

A representação do mar nos *Dois Casos da Vida Náutica*, de Ivan Gontcharóv *

The sea's representation on Ivan Gontcharóv's: *Two cases of the nautical life*

Rafael Bonavina Ribeiro

Graduando em Letras pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, com dupla habilitação línguas e literaturas portuguesa e russa.

RESUMO

O presente trabalho analisa a ambivalência da representação da natureza, em especial o mar no conto *Dois Casos da Vida Náutica*, de Ivan Aleksándrovitch Goncharóv (1812-1891). Para isso, começamos por uma breve exposição do fenômeno do *grand tour* na Europa do século XVIII, que dá um novo contorno ao relato de viagens, e expusemos algumas particularidades russas dessa prática e desse gênero literário. Então exploramos o significado das viagens em direção ao leste na cultura russa, e a inserção do conto na tradição literária da Rússia, bem como na obra do autor.

PALAVRAS-CHAVE: Ivan Gontcharóv; *Dois Casos da Vida Náutica*; Relatos de Viagens

ABSTRACT

This paper analyzes the ambivalence of the representation of nature, specially the sea in the short story *Two Cases of the Nautical Life*, by Ivan Aleksandrovich Gontcharóv (1812-1891). We started with a brief explanation of the *grand tour* in XVIII century Europe, which brings a new color to the travelogue, and clarified some Russian peculiarities of this phenomena and of the literary genre. Then we explored the meaning of travels to the east in Russian culture, and the insertion of the short-story in the Russian literary tradition, as well as the author's works.

KEYWORDS: Ivan Gontcharóv; *Two Cases of the Nautical Life*; Travelogue

INTRODUÇÃO

Desde os tempos imemoráveis, a natureza sempre esteve presente na literatura; geralmente representada de duas maneiras: ou é a Grande Mãe (MELETÍNSKI, 2015) ou uma força incontrolável e titânica. Seu aspecto benigno é louvado pelos rituais sagrados com danças, cerimônias; sua ira é aplacada com os mais diferentes tipos de bodes expiatórios ou sacrifícios.

* Artigo recebido em 01 de maio de 2019 e aprovado para publicação em 21 de maio de 2019.

As representações da natureza na arte não poderiam deixar de apresentar essa dualidade. O caráter benigno da natureza pode ser visto na poesia como os jardins românticos do Oitocentos, na poesia, os *loci amoeni*¹; e ainda existe, na arte sacra, as diversas divindades da fertilidade capazes de trazer a primavera e a renovação. Já a face hostil aparece mais frequentemente como um ser ctônico a ser subjugado pelas forças humanas, por exemplo, o dragão a ser vencido pelo herói, ou um titã que ameaça um reino. Um tanto maniqueísta, essa ambiguidade da natureza aparece desde cedo na mitologia de diversos povos e se mantém até os dias de hoje, embora as representações não sejam feitas da mesma maneira.

Cada elemento da natureza pode ser considerado como dotado de uma carga semântica em si mesmo, nascida de sua fisionomia ou de seus instintos naturais. Tome-mos um exemplo, a princípio, ao pensarmos em um grande felino logo identificamos sua força e sua ferocidade, ou a precisão de uma ave de rapina, a partir disso se poderia concluir serem os animais selvagens representantes da faceta impiedosa da natureza. E o que diríamos, por exemplo, dos beija-flores ou as borboletas? Seria preciso certa reflexão para encontrar a selvageria desses animais, exceto por serem silvestres.

Embora pareçamos concluir o óbvio, ou seja, de as estilizações estarem, em certo grau, embasadas pela própria realidade, é preciso ressaltar uma segunda dualidade não tão evidente assim: essas características “naturais” dos animais podem ou não ser reforçadas pela arte. Basta pegar o livro de fábulas mais à mão para encontrarmos um leão monarca, ponderado e justo, não uma besta selvagem, como o campo semântico do animal nos levaria a crer; um asno conselheiro ou sábio, absoluto oposto do significado da palavra em português; e o antropomórfico macaco sempre às voltas com sua astúcia. Portanto, podemos depreender uma carga semântica tradicional de cada figura, além da relação entre significado e significante.

Então, uma rosa é uma das manifestações de “rosa”, o conceito, cujo significado é composto tanto por traços naturais quanto

culturais. E o assunto começa a ficar ainda mais complexo quando se considera as diferentes valorizações de elementos naturais feitas por várias culturas. Como exercício hipotético, um povo de uma região seca pode considerar as chuvas como bênçãos incondicionais, mas, vivendo em uma região de enchentes, a chuva já apresenta um caráter dúbio e perigoso.

Na verdade, apesar de estar feito o nó, não é preciso buscar uma tesoura na esperança de desatá-lo. Vale ressaltar, não é preciso identificar se a natureza se apresenta desta ou daquela maneira na obra como um todo, pois muitas vezes essas duas facetas da natureza coexistem harmonicamente em um texto literário. Porém, o leitor não deveria ignorá-la, pois não se trata de uma dicotomia inútil para a compreensão de um texto, o que pretendemos mostrar ao analisarmos o conto “Dois casos da Vida Náutica”, de Ivan Gontcharóv (1812-1891).

A FRAGATA PALAS

Antes, algumas palavras sobre esse autor tão pouco conhecido no Brasil. Filho de comerciantes de grãos, Ivan Gontcharóv nasceu em 1812 na pequena cidade de Simbirsk às margens do Rio Volga. Ele publicou três romances ao longo de sua vida: *Uma história comum* (1847), *Oblómov* (1859) e *O abismo* (1869). Apesar da recepção relativamente boa do primeiro, é só no segundo romance que a crítica assegurou seu lugar dentre os clássicos da literatura russa. Há mais um livro, a *Fragata Palas*, escrito entre os dois primeiros.

Desde os seus primeiros poemas, feitos à moda romântica da época, Ivan Gontcharóv frequentara a casa de Nikolái Máikov, um escritor mais experiente e espécie de mistagogo literário para o jovem Vânia. Ao longo dos anos, a sólida amizade entre os dois rendeu mais do que bons momentos, por exemplo, seus primeiros textos apareciam em publicações editadas pelo amigo.

Eis que chega 1851. Máikov recebe um convite para ser o secretário de bordo do Vice-Almirante Ievfimi Putiátin. Em seu prefácio à edição inglesa de *Fragata Palas*, Wilson (1965) afirma que esta viagem nascia da



necessidade governamental de inspecionar as colônias russas na América, de conseguir os mesmos direitos portuários cedidos pelos chineses aos demais países depois do Acordo de Nanquim (1842) e para tentar negociar com os japoneses um acordo comercial e a abertura de seus portos. Os objetivos dessa empreitada não eram menores, assim como o tempo necessário para conseguir atingi-los não seria pouco. Nikolái Máikov tinha esposa e filhos, uma carreira consolidada, era responsável pelos tradicionais encontros literários em seus salões; ser-lhe-ia muito custoso abrir mão de tudo isso para viver uma aventura no mar.

