

Le Portugal et l'Espagne dans leurs rapports avec les Afrique continentale et insulaire.

Barbara Helly

► **To cite this version:**

Barbara Helly. Le Portugal et l'Espagne dans leurs rapports avec les Afrique continentale et insulaire. : Deux récits de naufrage portugais sur les côtes du Natal au XVIème siecle, ou la catastrophe comme premier contact avec l'Afrique. 2001. hal-02317676

HAL Id: hal-02317676

<https://hal-normandie-univ.archives-ouvertes.fr/hal-02317676>

Submitted on 16 Oct 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



*Le Portugal et l'Espagne dans leurs rapports
avec les Afrique continentale et insulaire.*

Université de Rennes II,

15, 16, 17 novembre 2001.

**Laboratoires : ERILAR (Equipe de Recherches interdisciplinaires en Langues
Romanes)
EDPAL (Equipe du dictionnaire des Particularités du Portugais
d'Afrique Lusophone)**

Deux récits de naufrage portugais sur les côtes du Natal au XVIème siècle, ou la catastrophe comme premier contact avec l'Afrique. (Barbara Helly)

Relação da muy notavel perda do galeão grande S. João em que se contão os grandes trabalhos, e lastimosas cosas que acontecerão ao Capitão Manoel de Sousa Sepulveda, e o lamentavel fim, que elle, e sua mulher, e filhos, e toda a mais gente houverão na Terra do Natal, onde se perderão a 24 de Junho de 1552.

Naufragio da Nao Sam Bento. Summario de viagem que fez Fernão d'Alvarez Cabral, que partio pera a India por Capitão mor da armada que foy ho anno de MDLIII até que se perdeu na costa do Cabo de Boa esperança, & dos seus trabalhos & morte. E do que mais socedeo aos que da sua companhia escaparão do caminho que fizeram por terra & mar : até chegarem as ditas partes. Feyto por Manoel da Mesquita Palestrelo. MDLXIII.

Les deux textes dont je voudrais vous entretenir sont les récits de naufrage des bateaux Saint-Jean et Saint-Benoît. Ces deux catastrophes maritimes ont eu lieu il y a 450 ans sur la côte sud-est de l'Afrique du Sud, connue sous le nom de côte du Natal (la nativité). A leur retour des Indes, deux des plus belles constructions navales du Portugal du XVIème siècle s'échouèrent sur les côtes, perdant immédiatement une bonne partie de leur équipage et des précieuses marchandises qu'elles ramenaient vers le royaume.

Le premier intérêt de ces textes est qu'il ne s'agit pas de naufrages en haute mer, mais de naufrages sur les côtes d'une région nouvelle pour l'occident. Malgré des centaines de disparus, les deux tempêtes qui ont causé la perte de ces navires laissèrent la vie sauve à une partie de l'équipage, officiers, marins et esclaves. Le plus extraordinaire est qu'en dépit d'une expérience traumatisante, par deux fois, un rescapé de la catastrophe faisant partie du cercle très limité des survivants va pouvoir

rentrer au Portugal et raconter l'épopée de ses compagnons d'infortune en terre africaine, puis se faire publier. Nous avons donc un témoignage à la fois littéraire et historique sur une catastrophe maritime et surtout terrestre.

En fait, survenus à deux années d'intervalle, en 1552 et 1554, les deux naufrages, puis leurs comptes-rendus, constituent un ensemble homogène. A tel point d'ailleurs que l'un des textes fait référence à l'autre, que des naufragés de l'un retrouvent des naufragés de l'autre sur cette terre inconnue d'Afrique, et que leurs équipages célèbres (dirigés par Cabral pour l'un, Sepulveda pour l'autre) rendent les disparitions d'autant plus retentissantes pour le Portugal de l'époque.

Puisqu'il est question de célébrités, il faut aussi mentionner que le tout jeune Camões fit le trajet aller vers l'Inde, en 1553, sur le Saint-Benoît, qui devait donc couler quelques mois plus tard non loin du Cap de Bonne Espérance. Enfin, la transmission littéraire de ces épisodes historiques de la conquête portugaise, survenus tout au long de la Route des Indes, figure aux deux premières places de l'ouvrage qui semble faire autorité en la matière, la compilation chronologique de Bernardo Gomes de Brito, *Historia Tragico-Maritima*, publiée à Lisbonne en 1735 et rééditée ou traduite plusieurs fois depuis, en partie ou en totalité. En France, les éditions Chandeigne et Le Passeur ont ainsi assuré

respectivement en 1992 et 1995, la traduction du *Naufrage du grand galion Sao Jao* et celle du *Naufrage de la nef Sao Bento*.

