³ Uo.

⁶⁴ PINTO, Fernão Mendes: *Bolyongás*. Ford.: Székely Ervin. Budapest: Cédrus, 1992, 9.

⁶⁵ Uo. 11.

⁶⁶ Saját fordításban: „A *Bolyongás* egy hatalmas mű, melyet számos tervezett és be nem végzett törekvés vezet” SARAIVA, António José: „Fernão Mendes Pinto ou a Sátira Picaresca da Ideologia Senhorial” in *História e antologia da literatura portuguesa Século XVI*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, no 22, 2002: 15-18, 17.

portugál irodalomtörténész által említett számos törekvést, a szerző által foglalkoztatott témákban ismerhetjük meg. Ilyen témák például, a horror lefestése, a katasztrófák, hajótörések története, a tisztelet utáni epekedés, a tömeggyilkosságok, vagy a kereskedői szemszögből való bemutatása egy egzotikus országnak. A témák sokféleségének fényében nehéz megmondani a narrátor-szerző elsődleges célját.⁶⁷

Ugyanakkor Alfredo Margarido, Fernão Mendes Pinto-t a XVIII–XX század egzotikus irodalma előfutárának tekinti az epizódok sajátos egzotikus ábrázolása miatt.⁶⁸ Ezt a elbeszélés technikát, egyrészt az olvasó figyelmének megragadására, másrészt az olvasó várakozásainak kielégítésére használja.

”Amikor megpillantott minket, a három portugált, megkérdezte, miféle emberek volnánk, mert annyira más az arcunk és szakállunk, hogy úgy gondolja, nem vagyunk kínaiak. A kalózkapitány azt felelte neki, hogy azon a földön élünk, amelynek a neve Malakam ahová sok éve érkeztünk egy másikról, amelyet Portugáliának mondanak, annak királya pedig, ahogy ezt tőlünk jó párszor hallotta már, e hatalmas világ legvégén lakik... Öljetek meg, ha ezek nem azok a chenchicogik (Azokra a portugálokra használták ezt a kifejezést, akik később a Kínai-Japán közötti közvetítő kereskedelmet bonyolították), akikről a könyveinkben meg van írva, hogy a „vizek tetején szállva uralmuk alá hajtották mindazon földek partlakóit, ahol Isten megteremtette a világ gazdagságát”...A következő napon, mielőtt megvirradt, odaküldött nekünk a dzsunkára egy paraut mindenféle csemegével; szőlővel, sárgadinnyével és különféle zöldségekkel, ami azon a földön terem, mi pedig láttukra hálával telten dicsértük Urunkat.”⁶⁹

Ebben az enyhén cinikus hangvételű szövegben tehát a szerzőt, mint kultúra-közvetítőt látjuk a jelenetben, melyben saját szavaival interpretálja a két kultúra közti különbségeket, ahhoz, hogy a nyugati olvasó számára elképzelhetetlennek tűnő jelenségeket befogadó képessé tegye.

Dolgozatomban elsősorban a mű hajótörés- történeteiben és az *História Trágico-Marítimában* szereplő hajótörés-történetekben rejlő hasonlóságokat és különbségeket vizsgálom, rámutatva ezzel a kor ideológiai különbségére, illetve az Inkvizíció által végrehajtott lehetséges változtatásokra.

⁶⁷ Uo.

⁶⁸ Pinto Correia 1979, 13.

⁶⁹ PINTO, Fernão Mendes: *Bolyongás*. Ford.: Székely Ervin. Budapest: Cédus, 1992, 157-158

IV.II. Hajótörés-történetek a *Peregrinação*-ban

Fernão Mendes Pinto kilenc hajótörés-történetet írt le *Bolyongás* c. művében. Ha az *História Trágico-Marítima* történeteinek számával összehasonlítjuk (12), láthatjuk, hogy nagy jelentőséggel bír a hajótörés, mint motívum a műben. Nem csak a mű ciklikus, a főszereplő újra és újra visszatérő hányattatásait jelzi, hanem az egyéb epizódok közötti átmeneti szerepet is betölti.