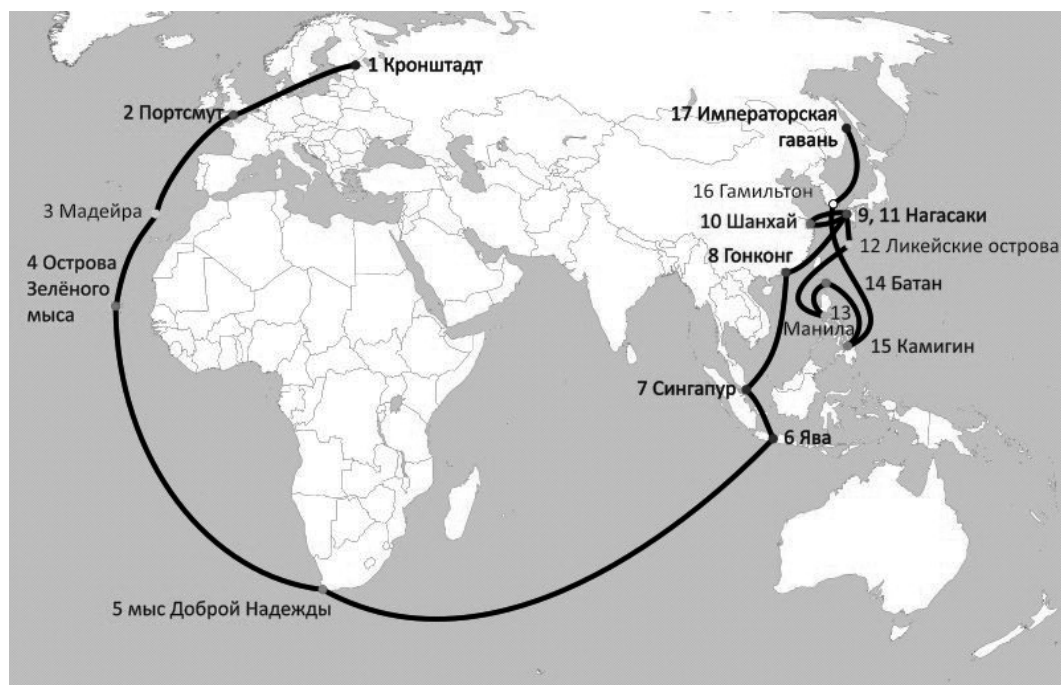
No entanto, havia um homem na casa dos quarenta anos de idade, sem esposa ou filhos, cujos pais já haviam falecido, e que trabalhava em um emprego sem muita importância: Ivan Gontcharóv. Ao saber da recusa de seu amigo, Gontcharóv logo se apresentou como alternativa. Tendo em vista a falta de bons escritores dispostos a velejar por anos a fio, aceitaram-no. Vejamos rapidamente o porquê de essa viagem ser um

dos rios que separa o autor de um romance pávido e o clássico da literatura mundial.

À época, o porto mais importante era Kromstadt, situado a 30 km de São Petersburgo. A partir dali se poderia ir ao Japão rumando para leste, mas o Norte da Rússia era, então, um campo impenetrável, algumas regiões ficavam congeladas quase o ano todo e a ausência de portos no trajeto tornariam a cabotagem praticamente impossível. A solução era simples: ao invés de ir para leste, foram para oeste, porém isso significou um percurso muito maior.

Para ilustrar, colocaremos um mapa com as regiões relevantes para a viagem marítima da *Fragata Palas*. Em seguida, como os melhores mapas estão em russo, explicaremos rapidamente o trajeto com algumas informações relevantes.

A *Palas* zarpu de Kromstadt (1), um importante porto russo próximo de São Petersburgo, e velejou em direção ao Mar do Norte, passando ao sul da Finlândia. Logo a embarcação passou entre a Alemanha e a Suécia, chegando em Portsmouth (2),



Fonte: <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/e/e7/Pallada%27s_journey_2.svg/600px-Pallada%27s_journey_2.svg.png>. Acesso em 25/04/2019

onde fizeram a primeira parada. A partir da Inglaterra, sua próxima parada foi a Ilha da Madeira (3), a sudoeste de Portugal, onde Gontcharóv provou o vinho típico da região e levou consigo memórias saudosas dali². Deixando a saudosa ilha, a Fragata *Palas* navegou a sudoeste até Cabo Verde (4). Depois de um breve reabastecimento, foram para o Cabo da Boa Esperança (5).

De acordo com o mapa acima, tem-se a impressão de que os marinheiros saíram do ponto 5 e foram direto para Java (6), mas isso não é totalmente preciso. Ao sul da África, a embarcação demorou para zarpar do porto da Cidade do Cabo. Gontcharóv aproveitou o momento para fazer algumas incursões por terra. Suas impressões sobre a colonização inglesa são muito interessantes, e seu apreço pelas ciências naturais aparece no texto através das descrições da fauna e da flora sul-africana. Já foi ressaltado por alguns críticos que, apesar do interesse, Gontcharóv não deixa de ser um cientista amador e comete alguns pecadilhos taxonômicos. Felizmente isso não atrapalha a beleza de seu relato.

Depois de zarpar em direção ao Mar do Leste, a embarcação faz mais algumas paradas: Singapura (7), Hong Kong (8), Nagasaki (9, 11), Xangai (10), Okinawa (12), Manila (13), Ilhas de Batan (14) e Camiguin (15) nas Filipinas, e Port Hamilton (16) na Coreia.

É importante dar algumas informações sobre a embarcação usada na viagem, afinal “o próprio navio é um fragmento de um mundo abandonado, que viaja para o mar turbulento, é um sinônimo do viajante” (MASSON, 2016, p. 24). É constante a caracterização da *Palas*, por exemplo, como uma embarcação forte, resistente e destemida frente às adversidades. No entanto, também há certa ironia, pois Gontcharóv diz não entender o apreço pelo lirismo do barco a vela deslizando mar a fora; ele afirma a superioridade tecnológica dos vapores, que já existiam à época. De acordo com ele, os vapores simbolizavam o avanço tecnológico, a conquista definitiva dos mares; pois, depois de séculos navegando a remo e a vela, a humanidade conseguiu um meio automotivo para atravessar os mares. Essa revolução tecnológica é louvada pelo narrador dos *Dois Casos*:

as travessias marítimas, graças aos barcos a vapor e o estudo da teoria dos ventos em todas as latitudes, diminuíram para menos da metade: da Inglaterra até a América, era preciso navegar uns três meses, agora, se chega lá em duas semanas; ao invés de meio ano, chega-se ao Cabo da Boa Esperança em cinco, no máximo seis semanas (GONTCHARÓV, 1978, p. 460, tradução nossa).

Assim como os trens no transporte terrestre, os vapores são compostos pelos traços típicos da modernidade: progresso, velocidade, novidade, superação do antigo e das limitações humanas. Ironicamente a *Palas* não era um navio a vapor de última geração, pelo contrário, era uma embarcação de velha guarda. Até seu nome remete à antiguidade clássica, *Palas Atena*, a deusa grega da civilização, da sabedoria.

Essa não é a razão da concordância de Masson (2016) e Nedzvedski (1994) sobre ela ser uma espécie de símbolo civilizacional tão importante quanto os vapores. Em seguida divergem: Nedzvedski (1994) afirma que a embarcação é uma miniatura da Rússia, especificamente. Masson (2016) concorda com a substância tipicamente russa, mas vê ali um toque europeu, por isso o navio seria uma espécie de síntese do velho dilema Ocidente-Oriente, ou, nas palavras dela, um símbolo “da civilização europeia e do mundo nacional russo (com sua cozinha, costumes, folclore, cerimônias religiosas)” (MASSON, 2016, p. 24, tradução nossa).