Ces deux récits marquent un tournant dans l'histoire des découvertes. Jusque-là les témoignages étaient constitués par les rapports des navigateurs, des techniciens de la mer. Ils décrivaient les difficultés géographiques et maritimes, incluant parfois des informations diplomatiques, politiques voire ethnographiques. Mais le XVIème siècle inaugura une époque toute nouvelle. Le contournement de l'Afrique était effectué, il ouvrait enfin cette route des épices que les Portugais contestaient aux Arabes. La vision du monde changea radicalement ; les cartes nautiques incomplètes jusqu'alors, méditerranéo-centrées, commencèrent à représenter l'ensemble des continents africain, asiatique et américain. Les perspectives de commerce avec ces nouveaux territoires étaient florissantes et enfin, l'utilisation systématique des caractères mobiles d'imprimerie annonçait le développement d'une nouvelle industrie, celle du livre.

Guilia Lanciani, qui a étudié l'ensemble des récits de naufrages portugais de cette époque, en tant que genre littéraire spécifique, fait bien remarquer à quel point ces textes sont contemporains des progrès de l'imprimerie et des mesures politiques de contrôle qui, tout de suite, ont accompagné ce nouveau procédé, notamment la nécessité d'obtenir pour toute publication une licence officielle du pouvoir royal.

Remarquons donc que malgré cette activité précoce de la censure, les tout premiers textes qui eurent une large diffusion parmi la population lettrée ne furent pas entièrement à la gloire des conquérants et qu'ils détaillèrent au contraire les tragédies qu'ils connurent sur des mers déchaînées ou parmi des populations étrangères. Le succès de mode de ces récits de naufrage est estimé à quelque mille exemplaires par ouvrage au lieu d'une moyenne de trois cents pour d'autres textes. Malgré la tradition nationale postérieure qui va chercher à glorifier l'épopée portugaise, dont les célèbres *Lusiades* de Camões, les premiers témoignages dont font part les deux textes qui nous intéressent parlent d'échecs et de souffrances, de la faim, de la soif et de la mort. A tel point d'ailleurs que José Saramago qui préface la traduction française des *Histoires tragico-maritimes*, intitule son texte *La Mort familière*. Le large succès de ces textes, bien au-delà du public privilégié qui pouvait les lire, tenait dans cette association de la curiosité pour des terres que des dizaines de milliers de Portugais seraient amenés à connaître, et de l'effroi suscité par les événements sensationnels et tragiques qui leur étaient liés.

Ces textes n'épargnaient rien des responsabilités des naufrages. Ils identifiaient clairement les facteurs de corruption qui permettaient de passer outre aux inspections obligatoires quant à l'éventuel surcharge des

navires avant leur départ des Indes¹. Car s'il y eut plus de naufrages à l'aller, dans le sens Portugal-Inde, c'est bien sûr dans le sens inverse que les accidents laissèrent la plus grande impression, car les bateaux revenaient avec des provisions de richesses et ils étaient âprement attendus par les différents investisseurs. Alors même que les progrès techniques auraient dû les faire diminuer, ces naufrages allèrent par la suite en augmentant, à mesure que la concurrence avec d'autres puissances navales s'accroissait². Nos deux textes dénoncent la cupidité, l'impréparation, les négligences ; et ils le font avec d'autant plus de crédit que l'auteur est chaque fois un rescapé du drame et que son témoignage se veut digne de foi. Nos deux récits tentent effectivement de fournir des explications rationnelles de la catastrophe, mais lorsqu'ils en arrivent à évoquer l'organisation sociale qui veut par exemple que les commandants de navire soient issus de la noblesse terrienne et que les véritables techniciens de la mer n'aient pas d'autorité sur la marche du navire, la critique est cachée sous les passages élogieux.