A *Bolyongásban* szereplő hajótörés-történetek nagyon sok hasonlóságot mutatnak az *História Trágico-Marítimában* már elemzett szövegekkel. A Giulia Lanciani szerint kulcsfontosságú szerkezeti sémát Pinto esetében is olvashatjuk. Ugyanúgy találkozunk az Indulás epizódjával, az első tragédiára mutató jelekkel, a Vihar leírásával, a Hajótörés epizódjával, illetve a szerencsés túlélők szárazföldön történő Bolyongásával. Az *História Trágico-Marítimával* egyetemben, a túlélőknek itt is meg kell küzdeni a vad és meghódítatlan természettel, illetve azokkal a népekkel, amelyek azt lakják.⁷⁰

Az egyik talán legszembetűnőbb különbség azonban, ezen epizódok terjedelmében rejlik. Pinto narrációs stílusával összeegyeztetve, a hajótörés epizódja csak a lényeges, rövid bemutatása a történeteknek. A történések, rövid, lényegre törő bemutatása a kor szelleméből is fakad, mely a középkori vizuális, terjengős, képi és allegorikus ábrázolásból a Reneszánsz, majd az Újkor filozófiájának átmenetére utal, mely a rövidség eszközével élve az igazságot, és a lényegyet hangsúlyozta.⁷¹

Pinto első hajótörés-történetével a XXIII. fejezetben találkozhatunk. A szerző, miután lényegre törően lefestette a hajótörés pillanatait, ekképp folytatja:

„...e muito poucos as vidas, porque de vinte e oito pessoas que nella hiamos, as vinte e tres se afogaraõ em menos de um credo, e os cinco que escapamos somente pela misericordia de nosso Senhor, e assaz feridos, passamos o mais que restaua de noite postos sobre os penedos, lamentando com bem de lagrimas o triste sucesso da nossa perdição....se Deos milagrosamente nos não socorre, he a morte penosa que temos

⁷⁰ MARGARIDO, Alfredo: „Os relatos de naufrágios na Peregrinação de Fernão Mendes Pinto” in *Estudos Portugueses*. Lisboa: Difel LDA. 987-1023, 998.

⁷¹ Maia 2010, 39-40

diante dos olhos e a conta dos pecados que antes de muito poucas horas auemos de dar...”⁷²

Ha csak ezt az idézetet látnánk, azt gondolhatnánk, hogy egy XV–XVI. századi hajótörés-történetet olvasunk. Az ismétlődő szófordulatok, Istennek kötelező jellegű szerepe mind a vihar leírásánál, mind a bűnök megvallásánál, mind pedig a bolyongás jelenetében, a remény kifejezésére, az *História Trágico- Marítima* szövegeit vetíti elénk.

Az Isten jelenlétének milyensége azonban a *Bolyongás* egészét tekintve vitatott. A mű során számos olyan jelenet van, ahol a szerző Isten nagyságát, a keleti népek képviselőinek szájából fejezi ki. Ugyanakkor itt Isten nem, mint a felfedezések missziós tevékenységének megtestesítője, hanem mint az emberiséget alkotó két kultúra közti különbségek elmosásának eszköze jelenik meg. Ahogy olvassuk a japán nautoquim szavait,

„Öljetek meg, ha ezek nem azok a chenchicogik (Azokra a portugálokra használták ezt a kifejezést, akik később a Kínai-Japán közötti közvetítő kereskedelmet bonyolították), akikről a könyveinkben meg van írva, hogy a „vizek tetején szállva uralmuk alá hajtották mindazon földek partlakóit, ahol Isten megteremtette a világ gazdagságát”⁷³ -

láthatjuk, miként festi elénk a japán vezér az Egyetlen Isten nagyságát. Ebben az értelemben tehát egy közös Istenről beszélünk, akinek hatalma alatt, az emberiség egységét hangsúlyozza. Ez a humanista, ember központúság fő gondolata, nem csak hogy a Felfedezések expansionista kritikáját hordozza magában, hanem erősen kifejezésre juttatja a keleti népek, kultúrák iránti elismerést is. Ebben a kontextusban tehát Fernão Mendes Pinto egyedi egzotikus leírását látjuk megfogalmazódni, mely ellentétben a romantika egzotikus tájfestésével, nem az elérhetetlent és megfoghatatlant kívánja szavakba önteni. Pinto itt, a távolságokat lerövidíti, és vallásos, erkölcsi tanulságokat ad, a keleti kultúra képviselőinek szájába.