Em nossa opinião, realmente a leitura de Masson tem sentido, pois a *Palas* é um elemento narrativo mais complexo do que aponta Nedzvedski, porém parece-nos muito difícil separar o que pertence a quem, como é feito ao se afirmar a que o “mundo nacional russo” circunscreve-se a certos aspectos da cultura russa, como a religião e o folclore.

Se olhássemos as roupas da época, veríamos que esses “costumes”³ não são tão russos quanto ocidentais: por exemplo, os homens usavam ternos e bengalas, e as mulheres, vestidos longos, também à inglesa. Vindo do oeste, o duelo com pistolas ou floretes se tornou um meio de “lavar a honra”

na Rússia e foi a *causa mortis* de tantos poetas russos importantíssimos, como Aleksandr Púchkin e Liérmontov. Para exemplificar esta delicada questão identitária, tomamos um excerto de *Dois Casos da Vida Náutica*. O narrador está rodeado por crianças, que perguntam sobre sua viagem marítima. Uma delas tem medo de viajar em um navio, porque o mar é “assustador”. Ele a descreve como uma garotinha bonita, magra, alta, elegante, com as tranças enfeitadas por laços de seda, rendinhas nas pernas, botas conforme a moda de Paris, um vestido de musselina e joias.

Você acha que no mar é “assustador”. Mas eu acho que você tem medo de ficar sozinha no quarto: pelo jeito, você é desses seres etéreos que imaginam um bandido em cada canto escuro, que não podem ver um lagarto, um sapo, sem sentir asco; não tem medo só de cachorros, mas de gansos, de perus, e vê em toda parte um desastre, um medo, um perigo?.. Você ficou corada, acertei. Só não tem medo de mortos-vivos, de *domovói*, *leschi*⁴, porque você teve uma ama americana, andava de coifa e não ouvia sobre os *domovóis* e, por isso, não acredita neles. Mas se no lugar dela fosse uma Terêntieva com um lenço na cabeça, de óculos e anáguas, você teria medo de dormir sozinha no seu quarto, teria pesadelos com bruxas... (GONTCHARÓV, 1978, p. 458, tradução nossa).

Essa menina é uma representação de uma criança de alta sociedade, ironizada pelo narrador por estar mais acostumada à cultura ocidental; e não é à toa, pois os nobres da época são representados falando mais acostumados ao idioma francês. Esta francofilia é um traço muito importante desse momento histórico e não pode ser simplesmente ignorada. A própria identidade russa é muito influenciada pela relação dialética entre oriente e ocidente, basta ver o brasão nacional: uma águia bicéfala, cujas cabeças olhavam para ambos os lados, a leste e oeste.

Isto posto, concluiremos afirmando ser muito difícil considerar o navio como uma síntese de duas culturas, pois a própria cultura russa do Oitocentos, que ele representa, não é tão una quanto seria necessário para chegar à conclusão de Masson.

Seria muito interessante nos aprofundarmos no estudo da caracterização da *Palas*, pois é uma figura complexa, mas este não é nosso objetivo. Para este trabalho, basta tomarmos o navio como uma pequena parte da Rússia a viajar pelos mares, levando consigo as suas contradições culturais, sua estratificação social, sua cultura, enfim, tudo aquilo que constitui a visão de mundo de um povo. Sem isso, seria impossível apreciar o delicioso estranhamento, nascido do primeiro contato entre duas culturas. Dito isto, retomaremos a discussão a respeito da origem do relato de Gontcharóv.

Por depender do vento e ter encontrado algumas dificuldades (por exemplo, os marinheiros se perderam na região de Okinawa), toda essa viagem durou de 1852 a 1854. A princípio, ela deveria ser mais longa, porém houve um evento imprevisto à época, que se estendeu de 1853 a 1856: a Guerra da Crimeia. Nicolau I mandou suas tropas ocuparem a região da atual Romênia, com uma justificativa religiosa. Em resposta à agressão, o Império Otomano se aliou à França e à Inglaterra contra a Rússia. Apesar da crescente tensão a guerra só começou em 1854 com o Cerco de Sebastopol, impedindo a Rússia de usar o Mar Negro. Outra importante saída marítima, da qual já falamos anteriormente, seria Kromstadt, mas isso significaria atravessar o Mar do Norte e, estando em guerra contra a França e Inglaterra, isso seria praticamente impossível sem sofrer represálias.

A solução encontrada para o retorno seguro dos marinheiros que se encontravam no Mar do Leste foi abandonar os navios no extremo leste russo e começar o caminho de volta por terra. A Fragata *Palas* foi deixada em Gavan, junto com várias outras embarcações. O percurso terrestre demorou mais um ano, pois a Rússia Oriental era em grande parte pouco povoada, vale lembrar que essa região era usada como prisão e campos de trabalhos forçados.

Para a época, era muito difícil para alguém fora da aristocracia ir sequer até à França, a viagem de Ivan Gontcharóv deveria soar como algo absurdo, exótico e incrivelmente interessante. A partir dessa experiência, ele escreve um livro de viagem chamado *A Fragata Palas*, do qual nasceram alguns outros contos, como *Dois Casos da Vida Náutica*, chamados de “palladianos” por Balákin (2018), termo derivado da grafia russa, “Pallada”.

Apesar de *Oblómov* ser a obra-prima de Gontcharóv, tanto para a crítica literária da época quanto a atual, ocidental ou russa, o relato de viagens intitulado *A Fragata Palas* era considerado o livro mais importante escrito pelo autor e, de fato, ele é um texto único na literatura russa do Oitocentos. Parece-nos que explicar um pouco mais sobre esse gênero literário pode ajudar a entender melhor a estilização do cotidiano dos marinheiros na narrativa de Gontcharóv.

O RELATO DE VIAGENS

Como demonstra Dickinson (2006), os primeiros textos desse tipo começam a surgir na Rússia a partir de 1762, depois de o Tzar Pedro III permitir que os aristocratas viajassem ao exterior. A partir dessa decisão, os nobres russos começaram a participar da febre europeia do Setecentos: o *grand tour*. Depois de terminar os estudos, os jovens nobres ocidentais passavam algum tempo viajando pela Europa (geralmente por volta de um ano) para se familiarizarem com as diferentes culturas e idiomas. De acordo com Dickinson (2006), os principais destinos eram Roma e Nápoles, onde os viajantes travariam contato direto com as ruínas da Antiguidade Clássica e com as maravilhas do Renascimento. Essa viagem era chamada de *grand tour*, mas havia sua versão menor, o *petit tour*, com diferentes destinos, dependendo do ponto de partida.

Sempre acompanhados por preceptores, os jovens voltavam transformados, maduros, o que nos faz pensar nessa viagem como uma variação cara e moderna do rito de iniciação. Essa opinião aparece em *Dois casos da vida náutica*: em dado momento, o narrador afirma que, durante uma viagem

náutica, “o homem em um mês amadurece e torna-se um pensador erudito, um geógrafo, etnógrafo, filólogo, cientista natural ou poeta, um admirador das belezas naturais” (GONTCHARÓV, 1978, p. 452, tradução nossa). Para mostrar o impacto dessa experiência, os jovens eram “encorajados” a escrever relatos dessas viagens em cartas aos familiares ou diários que, depois, poderiam até ser compilados em livros propriamente ditos. Ao longo dos anos, o gênero começou a se complexificar, pois se o leitor não tivesse feito um *grand tour* idêntico ao do escritor, com certeza já teria lido suficientes relatos de viagem para encontrar algum percurso muito semelhante. Assim, as descrições detalhadas de lugares e monumentos encontrados não satisfariam o público, cada vez mais exigente com a qualidade literária desses textos. Para conseguir satisfazer seu público, os escritores lançavam mão de três procedimentos: a construção do *ethos* do narrador, o uso da primeira pessoa do singular e a, aparente, simultaneidade entre evento e escrita.

