

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO

**MODELOS IBÉRICOS DE NARRACIONES DE NAUFRAGIOS  
(SIGLOS XVI Y XVII)**

T E S I S  
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE  
MAESTRA EN LETRAS  
(ESPAÑOLAS)

PRESENTA  
ALMA DELIA MIRANDA AGUILAR

DIRECTOR  
AURELIO GÓNZALEZ PÉREZ

CIUDAD UNIVERSITARIA

MÉXICO, D. F., 2066.



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Quiero expresar mi profundo agradecimiento al Dr. Aurelio González por la dirección de este trabajo, por su apoyo y paciencia. Un reconocimiento de gratitud especial para los lectores por sus recomendaciones y sugerencias: Mtra. Valquíria Wey, Mtro. Romeo Tello y los doctores Rodolfo Mata y Axayácatl Campos.

No puedo dejar de reconocer la ayuda que me ofrecieron el Dr. António Moniz y Dulce Gonçalves en Portugal. La Fundação da Casa de Bragança me cedió el microfilme de la primera edición de la obra de João Baptista Lavanha.

Gian Mauro Frongia, Alejandro Arteaga Martínez, Marcela Quintero y Mariana Pineda tienen un lugar especial en esta página.

Finalmente, agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, que me otorgó la beca con la que cursé los estudios de maestría.

*Este trabajo está dedicado a*

*Gian Mauro, su soli miu,*

*y*

*a mi maestro Horácio Costa, por regalarme el mundo en portugués*

## ÍNDICE

Introducción .....	1
<b>1. La metáfora del naufragio</b> .....	5
1.1 Naufragios metafóricos.....	9
1.2 Narración de naufragios ficticios .....	15
1.3 Narración de sucesos reales .....	17
1.4 Episodios de tormentas, infortunios marítimos y naufragios en la tradición literaria anterior al siglo XVI.....	18
<b>2. Las relaciones de naufragios editadas en la Península ibérica en los siglos XVI y XVII. Historia textual.</b> .....	33
2. 1 El “Libro último de los infortunios y naufragios”, de Gonzalo Fernández de Oviedo (1535) .....	40
2.2 La relación de Alvar Núñez Cabeza de Vaca (1542) .....	59
2. 3 Portugal de las narraciones independientes originales a la recopilación en la <i>História Trágico- Marítima</i> (1555ca. – 1735-1736).....	71
2. 3. 1 La <i>História Trágico-Marítima</i> : trayectoria editorial y aproximaciones críticas .....	90
<b>3. Entre el modelo y el paradigma. El <i>Navfragio da Nao S. Alberto, e itinerario da gente que delle se salvov</i>, de João Baptista Lavanha</b> .....	99
3.1 Historia textual.....	106
3. 2 La relación de Lavanha y la reconstrucción del genero .....	112
3. 3 El modelo narrativo .....	113
3. 4 La construcción del protagonista .....	116
Conclusiones .....	133
Bibliografía .....	136

## INTRODUCCIÓN

El mediodía del siglo XVI ibérico no podía ser más rico y complejo. La colonización y exploración del Nuevo Mundo y el hallazgo de una ruta alternativa hacia el Oriente habían abierto la puerta a una pujanza en el espíritu de expansión de los hombres de esos tiempos. A la par que el espacio geográfico llegaba a límites apenas sospechados en la Antigüedad, y se redefinía un Nuevo Mundo cuya grandeza era desbordante en todos sentidos, el océano intelectual estaba agitado. Las costas africanas y americanas recibían a ávidos navegantes, comerciantes y conquistadores; pero en los campos de la fantasía circulaban ya obras, como las de Garcilaso, al inicio de lo que ahora llamamos Siglo de Oro. Esta ebullición descubridora, conquistadora y creadora se concretó también en el ámbito de la crónica, que floreció a la par de la literatura de la imaginación. De las creaciones literarias, particularmente de la ficción caballerescas, la crónica tomó modelos que servirían para organizar la narración, la definición de los personajes o el tratamiento de los espacios. Un Bernal Díaz del Castillo o un Hernán Cortés que no son ajenos para nosotros lo confirman.<sup>1</sup>

Sin embargo, está casi en el olvido una de las manifestaciones cronísticas más ricas desde el punto de vista literario: todo un *corpus* de relaciones en donde se narran los grandes peligros en las aguas, inevitables en semejante empresa. Cuando en el mundo hispánico sobre todo se alude a narraciones de naufragios de los siglos XVI y XVII, el olvido provoca confusiones; la memoria rescata la relación de Alvar Núñez, como ejemplo único del siglo XVI, y la relación sobre Alonso Ramírez que publicó Carlos de Sigüenza y Góngora en 1690. En este mismo ámbito, menos se sabe de algún texto en lengua

portuguesa, cuando mucho se conocen composiciones poéticas en esta lengua en las que hay naufragios, como *Os Lusíadas*, pero no más. Para subsanar estas lagunas, uno de los objetivos del trabajo que presento es llamar la atención sobre una literatura que además de provocar deleite contiene numerosas posibilidades de análisis. Procuró —para el ámbito hispánico sobre todo— resumir y analizar de la manera más concisa y consistente lo fundamental del abundante caso portugués. Así se verá que, a pesar de que en las relaciones de Cabeza de Vaca y Sigüenza haya pasajes en los que las naves se pierden, ninguna de ellas es una narración de naufragios. ¿De qué hablo entonces? Trataré de responder a esta interrogante a lo largo de este trabajo, otro de cuyos objetivos es mostrar que hay un tipo específico de relaciones que también produjo la hazaña de los Descubrimientos en España y mucho más en Portugal, donde tuvo un desarrollo tan amplio que se le considera género particular de la literatura portuguesa, aunque aquí se verá que también hay relaciones españolas que vale la pena tomar en cuenta. En mi tesis ofrezco, sobre todo, el estado de la cuestión y hago una serie de propuestas metodológicas que pretendo desarrollar mucho más ampliamente en un trabajo posterior; tal procedimiento es necesario debido a que el *corpus* de relaciones es numeroso; entre ellas comparten rasgos comunes, pero cada una tiene particularidades dignas de estudio.

Hablo de narración de naufragio sólo cuando la relación que lo narra ha adquirido una total autonomía textual y temática, y no hay un marco narrativo mayor; caso contrario al de la relación de Carlos de Sigüenza y Góngora, que no sólo narra naufragios que pasó Alonso Ramírez, sino toda una serie de infortunios. En los textos que estudio aquí, se narra sólo el naufragio y peregrinación de una compañía; las narraciones comienzan con la

---

<sup>1</sup> Lo que expongo no es nuevo. Véase Ida Rodríguez Prampolini. *Amadises de América. La hazaña de Indias como empresa caballeresca*, 2ª ed., Caracas: Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos,

partida de los barcos —si acaso hay un prólogo o párrafo a manera de— y terminan con la salvación de los supervivientes.

Debido a que no son abundantes los estudios sobre este género, decidí organizar el trabajo de manera que el primer capítulo sea una descripción del tratamiento del naufragio en la literatura desde tres perspectivas: la primera, el naufragio metafórico; después, la narración de naufragios ficticios; por último, la narración de naufragios reales, que da pie al desarrollo del cuarto apartado del capítulo, que se centra en revisar de manera general cómo se contaron los episodios de infortunios en el mar en la tradición anterior al siglo XVI. Hago especial hincapié en esta parte, porque éstos son los antecedentes textuales que sirven de asideros modélicos para las relaciones más tempranas, sobre todo las de Fernández de Oviedo.

Desde el punto de vista metodológico, decidí organizar los apartados del capítulo 2 de acuerdo a la cronología y a la lengua. Primero ofrezco la historia textual del “Libro de los infortunios y naufragios” de Gonzalo Fernández de Oviedo; continúo con la relación de Cabeza de Vaca, muestro y analizo los modelos narrativos de ambos; y después resumo la compleja historia textual del amplio *corpus* portugués, que cuenta con casi una veintena de relaciones. Para finalizar, el tercer capítulo está dedicado al análisis del *Navfragio da nao S. Alberto, e itinerario da gente, qve delle se salvov*, de João Baptista Lavanha. La elección de esta crónica de Lavanha obedece a tres razones: las dos primeras son de orden práctico, pues su historia textual no es tan compleja como casi todo el *corpus* portugués y es relativamente asequible conseguir la edición original; la tercera razón es que representa un momento de apogeo y madurez del género.



Emprender el estudio de los modelos de narraciones de naufragios de los siglos XVI y XVII en la Península ibérica obedece a una necesidad y no a un capricho o a una afición por los trabajos comparativos. Es en España donde el género aparece; aunque es en tierras y mares lusitanos donde se desarrolla con amplitud. Dos espacios geográficos colindantes, sí; pero dos momentos distintos: respecto de los autores españoles, la cronología nos ubica en la primera mitad del siglo XVI; en el caso de la relación de Lavanha, ya estamos cerca del final del siglo, en 1597. Los posibles vasos comunicantes se destacarán en este trabajo, pero el lector no estará equivocado si detecta más de un hueco en cuanto a la información, pues los hay. Para poder llenarlos y que el panorama sea más concreto, hace falta una investigación para la que, en este momento, no poseo los elementos necesarios. Sobre todo hace mucha falta el trabajo en archivos y el acceso a obras de bibliotecas con acervos de la época. Sin embargo, me parece que no estaré lejos de la realidad si afirmo que el trabajo que ofrezco al menos indica un posible camino y trato que éste sea lo más sólido posible.

La bibliografía directa es de los originales en los casos de Fernández de Oviedo y Lavanha: del primero cito la edición facsimilar de la edición de 1547, que es una reimpresión de 1535 de la primera parte de su *Historia*; de Lavanha uso el original de 1597 gracias a la micropelícula que me cedió la Fundação da Casa de Bragança. Para la parte de Cabeza de Vaca me valgo de la edición crítica de Enrique Pupo Walker.

## 1. LA METÁFORA DEL NAUFRAGIO

La navegación en aguas peligrosas, la inestabilidad de las embarcaciones, las furiosas tormentas y, en el extremo, el naufragio —del que básicamente me ocuparé en este trabajo—, son todos peligros que se han vuelto metáfora de la pérdida, de la deriva del ser, del infortunio, de la falta de dirección, o del fracaso; en oposición a estos aspectos desafortunados del trayecto, en el lenguaje hay expresiones que hacen referencia a la “bonanza” o el “viento en popa”, para significar un recorrido bienaventurado. Además, en el lenguaje también hay una serie de sustantivos usualmente ligados con el mar, como la isla, el puerto, o el escollo. Si se piensa que la vida se parangona al viaje, la navegación afortunada representa la existencia sin tribulaciones. Así, tanto la felicidad como el peligro y la desgracia de la vida se ven representados plenamente en los viajes por ese elemento natural siempre móvil e inestable. Para el filósofo alemán Hans Blumenberg, el hombre, “un ser que vive en tierra firme, gusta de representarse [sic] empero la totalidad de su situación en el mundo con las imágenes de la navegación”.<sup>1</sup> De todas las aventuras marinas, el naufragio es la más peligrosa, porque ocurre en un elemento vedado para el desarrollo permanente de la vida del hombre: el agua.

Las expresiones que se refieren a *navegar* en el amplio sentido de *vivir* atraviesan el lenguaje de todos los tiempos: van de las metáforas ya lexicalizadas, frases hechas como el “barco sin rumbo”, “ir contra viento y marea”, “ir a la deriva”, o “ir contracorriente”, a la poesía; de la vida cotidiana a la literatura; del discurso político, vacío, a toda la carga

---

<sup>1</sup> Hans Blumenberg, *Naufugio con espectador. Paradigma de una metáfora de la existencia*, Madrid: Visor, 1995, p. 14.

significativa del pasaje literario.<sup>2</sup> Cuando nos detenemos en específico en la literatura, notaremos de inmediato que las navegaciones aparecen desde los textos fundadores hasta nuestros días, y el naufragio, en especial, ocupa un lugar central, ya sea de manera literal, como parte de las ficciones, o de modo metafórico, tanto en la narrativa como en la poesía. De ambas opciones hay ejemplos abundantes; sin embargo, más allá de realizar una relación de cuántas veces y en cuántos textos hay naufragios, lo que más interesa en este trabajo es ver la significación que ha tenido en textos en los que aparece.

Los episodios de naufragios, tempestades y peligros en las aguas han sido un elemento constante en la tradición literaria universal. Desde la *Odisea* o las *Mil y una noches* hasta *La historia de un naufrago* de García Márquez hay un lapso de más de veinte siglos en el que no deja de haber otros naufragos, otras tormentas y otras tempestades. Eurípides, Hesíodo, Ovidio, Virgilio, Boccaccio,<sup>3</sup> también Dante, Berceo, Alfonso X el Sabio, Camões, Alvar Núñez,<sup>4</sup> han contado naufragios; han pasado por peligros en las aguas Jonás, Tristán, Apolonio, Amadís de Gaula. Numerosos naufragios y tormentas pueden encontrarse en los dramas de Shakespeare;<sup>5</sup> en el *Quijote* no faltan las aventuras en el mar, y no es éste el único lugar de su obra en el que Cervantes introduce este tipo de episodios.<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Las representaciones del naufragio no se circunscriben nada más al ámbito de la literatura, la iconografía así lo demuestra, especialmente la pintura, y a partir del siglo XX el cine. Recordemos que no fue hace tanto tiempo, a finales de siglo, la masiva conmoción por la película del naufragio del *Titanic*.