Az *História Trágico- Marítima* összes hajótörés-története a középkori allegorikus képek nyelvén íródott, melybe bele-bele szövi magát a humanizmus által kreált expansionista kritika. Ha megnézzük a *Bolyongás* ezen hajótörés-történetét, ugyanúgy találkozhatunk Isten

⁷² Saját fordításban: „És csak kevés ember élte túl a veszedelmet, hiszen a 28 emberből, akik a hajón voltunk, 23-an vízbe fültek egy szempillantás alatt, és 5-en akik csakis Isten könyörületéből megmenekültünk, de meglehetősen szörnyű sorsát... Ha valami csoda folytán Isten nekünk nem segítene, a kínhálál vár ránk, amely már szemeink előtt lebeg, és a számvetítés bűneinkről, amelyet minél hamarabb meg kell tennünk...” PINTO, Fernão Mendes: *Peregrinação*. Transcrição de Adolfo Casais Monteiro. Lisboa: Imprensa Nacional, 1983, 68-69

⁷³ PINTO, Fernão Mendes: *Bolyongás*. Ford.: Székely Ervin. Budapest: Cédus, 1992, 157-158

jelenlétével, de csak egyfajta redukált szerepben. Isten, mint az epizódok kötelező alkotó eleme jelenik meg előttünk. Így tehát mondhatjuk, hogy a hajótörés-történetek egy szoros, és komoly struktúrára épülnek, melynek hagyományát Pinto is ismerte, sőt felhasználta irodalmi művének megírásánál.

Míg az *História Trágico-Marítima* történeteiben kulcsfontosságú jelenetnek számít a vihar leírása, Pinto számára érdekesebb a szárazföldi epizódok leírása. A tengernek, mint az utazók poklának képével itt is találkozunk, noha nem annyira kiemelt szerepben, mint a Brito által összegyűjtött két kötet szövegeiben.⁷⁴ A szárazföld okozta megnyugvás, nem fejeződik ki közvetlen módon a szövegben, hanem csak közvetett módon, ún. negatív ábrázolással. Ahogy olvashatjuk ezt magánál Pinto-nál is a következő sorokban: „Havendo por menos mal morreremos entre os penedos, que afogados no mar.”⁷⁵ Talán éppen ezzel magyarázható az is, hogy Pinto hajótörés-történeteiben a szárazföldi jelenetek kapják a leghangsúlyosabb szerepet. Ennek következtében a tenger, és az azon történő hajótörés motívumai, csak átvezető szerepet töltenek be. Ahogy ezt a LXXX. fejezet hajótörés-története is sugallja:

„E continuando neste trabalho e agonia até quasi as dez horas, com tanto medo e desaventura quão me não attreuo a declarar com palauras, viemos a dar à costa... Estes quatorze Portugueses que escapamos pela misericórdia de nosso Senhor Iesu Christo, estiuemos todo aquelle dia e noite seguinte chorãdo o nosso triste successo...”⁷⁶

Pinto eddig vizsgált hajótörés-történeteiben tehát tisztán látszik, a XV-XVI, századi hajótörés-történeteket jellemző irodalmi, szerkezeti séma, ami kisebb nagyobb változásokkal fennmaradt Pinto változataiban is. Ez a hasonlóság magyarázatként szolgál számunkra ezen tradíció fontosságára a portugál utazási irodalomban.

Ugyanakkor a legfőbb különbségek a következők: Pinto történetei nem a Portugáliába hazatérő úton történnek, hanem egy Távol-Keleti, alig ismert, az emberek fantáziáját mindinkább felkeltő tengerszakaszon. A hajótörés okozója nem az *História Trágico-Marítimában* jól ismert isteni akarat, vagy ördögi kísértés. Valamint, itt nem eseti, a

⁷⁴ MARGARIDO, Alfredo: „Os relatos de naufrágios na Peregrinação de Fernão Mendes Pinto” in *Estudos Portugueses*. Lisboa: Difel LDA. 987-1023, 994.

⁷⁵ Saját fordításban: „Kevésbé rosszabb számunkra ha itt a sziklán leljük halálunk, mint ha megfulladunk a tengerben.” Pinto 1983, 222.