Em geral, os narradores passam muito tempo explicando o quão nobres eles são. Esse delineamento de quem está relatando desempenha, tradicionalmente, uma função dupla. Por um lado, como demonstra Dickinson (2006), serve para mostrar que não é um qualquer do povo a escrever aquilo, mas uma pessoa distinta, capaz de compreender e dar o devido valor às maravilhas contempladas. Por outro lado, considerando a origem do leitor, há certo grau desejável de identificação entre narrador e leitor, em geral um membro das camadas altas da sociedade, para maior imersão na leitura. A lógica interpretativa esperada, que supomos embasar essas escolhas estéticas, seria: “se o narrador é uma pessoa como eu, então as impressões seriam as mesmas em mim”.

Essa ambiguidade do *ethos* narrativo não implica contradição ou incompatibilidade. Não bastaria o narrador se representar como uma pessoa de origem nobre, se o seu texto fosse baseado em obviedades, se repisasse as pegadas dos seus antecessores. A solução foi introjetar a narrativa, tornar o relato de viagem uma espécie de testemunho de impressões causadas pelas maravilhas dos

mundos moderno e antigo. Assim, escrever a partir da perspectiva do narrador, usando a primeira pessoa do singular e no presente, é possível falar das sensações causadas pelos quadros, prédios, ruínas e paisagens, como se elas estivessem surgindo diante dos olhos do leitor. E nesse impressionismo narrativo há muito a se explorar, pois deixa o autor livre para explorar seus arroubos poéticos mais elevados.

Outro traço importante do gênero, relacionado diretamente à criação de um *ethos* nobre do escritor e à presentificação da narrativa, é a afirmação da inutilidade de seu relato, de seu caráter diletante (KONSTANTINOVA, 2016). A partir destes traços estéticos expostos, “surge o interessante fenômeno do ponto de vista autoral, uma evidente ‘tensão’ entre duas estratégias narrativas: o autor-documentarista, etnógrafo, historiador e o autor-escritor, literato, artista”. (KONSTANTINOVA, 2016, p. 82, tradução nossa).

Na literatura russa, o gênero se desenvolve de maneira muito parecida com o desenvolvimento ocidental, mas há outra particularidade no estilo russo. Como dissemos, havia muito interesse em viajar para oeste, seguindo a tradição europeia do *grand tour*, buscando o que havia de mais desenvolvido culturalmente, segundo a opinião vigente. Muitos russos começam a olhar para o leste, em direção à Rússia profunda. Sem nos atermos demasiadamente na questão, seria possível ver nisso uma dicotomia muito importante para a vida intelectual russa. De um lado, temos os intelectuais ocidentalistas, ou seja, os que acreditam ser o ocidente a principal fonte para o desenvolvimento da Rússia. Do outro lado estão os pensadores eslavófilos, que baseiam seu modelo desenvolvimentista nas próprias raízes da civilização russa, antes de ser contaminada pela influência ocidental.

Esse tipo russo de relato de viagem para leste deveria ser feito com muito cuidado, pois havia um contraste muito grande entre o mundo cortesão e o provinciano. A diferença entre o estilo de vida nobre e camponês era tamanho que um relato desses causaria o exílio de um viajante escritor. Publicado na última década do Setecentos, o livro *Viagem de São Petersburgo a Moscou* (1790) relatou

essa diferença e foi tomado como um ataque direto à Tzarina Catarina, a Grande. Por causa disso, Aleksandr Radíshev (1749-1802) foi condenado ao exílio na Sibéria e, não fosse a proibição de os nobres sofrerem punições físicas, as consequências teriam sido ainda mais graves. Ao contrário do que se poderia imaginar, durante toda a história do país, esse tipo de condenação é incrivelmente frequente, e a lista de cidadãos comuns, escritores, cientistas, políticos enviados para o extremo leste é assustadora. Em geral, a pena era acompanhada de trabalhos forçados, principalmente para os dissidentes dos regimes, seja ele soviético ou tsarista.

Apesar desse experimento malsucedido, os relatos de viagens para leste não cessaram. Pelo contrário, Dickinson (2006) afirma que eles desempenharam um papel fundamental na criação de uma identidade russa separada da cultura cortesã e francófila das grandes cidades. Essa “russidade” opunha o interior do país, bastião dos velhos valores russos, à “Rússia ocidental”, tida como uma espécie de simulacro da Rússia verdadeira. Seguindo a dicotomia acima descrita, seria possível ver aqui um dos pontos centrais do pensamento eslavófilo, e muitos representantes dessa vertente crítica fizeram viagens ao interior da Rússia ao invés de *grand tours* pela Europa. Talvez como uma consequência desse crescente interesse pelo leste russo, nasceu o interesse pelo mundo oriental em sentido amplo.

O texto de Gontcharóv acompanha a tradição do gênero literário. Há alguns pontos de contato, como a autoafirmação narrativa de seu diletantismo, mas há certas discrepâncias, que nos interessam mais. Em primeiro lugar, ao invés de seguir o *grand tour*, Ivan Gontcharóv vai de oeste para leste, visitando todo tipo de países asiáticos. Outra característica importante é o *ethos* narrativo: ao invés de ser um aristocrata afirmando sua nobreza, o escritor é filho de mercantes de razoável importância na região. No entanto, podemos depreender como uma das possíveis interpretações para essa construção dessa *persona*, que o relato de Gontcharóv nos indica um crescente aburguesamento do público leitor russo ao longo do XIX.

Muitos críticos já estudaram o relato de viagens escrito por ele e chegaram à conclusão de haver ali diversos elementos estilísticos em comum com os demais romances do autor. Por exemplo, Nedzévski (1994) compara as representações de Portugal e da Inglaterra e chega à conclusão de elas serem análogas às atitudes iniciais dos protagonistas, o sobrinho e o tio, de *Uma História Comum*, o primeiro romance de Gontcharóv. De acordo com ele, esses dois pares de elementos se baseiam em uma oposição clara entre lirismo e praticidade, que pode ser tomada como um dos pontos centrais da estética gontcharoviana. Tivemos a oportunidade de escrever sobre esse tema em um trabalho específico sobre a relação entre o rito iniciático e exemplar típico dos romances de formação (BONAVINA & GOMIDE, 2011), por isso não o exploraremos aqui novamente.

Jocosamente chamada de “uma viagem gastronômica pelas mesas do mundo”, a narrativa é marcada pela leveza de tom, pela reiterada descrição de pratos típicos ao redor do mundo, pela agudeza e pelo bom humor. Como é de se esperar, não se trata de uma série de gargalhadas do começo ao fim, como explica o próprio viajante em *Dois casos da vida náutica*, ele não vai

Ficar mentindo e esconder de vocês que tudo é pago, assim como a felicidade em terra, com alguns desconfortos, por vezes até problemas... Bem [...] a vida é a mesma em toda parte; então, ela é feita da mesma matéria em alto-mar e em terra, misturada meio a meio com o pesar. (GONTCHARÓV, 1978, p. 455, tradução nossa).