<sup>3</sup> De Eurípides, *Helena*; de Hesíodo, *Trabajos y días*; de Ovidio, *Las metamorfosis*; de Virgilio, *Eneida*; de Boccaccio, *Decameron*.

<sup>4</sup> De Dante, la *Comedia*, “Infierno” (canto XXVI); de Berceo, *Milagros de Nuestra Señora* (XXII “El naufrago salvado”); de Alfonso X el Sabio, *Las cantigas a Santa María*”; de Camões, *Os Lusíadas*; de Alvar Núñez Cabeza de Vaca, los *Naufragios*.

<sup>5</sup> Angelo Deidda hace una lista de al menos trece obras en las que hay tempestades o naufragios, de éstas sobresalen *Otelo*, *El mercader de Venecia* y *La tempestad*. “Figure della perdita. ‘Carta dei naufragi’ dai drammi shakespeareani”, en Laura Sannia Nowé y Maurizio Virdis eds., *Naufragi*, Roma: Bulzoni, 1993, pp. 251-281.

<sup>6</sup> Se trata del capítulo XLI de la primera parte, como parte de la narración de las aventuras del cautivo. Por otro lado, en un breve estudio sobre el tema de la tempestad en la narrativa del Siglo de Oro, Flecniakoska

Robinson Crusoe, aunque no sea el primero, es probablemente el náufrago más famoso de la literatura moderna, y cómo no recordar las aventuras de este tipo en las novelas de Stevenson, Salgari, Melville, o en la prosa de Poe.<sup>7</sup>

La literatura infantil no es la excepción y cuenta con un famoso episodio de aventuras en el mar cuando Pinocchio entra en la barriga de la ballena.

A los ejemplos de narraciones ficticias o reales con episodios de aguas turbulentas o navegantes en zozobra hay que sumar aquéllos en los que en la poesía o la prosa los autores han usado —y usan— el naufragio como metáfora.

Tormentas, peligros y tempestades, pero el naufragio en la cúspide, como la concentración de la más pura e involuntaria de las disyuntivas a las que el hombre se puede enfrentar en su lucha frente a la naturaleza: vivir o morir. Esto y más hay en el naufragio para que sean tan constantes los episodios en los que aparece y tantos los autores que hayan hecho alusiones al respecto a lo largo de todos estos siglos de literatura.

El naufragio se levanta como el momento radical y decisivo en el trayecto, en él la voluntad del hombre está completamente anulada y mira de frente la fatalidad o el destino. ¿Por qué tanta insistencia en el naufragio, en el peligro en las turbulentas aguas?, ¿por qué es tan recurrente la metáfora del naufragio?

De nuevo voy a Hans Blumenberg, quien ha intentado responder estas preguntas en su obra *Naufragio con espectador*. Argumenta el autor: “El hombre conduce su vida y levanta sus instituciones en tierra firme. Sin embargo, prefiere concebir el movimiento de

---

señala este tipo de pasajes en *La Galatea*, *El amante liberal* y *Persiles y Segismunda*. Ver “Le thème de la tempête maritime et son rôle dans la littérature romanesque du Siècle d’Or, en Antonio Gallego Morell ed., *Estudios sobre literatura y arte dedicados al profesor Emilio Orozco Díaz*, t. 1, Granada: Universidad de Granada, 1979, pp. 485-492.

<sup>7</sup> Citemos, de Stevenson, *La isla del tesoro* o *Los traficantes de naufragios*; de Salgari, *La isla del mar de Sargazos*; de Melville, *Moby Dick*; y de Poe, *Las aventuras de Arthur Gordon Pym*.

su existencia, en su conjunto, mediante la metáfora de la navegación arriesgada”.<sup>8</sup> Más adelante agrega:

Ante todo, dos presupuestos determinan la carga significativa de la metáfora de la navegación y el naufragio: por una parte, el mar como límite natural del espacio de las empresas humanas y, por otra, su demonización como ámbito de lo imprevisible, de la anarquía, de la desorientación”.<sup>9</sup>

El hombre nace en tierra y en tierra es sepultado, la firmeza y la seguridad están asociadas a ella; mientras que todo lo desconocido y fuera del control humano viene de la inestabilidad acuática. El naufragio, literal o metafórico, representa, pues, la concentración de todo la adversidad que puede enfrentarse al hombre, *la* prueba a ser superada. El espacio de su desgracia queda fuera de su control. Si se naufraga, la pérdida será total, pues no habrá tierra donde sepultar y tal vez ni cuerpo para solemnizar, de ahí que el naufragio haya venido a ocupar este lugar central en el pensamiento humano, cuya dimensión significativa quizá sólo sea superada en un futuro lejano, cuando el hombre tenga que emigrar de la tierra y el espacio extraterrestre sea el océano de tales tiempos.

Los elementos del naufragio son básicamente dos: uno, el mar, es decir, la naturaleza como espacio de lo desconocido, por ende, generador de miedos y, por esto, espacio de la transgresión; dos, la embarcación, como único elemento que representa la seguridad, por su firmeza frente al carácter cambiante del mar. Y a lo lejos de éstos, la tierra y la añoranza de volver y estar bajo el cobijo seguro de la estabilidad terrena.

El tratamiento literario que ha recibido el naufragio se concentra en tres modalidades: naufragios metafóricos, tanto en la prosa como en la poesía; narración de naufragios ficticios y narración de naufragios reales.

---

<sup>8</sup> Blumenberg, *op. cit.* p. 13.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 15.

### 1.1 Naufragios metafóricos<sup>10</sup>

Hablar del naufragio como metáfora, entendiendo por ello no aquellas expresiones referidas como lexicalizadas, esos lugares comunes de la lengua, sino como la búsqueda expresiva e innovadora por parte del autor, impide que haya un solo sentido para la metáfora, pues se vuelve necesario analizar el contexto en el que se produce para saber cuál es su significado dentro del texto en el que se halla, aunque siempre se verá asociada a un campo semántico de la pérdida, el fracaso, el obstáculo o el descontrol. Lope de Vega, por ejemplo, expresa continuamente la imposibilidad del amor mediante la metáfora de la barquilla vencida por las aguas en las composiciones poéticas que introduce en su acción en prosa *La Dorotea*:

Tan preso ver el cielo  
a las gavias permite  
como que los abismos  
las rotas quillas pisen;

más adelante:

Pobre barquilla mía  
entre peñascos rota  
sin velas desvelada  
y entre las olas sola;

también:

Advierte que te llevan  
a dar entre las rocas  
de la soberbia envidia  
naufragio de las honras;

finalmente:

Sin muerte, sin disgusto  
la muerte nos divorcia:

---

<sup>10</sup> La literatura posee una amplia lista de metáforas náuticas, aquí sólo me ha interesado seguir específicamente el tratamiento de la metáfora del naufragio. Sobre otras metáforas náuticas durante la Edad

¡ay de la pobre barca  
que en lágrimas se ahoga.<sup>11</sup>

Luis de Góngora, en un soneto bastante sofisticado y cuatrilingüe, elabora a partir del naufragio el tema de la nostalgia:

Las tablas del bajel despedazadas  
(signum naufragii pium et crudele),  
del tempio sacro, con le rotte vele,  
ficaraon nas paredes penduradas.

Del tiempo las injurias perdonadas,  
et Orionis vi nimbosae stellae,  
raccoglio le smaritte pecorelle  
nas ribeiras do Betis espalhadas.

Volveré a ser pastor, pues marinero  
quel dio non vuol, che col suo strale sprona  
do Austro os assopros e do Oceám as ágoas,

haciendo al triste son, aunque grosero,  
di questa canna, già selvaggia donna,  
saudade a as feras, e aos penedos mágoas.<sup>12</sup>

Y el mismo Góngora, abre las *Soledades* con la figura de un joven náufrago, “del Océano pues antes sorbido, y luego vomitado”,<sup>13</sup> quien en un momento dado se halla entre unos serranos que le ofrecen hospitalidad, uno de los cuales reconoce en las ropas del joven las señales de naufragio y emprende un monólogo en el que se refiere a los navegantes españoles y portugueses que atravesaron los mares, y también alude a la codicia de éstos:

No le bastó después a este elemento  
conducir orcas, alistas ballenas,  
murarse de montañas espumosas,  
infamar blanqueando sus arenas

---

Media, destaca el apartado sobre el tema en Ernst Robert Curtius, que proporciona una amplia lista. *Literatura europea y Edad Media latina*, vol. 1, México: FCE, 1998, pp. 189-193.

<sup>11</sup> Lope de Vega, *La Dorotea*, ed., intr. y notas de E. S. Morby, Madrid: Castalia, 1987, pp. 230, 291, 292 y 294, respectivamente.

<sup>12</sup> Luis de Góngora, *Sonetos completos*, ed., intr. y notas de Biruté Ciplijauskaitė, Madrid: Castalia, 1992, p. 149.

con tantas del primer atrevimiento  
señas, aun a los buitres lastimosas,  
para con estas lastimosas señas  
temeridades enfrentar segundas.  
Tu, Cudicia, tú, pues, de las profundas  
estigias aguas torpe marinero,  
cuantos abre sepulcros el mar fiero  
a tus huesos, desdeñas.  
El promontorio que Éolo sus rocas  
candados hizo de otras nuevas grutas  
para el Austro de alas nunca enjutas,  
para el Cierzo espirante por cien bocas  
doblaste alegre, y tu obstinada entena  
cabo lo hizo de esperanza buena. (p. 289, vv. 435-452).

La barca anegada y los vientos furiosos, en Góngora hallan una fuente hiperbólica que los transforman en lágrimas y suspiros:

En suspiros, con esto,  
y en más anegó lágrimas el resto  
de su discurso el montañés prolijo,  
que el viento su caudal, el mar su hijo. (p. 301, vv. 503-506).

Una renovada metáfora del naufragio la ofrece la poesía de Baudelaire en *Las flores del mal*, en donde el poeta vierte en sus “palabras malignas” el ansia y el desasosiego del espíritu: “Vimos astros/ y oleajes, también arenales; /pese a muchos imprevistos, choques y desastres/ nos hemos aburrido, tanto como aquí”.<sup>14</sup>

En la literatura portuguesa, los temas asociados al mar son bastante numerosos, podría decirse, de hecho, que gran parte de la producción literaria portuguesa reside en la

---

<sup>13</sup> Luis de Góngora, *Soledades*, ed., de Robert Jammes, Madrid: Castalia, 1994, “Soledad primera”, p. 203, vv. 22-23. Todas las citas provienen de esta fuente; en adelante sólo citaré en paréntesis el número de página y verso.

<sup>14</sup> Se trata del poema “El viaje”. *Las flores del mal*, 5ª ed., trad. Jacinto Luis Guereña, Madrid: Visor, 1996, p. 172.



variación sobre temas marítimos. Álvaro de Campos, el heterónimo futurista de Fernando Pessoa, por ejemplo, en su *Ode Marítima*, recurre a la organización de un poema de cariz profundísimo, que abroda la complejidad del espíritu humano, capaz de las más ingentes empresas y de las más abominables acciones, a partir de la relación del hombre con el mar, y/o más en específico del hombre portugués con el mar. Por ejemplo, en una sección del poema en la que invoca a los hombres que han salido a navegar, con una mezcla de rabia en el tono del poema y una claridad mental que, aunque suene paradójico, raya en el cinismo y hasta en la locura, la voz lírica de este heterónimo futurista se refiere, a todos los hombres, pero se vale de la terminología náutica para llevarlo a cabo:

Homens do mar actual! Homens do mar passado!  
Comissários de bordo!, escravos das galés!, combatentes de Lepanto!  
Piratas do tempo de Roma!, Navegadores da Grécia!  
Fenícios! Cartagineses! Portugueses atirados de Sagres<sup>15</sup>  
Para a aventura indefinida, para o Mar Absoluto, para realizar o Impossível!  
Eh-eh-eh-eh-eh-eh-eh-eh-eh!  
Homens que erguestes padrões, que destes nomes a cabos!  
Homens que negociastes pela primeira vez com pretos!  
Que primeiro vendestes escravos de novas terras!  
Que destes o primeiro espasmo europeu às negras atónitas!  
Que trouxestes ouro, missanga, madeiras cheirosas, setas,  
De encostas explodindo em verde vegetação!  
Homens que saqueastes tranquilas povoações africanas,  
Que fizestes fugir com o ruído de canhões essas raças,  
Que matastes, roubastes, torturastes, ganhastes  
Os prémios de Novidade de quem, de cabeça baixa  
Arremete contra o mistério de novos mares!