Les lois de la société allaient, dès le début du XV^{ème} siècle, jusqu'à prévoir le comportement dû à chacun en cas de naufrage : les marins devaient rester aux côtés du capitaine, celui-ci se devait de sauver les

¹ Michel BALARD, "Naufrages sur les routes d'Orient (XIV-XV^{èmes} siècles), in *Le Naufrage*, Actes du colloque tenu à l'Institut catholique de Paris, pp. 33-45

² De 5,5% à 6,1% pour les bateaux hollandais, de 1,7% à 7,4% pour les bateaux français entre 1665 et 1714. Philippe HAUDRERE, "Naufrages sur la route maritime vers les Indes orientales au XVIII^{ème} siècle", *Ibid.*, p. 56

marchandises et de doubler la solde de ses hommes³. Mais l'épreuve du véritable naufrage bouleverse tout ; la hiérarchie sociale est réévaluée en fonction de l'utilité de chacun dans le sauvetage collectif. Les deux textes qui nous occupent portent ainsi en eux à la fois la glorification du sort des personnages les plus illustres de l'équipage, mais aussi la contestation du pouvoir acquis par l'hérédité, par la noblesse. Pourtant la cause profonde des désastres n'est jamais une simple question humaine ; l'existence de survivants, leur caractère de miraculés, donnent un sens religieux ou mystique à l'épisode maritime. Replacé dans le contexte de la croisade chrétienne pour découvrir une route commerciale concurrente de celle contrôlée par les Arabes en direction de l'Inde, les migrations régulières des bateaux portugais furent entourées de toute une croyance en la destinée manifeste de ce peuple de paysans-marins. Dans ce domaine, Giulia Lanciani a souligné l'importance des premiers actes des naufragés racontés dans les textes de catastrophes : une fois remis de la frayeur de la noyade, les rescapés échoués sur une terre inconnue se ressaisirent, rassemblèrent leurs biens, leurs armes et bannières religieuses. Ils partirent en procession, alliant le sabre et le goupillon, la marche militaire et la procession religieuse.

³ Michel BALARD, *op. cit.*, p. 40

La question des naufrages dans cette région du monde a été étudiée selon différents points de vue. Chaunu, par exemple, l'a confrontée à l'histoire générale des découvertes. On a vu qu'une Italienne l'avait analysée comme genre littéraire homogène. Et des historiens comme le britannique Charles Boxer ou le sud-africain Eric Axelson, ont œuvré de leur côté pour la compilation des textes et la découverte des vestiges sur place (notamment les restes des *padrões*).

Mais tous ces points de vue sont centrés sur les Européens vus par eux-mêmes, Chaunu allant jusqu'à dire :

La déception pour les arrivants est la rencontre avec différentes strates de cultures indigènes, qui même sur les plateaux ne dépassent jamais un néo -voire énéolithique... avec usage de métaux natifs sans vraie métallurgie. Avec de telles cultures, il peut y avoir saisie, subordination, mais rien qui ressemble à un véritable échange⁴.

Or l'un des intérêts majeurs de ces deux textes est de raconter ce qui est arrivé aux Portugais qui se sont échoués sur les côtes du Natal et y ont rencontré les populations locales. Les témoignages écrits de cette époque sont très rares, les peuples de la région ne disposant pas eux-

⁴ Pierre CHAUNU, "Géographie des Naufrages à l'époque moderne", p. 47, in *Les Naufrages*, Actes du colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (1998)

mêmes de l'écriture, et pour être exhaustif, il faudrait d'ailleurs pouvoir consulter la tradition orale sud-africaine.

L'histoire des conquêtes c'est ici l'histoire d'hommes blancs qui, en situation de faiblesse extrême, rencontrent des hommes noirs. Voici donc un premier passage de ces textes, en contradiction avec les propos précédents :

L'après-midi de ce même jour, une centaine de Cafres apparurent au sommet d'une proche colline. Ils portaient dans leurs mains des bâtons durcis au feu, qui sont leurs principales armes, ainsi que quelques sagaies dotées de pointes métalliques. Comme dans notre triste état, voyant ces hommes ainsi réunis, nous redoutions le pire, nous saisîmes nos armes et marchâmes sur eux car nous pensions qu'ils voulaient nous attaquer. Mais telle n'était pas leur intention, notre approche ne les troubla pas, et ils gardèrent leur calme. Constatant cela, nous changeâmes de dispositions et nous nous mîmes à leur parler⁵.

Le rapport de forces n'est pas celui que les Occidentaux croient. Les habitants sont chez eux, en territoire connu. Ce sont eux les hôtes d'un groupe de survivants qui vont devenir au fil des mois des morts-vivants.