É justamente sobre dois desses problemas de percurso que se estrutura o conto, sobre o qual nos debruçaremos agora.

OS DOIS CASOS DE GONTCHARÓV

Já esclarecemos a origem dos *Dois casos*, mas não dissemos que o conto foi escrito para um público infanto-juvenil. De fato, se comparado com os demais textos, encontraremos uma linguagem mais simples, e des-

taçaremos um trecho que ilustra bem essa preocupação com o vocabulário dos jovens.

Na minha pasta, está guardada uma folha do diário⁵ que levei na viagem do Japão às Ilhas Ryukyu: tudo está anotado ali, passo a passo, dia a dia, começando pelo tempo até os perigos que nos ameaçavam. Eu lirei para vocês sem mudar quase nada, como um recorte da vida de marinheiro que, talvez, pareça-lhes curioso, só colocarei algumas explicações indispensáveis em relação aos assuntos náuticos para vocês não ficarem boiando (GONTCHARÓV, 1978, p. 461, tradução nossa).

Como se pode notar, o narrador atesta não presumir a familiaridade dos leitores com um ovém, um mastaréu ou que entendam o uso náutico do verbo “garrar”, por exemplo. Destacaremos mais um trecho para ilustrar essa interessante particularidade estilística.

24 de janeiro de 1854. Nós saímos de Nagasaki a bordo da Fragata *Palas*. O céu está nublado, mas o mar, tranquilo. Estamos indo de doze a quatorze quilômetros por hora diretamente em direção sul, com vento favorável. À noite, nós dormimos tranquilamente, como se estivéssemos fundeados. De manhã, Fadêiev (era o marinheiro que me servia) respondeu à minha pergunta sobre qual vento nós navegávamos: “estamos indo com a rasa, vossa excelência!”, ou seja, com vento à popa rasa. Esse é o vento que sopra por trás, diretamente em popa. O vento que sopra pelo lado chama-se alheta ou través. Todos esses são ventos favoráveis. Quando o vento bate à popa rasada, as velas ficam arriadas e cobrem os mastros de alto a baixo; o barco não se inclina para o lado e cria uma imagem digna de quadro (GONTCHARÓV, 1978, pp. 461-462, tradução nossa).

À primeira leitura, nota-se a interrupção do fluxo narrativo depois da afirmação de Fadêiev para digressar sobre os tipos de vento

que se pode navegar, mas o público não é considerado incapaz de entender um conceito tão estranho ao universo infantil. Em outras palavras, a linguagem é simplificada, embora isso não signifique a subestimação da inteligência do leitor.

Talvez seja mais ilustrativa a questão das medidas de distância e velocidade. Assim como acontecia na Marinha do Brasil, era tradição medir a velocidade em “nós”; mas Gontcharóv preferiu usar os equivalentes populares de sua época, “*verstas*”, que traduzimos por quilômetros, pois são medidas muito próximas e mais comumente utilizadas no Brasil de hoje. Ao escolher usar as medidas correntes, o autor insere a narrativa no linguajar corrente da época, sem sacrificar completamente o sabor exótico apresentado ao leitor.

Publicado em 1858 na revista *Galanthus*, editada por seu amigo pessoal Nikolai Máikov, o texto parece dividido em duas partes. Na primeira metade encontra-se uma discussão com os jovens, em que o narrador parece explicar como é viajar a bordo de um navio, o significado pessoal de uma viagem, como é desbravar o exótico mundo ao leste. Destacaremos algumas das questões levantadas pelas crianças.

Uma das primeiras é o tédio da vida no mar. Um rapaz de semblante inquieto, uma gravatinha de lado e as costas manchadas de branco diz que, em terra, se tem uma vida muito variada: “hoje vê um jardim, amanhã um rio, vai ao teatro, visita *mon oncle* ou *ma tante*, vai à aula de dança, passeia de caruagem ou a cavalo. E lá só se vê céu e mar [...] todos ficam sentados na cabine, lendo, escrevendo e suspirando a pensar sobre a terra firme...” (GONTCHARÓV, 1978, p. 451, tradução nossa). A resposta é marcada pela ironia típica dos narradores de Gontcharóv.

Pelo jeito você adora correr, fazer arte; é provável que você seja o primeiro a deixar às pressas a sala quando o professor ainda está sentado e todos os outros escutam as últimas palavras dele. Você ficaria entediado por ver sempre o mesmo mar sem correr para lado nenhum, fazer arte: alegre-se, lá você poderia subir pelos mastros,

pelos cordames, e fazer uma ginástica tal que não existe em terra; você teria a pesca, dançaria músicas folclóricas e canções de marinheiro e muitos outros prazeres. Mas [...] os prazeres do viajante deveriam ser os mesmos que em terra firme? (GONTCHARÓV, 1978, p. 452, tradução nossa).

Como bom professor, a pergunta do jovem serve de gancho para o desenvolvimento da argumentação. De acordo com o narrador, além de não existir tédio, o viajante está mais preocupado com a expectativa das terras distantes. Esse contato com o desconhecido é o maior prazer das viagens, e ele é descrito detalhadamente.

De repente, alguém lhe diz três palavrinhas, apenas três, mas que palavras mágicas! “Terra à vista!” e é isso. Meu Deus! O que se passa contigo: ruboriza de felicidade, treme, agarra a luneta e corre para cima, sem sentir o chão. Que praia é essa? [...] é Cuba, ou Java, ou Lusson, ou as praias da China, da Índia, da América... Meu Deus! Que montanhas, que rochas, que bosque! Que povo! Isso que são surpresas! [...] Essa não é a casa de veraneio, cujo caminho de areia é ladeado por árvores plantadas: você caminha pela sombra de um bosque de palmeiras milenares, vê uma revoada de pássaros coloridos jamais vistos por aqui, borboletas do tamanho do seu chapéu, e ainda tem a poesia do medo: a expectativa de um tigre pular em cima de você, surgir uma jiboia... (GONTCHARÓV, 1978, p. 453, tradução nossa).

Nota-se aqui uma oposição muito clara entre a vida em terra e a vida no mar, e nós gostaríamos de explorar um pouco mais a fundo essa dicotomia, pois acreditamos que ela é central para a nossa análise do conto.

Isso ficaria mais claro se discutíssemos a estilização do cotidiano da nobreza russa. Em primeiro lugar, gostaríamos de lembrar que no século XIX, a capital do Império Russo era São Petersburgo, por causa da

história de sua fundação, servia como um símbolo da elite europeizada. Infelizmente não dispomos do espaço necessário para discutir profundamente caracterização da capital, mas Américo (2011) nos apresenta um excelente material sobre o tema. Depois de analisar detidamente uma série de textos – alguns traduzidos diretamente do russo e disponibilizados em seu apêndice –, Américo depreende um padrão representacional da cidade, principalmente por seu asseio, ordem, cosmopolitismo, progresso, luxo, etc.