---

<sup>15</sup> En el extremo suroccidental de Portugal se encuentra el promontorio de Sagres. En este lugar, en el siglo XV, el rey Henrique el Navegante mandó construir un castillo desde donde alentó la exploración de las costas africanas. Reunió allí una pléyade de audaces e instruidos cartógrafos, astrónomos, navegantes, marineros que se transmitían recíprocamente sus experiencias. Así, las empresas marítimas portuguesas se convirtieron en obra de Estado.

[...]

A vós todos [...]

Eu vos saúdo, eu vos saúdo, eu vos saúdo!

Además del pesado repaso histórico que estos versos implican, que es bastante transparente en otras secciones del poema, y muy sugerente desde el punto de vista interpretativo, hay también un abordaje de esta relación hombre-mar desde una perspectiva metafórica. Ésta es de altura, de hecho, la voz lírica se encamina en un remolino de intensidades cada vez mayores, casi fuera de control, una especie de tormenta verbal a veces reiterativa, que no deja de lado el naufragio metafórico de la voz que profiere las palabras:

No mar, no mar, no mar, no mar,  
Eh! pôr no mar, ao vento, às vagas,  
A minha vida!  
Salgar de espuma arremessada pelos ventos  
Meu paladar das grandes viagens.  
Fustigar de água chicoteante as carnes de minha existência,  
Flagelar, cortar, engelhar com ventos, de espumas, de sóis,  
Meu ser ciclônico e atlântico,  
Meus nervos postos como enxárcias,  
Lira nas mãos dos ventos!<sup>16</sup>

Ya en un punto extremo, muy cerca de la total pérdida del ser, pero sin el registro trepidante que caracteriza al eufórico Álvaro de Campos, está la poesía de Alejandra Pizarnik; aquí unos versos de 1965:

Tú hiciste de mi vida un cuento para niños  
en donde naufragios y muertes  
son pretextos de ceremonias adorables.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Fernando Pessoa, *Fernando Pessoa. Drama en gente. Antología*, sel., trad., y pról., Francisco Cervantes, México: Fondo de Cultura Económica, 2001, p., 220.

<sup>17</sup> “Reconocimiento”. Alejandra Pizarnik, *La extracción de la piedra de locura*, Madrid: Visor, 1999, p. 42.

Casi *leitmotiv* de su obra, el naufragio reaparece en sus últimos poemas, en los que manifiesta de manera muy evidente una ausencia de control de la cohesión textual y en donde se asoma una y otra vez una voz lírica más que desesperada, histérica, pero fragmentada:

Vida de tu sombra, qué quieres? Un transcurrir de fiesta delirante, un lenguaje sin límites, un naufragio en tus propias aguas”.<sup>18</sup>

Termino este apartado con el ejemplo reciente de la poesía del chileno Raúl Zurita. No es porque *INRI* sea una obra publicada en el año 2003 que me interese citarla, sino porque el naufragio es uno de sus ejes rectores. Al contrario de Álvaro de Campos, que al mismo tiempo ironiza y se yergue de orgullo por un pasado histórico glorioso y marítimo, Zurita hace del mar la tierra de una tumba; y de la arena y de las piedras del desierto, un océano. Esta obra es una elegía funeraria en prosa, un túmulo verbal por una patria que se mató: “Yo lloro una patria enemiga”.<sup>19</sup> El poeta ve en la geografía chilena que va recorriendo (el litoral, el desierto, la montaña) un inmenso campo santo. En la parte “Mar”, Zurita hace de las aguas una llanura en la que caen numerosos frutos, los cuerpos; en la parte “Desierto”, en cambio, el barco es Chile y, el desierto, el lugar del naufragio:

Un mar de muertos se está hundiendo entre las piedras. [...]

Chile naufraga y el mar reseco se cierra cubriéndolo, se cierran las olas de piedras y gritan. [...]

Un barco desaparecido se hunde y las rocas muertas se cierran encima chillando. Mireya se tapa los oídos y pone flores de plástico frente a la fosa de las costas muertas, de la noche muerta, de sus hijos desaparecidos y muertos en los océanos piedra del desierto de Atacama.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> “Como una voz”. *Ibid.*, p. 53.

<sup>19</sup> Raúl Zurita, *INRI*, Santiago: Fondo de Cultura Económica, 2003, p. 38.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 61.

A los ejemplos aquí citados, se pueden añadir los de Dante, Valéry, Mallarmé y Haroldo de Campos.<sup>21</sup>

### *1.2 Narración de naufragios ficticios*

Los ejemplos en esta modalidad son los más nutridos y abarcan desde el inicio de las manifestaciones literarias hasta nuestros días. Desde los textos fundadores griegos, o los incluidos en el Antiguo y Nuevo Testamento, hasta la literatura contemporánea, los personajes han vivido intensos momentos de zozobra en las aguas como parte de la estrategia de los narradores para aumentar el nivel de tensión en las obras. Por lo general, estas dificultades constituyen parte de las pruebas que deberá sortear el protagonista antes de cumplir su destino final. Tomo el ejemplo de Landolfo, que, convertido en corsario tras perder todos sus bienes, pasa por un episodio en el que poco más y pierde la vida en el mar Egeo:

Navegaron felizmente durante toda la jornada, pero al anochecer se levantó un viento huracanado que encrespó las olas y separó a una coca de la otra. La fuerza del viento hizo que la nave donde iba el mísero y pobre Landolfo se lanzara con grandísimo ímpetu contra la isla Cefalonia, estrallándose en un bajío y haciéndose pedazos como un cristal que chocara con la pared. [...] Mientras así luchaba [Landolfo aferrado a una tabla], se levantó en el aire un remolino de furioso viento que sacudió el mar con tanta fuerza que dio en el cofre, y el cofre chocó contra la tabla de Landolfo.<sup>22</sup>

La fortuna hace que el personaje quede cerca de un cofre que sustituye a la tabla. Como Odiseo, llega a la playa, donde una mujer le da abrigo y le aconseja llevar una vida de bien. Landolfo así piensa hacerlo y una vez a solas, al abrir el cofre, se da cuenta de que éste

---

<sup>21</sup> Se trata de poemas como *Cementerio marino*, de Valéry; *Un golpe de dados*, de Mallarmé; y “Thálassa Thálassa”, de Haroldo de Campos.

tiene muchas piedras preciosas. Agradecido, emprende su regreso a Ravello, donde vende las piedras. Más rico que antes, se retira del comercio y envía ayuda a la mujer que lo salvó y a otros que lo ayudaron.

Traigo también a la memoria la zozobra de la nave de Amadís, convertido en el Cavallero de la Verde Spada, poco antes de llegar a la isla del Diablo, antes de sortear la aventura con el Endriago:

Por el mar navegando [...] con muy buen viento, súbitamente tornando al contrario, como muchas veces acaeçe, fue la mar tan embrabeçada, tan fuera de compás, que ni la fuerza de la fusta, que grande era, ni la sabiduría de los mareantes no pudieron tanto resistir, que muchas veces en peligro de ser anegada no fuesse. Las lluvias eran tan espessas, y los vientos tan apoderados, y el cielo tan oscuro, que en gran desesperación estaban de ser las vidas remediadas por ninguna manera, assí como el maestro Elisabad y los otros todos podían creer, si no fuese por la misericordia del muy alto Señor. Muchas veces la fusta, assí de día como de noche, se les hinchía de agua que no podían sossegar, ni comer ni dormir sin grandes sobresaltos, pues otro concierto alguno en ella no havía sino aquel que la fortuna le plazía que tomasen.<sup>23</sup>

Elegí esta cita porque podría pertenecer a alguno de los textos que estudiaré con detenimiento en los próximos capítulos. En ella es patente cómo el elemento de la fortuna se manifiesta mediante la furia de la naturaleza y se convierte en una prueba que el caballero y sus acompañantes tendrán que superar, y que aquello que siempre está presente es la confianza en Dios, que interviene para salvar a los navegantes en peligro. En cambio, en la literatura moderna ya no hay invocaciones religiosas; el naufragio es parte de la aventura por la aventura misma, como hace Emilio Salgari en *La isla del mar de los Sargazos*; Edgar Allan Poe en *Las aventuras de Arthur Gordon Pym*; Herman Melville en *Moby Dick*. *Los traficantes de naufragios* de Robert Louis Stevenson inicia cuando las

---

<sup>22</sup> Giovanni Boccaccio, *El Decamerón*, trad., de Esther Benítez, Madrid: Alianza Editorial, 1997, pp. 109-110.

tormentas y el naufragio pasaron, y en cambio narra las aventuras de dos personajes por recuperar los tesoros que llevaba el bergantín *Nube Volante*. En un apartado posterior haré un recorrido cronológico por algunos pasajes específicos de este tipo de textos; inicio con la tradición clásica y termino en el siglo XVI.

### *1.3 Narración de sucesos reales*

Son textos de factura cronística, con una intención más histórica y testimonial que literaria desde la perspectiva de sus autores; sin embargo, se trata de textos con numerosos elementos similares a la prosa de ficción. Corresponden, sobre todo en la Península Ibérica, a los siglos XVI y XVII, son narraciones que tratan de peligros sorteados por individuos históricamente reales que realizaron viajes en los periodos de los Descubrimientos y la Conquista. Las narraciones pueden tener un carácter testimonial o estar escritas por autores ajenos a los hechos. A veces, la narración del pasaje del naufragio es breve y está cobijada por un marco narrativo mayor, como una relación de viaje o una obra de tipo histórico, tales serían los naufragios que narran el portugués Fernão Mendes Pinto en su *Peregrinação*, Carlos de Sigüenza y Góngora en sus *Infortunios de Alonso Ramírez*, el de Ruy Gutiérrez de Clavijo en la *Relación de la embajada de Enrique V al gran Tamorlán*, o los relatos de viaje de fray Antonio de Guevara en *De muchos trabajos que se pasan en las galeras*, de fray Tomás de la Torre en *Diario de viaje de Salamanca a Ciudad Real*.<sup>24</sup> En otras ocasiones, las relaciones pueden ser textos que alcanzan una absoluta independencia

---

<sup>23</sup> Garci Rodríguez de Montalvo, *Amadís de Gaula*, 3ª ed., t. 2, ed. de Juan Manuel Cacho Blecua, Madrid: Cátedra, 1999, p. 1129.

<sup>24</sup> Los dos últimos resumidos en José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. 3a. ed., México: FCE, 2001.

narrativa, aun cuando estén contenidos, como los naufragios narrados por Gonzalo Fernández de Oviedo, en su *Historia general y natural de las Indias*; o, en un caso extremo, largas narraciones que desarrollan ampliamente secuencias relacionadas con el naufragio. Al menos en el contexto literario portugués, este tipo de relatos constituye un *corpus* bastante homogéneo de más de una veintena de textos.

#### *1.4 Episodios de tormentas, infortunios marítimos y naufragios en la tradición literaria anterior al siglo XVI.*

En algunos pasajes del Antiguo Testamento, del Nuevo Testamento y en los griegos, sobre todo Homero y Hesíodo, se encuentran los antecedentes más remotos de la narración de naufragios y otras zozobras en el mar. El Antiguo Testamento ha dado a la tradición literaria de Occidente algunas de las historias que más han trascendido a lo largo del tiempo, como el diluvio o el pasaje de Jonás encerrado en la barriga de un cetáceo; mientras que en el Nuevo Testamento hay diversas versiones el naufragio de san Pablo y los peligros de los viajes marítimos en los que se ve envuelto san Pedro.

En la tradición judeocristiana, uno de los primeros castigos divinos colectivos es la muerte por agua, cuando Dios manda a Noé construir el arca para que en ella éste se salve con toda su descendencia, pues enviará un diluvio que terminará con la vida del resto de los hombres, todos pecadores. El mar aquí es de manera permanente sinónimo del mal. En más de un versículo de esta parte del Génesis aparecen las imágenes del agua incontrolable que inunda completamente la tierra, las palabras con las que se construye este espacio de miedo y horror para los hombres será retomado una y otra vez, por ejemplo, en los textos del siglo XVI. Cito ahora algunos pasajes del Génesis: “se rompieron todas la fuentes o depósitos del

*grande abismo de los mares*”,<sup>25</sup> “la inundación de las aguas fue grande en extremo, y ellas lo cubrieron todo en la superficie”,<sup>26</sup> “las aguas sobrepusieron desmesuradamente la tierra”,<sup>27</sup> “Y pereció toda carne que se movía sobre la tierra; [...] los hombres, todos”.<sup>28</sup> Cuando Dios por fin decide terminar el Diluvio: “se cerraron los manantiales del *abismo del mar*”.<sup>29</sup>

Pido recordar la reflexión de Blumenberg para analizar estos ejemplos. Dios decide castigar a los hombres privándolos de la seguridad de la firmeza de la tierra; en cambio, los deja solos en el abismo acuático que va a restituir en ella,<sup>30</sup> que primero los pondrá a la deriva y después les provocará la muerte. Así, el espacio asociado no sólo con la firmeza y la seguridad, sino también con la vida es la tierra; aquél de la perdición, del castigo y, sobre todo, de la muerte, es el agua. Todo esto, además, de una manera hiperbólica porque está asociada a la idea de *abismo*, un lugar inconmensurable. De tal manera que éste podría convertirse en metáfora de otro concepto también temido por incomprendible, que es la nada. El pequeño espacio de la salvación sigue siendo firme: el arca; sin embargo, fuera de ella hay un espacio inmenso de agua. Castigar a los hombres al crear un abismo es una idea demasiado pavorosa, más todavía cuando ese abismo creado es una inmensa paradoja, porque se trata de un vacío *lleno* de agua. A lo anterior hay que añadir que el Génesis es el gran texto cosmogónico del Occidente, que trata de explicar el origen del mundo, de todo lo tangible a los sentidos, que alude al Vacío precedente a la presencia del hombre. Visto así, el castigo en las aguas no puede ser sino el punto máximo en la ira divina.