⁵ Manuel de Mesquita Perestrelo, *Le Naufrage de la Nef São Bento*, Le Passeur, Nantes, 1995, p. 48

Le texte révèle les préjugés, mais dans la mesure où il va contredire à plusieurs reprises ces préjugés, il révèle une certaine vérité. Et le problème crucial à ce moment est, comme dit le texte, de se parler, de prendre langue. La phrase suivante du texte cité dit : *"Un seul d'entre eux, dont les autres faisaient cas, répondait à nos questions, qu'ils comprenaient aussi mal que nous les leurs"*.

Ce problème de la communication avec la population locale devient une véritable obsession, qui transparaît presque à toutes les pages. Il est vital de comprendre ce qui se dit, à la fois pour se nourrir et pour déjouer la méfiance. Car la méfiance existe de part et d'autre puisque des contacts lors d'expéditions précédentes se sont déjà soldés par des morts.

A ce premier problème s'ajoute pour le lecteur d'aujourd'hui celui de la transcription littéraire du témoignage. L'expérience racontée est celle d'une catastrophe pour les Portugais, mais la présence des Africains a bouleversé le sens de cette catastrophe. De ce point de vue, les deux textes adoptent la même stratégie : ils laissent une impression de méchanceté fondamentale de la part des "Cafres" puisque peu de Portugais sortent vivants de leur aventure. Mais le texte est en même temps parsemé de ce que l'on pourrait assimiler à des dénégations et qui finalement offrent une peinture beaucoup plus nuancée et instructive de ces deux périodes de première cohabitation forcée entre Européens et Africains.

Voici un exemple de ces dénégations.

Alors, ils construisirent, avec quelques coffres et des tonneaux, leur retranchement et passèrent là douze jours pendant lesquels aucun nègre du pays ne vint leur parler. On vit seulement apparaître, au bout de trois jours, neuf Cafres sur une colline, où ils restèrent environ deux heures, sans adresser la parole aux nôtres ; puis, comme s'ils eussent été effrayés, ils s'en retournèrent. Deux jours plus tard, on jugea bon d'envoyer à la découverte un Portugais, accompagné d'un Cafre du galion, pour voir s'ils rencontreraient quelques nègres qui voulussent traiter avec eux, afin de se procurer des vivres par échange. [...]

Trois jours après, dans ce même endroit où ils s'étaient échappés du galion, sept ou huit Cafres se montrèrent sur une colline, avec une vache attachée. Les chrétiens leur firent signe de descendre, et le capitaine, accompagné de quatre hommes, vint pour s'entendre avec eux. Une fois rassurés, les nègres lui firent comprendre par gestes qu'ils voulaient du fer. Alors le capitaine fit poser à terre une demi-douzaine de clous et les leur montra. Ils furent contents de les voir et, se rapprochant des nôtres, commencèrent à traiter du prix de la vache. Le marché était fait, quand, sur une autre colline, apparurent cinq Cafres, qui se mirent à crier en leur langage qu'il ne fallait pas céder la vache en échange de clous. Alors, les premiers se retirèrent,

*emmenant leur vache sans dire un mot, et le capitaine ne voulut pas la leur prendre, bien qu'il en eût un très grand besoin pour sa femme et ses enfants*⁶.

On voit bien que l'auteur écrit pour un certain public, qu'il cherche à valoriser la grandeur d'âme du capitaine, mais le fond du passage tient dans l'incompréhension, car comment l'auteur sait-il que cinq personnes contestent le prix alors qu'il ne sait pas parler la langue ?

Et puis surtout, ce passage commence par dire qu'ils n'ont vu personne pendant douze jours, mais toute la page suivante est en fait consacrée à décrire les débuts de contacts timides de part et d'autre, les débuts de transactions, qui ont lieu bien plus tôt que sous douze jours ! D'ailleurs, si l'on lit bien la phrase, ce n'est pas qu'il n'ont vu personne, c'est que personne n'est venu leur parler. Le nœud de la question des relations entre l'Afrique et le Portugal, entre les naufragés portugais et les habitants du Natal, est bel et bien ce problème de la langue. Rien que dans le passage cité, dix mots ou expressions font référence à la parole, à la difficulté de s'exprimer et de se faire comprendre, au silence qui clôt l'échec des tentatives d'échange. Ce thème est récurrent dans les deux textes.