⁷⁶ Saját fordításban: „És miután további tíz órán keresztül folytattuk ezt az erőltetett munkát, és agóniát, annyi félelemmel, és szerencsétlenséggel, amennyit szavakkal le sem lehet írni, megláttuk a partot... Mi, tizennégy portugál, akik a mi Jézus Krisztus Urunk és Istenünk könyörületének köszönhetően megmenekültünk, az egész napot és a következő estét szomorú sorsunk siratásával töltöttük.” Uo. 223-224

körülmények okozta katasztrófát látunk, hanem egy valóságos hajótörés-történetét.⁷⁷ Ebbe sokkal kevesebb érzékletes érzelmábrázolás fér, mint a XV–XVI. századi, - Az Isten előtt, az ember gyengeségét hangsúlyozó- történetekbe.

Ebben a kontextusban tehát egy újfajta, Isten szerepről beszélhetünk, ami António José Saraiva szavaiban is megfogalmazódik: „Há nela uma afirmação positiva: a de uma crença religiosa que se aproxima do deísmo”⁷⁸.

Mondhatjuk tehát, hogy az *História Trágico-Marítimában* található szövegek állandó Isten jelenlétét felváltja egy Istent kereső, illetve abban bízó redukált Isten szerep, mely inkább, mint irodalmi hagyomány, sem mint az értelmezéshez szükséges kulcsfontosságú elem vesz részt. Isten redukált szerepe, a történepektől való félelem redukált szerepétől függ. Az *História Trágico-Marítimában* a félelem vezette a helyes értelmezés fonalát. Megmutatkozott benne az ember legősibb félelme a Halálfélelem. A tenger így a szereplők poklává, a szárazföld pedig az üdvözülésben nem részesüléstől való félelem színterévé vált. Az ember-természet viszonyát, és így az ember-Isten viszonyát mutató attitűd, merőben más, mint Pinto *Bolyongás* c. művében. Míg az *História Trágico-Marítima* történeteinek eseményeit az Istentől, illetve az Isteni büntetéstől való félelem alakítja, itt a főhőst nem a félelem, hanem az ambíció hajtja: „Um sujeito que em busca da melhor fortuna se desloca (por mar e por terra) através de territórios desconhecidos.”⁷⁹

A főhős anti-hősként való szerepeltetése miatt, a camões-i hagyományoknak teljesen ellentmondva, Fernão Mendes Pinto-t a nép új írójaként említik.⁸⁰ A humanizmus által gerjesztett ember központúság új ideológiai ízlésének megfelelően értelmezhetjük tehát mind a mű pikareszk, és tanító jellegét, mind az egy azon emberiséget formáló kultúrák közti felsőbbrendűség eltűnését.

⁷⁷ MARGARIDO, Alfredo: „Os relatos de naufrágios na Peregrinação de Fernão Mendes Pinto” in *Estudos Portugueses*. Lisboa: Difel LDA. 987-1023, 999.

⁷⁸ Saját fordításban: „Egy pozitív állítás fogalmazódik meg benne: egy vallásos hitvallásé, ami a deizmushoz közelít” Saraiva 1958, 17.

⁷⁹ Saját fordításban: „aki a jobb szerencséjében bízva kel útra, hogy tengeren és szárazföldön át bolyongjon ismeretlen területeken” Pinto Correia 1979, 12.

⁸⁰ MARGARIDO, Alfredo: „Os relatos de naufrágios na Peregrinação de Fernão Mendes Pinto” in *Estudos Portugueses*. Lisboa: Difel LDA. 987-1023:1023.

V. Konklúzió

Összegzésként mondhatjuk, hogy a portugál nemzeti identitás elengedhetetlen irodalmi motívuma az utazás, mely a világirodalom egyik legősibb toposza is egyben. Az utazás, a két általam választott műben egyaránt kulcsfontosságú szerepet tölt be, mind a történetek első, explicit-, mind a történetek második, implicit értelmezési szintjén.

A Bernardo Gomes de Brito által megjelentetett *História Trágico-Marítima* a 12 legsikeresebb XV-XVI. századból való hajótörés-történetet foglalja magába, amelyek történeti felépítésében egy közös séma meglétét véljük felfedezni. Ezen szerkezeti-történeti séma a hajótörés-történetek műfaji kritériumának felel meg. Így nem meglepő tehát, hogy a Fernão Mendes Pinto által írt *Bolyongás* című műben megjelenő hajótörés motívumok is ezt a közös vázlatot követik.