---

<sup>25</sup> Génesis. VII-11. Los subrayados son míos.

<sup>26</sup> *Ibid*, VII-18.

<sup>27</sup> *Ibid*, VII-19.

<sup>28</sup> *Ibid*, VII-21.

<sup>29</sup> *Ibid*, VIII-2.

<sup>30</sup> No olvidemos que, según el mismo *Génesis*, “el espíritu de Dios se movía sobre las aguas” antes de que creara el firmamento y separara la tierra de los mares. Ver *Génesis* I-10.



El ahogamiento fue el primer gran castigo colectivo impuesto por Dios a los hombres pecadores, pero ésa es una medida extrema: de manera individual también los pone a prueba en las aguas y los hace sortear peligrosas navegaciones, como se lee en el Libro de Jonás. Éste huye del mandato de Dios y se embarca rumbo a Tarsis; durante el trayecto, Dios envía un viento furioso y unas olas que ponen en peligro la nave y las vidas: “remaban los marineros para ver si podían ganar tierra y salvarse; mas no podían, porque iban levantándose más sobre ellos las olas del mar”.<sup>31</sup> Los mares sólo se calman en el instante en que los marineros echan por la borda a Jonás, que continúa sus aventuras en el mar, porque Dios lo hace pasar tres días y tres noches en la barriga de un cetáceo. En sus clamores, mientras resume su padecimiento, dice Jonás: “Cercáronme las aguas hasta el punto de quitarme la vida; encerrado me he visto en un *abismo*: el *inmenso piélagos* ha cubierto mi cabeza”.<sup>32</sup> Aquí, como en el Génesis, se encuentra de nuevo esa relación tripartita de castigo, mar y abismo.

En el Nuevo Testamento no faltan tampoco los episodios de peligros durante las travesías en embarcaciones. Por un lado, están las tres versiones de una tempestad sosegada por Jesús mientras pasa un lago con sus discípulos.<sup>33</sup> Es un breve pasaje en cada una de las versiones, y su finalidad es demostrar el poder de Jesús sobre la naturaleza. Para efectos de lo que me interesa destacar, me detendré en la narración que hace Lucas en los Hechos de los Apóstoles sobre la tempestad en el mar Adriático y posterior naufragio de la embarcación donde llevaban preso a San Pablo, porque se suman nuevos elementos a aquéllos que había en los ejemplos de este tipo de situaciones en el Antiguo Testamento. En aquellos textos destaca la economía verbal para la construcción de los espacios: del

---

<sup>31</sup> *Jonás*, I-13.

<sup>32</sup> *Ibid*, II-6. Los subrayados son míos.

acuático se habla del abismo de agua; de las embarcaciones, casi no se dice nada; de otros elementos de la naturaleza, tampoco hay detalle. Además, no hay muchas referencias a las reacciones de los navegantes en los momentos del peligro.

En contraste con lo anterior, Lucas posee una perspectiva más amplia, el pasaje de la tempestad en el mar y el naufragio posterior ocupa un espacio considerable en comparación con las narraciones de naufragios y tempestades en el resto del Nuevo Testamento. Su punto de vista es bastante más consistente en lo que se refiera a tres aspectos: la naturaleza, la embarcación y la construcción de los personajes. En cuanto a la naturaleza, Lucas registra, además del “viento tempestuoso” con su nombre específico, Nordeste, el banco de arena, la playa cercana, el sol, las estrellas, el escollo. Sobre la embarcación, habla de las velas y del mástil, de las municiones y pertrechos de la nave, de las anclas, la proa, las amarras, la popa, el timón y el artimón. En lo que respecta a los personajes, hay una mayor precisión sobre lo que hacían específicamente los hombres de mar en los momentos de dificultad: aseguraban y liaban la nave, arriaban las velas, echaban el cargamento, lanzaban la sonda y medían las brazas de agua, aflojaban las cuerdas del timón, etc., de hecho, es evidente el uso de vocabulario específico de la navegación. Sobre el resto de los navegantes, se lee que estaban temerosos, que habían perdido toda esperanza de salvación, que temían lo mismo a la noche que a los bajos. Temerosos también estaban los soldados, pues los presos podían aprovechar el naufragio para huir.<sup>34</sup>

Por otro lado, están los textos que llegan del lado de la tradición griega. Ya en *Trabajos y días*, Hesíodo dedica una parte de su poema a organizar el calendario de la navegación; para el poeta griego, el mar es un territorio de transgresión cuando se desea

---

<sup>33</sup> Son las versiones de Mateo (VIII, 22-27), Lucas (VIII, 22-24) y Marcos (IV, 35-40).

<sup>34</sup> Véase *Hechos de los apóstoles*, XXVII, 14-42.

navegar en época contraria para ello: “acuérdate, ya no debes tener las naves en el vinoso ponto, sino trabajar el campo recordando mis consejos”.<sup>35</sup> La navegación arriesgada sería, pues, la que no esperara por los tiempos oportunos y fuera movida por la codicia. No respetar estos principios provoca consecuencias fatales: “Y es terrible morir en medio del oleaje”.<sup>36</sup>

Cercano a la época de Hesíodo o quizá contemporáneo de éste, en el siglo VIII a. C., Homero marca el inicio de la literatura de Occidente con dos magnos poemas épicos: la *Ilíada* y la *Odisea*;<sup>37</sup> en este último en particular, son muchas las aventuras que vive Odiseo en su regreso de la Isla Ogigia a Ítaca. Los peligros que vive en alta mar no son pocos, pues al haber dado muerte a Polifemo se echa encima la rabia del padre de éste, Poseidón. De los cantos V a VIII un narrador cuenta las desventuras del protagonista; de los cantos IX a XII, el propio Odiseo narra los peligros a los que estuvo expuesto en el trayecto hacia su lugar de origen. Desde el canto I, en el proemio, se lee: “Cuéntame, Musa, la historia del hombre de muchos senderos; que anduvo errante muy mucho después de Troya sagrada asolar; vio muchas ciudades de hombres y conoció su talante, y dolores sufrió sin cuento en el mar”.<sup>38</sup> Cada vez que Odiseo se pone a navegar, en realidad reafirma su empeño por vivir, dado que Poseidón lo somete a su sed de venganza:

aún había de verme en la incesante aflicción que me proporcionó Poseidón [...], quien impulsando los vientos me cerró el camino, sacudió el *mar infinito* y el oleaje no permitía que yo, mientras gemía incesantemente, avanzara en mi balsa; después la

---

<sup>35</sup> Hesíodo, *Trabajos y días*, trad. Aurelio Pérez Jiménez y Alfonso Martínez Díez, Madrid: Gredos, 2000, p. 95.

<sup>36</sup> *Ibid*, p. 98.

<sup>37</sup> La discusión sobre si Homero y Hesíodo convivieron en la misma época, sobre la autoría o no de un solo poeta llamado Homero de la *Ilíada* y la *Odisea*, así como la historia de la difusión en Europa de ambas obras es muy extensa, pero es posible tener resúmenes fidedignos en la introducción de Aurelio Pérez Jiménez a las obras de Hesíodo, *op. cit.*; en la de José Luis Calvo a la *Odisea*; y en la de Antonio López Eire a la *Ilíada*.

<sup>38</sup> Homero, *Odisea*, trad. José Luis Calvo Madrid: Cátedra, 2001, p.45 [canto I].

destruyó la tempestad. Fue entonces cuando surqué nadando *el abismo* hasta que el viento y el agua me acercaron a vuestra tierra.<sup>39</sup>

He subrayado nuevamente las palabras *infinito* y *abismo* para señalar cómo estos conceptos también en la Grecia de la Antigüedad estaban ligados íntimamente a las aguas de los mares. Aquí, como en otros episodios semejantes que ya he revisado, este contexto verbal crea imágenes que dotan de gran dramatismo e intensidad a los pasajes, además de que elevan la valía del protagonista, pues ha sido capaz de superar semejantes dificultades.

Como se sabe, a través de la Magna Grecia llegaron hasta el mundo latino los mitos e historias que poblaban el imaginario cultural helénico; Roma se fue adueñando de este tesoro cultural y llegó a producir sus propias obras. La *Eneida* de Virgilio dotó a Roma con un poema épico a la manera de Homero. Y como en la *Odisea*, en el gran poema latino no faltan las aventuras superadas por el héroe, Eneas. La primera de éstas es un naufragio, al inicio del libro I, provocado por Eolo a instancias de Juno; es un amplio pasaje en el que la fuerza de la narración se intensifica por el uso de vocablos y construcciones de carácter hiperbólico:

Raudos en escuadrón los vientos se abalanzan  
por el portillo abierto y va arrollando su turbión la tierra.  
y se alzan de pechos sobre el mar y de lo hondo de su seno  
revolviéndolo todo juntos el Euro y Noto y el Ábrego,  
el que rueda tromenta tras tormenta,  
vuelcan enormes olas a las playas. Se alza al instante un griterío de hombres  
entre crujir de jarcias.<sup>40</sup>

La elaboración de este pasaje —al contrario del modo en que Homero opera con Odiseo, quien narraba los hechos pasados y hacía alusión a su aflicción y a sus gemidos—, se vale tanto de la narración en tercera persona, como de la actualización dramática. Eneas se

---

<sup>39</sup> *Ibid*, p. 148 [canto VII].

presenta en su propia voz, pero en el momento de los acontecimientos. Ahora cito la presentación que del héroe hace el narrador y el discurso del protagonista:

Paraliza a Eneas de repente un helado pavor. Romepe en gemidos  
y alzando hacia los astros las palmas de las manos exclama así:  
“Dichosos tres veces, cuatro veces aquellos que tuvieron la fortuna  
de caer a la vista de sus padres bajo los altos muros de Troya!  
¡Oh, tú, hijo de Tideo, el más valiente de los dánaos!  
¡No haber podido sucumbir en los llanos de Ilión  
y dar suelta a mi vida el galope de tu diestra allá [...],  
allá donde el ingente Sarpedón quedó postrado, donde el Simunte  
arrebata y arrastra entre sus ondas  
tanto ruedo de escudos y de yelmos y tantos cuerpos de héroes!”<sup>41</sup>

De nuevo se ve que en el momento extremo, a punto de perder la vida en medio de las aguas, el personaje valora, ya no la vida, sino la muerte en tierra (muros y llanuras). Sin embargo, Virgilio no se detiene aquí; amplifica el pasaje con intensidad creciente a la vez que muestra más personajes en medio del naufragio:

A otras tres [naves] desde alta mar el Euro las lanza a unos bajíos,  
las Sirte, da horror verlo; y contra los escollos las estrella  
y las ciñe de bastiones de arena. Sobre una que llevaba al fiel Orontes  
con sus licios, un imponente ramalazo de agua desde su misma cumbre  
se desploma en su popa a la vista de Eneas. Sacude al timonel  
que cae rodando de cabeza al mar. Tres vueltas allí mismo da a la nave  
el oleaje girando en derredor y raudo la sepulta un voraz torbellino entre las olas.  
Ya ha rendido la tempestad a la potente nave de Ilioneo  
y a la del fuerte Acates y a la de Abante y a aquella donde va el anciano Aletes  
y sueltas las junturas de los flancos, todas dan paso a las hostiles olas  
y se abren en grietas.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Virgilio, *Eneida*, trad. Javier de Echave-Sustaeta: Madrid: Gredos, 1992, p. 142 [libro I].

<sup>41</sup> *Ibid*, p. 142.

<sup>42</sup> *Ibid*, p. 143.