⁶ Georges Le Gentil (traduction), José Saramago (préface), *Histoires tragico-maritimes, trois récits portugais du XVIème siècle*, Chandeigne, Paris, 1992, pp. 71-72

Du coup, celui qui détient la capacité de comprendre l'autre va détenir un pouvoir considérable. Les deux récits font ainsi intervenir le personnage central de l'interprète. Dans le premier texte, ce sont des femmes africaines qui ont développé plus vite que les autres les facultés de l'échange, la capacité de comprendre la langue portugaise ; ce sont elles qui viennent annoncer l'arrivée d'un bateau portugais, gage de survie pour les naufragés. Mais dans le deuxième texte, l'auteur expose à loisir le développement de l'emprise de l'interprète sur le petit groupe de réfugiés affamés et malades.

Comme nous ne connaissions pas encore la langue de ce pays, nous ne pouvions communiquer avec le roi, ou avec ses sujets malveillants, que par le truchement de notre interprète Gaspar. Celui-ci, inspiré par le diable et par la cupidité, voulut tirer profit de son avantage, et se rendre maître de nous. [...] Et il déclara ouvertement qu'il tenait notre vie entre ses mains, car c'était grâce à son intervention que ce projet ne s'était pas réalisé. Si nous voulions vivre, nous devons donc le servir. [...] Il prenait goût à ces extorsions, et devint si cupide et cruel, que le tracas causé par les

*tigres et par tous nos ennuis finit par nous sembler peu de choses au regard de son insolente méchanceté envers nous*⁷.

La critique de la cupidité dans ce contexte de pénurie est également un thème majeur de l'auteur, mais il touche tout le monde dans le récit. Certains villageois ont pu se montrer cruels en profitant du désarroi des Portugais, mais marins et interprètes n'avaient pas leur pareil pour extorquer les maigres ressources des uns et des autres.

Il me semble que ces textes sont en fait codés sur le plan de la critique morale et sociale. Ils donnent une image attendue de la sauvagerie des Africains, mais présentent toujours en filigrane la barbarie à laquelle peuvent se livrer les représentants du royaume de Portugal. C'est pour cette raison que le pire de la barbarie n'est évoquée qu'au milieu du récit, après et avant l'évocation d'escarmouches avec les habitants qui semblent tenir la responsabilité de l'attaque et de l'agression. Cette barbarie c'est un acte de cannibalisme.

Qui s'en rendit coupable ? Des sauvages bien évidemment.

En fait des Portugais envoyés en éclaireurs qui n'ont plus supporté d'avoir faim.

⁷ São Bento, p. 122

Lorsque je rejoignis mes compagnons, ils se préparaient à combattre, car ils redoutaient d'y être forcés. Une foule de Cafres, qui étaient sur leur chemin, semblaient eux-mêmes se disputer pour déterminer s'ils devaient ou non nous assaillir. [...] Ces Cafres nous apprirent qu'ils avaient tué, près de là, les quatre émissaires que nous avions envoyés porter un message à Lourenço Marques. Ces quatre hommes, mourant de faim, avaient capturé un indigène au bord de la mer. Puis ils l'avaient entraîné dans un bois, où ils l'avaient tué, dépecé et fait rôtir pour s'en nourrir. Cependant, les siens avaient remarqué son absence et, comme le sol est sablonneux dans cette contrée, ils avaient facilement suivi ses traces et découvert le forfait. Ils avaient alors conduit les nôtres sur la plage et s'étaient vengés en les massacrant⁸.

Du coup, c'est toute la crédibilité des Portugais qui s'effondrait. Mais l'auteur explique que c'est la situation qui fabriquait les comportements et les rapports de force qui en découlaient. Les valeurs conquérantes autour desquelles se sont construites toutes les traditions occidentales des découvertes mériteraient d'être révisées à l'aune de ces textes qui disent la vérité au détour des paragraphes.

⁸ São Bento, pp. 94-95

Dès qu'ils virent que nous paraissions les craindre, ils poussèrent de grands cris de joie, et il nous sembla qu'ils raillaient notre couardise⁹.

[...] Cette maigreur, ajoutée à la piètre allure de nos haillons et aux immondes croûtes dont nous étions couverts, nous donnait si triste figure que nous inspirions du dégoût aux indigènes, qui venaient nous voir et se moquaient de nous¹⁰. [...]