Como se poderia esperar, a capital do império russo também foi vista com olhos críticos por alguns intelectuais da época, principalmente por aqueles a que se costuma chamar de eslavófilos, como Fiódor Dostoiévski em sua fase pós-siberiana ou Nikolái Gógol. Seu asseio pode ser considerado uma preocupação excessiva com a aparência; seus luxuosos bailes, como ostentação e opulência; até seu progresso e cosmopolitismo são tomados, por vezes, como um abandono da ortodoxia e das virtudes do povo russo.

A análise de Américo (2011) serve para compreender o padrão do *ethos* petersburguês, porém é necessário falar especificamente sobre a versão gontcharoviana. Tivemos a oportunidade de discutir pormenorizadamente a oposição entre Petersburgo e o idílio tipicamente gontcharoviano (BONAVINA, 2018), o que nos permite apresentar apenas algumas conclusões, sem precisarmos tomar demasiado espaço com a explicação. Ivan Gontcharóv tende a valorizar positivamente o avanço cultural e a praticidade de São Petersburgo, mas rejeita completamente as obrigações da vida em sociedade.

Tendo em mente essas considerações, vejamos como é representado o cotidiano a bordo da Fragata *Palas* em *Dois Casos da Vida Náutica*.

No mar, não se gasta tempo inutilmente, não há visitas, nem obrigações, não se precisa fingir sentimentos, isso é, fazer parecer que se está triste ou feliz, quando isso é ou não necessário por educação; não se precisa tomar cuidado e, como dizem em terra

firme, “guardar rancor” de um inimigo óbvio ou secreto. Tudo isso é diminuído ou simplificado: a inimigade se transforma em amizade ou fica em terra, as brigas são impossíveis, elas atrapalham o convívio, e lá a sociedade é integral, não há vida dupla, privada e pública, não se tem uma dezena de máscaras, observando atentamente quando se deve vestir o quê; e vive-se uma vida só, frequentemente um único pensamento, alguns desejos (GONTCHARÓV, 1978, p. 457, tradução nossa).

À luz dessas novas informações, parecemos necessário reestruturar aquela oposição apresentada anteriormente. Nosso novo binômio pode ser entendido desta forma: vida em terra (Petersburgo) *versus* vida no mar (*Palas*).

De um lado, temos a vida no mar, onde a vida é integral, não se tem obrigações sociais, nem uma gramática de conduta socialmente aceitável; no mar “não há espaço para um homem mau, isso é, de caráter ruim, via de regra... Ou, caso haja um homem assim, ele certamente ficaria bom, mesmo que seja só por algum tempo” (GONTCHARÓV, 1978, p. 457, tradução nossa). Do outro, o *ethos* petersburguês tem sublinhado a sua fragmentação, sua hipocrisia, a falsidade do convívio humano, a proliferação de pessoas ruins, a sua constante necessidade de se fingir ser algo diferente.

Por trás dessa oposição, notamos uma espécie de ressignificação de um tema bucólico clássico, conhecido pela expressão latina *fugere urbem*, isto é, “fuga da cidade”. Tradicionalmente, o tópico implica na rejeição do ambiente urbano, da cultura citadina, e a valorização positiva do campo. Esse foi um assunto muito explorado durante o romantismo e, aqui, reaparece de maneira um pouco diferente. Ao invés de se valorizar o campo, o ambiente favorito é o mar, e podemos encontrar essa pincelada romântica na explicação sobre a origem do provérbio “quem se arrisca no mar, aprende a rezar”. O narrador afirma que isso não se dá pelo medo da morte, mas por o viajante ver com seus próprios olhos a beleza da Criação, ele

“sente Deus mais perto de si e percebe os milagres da Sua mão. Quão fervorosas serão suas orações e suas lágrimas quando você estiver cara a cara com esses maravilhosos milagres do universo!” (GONTCHARÓV, 1978, p. 455, tradução nossa). Para evitar a demasiada generalidade de nossas afirmações, o que poderia levar à falta de precisão conceitual, nós trazemos um exemplo destas maravilhas do mundo natural referidas pelo narrador.

Aqui você está acostumado a ver certas estrelas; no hemisfério sul, verá outras. Em primeiro momento, você se ocupa com o padrão delicioso delas: os corpos celestes estão separados, como grãos de areia, e cada estrela cintila sua luz própria, clara, cândida, de diferentes cores. Nenhum cristal, nenhum diamante brilha como essas lampadinhas, em nenhum quadro jamais se viu cores como as que brilham no céu, tanto de dia quanto de noite! Que silêncio, quão ameno, e o conforto se espalha nos ares tropicais! À tarde, o mar se esparrama perto do navio como um imenso campo, agitando-se um pouquinho; e, às vezes, nem se mexe, como se estivesse dormindo o sono dos justos. A água é translúcida, e o olhar mergulha fundo no líquido cristalino, por vezes acompanhando o caminho de um peixe. À noite, o mar cintila com a luz fosfórica que rodeia o navio com um rastro de prata e faíscas. Já, no céu, no abismo rosa-amarelado da Via Láctea, reluzem essas estrelas extraordinárias e cintilantes... (GONTCHARÓV, 1978, p. 455, tradução nossa).

Se considerarmos as muitas poesias bucólicas, veremos dois alicerces desse gênero literário: a fuga da cidade (*fugere urbem*) e um ambiente em que o humano possa se integrar completamente à natureza (*locus amoenus*). Dessa forma, teremos a primeira parte do conto influenciada diretamente pelo bucolismo, feita a ressalva quanto ao mar tomar o lugar do campo. A representação do mar é um resquício da estética romântica na

obra de Gontcharóv, pois o mar é um “símbolo de emancipação espiritual e liberdade na poesia romântica” (PÁVLOVITCH, p. 15, tradução nossa). Esse traço também serve para explicitar a relação contígua do conto e do relato de viagens, pois ambos trazem caracterizações parecidas nesse aspecto.

Por outro lado, sabemos haver por trás dessa imagem majestosa e bela do mar o poder titânico e incontrolável da natureza. É pensando nessa outra faceta da natureza que as crianças interrompem a narrativa novamente. Parece-lhes que o mar é assustador.

O que há de assustador no mar? “Tempestades, é claro, os raios, as ondas!” Tudo isso são acontecimentos corriqueiros por lá. Para uma embarcação forte, isso significa absolutamente nada, e ninguém viaja com um navio frágil. Os naufrágios acontecem, as pessoas se afogam... E em terra firme também não há incêndios, não caem os telhados, não se morre de cólera? Eu não sei como a senhorita resolve viajar em seus cavalos bravos: preste atenção na força com que o cocheiro os segura. Basta que um garoto arteiro, subitamente, pule de um canto aos berros para assustá-los; eles empinam e a derrubam: a carruagem tomba, você bate a cabeça na ponte... Em que é melhor uma carruagem tombada e um navio virado? (GONTCHARÓV, 1978, p. 459, tradução nossa).

Talvez seja um pouco inesperado encontrar essa passagem em um conto para crianças; de fato, há tragédias em toda parte, seja em terra ou no mar, infelizmente, e elas são inevitáveis. Ainda que se considere os perigos inevitáveis de velejar, as experiências encontradas pelo navegante superam esses percalços, aliás, a “poesia do medo” é o tempero exótico da viagem. E, vale lembrar, a razão de ser do texto é justamente compartilhar essas dificuldades.