Entre las navegaciones más célebres de la Edad Media, está la del santo irlandés Brandán, cuya empresa, a la manera de Eneas, pero cristianizada, no parece ser mera coincidencia.<sup>43</sup> El relato de dicha navegación pertenece a la tradición anglo-normanda del siglo XII. *El viaje de San Brandán*, del arzobispo Benedeit, está basado en el relato de un *Scotti Literatti* del siglo X, la *Navigatio Sancti Brendanni Abbatis*. En su obra, Benedeit da cuenta de los siete años que Brandán navega en compañía de catorce monjes. El mar nuevamente se vuelve un territorio con una carga simbólica notable, un espacio donde sólo puede incursionar un personaje con los atributos y cualidades de Brandán y sus acompañantes: “ningún hombre —creo yo— antes de Brandán se aventuró más allá de aquel acantilado”.<sup>44</sup> El santo no estaría transgrediendo el límite marcado por el acantilado, sino accediendo a un lugar reservado para él. La tensión del relato se intensifica con los trabajos de los navegantes y la reiteración del lugar donde aquéllos ocurren: “Todo lo conocido van perdiendo de vista, salvo el mar y las nubes”.<sup>45</sup> Baste nada más imaginar las reacciones que pudo tener al auditorio, en tierra, seguro, al escuchar pasajes como éste. Tal parece que antes de toparse con nuevos lugares y personajes, lo que estos navegantes encuentran es una especie de abismo o de vacío, que poco a poco se irá llenando de paisajes y seres maravillosos. En *El viaje* no hay un episodio específico de naufragio, pero sí numerosos peligros y aventuras que experimentan Brandán y los suyos: desde la ausencia de todo viento, lo que también les impide la navegación y pone en peligro sus vidas, hasta la rigidez de los mismos y niebla espesa, que les hace errar en su ruta.

---

<sup>43</sup> Ver prólogo de Marie Losé Lamerchand, en Benedeit, *El viaje de San Brandán*, 5a. ed., Madrid: Siruela, 1995, pp. xi-xxxix.

<sup>44</sup> *Ibid*, p. 8.

<sup>45</sup> *Ibid*, p. 9.

En realidad, durante la Edad Media, la lengua literaria continúa cultivando las narraciones en donde aparecen episodios en el mar, así como los términos de la navegación para las expresiones en un sentido figurado. En el apartado sobre las metáforas en la obra de Curtius *Literatura europea y Edad Media latina* éste afirma: “todas estas metáforas [las náuticas] son sumamente populares durante la Edad Media, y persisten después de ella.”<sup>46</sup> Curtius expone que muchas de éstas ya se habían convertido en lugares comunes, pero habla de un renovador de esta metáfora, Dante. Cito un ejemplo del canto XXVI del Infierno: “e proseguendo la solinga via, / tra le schegge e tra’ rocchi de lo scoglio/ lo piè sanza la man non si spedia”.<sup>47</sup> La imagen de un hombre de bruces ya implica casi una caída, misma que en este texto alcanza una dimensión simbólica; si a esto se añade que el personaje además debe pasar por un espacio en donde lo mismo hay astillas que escollos, se encuentra entonces una construcción perfectamente relacionada con la parte de la *Commedia* en donde se encuentran el poeta y su Maestro. En este mismo canto, Ulises cuenta su naufragio, castigo a su ansia por conocer el mundo:

né dolcezza di figlio, né la pieta  
del vecchio padre, né l’ debito amore  
[...]  
vincer potero dentro a me l’ardore  
ch’i’ ebbi a divenir del mondo esperto  
e da li vizi umani e del valore.<sup>48</sup>

Los navegantes traspasan los límites de lo conocido, se vuelven transgresores, se internan en el Atlántico y Ulises los arenga:

Considerate la vostra semenza:  
fatti non foste a viver come bruti,

---

<sup>46</sup> Curtius, *op. cit.*, vol. I, p. 190.

<sup>47</sup> Dante Alighieri, *Divina Commedia. Inferno*, Milano: Corriere della Sera, 2004, p. 154.

<sup>48</sup> *Ibid*, pp. 156-157.

ma per seguir virtute e canoscenza.

Los últimos versos del canto van a la par del ímpetu de los navegantes, que sólo es interrumpido por Dios. Se levanta un torbellino y:

Tre volte il fé girar con tutte l'acque;  
e la quarta levar la poppa in suso  
e la proa ire in giù, com'altrui piacque,  
infin che'l mar fu sovra noi richiuso.<sup>49</sup>

También en lengua romance y en verso, en la Península ibérica hay tres ejemplos de composiciones en las que se incluye la narración de un naufragio: los *Milagros de Nuestra Señora*, el *Libro de Apolonio* y las *Cantigas de Santa María*. Comienzo con el último, esta vez en gallego portugués. El rey de Castilla, Alfonso X el Sabio, en el siglo XIII, en pleno auge de la literatura mariana, compuso una serie de cantigas dedicadas a la Virgen para celebrar sus milagros. Además de judíos, monjas, clérigos, niños, etc., la virgen María socorre a los que se hacen a la mar; así, comerciantes, peregrinos y marineros son salvados de naufragar por su intercesión. Una de las cantigas más extensas es la que tiene el siguiente epígrafe: “Como Santa Maria livrou un mercador do perigoo das ondas do mar en que cuidava [morror] u caera dua nave”.<sup>50</sup> Destaco ésta porque la composición tiene una división temática muy parecida a la de la prosa con tema de naufragios que se desarrollará profusamente durante los siglos XVI y XVII, con esto quiero decir que en la cantiga hay una clara división interna por secuencias. En este caso, primero hay una introducción extensa de versos en alabanza a Santa María; después la *presentación del personaje*:<sup>51</sup>

Entre Doir' e Mynn' en Portugal morava/  
un mercador [rico] muito que amava/

---

<sup>49</sup> *Ibid*, pp. 158.

<sup>50</sup> Alfonso X el Sabio, *Cantigas de Santa Maria*, ed. Walter Mettmann Vol. III, Madrid: Castalia, 1983, p. 24 [cantiga 267].

<sup>51</sup> Pongo en cursivas las secuencias similares a las de las narraciones del XVI y XVII.



Santa Maria e por ela fiava [vv.15-28];

en seguida, la *salida*:

Assi foi que el ssa nav' ouve fretada  
pera yr a Frandes; e essa vegada [vv.30-33];

tras ésta, la *tormenta*:

Mas pela costeira do gran mar d'España  
in' aquela nave con mui gran compaña  
levantou-s' o mar con tormenta tamanna [vv.35-38];

a continuación, del verso 40 al 58, el *naufragio* del mercader, quien

estava enton encima dua trave,  
e hua onda veo fort' e mui grave  
que lle deu [no] peit',  
e no mar foi deitado.

Ésta es la parte más intensa de la cantiga, con una amplificación de los elementos dramáticos, pues la nave está a punto de zozobrar y la gente de morir, el mercader se ve empujado por las aguas hacia el mar y queda muy lejos del barco, sin habla, además es llevado al fondo por el demonio. En los versos 60 a 73 se encuentra la voz del náufrago que clama piedad:

“Ai, Madre de Deus,’ diss’ elle, ‘teu ben m’ajude”;

del verso 80 al 83 está la parte de la salvación por intervención de la Virgen:

E fez enton y gran maravilla fera,  
que tornou o mar mansso do qual ant' era;

los versos 85 y 86 dan cuenta de la *llegada a tierra*:

E levou-o salvo a terra segura,  
que sol non sentiu coita nen rancura;<sup>52</sup>

en los 12 versos finales encontramos la propagación del milagro.<sup>53</sup>

En los *Milagros de Nuestra Señora* de Gonzalo de Berceo, la colección castellana de milagros de la Virgen María, también del siglo XIII, no hay más que una intercesión de ella en el mar. Se trata del milagro del “náufrago salvado”, cuya fuente, al parecer, se remite a un compendio escrito en latín, los *Miracule Beate Marie Virginis*.<sup>54</sup> La composición de Berceo tiene algunos rasgos más sofisticados que el modelo de Alfonso X, en el que la voz del narrador cuenta el milagro que la Virgen hizo a alguien y, a veces, hay una actualización dramática del personaje salvado y cierra de nuevo con loores a Santa María; Berceo, por su parte, opera así en este milagro: los primeros versos son la aclamación a la Virgen, a la que compara con un río caudaloso; después, en el verso 587, hace una referencia al testimonio de un obispo que fue testigo de este milagro y que, tal como lo vio, lo escribió; luego, al parecer, el obispo es el personaje objeto del milagro, pero después la atención del narrador se amplía a otros peregrinos; aparece una especie de voz colectiva (sólo hay un “dicién”) que expresa una idea que será casi lugar común en las narraciones de naufragios del siglo XVI: que tuvieron más ventura los muertos que los vivos. Cuando ven alzar el vuelo a las palomas, piensan que son las almas de los ahogados que van al Paraíso:

Dicién: “Ay, romeos!,      vós fuestes venturados,  
que ya sodes “per ignem e per aquam” passados;  
nós fincamos en yermo      como desamparados,  
nós velamos, cá vós,      dormides segurados.”<sup>55</sup>

---

<sup>52</sup> Alfonso X el Sabio. *op. cit.*, pp. 24-27.

<sup>53</sup> Para otras con el mismo tema, ver las cantigas 5, 33, 172, 193, 236, 287, 313 y 339. También podemos encontrar en la obra de Alfonso X el uso de *tempestad* en un sentido metafórico, además de oxímoron: “Como Santa María tolleu ua gran tempestade de fogo en terra de Çeçilla”, cantiga 307.

<sup>54</sup> Ver Carlos Alvar “Náufragos y naufragios literarios medievales”, en Sannia Nowé y Maurizio Viridis eds., *op. cit.*, p. 153.

<sup>55</sup> Gonzalo de Berceo, *Milagros de Nuestra Señora*, ed. de Fernando Baños, Barcelona: Crítica, 1997, pp. 135-136.

El grupo de peregrinos de repente ve salir del agua a uno que antes se había lanzado de la embarcación, y quien les narra el milagro de su supervivencia, aumentando así, las voces narrativas incluidas en el texto:

“Cuando de la grand nave quise fuera salir,  
ca pareció por ojo que se querie somir,  
vedía que de muerte non podía guarir,  
“¡Valme, Sancta Maria!” empecé a decir.<sup>56</sup>

El tercer texto del siglo XIII del que haré mención es el *Libro de Apolonio*. Ya Carmen Monedero, en el prólogo de la edición crítica del texto, señala que el mar es el *leitmotiv* de la obra, pues todas las ciudades del relato son puertos y las aventuras en medio de las tormentas son descritas extensamente. La primera aparición de Apolonio es en la corte del rey Antioco, en donde acierta a descifrar el enigma planteado por éste. Sin embargo, al ser tomada como equivocada su respuesta, Apolonio, “triste & desmarrido pensó de navegar”<sup>57</sup> hasta volver a Tiro. Luego tiene que salir de ahí para huir de la furia de Antioco, entonces Apolonio se ve ante la tempestad del mar y naufraga. Destaca la amplia prosopopeya que sobre el mar hace el narrador, con estas palabras: “ [...] nunq(u)a touo leyaltat ni belmez,/ cámiase priuado & ensányase rafez;/ suele dar mala çaga más negra que la pez”.<sup>58</sup> Sobrevienen las olas, los vientos y tempestades y, como héroe señalado, Apolonio sobrevive a la muerte colectiva: “De los omnes nenguno non pudo estorçer,/ fueras el rey solo que quiso Dios valer”.<sup>59</sup>

Lejos de la ficción, durante el siglo XV hay testimonios de andanzas por lugares lejanos. En España, uno de los libros de viajes de principios de este siglo es de Ruy González de Clavijo, con su *Relación de la Embajada de Enrique III al gran Tamorlán*, de

---

<sup>56</sup> *Ibid*, p. 136.

<sup>57</sup> *Libro de Apolonio*, ed. , introd., y notas Carmen Monedero, Madrid: Castalia, 1990, p. 105.

1406. El viaje toca pocos puertos y se hace fundamentalmente por tierra; sin embargo, en el Adriático, el barco en donde van los embajadores se ve inmerso en una tormenta y naufraga. La narración de este episodio contrasta con los que he analizado antes, porque la perspectiva del narrador sobre la naturaleza tiene una intención más objetiva y bastante más carente de emoción, además de que, a pesar de esta desventura, el naufragio no modifica los planes originales que tenían los viajeros: “sobrevino una gran tormenta a las tres de la noche. Sopló un fuerte viento contrario, que les duró hasta la mañana y todo el día del miércoles.”<sup>60</sup>

¿Quién pensaría que un siglo después, con el incremento de los viajes incentivados por los Descubrimientos, volvería la emoción y, lejos del episodio, todo un cúmulo de textos exclusivamente originados y dedicados a narrar naufragios?

---

<sup>58</sup> *Ibid*, p. 129.

<sup>59</sup> *Ibid*, p. 130.

<sup>60</sup> Ruy González de Clavijo, *Relación de la embajada de Enrique III al Gran Tamorlán*, Buenos Aires: Espasa Calpe, 1954, p. 53.

## **2. LAS RELACIONES DE NAUFRAGIOS EDITADAS EN LA PENÍNSULA IBÉRICA EN LOS SIGLOS XVI Y XVII. HISTORIA TEXTUAL**

El mar Mediterráneo de la baja Edad Media es propiedad de genoveses, catalanes, aragoneses, venecianos, milaneses y florentinos; no había mucho cupo para nuevas potencias en ese espacio. En el extremo occidental del continente europeo, Portugal había ya logrado desde 1249 la reconquista de su territorio a los moros, pero había fracasado en su tentativa por anexarse el territorio gallego, así que a las ideas expansionistas del pequeño reino sólo quedaba intentar la conquista del norte de África, parte más cercana al Algarve portugués, y lanzarse a las aguas del Mar Tenebroso.