Az *História Trágico-Marítima* irodalmi értéket, az utazás toposznak, a szimbólumok szintjén történő vallásos megnyilatkozása adja. A realizmus, a drámaiság illetve a didaktika jegyeit hordozó műben a szimbólumok központjában a kort jellemző keresztény dogmák mutatkoznak meg. A történetek képi megjelenítése miatt, a középkori misztika jellemzőit is mutató mű azonban egy átmenetet képez, ezen régi tradicionális Isten ábrázolás, illetve a kor új szellemét jellemző humanista gondolkodás között.

A *Bolyongás* c. műben, a hajótörés-történeteket olvasva, szinte az *História Trágico-Marítima* epizódjaival találkozunk. Ugyanazon szerkezeti séma megléte arra világít rá minket, hogy Pinto is ismerhette, sőt alkalmazta is a hajótörést, mint tradicionális irodalmi motívumot művében. Azonban, csak a hajótöréseket vizsgálva is találkozunk a két mű közti különbségekkel: a kor ideológiai változásai elsősorban az Isten-szerep változásában mutatkoznak meg. Míg az *História Trágico-Marítima* történeteit vizsgálva a vallásosság áll a mű didaktikai célkitűzései középpontjában, a *Bolyongás*ban, Isten ezzel szembeni redukált szerepével találkozunk. Isten jelenléte itt inkább tölti be a hajótörés-történet irodalmi feltételeit, mintsem hogy a mű értelmezésének fő motívuma lenne. Ha, csak a hajótörés-történeteket vesszük figyelembe, Isten jelenlétéről nem tudunk nagy konklúziókat levonni, de a mű egészét, illetve pikareszk, humanista jellegét vizsgálva, a kor deista filozófiája fogalmazódik meg a műben.

VI. Bibliográfia

AVELAR, Ana Paula: „Da história e da literatura: percursos de uma expansão". In *Colóquio Literatura e História: Para uma Prática Interdisciplinar 1*. Lisboa: Universidade Aberta, 2005: 339-346

<https://repositorioaberto.uab.pt/bitstream/10400.2/325/1/ACTAS-Literatura%20e%20Hist%C3%B3ria339-346.pdf.pdf> (Utolsó letöltés: 2014.11.30.)

BUENO, Kim Amaral: „Contratempos durante a Viagem à Índia, com Gonçalo M. Tavares". In *Nau literária: crítica e teoria das literaturas em língua portuguesa*. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 9-2, 2013

<http://www.seer.ufrgs.br/NauLiteraria/article/viewFile/43369/27868> (Utolsó letöltés: 2014.11.30.)

CÂNDIDO MARTINS, J.: „O Mar, e as Descobertas e a Literatura Portuguesa". In *Mensagem*. Braga: Ed. A. O., 1998

<http://alfarrabio.di.uminho.pt/vercial/letras/candid02.htm> (Utolsó letöltés: 2014.11.30.)

COELHO, Jacinto do Prado (1992): *A originalidade da literatura portuguesa*. Lisboa: Biblioteca Breve, [1977]

GIL, Ana Maria Ferreira: „Paisagem/Paisagens a natureza brasileira nos textos de cronistas, missionários e viajantes do século XVI". Tese. Universidade Católica Portuguesa, 2012
<http://dited.bn.pt/30102/1095/1511.pdf> (Utolsó letöltés: 2014.02.21.)

GOMES DE BRITO, Bernardo: *História Trágico-Marítima*. Barcelos: Companhia Editora do Minho, 1942

http://purl.pt/191/4/hg-30902-p/hg-30902-p_item4/hg-30902-p_PDF/hg-30902-p_PDF_24-C-R0150/hg-30902-p_0000_capa-guardas2_t24-C-R0150.pdf (Utolsó letöltés: 2014.02.21.)

HÁRSING László: *A filozófiai gondolkodás Thalészstől Gadamerig*. Miskolc: Bíbor Kiadó, 1999

KESZTHELYI Nóra: „Relatos de naufrágios portugueses. Subsídios para uma reapreciação crítica”. In *MVSEV*. Porto: Circulo Dr. José de Figueiredo, IV série, N.o 17, 2008-2009: 171-226

KOISO, Kioko: „Contactos dos portugueses com os africanos a través dos testemunhos não referidos na História Trágico-Marítima”. In *Atas do congresso internacional saber tropical em Moçambique: história, memória e ciência*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical, 2013

<http://2012congressomz.files.wordpress.com/2013/08/t07c01.pdf> (Utolsó letöltés: 2014.11.30.)