Falamos sobre a primeira parte dos *Dois Casos*, em que os jovens trazem diversas perguntas a respeito do viajar pelo mar, mas ainda não tocamos na segunda metade do

conto. Se a primeira é construída ao redor do diálogo com as crianças, a segunda pode ser considerada uma narrativa de aventura. Nela o leitor encontra retratos da vida de marinheiro e esses dois momentos de crise a bordo da fragata *Palas*.

O primeiro caso realmente preocupante da narrativa aconteceu perto de Okinawa. Antes de chegarem à ilha japonesa, os marinheiros se perderam, passaram muito ao sul, por culpa de uma névoa densa. Por causa desse percalço, eles se atrasaram para encontrar as duas outras embarcações na rada, e chegaram à noite.

Éramos separados da praia e da rada por um amplo recife de corais, em que havia apenas duas entradas estreitas, como portões; seria impossível entrar à noite, certamente bateríamos nas rochas. As últimas estavam ou escondidas sob a água, ou mostravam suas pontas extraordinariamente brancas, arredondadas pela água e corroídas pelo vento [...] Ao vermos a praia, largamos a âncora não muito longe dos recifes rochosos e nos deitamos para dormir, esperando poder seguir viagem para além da parede de pedra ao amanhecer, em segurança, passear por uma nova praia, conhecer os locais (GONTCHARÓV, 1978, p. 463, tradução nossa).

Como bons heróis trágicos, os marinheiros não suspeitavam ser essa a causa de sua possível desgraça, a névoa não deixava ver a chuva se aproximando. Mais à noite começou um vento terrivelmente forte; o navio balançava muito, por estar fundeado em alto-mar; chuva pesada, raios e trovões. A vida de toda a tripulação pendia por um fio, ou melhor, dependia de um cabo: se a âncora se soltasse, a fragata seria inevitavelmente jogada contra o recife de Okinawa e afundaria. Diante desse quadro, o secretário, perplexo, não tem muito a fazer senão esperar. Dizem que a esperança é a última a morrer, mas não era o caso, ela foi a única; o narrador nos apresenta uma conversa hipotética entre um “companheiro prestativo” e alguém que ainda tivesse esperança de salvação.

“Como escapar dessa? – alguém me diria –, certamente as chalupas dispararão do nosso navio atrás de ajuda e não farão nada: elas não conseguiriam avançar em contracorrente, elas seriam afundadas como gravetos e jogados contra as pedras. Mesmo que elas se aproximassem, qual seria o sentido? Imagine, por curiosidade, a fragata batendo contra as pedras, começariam a cair os canhões, nós mergulharíamos um atrás do outro nas profundezas: com um tempo desses, precisariam pegar todos os remadores de uma chalupa, só poderiam remar: sobriariam lugares suficientes para os quatrocentos homens ao mar? É uma pena!” – ele concluiria, gesticulando para o recife e virando os olhos para o outro lado (GONTCHARÓV, 1978, p. 466, tradução nossa).

Felizmente o cabo não se rompeu. E, no dia seguinte, “passamos o recife, atravessamos pela entrada e nos esgueiramos em direção à praia. Ela cintilava com os raios solares, sorria, como se nos parabenizasse por termos escapado do perigo. E a noite, e a angústia, a terrível espera? Ah! Qual o quê! Até quando isso importa?” (GONTCHARÓV, 1978, p. 467, tradução nossa). Os marinheiros foram muito bem recebidos em Okinawa e, sabemos, continuaram a viagem sem mais surpresas desagradáveis, pelo contrário, ficaram maravilhados com a beleza local.

O segundo caso acontece no Estreito da Tartária. Não se sabia, até 1851, que esse estreito separava a Ilha de Sacalina do continente, o Vapor *Baikal* descobriu isso. Jean-François La Pérouse não quis se arriscar avançando pelo labirinto de baixios da região, acreditando no possível encalhamento de sua embarcação. Por isso, da região só “era conhecida a beira da praia, mas o que estava além ninguém sabia, ninguém tinha visitado, explorado” (GONTCHARÓV, 1978, p. 468, tradução nossa).

Em um primeiro momento, o marinheiro francês parece ter tomado uma decisão precipitada, talvez até receosa, mas sua experiência náutica o advertiu sabiamente. “Ten-

do chegada à profundidade de doze metros, La Pérouse acreditava convictamente que a profundidade fosse diminuir cada vez mais e o colocasse em uma posição desfavorável" (GONTCHARÓV, 1978, p. 468, tradução nossa). Os marinheiros da *Palas* preferiram enfrentar esse desafio e foram obrigados a travar uma luta exaustiva contra os baixios, o vento e as ondas; e o narrador afirma ter sido muito mais trabalhoso, cansativo e tedioso do que se tivessem enfrentado um furacão em alto-mar. Avançavam lentamente, às vezes não conseguiam percorrer trinta quilômetros em um dia, embora fizessem

o que era preciso fazer, conforme o regulamento: içaram a vela principal, arriaram a vela de joanete, reforçaram os canhões com o dobro de cabos para que eles nem pensassem em se soltar, e depois descansaram. E ali alguns botes avançavam, tateando o fundo constantemente com um prumo (um cabo longo com uma chumbada); no navio, trocavam incessantemente ora para esta, ora para outra vela, lançavam ou içavam a âncora. Algumas vezes uma boa profundidade atraía para um beco sem saída: ao longo do caminho, provava-se raso, então era preciso voltar (GONTCHARÓV, 1978, p. 469, tradução nossa).

Apesar de não haver perigo de fato, afinal ninguém tinha medo de afogar-se em um cenário desses, ainda existia a possibilidade de o barco encalhar e não se conseguir alcançar uma cidade em que pudessem pedir ajuda. Além disso, ainda havia o problema da maré: eles não tinham certeza se a maré estava alta ou baixa, se estava subindo ou descendo. Então poderiam ficar presos, ainda que fizessem tudo corretamente. Não bastando essas preocupações,

começou a soprar subitamente um vento moderado vindo do norte: deixa ele, ninguém prestou a menor atenção. Mas ao mesmo tempo ecoou um som surdo na ponta da fragata, como se tivessem atirado um canhão ao longe, e a fragata se moveu ao sabor do

vento. Alguns marinheiros saíram correndo até a proa. "O cabo estourou, o cabo estourou!" – gritavam, perturbados. "Está bem, sem gritar!" – disse severamente o almirante e, dirigindo-se para o terceiro oficial, mandou baixar a outra âncora. A ordem foi cumprida imediatamente, e tudo se acalmou (GONTCHARÓV, 1978, pp. 469-470, tradução nossa).

Enquanto os marinheiros se ocupavam dessa tarefa, o navio foi empurrado cerca de setenta metros da ancoragem. Antes, sob a fragata havia dez metros de água, mas, agora, havia apenas dois, uma profundidade que faria La Pérouse esconder um sorriso de superioridade. Passado o susto, mais um trabalho é somado à lista: eles precisavam recuperar a âncora perdida, pois, certamente, ela seria necessária adiante. Na manhã do dia seguinte, a tripulação é acordada por um forte golpe contra o navio.

De repente, outro empurrão, mais forte que o anterior; algo estalou na proa. "Vizinho!" – comecei a gritar para K. N. P. através da divisória. "O que você quer?" – perguntou. "O que foi esse barulho?" – "Nós batemos em um baixo!" – respondeu; eu quis sair para o convés, outro empurrão: escorei-me nos batentes. Todos estavam no convés: todos os oficiais e marinheiros. "Força, força, mais rápido!" – o comando ressoava enérgico (GONTCHARÓV, 1978, p. 471, tradução nossa).