En 1415, los portugueses conquistaron la ciudad de Ceuta en una expedición militar muy numerosa que consistió en miles de combatientes y marineros y una flota de doscientos navíos. Esta invasión tuvo un carácter más aristocrático que mercantil. Cuando fracasaron en su intento por conquistar Tánger, en 1437, los portugueses tuvieron que comprometerse a devolver Ceuta a los moros. La opción del Atlántico fue tomada entonces más en serio, pues su exploración estaba relacionada directamente con la búsqueda de una nueva vía para la adquisición del oro sudanés sin tener que mediar con los musulmanes. Los portugueses comenzaron la colonización de las islas atlánticas, en donde sembrarían el azúcar que les serviría de producto mercantil aún más que el oro, aunque el comercio de esclavos también contribuiría a la financiación de los viajes de exploración de la costa africana.<sup>1</sup> No obstante, llegó un momento en que la adquisición del metal se volvió sumamente peligrosa y poco rentable del lado mediterráneo. Venecia y Estambul pasaban

---

<sup>1</sup> C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, Essex: Hutchinson, 1969, p. 24.

por no pocas dificultades para abastecerse del oro proveniente del Asia Central, así que todo confluyó para que los portugueses continuaran con la exploración de la costa africana. Durante cincuenta y tres años, los portugueses se empeñaron en ello: en 1434, Gil Eanes realiza el contorno marítimo de África y supera el Cabo Bojador; hacia 1482, Diogo Cão emprende un primer viaje que lo llevará a recorrer 1500 km de la costa de África de norte a sur, en el segundo viaje recorre otros 1300 km; finalmente, en 1487, Bartolomeu Dias pasa el Cabo de Buena Esperanza.<sup>2</sup> Los navegantes portugueses paseaban sus carabelas en las aguas del Índico; era factible, pues, el viaje de Europa a la India.

De manera casi contemporánea a los viajes de Diogo Cão, en 1484, el navegante genovés Cristóbal Colón se presenta en la corte del rey João II para presentarle el proyecto de un viaje a la India navegando siempre hacia el occidente, teoría que poseía gracias a una carta que el cosmógrafo Paolo dal Pozzo Toscanelli le había enviado.<sup>3</sup> El rey portugués poseía información que se contraponía a la que Colón tenía en su poder, así que rechazó la propuesta. Entonces Colón buscó el apoyo de los Reyes Católicos, cuyo consentimiento lo llevará a partir en la búsqueda de la ruta occidental a la India en agosto de 1492 y hallar tierra en octubre del mismo año.

Mientras que para España se abren nuevas y amplias posibilidades de expansión, Portugal deberá esforzarse por buscar él también nuevas vías para la supervivencia de sus actividades mercantiles. En 1497, el rey João II encarga a Vasco da Gama una expedición a la India. Da Gama sale del Tajo portugués el 8 de julio de 1497 y llega el 20 de mayo de 1498 a su destino.

---

<sup>2</sup> José Hermano Saraiva, *História concisa de Portugal*, 19a. ed., Lisboa: Europa-América, 1998, pp. 138-142.

<sup>3</sup> Ver Mercedes Serna, prólogo a *Cronicas de Indias*, Madrid: Cátedra, 2000, pp. 28-30. Toscanelli sostenía que era posible acortar la navegación a las Indias yendo siempre hacia el Oeste.

Así, los grandes mares reciben el siglo XVI con los españoles navegando hacia sus colonias en el Nuevo Mundo y los portugueses rodeando las costas africanas.

Desde finales del siglo XV, tanto en España como en Portugal comienzan a publicarse textos relacionados con los Descubrimientos; no obstante, “no encontraron un círculo importante de lectores hasta mediados del siglo XVI.”<sup>4</sup>

En Portugal, los primeros son el *Diário da viagem de Vasco da Gama*, que preparó Álvaro Velho, la carta que Pêro Vaz de Caminha envía al rey Manoel sobre el hallazgo de Brasil; entre otros, está también el de Fernão Lopes de Castanheda, con su *Historia do descobrimento & conquista da India pelos Portuguezes* y, entre los más famosos e importantes, la *Peregrinação*, de Fernão Mendes Pinto y la primera de una serie de narraciones de naufragios, que aparece alrededor de 1555, la narración del conocido como “naufragio de Sepúlveda”. La obra de Mendes Pinto es una narración novelesca que da cuenta de las aventuras de su autor durante los más de veinte años que pasa en el Lejano Oriente;<sup>5</sup> la narración de Mendes Pinto ha trascendido de tal manera, que la cultura popular lo rebautizó como Fernão Mendes Minto, es decir, “Miento”, por la innegable tendencia del autor a la invención de anécdotas en medio de sucesos verídicos. Por otro lado, son varias las relaciones de naufragios que se publican en Portugal durante el siglo XVI y XVII. La primera que aparece, con un considerable éxito, si se toman en cuenta sus tres ediciones durante el XVI, y su mención en obras y autores españoles y portugueses —como estudiaré en su momento—, es la *Historia da muy notavel perda do Galeão grande sam João. Em q se contam os innumeráveis trabalhos e grandes desaventuras q aconteceram ao Capitão*

---

<sup>4</sup> J. R. Hale, *Historia de Europa. La Europa del Renacimiento*, 9a. ed., México: Siglo XXI, 1998, p. 57.

<sup>5</sup> Se trata de una obra mucho más cerca de la novela que de un libro de viajes; es además, como sostiene en la Introducción Neves Águas, una novela “de crítica à sociedade do seu tempo, de denúncia de quantas atrocidades, ingratidões, desmandados, fraudes, hipocrisias e falsa religiosidade, foi testemunha, embora o

*Manoel de Sousa de Sepulveda. E o lamētauel fim q elle e sua molher e filhos e toda a mais gente ouuerão. O qual se perdeo no anno de MDLII a vinte e quatro de Junho, na terra do Natal em xxxi graos.* Fuera de éstos, hay también textos de frailes jesuitas sobre el Lejano Oriente, como el *Tratado das cousas da China e de Ormuz*, de fray Gaspar da Cruz, de 1570; el *Livro* de Duarte Barbosa, y la *Suma Oriental*, de Tomé Pires, conocidos primero en italiano (1550-1559) y después en inglés (s.d), que aportan datos de la geografía política y económica y de la etnografía del litoral oriental de África, Asia y parte de Oceanía.<sup>6</sup> Sin embargo, su alcance no tuvo una significación tan marcada como los textos primeramente enunciados.

Es de notar, nada más ver los títulos de las obras portuguesas, la diferencia con la amplia producción española, llena de *Historias* que informan no sólo sobre la naturaleza, sino también sobre los hechos dentro del espacio recién descubierto. Pero quizá la diferencia más importante reside en que los textos portugueses no desatan una polémica tan amplia y apasionada como la que surgió en España entre los diferentes autores de las mismas, discusión que se ha extendido hasta la historiografía moderna.

¿Pero cuál es ese clima agitado entre los intelectuales españoles del siglo XVI a propósito de la tierra con que se había topado Colón? En 1518 aparecen las *Décadas del Nuevo Mundo*, de Pedro Mártir de Anglería.<sup>7</sup> Hacia 1526, Gonzalo Fernández de Oviedo publica el *Sumario de la natural historia de las Indias*, y es en 1535 que aparece la primera

---

faça quase sempre de maneira indirecta, por razões por demais óbvias [la Inquisición]”. Ver Fernão Mendes Pinto, *Peregrinação*, 3a. ed., Mira-Sintra: Europa-América, 1995, p. 13.

<sup>6</sup> A. J. Saraiva y Óscar Lopes, *História da Literatura portuguesa*, 17a. ed., Porto: Porto Editora, 2001, pp. 293-303.

<sup>7</sup> De 1518 son las *Décadas del Nuevo Mundo*, de Pedro Mártir, obra impresa primero en Alcalá y en 1521 en Basilea; de 1519 la *Suma de geografia*, del bachiller Martín Fernández de Enciso, impresa en Sevilla. Ver nota 303 de Juan Pérez de Tudela Buesu, “Estudio preliminar” en Gonzalo Fernández de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias*, vol. I, Madrid: Atlas, 1992, (Biblioteca de Autores Españoles, t. 117). Las citas que no correspondan al “Libro de los infortunios y naufragios” se harán siempre a partir de esta edición.



edición de la *Historia general y natural de las Indias*. En la obra, el autor critica directamente al autor de las *Décadas* y, muchas veces, de manera indirecta, alude de forma negativa a los que escriben de oídas y no con base en la experiencia. La *Historia* contó con la avidez de sus lectores. “Médicos y naturalistas, geógrafos e historiadores de todas partes del mundo la leían, la discutían y la citaban como autoridad.”<sup>8</sup> Tal parece que hacia 1544 había ya traducciones al toscano, francés, alemán y latín, entre otras.<sup>9</sup> A su vez, la obra y figura de Oviedo son sometidas al desprestigio por el padre Las Casas aún antes del *Sumario* y de la *Historia*, pues lo considera la fuente generadora del sentimiento antiindigenista.<sup>10</sup> En 1552 el padre Las Casas reafirmará estas ideas en su *Brevísima relación de la destrucción de las Indias*, que le vale una campaña en su contra salida desde la Corona española. Han pasado cinco siglos, y hoy, en el inicio del XXI, lo que se puede denominar como incomprensión de la obra y de la figura de Oviedo no cesaron.<sup>11</sup> En otro frente de este clima de asperezas, está el erudito Francisco López de Gómara y su *Historia general de las Indias y conquista de México*, también de 1552, basada, en gran medida, en

---

<sup>8</sup> Antonello Gerbi, *La naturaleza de las Indias Nuevas. De Cristóbal Colón a Gonzalo Fernández de Oviedo*, trad. Antonio Alatorre, México: FCE, 1978, p. 153.

<sup>9</sup> Gerbi, *Ibid.*, refiere, sin corregir la cita, que “Con cierta tropical hiperbole de vanidad, Oviedo, al recibir en Santo Domingo (1544) la visita de Juan Cano —español casado con una ‘hija legítima de Montezuma’ y establecido en México— le recomendaba la lectura del primer volumen de su *Historia*, ‘e que supiese que aquel libro estaba ya en lengua toscana e francesa e alemana e latina e griega e turca e arábica, aunque yo lo escribí en castellana’”.

<sup>10</sup> Ver Mercedes Serna, *op. cit.*, p. 70; Juan Pérez de Tudela Buesu, “Estudio preliminar” en Gonzalo Fernández de Oviedo, *op. cit.*

<sup>11</sup> Serna, *op. cit.*, pp. 70-71. Serna cita, entre otros, estudios de Josefina Zoraida Vázquez, Tormo Sanz, Alberto Salas y Enrique D. Dussel. Dicha incomprensión abarca no sólo la parte de su producción histórica, sino también literaria. Para esto, ver María José Rodilla León, “Introducción” en Gonzalo Fernández de Oviedo, *Claribalte*, México: UAM / UNAM, 2002. pp. 9-50. Resulta insólito cómo una inteligencia tan preclara como la de Edmundo O’Gorman no únicamente no supo interpretar la vertiente deliberadamente literaria de Oviedo, sino que además incurre en el error de sostener que el *Claribalte* es una traducción del madrileño, obra a la que se refiere como “patrañas de caballería” y “novelucha de aventuras caballerescas” y, a lo que O’Gorman supuso traducción, “falso paso literario”. Ver *Cuatro historiadores de Indias. Siglo XVI*, México: SEP / Diana, 1979, pp.47-48. Gerbi añade los nombres de Menéndez Pelayo, Rómulo Carbia, Margaret Trabue Hodgen, Angela Valente, Pedro Henríquez Ureña, Raúl Porras Barrenechea, Otis H. Green y O’Gorman, entre quienes lo menosprecian, lo ignoran, le reclaman o lo denuestan. El autor añade también los nombres de otros autores que han evaluado de manera crítica y profunda la *Historia*: Juan Pérez de Tudela,

las *Cartas de Relación* de Hernán Cortés a quien entra a servir como capellán por esas mismas fechas. Gómara se basaba también en la *Historia* de Oviedo, en la *Historia de los indios de la Nueva España*, de Motolinía y en las *Décadas del Nuevo Mundo*, de Pedro Mártir de Anglería. El excesivo protagonismo de Cortés y el hecho de que López de Gómara escribiera sin haber vivido la experiencia provoca que Bernal Díaz del Castillo emprenda su *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, que sólo verá la luz en 1632, luego de un proceso de escritura de unos treinta años.