KOISO, Kioko: „História Trágico-Marítima”. *Navegações Portuguesas*. Instituto Camões. 2002-2005. <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/f04.html> (Utolsó letöltés: 2014.11.30.)

KOISO, Kioko: *Mar, medo e morte: aspectos psicológicos dos náufragos na História Trágico- Marítima, nos testemunhos inéditos e noutras fontes*. Volume I- II, Cascais: Património Historica, 2004

LANCIANI, Giulia: „Os relatos de naufrágios: Conjunturas sobre as motivações de um género literário”. In *História e antologia da literatura portuguesa Século XVI*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 22, 2002: 25-27 38

LANCIANI, Giulia: *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séc. XVI e XVII*. Amadora: Biblioteca Breve, 1979

LEMA, Paula Bordalo: „Desde a origem, uma geografia das viagens” in *Finisterra*, 67-68. Lisboa, 1999, 37-45

MADEIRA, Maria Angélica: „Notícias sobre a história trágico-marítima”. In *Lugar comum*. no. 7, janeiro-abril 1999: 93-102
<http://bocc.ubi.pt/pag/madeira-angelica-historia-tragico-maritima.html> (Utolsó letöltés: 2014.11.30.)

MAIA, Márcia Vieira: „O imaginário das viagens marítimas em narrativas portuguesas e africanas”. Tese. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010

<http://www.lettras.ufrj.br/posverna/doutorado/MaiaMV.pdf> (Utolsó letöltés: 2014.11.30.)

MARGARIDO, Alfredo: „O trabalho do luto nos relatos dos Naufrágios”. In *História e antologia da literatura portuguesa Século XVI*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, no 22, 2002: 27-31

MARGARIDO, Alfredo: „Os relatos de naufrágios na Peregrinação de Fernão Mendes Pinto” in *Estudos Portugueses*. Lisboa: Difel LDA. pp 987-1023

NOGUEIRA, Carlos: „A literatura de cordel portuguesa”. In *eHumanista*. no 21, 2012: 195-218

http://www.ehumanista.ucsb.edu/volumes/volume_21/pdfs/mongraphic%20issue/7%20ehumanista21.nogueira.pdf (Utolsó letöltés: 2014.11.30.)

NÚÑEZ CABEZA DE VACA, Álvar: *Naufragios*. Madrid: Alianza Editorial, 1993

PICCHIO, Luciana Stegagno: *Mar aberto, Viagens dos portugueses*. Lisboa: Editorial Caminho, 1999 39

PINTO, Fernão Mendes: *Peregrinação*. Transcrição de Adolfo Casais Monteiro. Lisboa: Imprensa Nacional, 1983

PINTO, Fernão Mendes: *Bolyongás*. Ford.: Székely Ervin. Budapest: Cédrus, 1992

PINTO CORREIA, João David: „A Peregrinação: texto autobiográfico/narrativo” in *História e antologia da literatura portuguesa Século XVI*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, no 22, 2002: 11-14

RAMALHO, Américo da Costa: *Estudos sobre a época do Renascimento*. Coimbra: Fundação Calouste Gulbenkian, 1997

RÍOS, María del Pilar: „Naufragios de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca. Distintas representaciones del sujeto”. In *Espéculo, Revista de estudios literarios*. Universidad Complutense de Madrid, no36, 2010
<http://www.ucm.es/info/especulo/numero46/naucavac.html> (Utolsó letöltés: 2014.02.21.)

SARAIVA, Antonio José: *Breve historia de la literatura portuguesa*. Madrid: Istmo, 1971

SARAIVA, António José: „Fernão Mendes Pinto ou a Sátira Picaresca da Ideologia Senhorial” in *História e antologia da literatura portuguesa Século XVI*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, no 22, 2002: 15-18

SARAIVA, Antonio José: *História da literatura portuguesa*. Porto: Porto Editora, 2001

SEIXO, Maria Alzira: *Poéticas da viagem na literatura*. Lisboa: Edições Cosmos, 1998

SEIXO, Maria Alzira: *Literatura, significação e ideologia*. Lisboa: Editora Arcádia, 1976

VAZ MONTEIRO, Joaquim Rebelo: *Estudo cartográfico de uma viagem à Índia no século XVI*. Porto: Publicações da Faculdade de Letras do Porto, 1970