Apesar de o fundo ser arenoso, as constantes pancadas contra o casco do navio poderiam fazer com que este se rompesse; como dissemos, o medo não era o de ter de abandonar o barco, pois dificilmente algum dos marinheiros se afogaria em uma profundidade de dois metros, e eles estavam a três quilômetros da praia. No entanto, havia outro problema.

Por causa dos golpes fortes, os mastros não aguentariam ficar no lugar, eles tomariam para o lado e virariam o navio [...] a queda dos

próprios mastros, por causa do constante e poderoso balançar deles, obviamente, fariam voar os mastaréus (os componentes superiores dos mastros, os mastaréus de joanete e os de gávea), as vergas, o ninho de pega: se olhar de longe, tudo isso parece um palito de dente, e mesmo assim esse palito de dente pesa duzentos e cinquenta quilos, uns mais; outros, menos – e tudo cairia sobre o convés, sobre um monte de gente (GONTCHARÓV, 1978, p. 471, tradução nossa).

Depois de muita briga com os cabos, muito suor e gritos, e algumas pessoas correndo pelo convés com medo de serem atingidas pelos mastaréus, os marinheiros conseguiram contornar o problema. Este é o último evento descrito pelo narrador para exemplificar os percalços da vida náutica.

CONCLUSÃO

Afinal podemos concluir nossa discussão sobre o caráter ambíguo da natureza. Expusemos anteriormente que ela pode ser representada artisticamente como uma espécie de Grande Mãe, de provedora absoluta, seguindo o princípio poético do *locus amoenus*; a outra face da moeda é a

força titânica e insensível à pequenez humana. Agora temos um exemplo claro em nossas mãos: o mar em *Dois casos da vida náutica*, de Gontcharóv.

Olhando para essa imagem, nota-se a conformidade da representação do mar com a tradição artística – e vale lembrar a concordância com o estilo gontcharoviano de se caracterizar o mar. De um lado, temos o mar riscado pelo rastro fosfórico das algas e encimado por estrelas desconhecidas; do outro, o mar raivoso a rugir e castigar o navio, ameaçando a vida dos marinheiros. Afinal, se uma pessoa tentasse conter um furacão sem nenhum artifício, ela seria tomada como insana, mas conseguimos desenvolver métodos para usar sua força a nosso favor, apesar de sermos insignificantes comparados à magnitude colossal do poder da natureza. É nisso que consiste a poesia dos veleiros.

Apesar da nossa presunção em considerar as forças naturais como plenamente domadas pelas nossas engenhocas, mesmo as mais amestradas, não são raros os casos em que os instintos de uma fera se sobrepõem a todo o treinamento recebido. E de vez em quando ouve-se, “como um rugido: *memento mori* (lembre-te da morte!)” (GONTCHARÓV, 1978, p. XXXX, tradução nossa), que afirma a inexorabilidade da natureza.

REFERÊNCIAS

AMÉRICO, Edécio. *Os textos de Moscou e São Petersburgo como reflexo da identidade nacional russa*, 2011. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2011.

BALÁKIN, Aleksei. Dos comentários aos textos “palladianos” de I. A. Gontcharóv. *Letniaia Chkola Po Russkoi Literature*, São Petersburgo, v. 14, n. 4, p.364-371, 2018. Disponível em: <<https://www.academia.edu/38720692>>. Acesso em: 27 abr. 2019.

BONAVINA, Rafael. Lilases secos: Um estudo sobre os idílios em Oblómov. 2018. 71 f. TCC (Graduação) – Curso de Letras, Dlo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018. Disponível em: <<http://www.tcc.sc.usp.br/tce/disponiveis/8/80519002/tce=28022019-111927-/?&lang-br>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

BONAVINA, R.; GOMIDE, B. O rito iniciático e o romance de formação: uma análise mitopoeica de Uma História Comum. *Literatura e Sociedade*, v. 23, n. 27, p. 43-60, 2011.



DICKINSON, Sara. *Breaking Ground: travel and national culture in Russia from Peter I to the era of Pushkin*. Rodopi: New York, 2006. 291 p.

GONTCHARÓV, Ivan. *Obras reunidas em oito volumes (Собрание сочинений в восьми томах)*. Oitavo tomo. Moscou: Khudójestvennaia Literatura, 1978.

KONSTANTINOVA, Natália. O travelogue russo do começo do século XIX: o fenômeno da estratégia autoral (sobre o material das notas de viagem de V. B. Bronienvskoi). *Sibirski Filologitcheski Jurnal*, Novosibirsk, n. 3, p.79-88, 1 set. 2016. Disponível em: <http://journals.tsu.ru/sjp/&journal_page=archive&id=1442&article_id=30575>. Acesso em: 30 mar. 2019.

MASSON, Valentina. A viagem como uma reflexão sobre a viagem (“Fragata *Pallas*”, de I. A. Gontcharóv). *Naúka o tchelovéke: gumanitárnye issledovániá*, Omsk, v. 2, n. 24, p.22-28, jun. 2016. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.17238/issn1998-5320.2016.24.22>>. Acesso em: 03 abr. 2019.

MILHAZES, José. Navegadores russos e o império colonial português. *Cultura, Espaço & Memória*, Porto, v. 1, pp.11-23, mar. 2010. Disponível em: <<https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/10290.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

NEDZVEDSKI, Valentin. “Fragata ‘Pallas’”, de Ivan Gontcharóv, como um “romance geográfico”. In: MUSEU HISTÓRICO REGIONAL DA PROVÍNCIA DE ULIÁNOVSK EM NOME DE I. A. GONTCHARÓV. *Materiais da Conferência Internacional para a comemoração dos 180 anos do nascimento de I. A. Gontcharóv*. Uliánovsk: Strejen, 1994. pp. 124-137.

WILSON, N. Introdução. In: GONTCHARÓV, Ivan. *The Voyage of the Frigate Pallada*. Londres: Folio Society, 1965.

NOTAS

¹ Trata-se de uma ambientação recorrente na poesia clássica, caracterizada tipicamente pela harmonia entre homem e natureza, que, por sua vez, é acolhedora, amena e agradável. Discutiremos melhor o tema mais adiante.

² De passagem, vale dizer que Gontcharóv não foi o único viajante a escrever sobre o mundo lusófono: há um trabalho interessante sobre o assunto escrito por José Milhazes (2010). Além de traduzir diversos relatos para o português, Milhazes nos traz diversas informações acerca das viagens e das relações entre Rússia e Portugal, por exemplo.

³ Para esclarecer uma escolha de tradução, no idioma original, a palavra traduzida por “costumes” é “obytchai” (обычай), definida pelo dicionário Ojégóv, um dos mais importantes, como “as regras de conduta social estabelecidas tradicionalmente”. Partiremos dessa definição para a discussão dos “costumes”.

⁴ No folclore russo, é um tipo de espírito que protege os lares, por isso seu nome é formado pela raiz “casa” (dom). “Leschi” é o espírito protetor das florestas, trata-se de um metamorfo. Seu nome deriva da raiz *les*, que significa bosque.

⁵ Apesar de haver debates acerca de onde viria esta folha, uma das explicações mais bem aceitas é de que seja o mesmo diário usado para escrever *A Fragata Palas*.