Y entre este mar de textos, hay un cofre muy pocas veces hurgado, un libro que para los fines de nuestro estudio es un auténtico tesoro, y que estuvo frente los ojos de los estudiosos de la historia y de la literatura durante mucho tiempo: es un libro en el que sólo se narran naufragios, se trata del último de la *Historia natural y general de las Indias*, de Gonzalo Fernández de Oviedo. Esta auténtica joya ha sido desafortunadamente olvidada, debido, seguramente, a la predisposición de los historiadores ante la figura de Oviedo, y a la preferencia de los estudiosos de la literatura por textos también tan ricos y brillantes como la *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, de Bernal Díaz del Castillo.

Apenas unos años después de la primera edición de la *Historia* de Oviedo, en 1542, apareció en Zamora, la primera edición de la relación de Alvar Núñez Cabeza de Vaca, cuyo título era, al pie de la letra así: *La relación que dio Alvar nuñez cabeça de vaca de lo acaescido en las Indias en la armada donde yua por gouernador Pamphilo de narbaez desde el año de veynte y siete hasta el año de treynta y seis que boluio a Sevilla con tres de*

---

obviamente, Enrique Álvarez López, Cesare de Lollis, Alberto M. Salas y José Miranda. Ver *op. cit.*, p. 156-159.

*su compañía*.<sup>12</sup> Como se verá más adelante, el nombre de *Naufragios* sólo aparecerá en la edición decimonónica del texto.

Y es que tanto a portugueses como a españoles, no sólo los esperaban las rutas oceánicas, el comercio, la resistencia indígena, el tráfico de esclavos y los peligros propios de las aguas; se topaban también con el poder de la naturaleza puesto de manifiesto en corrientes adversas y tormentas marítimas. Además de que su codicia los llevaría a sobrecargar las naves, peso extra que fungiría como el imán que los arrastraría al fondo de los mares.

La pavorosa experiencia del naufragio tendría consecuencias escritas. Este conjunto de textos conforman un género narrativo específico del que hay, fundamentalmente, dos modelos: por un lado, el español<sup>13</sup>—y aquí abordo sólo el “Libro último de los infortunios y naufragios”, de Gonzalo Fernández de Oviedo—, en el que predomina la modalidad breve (menos de cuatro folios de extensión en la mayoría de las narraciones) y la extensa (14 folios r. y v., en unas cuantas relaciones). Por otro, el portugués, con un *corpus* bastante amplio de narraciones que van desde los 16 folios de la relación inaugural, hasta otras que pueden llegar a los 74 folios por ambos lados.

El género “narraciones de naufragio” obedece a ciertas constantes presentes en los textos. En el capítulo anterior, cuando traté de las *Cantigas de Santa María*, me refería a que, a pesar de estar en verso, las que abordaban el tema del naufragio contaban con secuencias que también hay en las narraciones del mismo tema: presentación de personaje, salida del puerto, tormenta, naufragio y llegada a tierra. En los siglos XVI y XVII, la

---

<sup>12</sup> Ver “Bibliografía comentada”, p. 161, en Núñez Cabeza de Vaca, *Naufragios*, ed. de Enrique Pupo-Walker, Madrid: Castalia, 1992 (Nueva Biblioteca de Erudición y Crítica).

<sup>13</sup> Me parece que es mejor no hablar tajantemente *del* modelo español como si se tratara de un universo cerrado, porque hasta que no haya investigaciones en los archivos que descarten la existencia de más

aventura marítima transita hacia la prosa muy sólidamente; a pesar de esto, ningún especialista hasta ahora ha aventurado posibles fuentes. Ya comenté antes que no es posible que sólo la *Relación de la embajada* de Gutiérrez de Clavijo esté detrás de las que aquí me ocupan. En especial habría que rastrear la fuentes del libro de Gonzalo Fernández de Oviedo, porque es muy curioso que presentara una obra tan homogénea, tan poco vacilante, cuyos capítulos breves son, casi todos, modélicamente invariables.

Antes de pasar al estudio de cada grupo de variantes, defino este género como una serie de textos sin un marco narrativo mayor en los que sus autores se limitan a la narración de graves infortunios en el mar o de naufragios, o de naufragios y peregrinaciones por lugares hostiles. La relación, sea breve o extensa, se integra, en general, de siete secuencias: 1) antecedentes del viaje; 2) partida de la embarcación; 3) tempestad o peligro en alta mar; 4) naufragio y llegada a tierra; 5) peregrinación en tierras desconocidas; 6) en algunas relaciones portuguesas, ataque corsario o maltrato de los enemigos; y 7) salvación, que puede consistir en el final de la tormenta, el regreso al puerto de salida, llegada a un sitio seguro y poblado por portugueses o españoles, o hallazgo de embarcación amiga. La diferencia entre las breves y las largas estriba en que, en las últimas, las secuencias se amplifican. Por lo general, las más productivas son las de tempestad, naufragio y peregrinación, pues se prestan a la descripción intensa y dramática; no obstante, no todas tienen la secuencia de peregrinación por tierra. Una condición indispensable para que la relación no se salga de este modelo es que la peregrinación por tierra no sea temporalmente muy larga. Ya se verá que esta circunstancia es uno de los motivos de peso para dudar de la integración al *corpus* que trabajo el texto de Cabeza de Vaca.

---

narraciones de naufragios extensas en español, la cuestión quedará abierta. Aunque por el momento, mis explicaciones sólo pueden abarcar el *corpus* que conozco.

Tanto el modelo español como el portugués coinciden en que le dan mayor peso a la carga dramática de las acciones, a la descripción de tempestades, mares encrespados o ala peregrinación por tierras hostiles, que al desarrollo de los personajes. Sólo en algunas de las narraciones largas éstos logran tener más consistencia, como Manoel de Sousa Sepúlveda, Jorge de Albuquerque o el licenciado Alonso de Zuazo. A pesar de esto, el drama vital que hay en casi todas estas relaciones ponen de manifiesto, sin lugar a dudas, el más puro estado de la condición humana, siempre desde la perspectiva de la mentalidad de los hombres de esa época. Por lo anterior, pueblo llano, esclavos, mujeres o niños no tendrán más protagonismo que unas cuantas líneas.

### 2.1 El “*Libro último de los infortunios y naufragios*”, de Gonzalo Fernández de Oviedo (1535).

La *Historia general y natural de las Indias*, está considerada como “la primera enciclopedia americana”,<sup>14</sup> pues es la primera obra que pretende abarcar de una manera total tanto la historia como la naturaleza de América. El adelanto de la *Historia* es el *Sumario de la natural historia de las Indias*, de 1526 y editado en Toledo. La primera edición de la *Historia* apareció en Sevilla, en la imprenta de Juan Cromberger, en 1535, con el título *Historia general de las Indias. Primera parte de la Historia natural y general de las Indias, Islas y Tierra Firme del mar Océano*. Contenía la primera parte, integrada por veinte libros de un total de cincuenta proyectados por el autor; los primeros diecinueve libros correspondían por entero al proyecto que había hecho su autor para la primera parte, pero el último, el veinte, era un adelanto de la tercera. Una “segunda edición” de esta primera parte

---

<sup>14</sup> Daymond Turner *apud* Mercedes Serna *op. cit.*, p. 69.

aparece en la imprenta de Juan de Junta, en Salamanca, en 1547, con el título de *Coronica de Indias. La historia general de las Indias agora nuevamente impressa corregida y emendada*. En ese mismo volumen aparece, sin autor especificado, la *Conquista del Perú*, de Francisco de Jerez. En realidad no es una segunda edición de la obra sino una reimpresión, el texto es el mismo que en 1535, pero sin: “y le fue dado privilegio para que ninguna otra persona lo pueda imprimir, sino él o quien su poder toviere, so graves penas”.<sup>15</sup> Quizá esta reimpresión de la obra haya ocurrido sin el conocimiento del autor, porque no se conoce ningún comentario al respecto; lo cierto es que en la *Historia Oviedo* sí hace referencia a su proyecto de sacar a la luz la segunda parte y continuar con la tercera.<sup>16</sup>

Oviedo no vería en vida la edición entera de su magna obra, porque ésta sólo salió a la luz en el siglo XIX, cuando José Amador de los Ríos preparó la edición para la Real Academia de la Historia, que publicó los cuatro volúmenes de la *Historia general y natural de las Indias, Islas y tierra firme del Mar Océano*, entre 1851 y 1855.

El modelo que sigue Oviedo, como él mismo señala a cada paso en su obra, es la *Historia natural* de Plinio el Viejo, de ahí que el peso de la descripción de la flora, la fauna y la geografía por momentos parezca estar por encima de la historia de los hechos. Para perjuicio del autor, la parte de la historia humana es la que ha generado hondo descontento en su contra, sobre todo por su incomprensión y a veces exacerbado denuesto de ciertos aspectos del mundo indígena,<sup>17</sup> sobre todo los religiosos y sexuales, por lo que habría que matizar que no de todo lo que tenga que ver con los indios. Sin embargo, es también una parte en la que el madrileño vuelca toda la riqueza y complejidad de su perspectiva del

---

<sup>15</sup> Juan Pérez de Tudela, “Estudio preliminar” en Gonzalo Fernández de Oviedo, *op. cit.*, p. cxxxix.

<sup>16</sup> *Ibid*, p. cxxxix.

mundo. Nótese aquí sólo tres ejemplos del carácter poliédrico y complejo que he referido. En el libro VI, capítulo IX, Oviedo justifica la destrucción de ciertos indios caníbales de algunas partes de Tierra Firme e islas caribeñas:

E no sin causa permite Dios que sean destruidos; e sin dubda tengo que por la multitud de sus delictos, los ha Dios de acabar muy presto, si no toman el camino de la verdad y se convierten; porque son gente cruel, y aprovecha poco con ellos castigo ni halago ni buena amonestación. Son sin piedad y no tiene vergüenza de cosa alguna. Son de pésimos deseos y obras, e de ninguna buena inclinación [...] y ellos tienen poca memoria, e así, cuasi ninguna atención en lo que les conviene; e quanto les enseñan, luego o muy presto se les olvida. [...] e como llegan a la edad de conocer mujeres, o ellas conocen a ellos carnalmente, dánse tanto a tal vicio, que ningún bien ni otra cosa tienen en tanto prescio como este pecado de su libidine, e usar de crueldad [la antropofagia]; e así los va pagando Dios, conforme a sus méritos.<sup>18</sup>

Sin duda, por pasajes como éste Oviedo se ganó la enemistad del padre Las Casas, a quien no obstante dedica algunas palabras de elogio,<sup>19</sup> y adquirió la mala fama que ha llevado a que su obra no sea suficientemente estudiada y valorada, o, cuando lo es, resulte incomprendida. La animadversión del autor del *Claribalte* ante estas prácticas indígenas es patente y las expresa con innegable pasión y convicción. No obstante, querer ver sólo esta cara de la obra de Oviedo, resulta, más que maniqueo o tendencioso, intransigente por parte de los estudios intelectuales, sean éstos de tipo historiográfico, literario o antropológico. Oviedo es bastante más complejo que ese pasaje. Vamos al segundo ejemplo para que esto quede más claro. Se trata del capítulo XLI, también en el libro VI, cuyo título es bastante largo, pero muy aclarador: “En el cual se trata un caso notable del amor que una india tuvo a su marido e como rogó con muchas lágrimas al auctor destas historias que perdonase a su marido (al cual mandó ahorcar) e que ahorcasen a ella. Y pónense otras comparaciones al

---

<sup>17</sup> Ver Gonzalo Fernández de Oviedo, *op. cit.*, libro III, cap. VI; libro V, cap. III.

<sup>18</sup> *Ibid*, Libro VI, cap. IX, t. 117 BAE, pp.168-169.

propósito del amor excesivo que unas personas han mostrado con otras”. Tanto el marido como su mujer son considerados personas y la atención que demanda el título es hacia el amor de ella por su esposo, no hacia las causas que lo llevaron a la horca, que es por fraguar una rebelión contra los españoles. La mujer no logra conmovier con sus lágrimas a Oviedo, quien divide y reparte a la familia del muerto entre diversos españoles. En un último intento, ella le cuestiona:

“¿Tú señor, no me dejiste que yo ni mis hijos no teníamos culpa? Pues si eso es así ¿por qué me quitas mis hijos e los das a otros, e los apartas de mí?” Entonces yo tuve forma como ella e sus hijos e hija quedasen con un dueño y en un buen vecino de aquella cibdad, porque fuesen bien tractados. Grande amor fue el que mostró tener esta mujer a su marido, y, como ella lo dijo muchas veces, el que tenía a sus hijos, no era por haberlos parido ni ser su madre, sino por haberlos engendrado su marido, a quien ella tanto amó.<sup>20</sup>

La narración de la historia de amor de esta mujer india es nada menos que la correspondiente entre indígenas de la propia historia de amor que Oviedo cuenta dos capítulos antes en el mismo libro, que trata “dos cosas notables” de Margarita de Vergara: que nunca escupió y que su cabellera se hizo cana de un día para el otro, después de pasar el duro parto en que su hijo nació muerto. Oviedo, además de decir cuánto amó a su mujer, elabora una descripción completamente emotiva sobre ella:

La cual, demás de su buena disposición corporal, fue tan acompañada de virtudes, que el menor bien que tenía, fue la hermosura exterior, en que a todas sus vecinas hizo ventaja viviendo. Y como Dios la quiso doctar para la gloria, en que por su misericordia confío que ella está por sus méritos, así, por falta de los míos, la llevó a la otra vida para que yo quedase en ésta sin ella, por un caso que adelante diré, que ni puedo hablar en él sin lágrimas, ni dejar de sospirar por ello en cuanto yo viva.