Ils avaient en général une piètre opinion de nous et nous détestaient¹¹.

Ce terrible tableau se termine par un inévitable assujettissement. En effet, pour son salut, le fier marin portugais en fut réduit à servir de domestique aux Cafres du Natal. Ce n'est pas le moindre des mérites de l'auteur que de nous avouer sa condition et celle de ses compagnons.

Voici ce que fut notre existence dans les villages où l'on nous envoya : chacun de nous, ayant choisi le Cafre qui semblait le mieux disposé envers lui, s'occupait de l'approvisionner en eau et en bois, attendant en échange que celui-ci le protégeât contre ceux qui

⁹ São Bento, p. 80

¹⁰ *Ibid.*, p. 113

¹¹ *Ibid.*, p. 121

voudraient l'attaquer. Car comme ils nous méprisaient, et que par force nous étions importuns, tous les prétextes leur étaient bons pour nous imposer leurs volontés. Quand venait l'heure du dîner, qui est leur principal repas, nous allions nous asseoir à la porte de ceux que nous appelions nos maîtres, et ils nous donnaient ce qu'ils voulaient, ou ce qu'ils pouvaient¹².

Comme bien souvent, la catastrophe a servi de révélateur des structures essentielles de la société. Les deux textes savent parler des efforts de chacun pour comprendre l'autre, des multiples tentatives des différents villages traversés pour venir en aide aux naufragés malgré un équilibre alimentaire très précaire. Finalement, ces textes, à travers la rencontre de l'Afrique et du Portugal sur les côtes du Natal, nous parlent directement de l'humanité du XVI^e siècle. Une seule phrase, sur les deux textes, parle de la couleur de peau des habitants, de leur cheveux, en bref de leur aspect physique. Les deux récits nous montrent la rencontre de ces populations qui s'ignoraient dans un contexte de catastrophe où le Blanc est en situation de dépendance et d'infériorité par rapport au Noir à qui il doit sa survie.

Cette situation est si vraie que certains des naufragés du premier voyage ont préféré rester avec la population locale, notamment les

¹² Sao Bento, p. 127

esclaves que les Portugais du deuxième naufrage ont retrouvés sur place, mais qui n'ont pas voulu les suivre pour rentrer en terre chrétienne. Instruits par cet exemple, il advint la même chose à une partie des survivants du Saint-Benoît.

Les villages africains du Natal furent dès lors composés de Bengalis, Guzaratis, Arabes, Portugais et ancêtres des Zoulous.

Bibliographie

AXELSON Eric (éditeur), *Dias and his successors*, Saayman and Weber, Cape Town, 1998.

AXELSON Eric, *Portuguese in South East Africa, 1488-1600*, C. Struik, Johannesburg, 1973.

AXELSON Eric, *South East Africa 1488-1530*, Longmans, Aberdeen, 1940.

BOXER C.R., *Race relations in the Portuguese colonial empire, 1415-1825*, Clarendon, Oxford, 1963.

BOXER C.R., *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, London, 1969.

BUCHET Christian, THOMASSET Claude (sous la direction de), *Le Naufrage, Actes du colloque à l'Institut Catholique de Paris 28-30 janvier 1998*, Honoré Champion, Paris, 1999.

LANCIANI Giulia, *Tempeste e naufragi sulla via delle Indie*, Bulzoni, Roma, 1991

LANCIANI Guilia, *Os relatos de naufragios na literature portuguesa dos séculos XVI e XVII*, Lisboa, 1979.

LE GENTIL (traduction), SARAMAGO (préface), *Histoires tragico-maritimes, trois récits portugais du XVIème siècle*, Chandeigne, Paris, 1992.

MARTINS J. Candido, *Naufragio de Sepulveda, Texto e intertexto*, Replicação, Lisboa, 1997.

PERES Damião, *Historia dos descobrimentos portugueses*, Vertente, Porto, 1992 (1^{ère} édition : 1943).

PERESTRELO Manuel de Mesquita, (traduction de Philippe Billé) *Le Naufrage de la nef São Bento*, Le passeur, Nantes, 1992.

PERESTRELO Manuel de Mesquita, *Roteiro da Africa do Sul e Sueste desde o Cabo de Boa Esperança até o das Correntes, 1576*.