---

<sup>19</sup> Ver Libro V, cap. XII.

<sup>20</sup> *Ibid*, cap. XLI, t. 117 BAE, p. 201.



Se confirma con este tercer ejemplo que la *Historia* de Oviedo ofrece muchas vetas por explorar. Entre ellas, los aspectos literarios que se asoman en estas citas y que, sin duda, merecen más atención y están a la espera de ser estudiados. Porque, a pesar de los prejuicios del autor y de aquéllos generados por su obra en los estudiosos, la *Historia* de Oviedo también es un documento literario.

Es verdad que la gran protagonista de la obra de Oviedo es la naturaleza, y el autor se regocija en ella. Ya sea describiendo árboles, frutas, plantas o animales, ya sea narrando hechos humanos, pero la naturaleza siempre tiene un papel fundamental. Tan es así que, en efecto, esta *Historia* tiene mucho de geografía, biología y etnografía.<sup>21</sup> Por ello, no puede parecer extraño la particular insistencia de nuestro autor por dar a conocer al mundo las historias que pueden suceder en medio de las aguas cuando organiza un libro en el que éstas ofrecen las condiciones para aventuras, peligros, infortunios y naufragios, toda una serie de historias que “son cosas para oír y notarse”, según palabras del propio Oviedo.

Hablo de una “particular insistencia” porque el “Libro último de los infortunios y naufragios”, que aparece desde la primera edición de 1535 y en la reimpresión de 1547 como el libro “veinte y último”, en realidad es el L y último del total de los proyectados por el autor; en otras palabras, es el último sí, pero de la tercera y última parte de la *Historia*. Si el autor hubiera respetado el orden de su obra, este libro no habría sido publicado en vida de éste, sino sólo hasta el siglo XIX, con la *Historia* ya entera.

Originalmente Oviedo concibió su obra de esta manera: Parte I, de los libros I a XIX; Parte II, de los libros XX a XXXVIII; Parte III, de los libros XXXIX a L; cada libro, a su vez, está dividido en capítulos. En 1535 vieron la luz los diecinueve libros correspondientes a la primera parte, pero no con todos los capítulos que integraban cada

libro, pues en la edición completa aumenta su número. Lo que llama la atención es que en esta edición añade once capítulos del libro L de la parte tercera. Es indudable que para el autor era de suma importancia dar a conocer cuanto antes este material, pues se salta treinta y un libros y otros muchos capítulos.

Oviedo había proyectado imprimir la segunda parte hacia 1548, pero ésta sólo ve la luz en 1557, poco tiempo después de la muerte de Oviedo. La tercera parte, como he dicho, sólo sería publicada entre 1851 y 1855, con base en el autógrafo y una copia del XVI consultada por José Amador de los Ríos. Esta última parte comprende los libros XXXIX a L. La edición de la Biblioteca de Autores Españoles contribuye aún más a las subdivisiones del autor porque, además de las tres partes hechas por éste, esta colección divide la obra en cinco tomos.<sup>22</sup>

En la edición de 1535, el libro XX, “Libro último de los infortunios y naufragios” incluye once capítulos. El primero es el “Proemio”, al que le siguen nueve capítulos que son narraciones breves de un infortunio o naufragio; el onceavo capítulo es una narración mucho más extensa, 16 folios (r. y v.), que trata del naufragio del licenciado Alonso Zuazo y que Oviedo divide en “treinta y nueve párrafos o partes”.

En la edición de la obra completa, este libro, el L, ya tiene en total treinta capítulos, de los cuales el último no entabla relación temática alguna con los precedentes, sino que se trata de una defensa que hace Oviedo de su propia obra y de haberla escrito en español y no en latín. Se supone que esta edición respetó el índice hecho por Oviedo, que modificaba la numeración de los capítulos del libro L, pues quita el “Proemio” de tal numeración; de esta manera, el capítulo I es la narración que en la edición de 1535 tenía el número II, así que se

---

<sup>21</sup> Ver Mercedes Serna *op. cit.* pp. 71-73.

<sup>22</sup> Tomos 117 a 121.

recorre un número respecto de la edición de 1535 para los primeros once capítulos. El capítulo VI en 1535, el V en el siglo XIX, aumenta su extensión al incluir una nueva historia. José Amador de los Ríos además incluyó nueve epígrafes de capítulos cuyo texto se perdió (capítulos XI a XIX). Del capítulo XX, otra narración larga, se perdieron los cinco primeros párrafos y el principio del sexto. Los capítulos XXI, XXII, XXIII y del XXV al XXIX vuelven a ser narraciones cortas, porque el XXIV vuelve a ser un capítulo extenso.

Es oportuno ahora hacerle justicia a Antonello Gerbi, quien ha sido el único que le ha dedicado un apartado en su obra sobre la naturaleza de las Indias Occidentales a este librito de Oviedo, cuya intención considera “literario-edificante”. Gerbi dice que éste es “tal vez el único esfuerzo de ‘composición’ que se nota en la *Historia*: la cual se abre con el felicísimo viaje de Colón y se cierra con un *fortissimo* al unísono de maderos rotos, de alaridos y de plegarias desesperadas y de silbantes huracanes.”<sup>23</sup>

Para efectos de los objetivos de este estudio, me basaré en el “Libro último de los infortunios y naufragios”, en la reimpresión en 1547 de la primera edición de 1535, porque el material que lo compone fue el organizado plenamente por Oviedo y es el que está a nuestro alcance por vías de la edición facsimilar de Condumex.<sup>24</sup> El estudio del libro L como fue editado en el siglo XIX en su totalidad —y de hecho el estudio entero de la obra en la edición entera y los adelantos del XVI—, requeriría del cotejo del autógrafo de Oviedo y de una copia del XVI para señalar e interpretar las innegables modificaciones que

---

<sup>23</sup> Gerbi, *op. cit.*, p. 300.

<sup>24</sup> Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, *La hystoria general agora nueuamente impressa corregida y emendada. Y con la conquista del Perú*, Salamanca: Juan de Junta, 1547. [Reimpresión de la edición facsimilar de México, Grupo Condumex, 1978. ed. de Edmundo O’Gorman y Juan Luis Mutiozábal, México: Condumex, 1979]. Para diferenciar de las citas hechas a partir de la edición de la *Historia* de la Biblioteca de Autores Españoles, citaré como GFO, Libro XX, capítulos y folios correspondientes.

se encuentran y que abarcan tanto los epígrafes como el cuerpo de los textos, objetivo que está fuera del eje de este estudio, porque merecería un amplio trabajo específico.

En resumen, las ediciones de las dos partes preparadas por Oviedo en el siglo XVI —aunque no haya visto él la de 1557—, son sin duda adelantos de su autor, quien quizá previó que no vería la obra completa publicada en vida. Se puede inferir la pasión y apuro de Oviedo por dar a la luz aunque fuera parte de la obra total de su ambicioso proyecto; no obstante, insisto, destaca en esta montaña de partes, libros y capítulos, la publicación del “Libro último de los infortunios y naufragios”. Y no será difícil prefigurar por qué, es más, el mismo autor nos da la clave cuando dice que escribe sobre “cosas” que son “para oír e notarse”. Si lo considera de ese modo es porque él está reconociendo en esos hechos elementos con honda significación, tanto para él que ha sido testigo o escucha de los testimonios, como para los que lean su obra.

En el “Proemio”, Oviedo ofrece las justificaciones para presentar un libro como éste. Entre ellas, el hecho de haber sido él mismo un náufrago y haber sabido de personas de fe otros acontecimientos semejantes. Sin embargo, por encima de esto, está su certeza de que todos estos sucesos ocurridos en el espacio comprendido en los mares entre España y América eran la prueba que Dios había elegido para que estos nuevos pecadores expiaran sus culpas, y a los que, a fin de cuentas, él y la Virgen salvarían de manera milagrosa. Así, en estos textos confluyen la admiración por una naturaleza que no únicamente confirma, sino que supera con creces la imaginación de las ficciones medievales, la reafirmación del carácter providencialista que en todo hecho registra Oviedo y la posibilidad de configurar una narración con los mejores elementos de la tradición literaria que Oviedo conocía muy

bien por su pesado bagaje libresco, acuñado tanto desde la perspectiva de la historia como de la literatura, y de ésta mediante su propio quehacer como por medio de la traducción.<sup>25</sup>

¿Y cuáles son esos elementos a los que me refiero? Los mismos que ya he señalado en el capítulo anterior: un espacio propicio para los peligros y las aventuras, el mar, que se muestra en su temible faceta hiperbólica y exuberante, y que aparte de ser espacio para las aventuras es, sobre todo, de maravillas en el sentido de milagros; además los personajes en situaciones extremas, a punto de perder las vidas, pero al final salvados. Se añaden a éstos la posibilidad de plasmar en la narración elementos procedentes de la tradición, pero en boga gracias al auge de la literatura caballeresca. En este sentido, la narración del naufragio de Zuazo tiene como espacio de sus aventuras las islas del Caribe. No obstante, la parte esencial para la construcción de este libro depende de la interpretación por parte de Oviedo de que la salvación de dichos personajes es una obra divina, y por eso digna de ser contada.

Desde el punto de vista de la organización interna de cada capítulo, la *Historia* de Oviedo tiene la particularidad de que gran parte de la obra es netamente descriptiva; recuérdese que, además de *general*, la *Historia* de Oviedo también es *natural*. Por otro lado, las partes de la narración de los hechos siempre están introducidas o se ven interrumpidas por las continuas comparaciones, ejemplificaciones o referencias a la obra de Plinio, sobre todo. Los símiles con historias de la antigüedad clásica son otra fuente de continuas paradas en el discurso de Oviedo, y aunque éstas digresiones pretenden poner de manifiesto su conocimiento de las autoridades clásicas, dichos recursos vuelven lenta la prosa del madrileño. Pues bien, la excepción de este proceder es el “Libro último de los infortunios y naufragios”, pues sólo en el “Proemio” hay una alusión al libro XIX de Plinio

---

<sup>25</sup> *Corbaccio* o *Labirinto d'Amore*, de Boccaccio. Ver Juan Pérez de Tudela, “Estudio preliminar”, en Gonzalo Fernández de Oviedo *op. cit.*

y fuera de allí cada capítulo se convierte en una unidad independiente en la que sólo hay cabida para los personajes involucrados y sus circunstancias.

En este libro es posible notar un modelo narrativo con dos variantes: la serie de nueve narraciones cortas y la extensa narración del naufragio de Alonso Zuazo.

El modelo de Oviedo constituye una innovación desde el punto de vista de la organización textual, pues es en su obra donde se encuentra por primera vez una construcción textual como ésta y cuyo eje temático es común a todos los textos que integran el libro. Antes, en textos como los de Clavijo, había una amplificación en el pasaje del naufragio, pero éste siempre estaba circunscrito a un marco narrativo mayor, que era en donde se definían las características de los personajes y en donde se establecía que el trayecto o viaje sería el elemento más importante en la obra. En cambio, el libro de Oviedo, aunque forma parte de ese marco narrativo mayor, que es la *Historia*, posee una serie de características que le generan independencia textual y lo vuelven una obra autónoma, tanto por su tema como por los procedimientos narrativos. Y es que todas las narraciones de Oviedo empiezan en la salida de las naves y terminan en la salvación de los personajes. Después de siglos en los que el pasaje del naufragio era una sola secuencia que se había ido ampliando, en Oviedo confluyen las circunstancias propicias para organizar textos como los del libro XX.

Vuelvo al “Prohemio” para citar en las propias palabras de Oviedo sus argumentos para organizar este libro: “porque [...] son cosas para oír e notarse, como porque los hombres sepan con cuántos peligros andan acompañados los que navegan”.<sup>26</sup> Además, Oviedo, que viajó varias veces entre un continente y otro, y entre Tierra Firme y las islas

---

<sup>26</sup> GFO, Libro XX, I, fol. 163r. A partir de la siguiente cita, siempre que se trate de la edición facsimilar, pondré al final de ésta el número de capítulo y folio entre paréntesis.

del Caribe, experimentó en carne propia peligros marítimos, así que añade: “Y de aquesta manera he yo aprendido a escrevir y notar estas cosas que no se pueden allí aprender por los cronistas que no nauegan” (I, fol. 164r). Aunque ha ejemplificado con su propio testimonio esos hechos notables, incurre en el tópico retórico de la falsa humildad para señalar que esas son “cosas quasi ordinarias a los que andan en la mar” (*Ibid*). Interpreto así estas palabras por las que en seguida escribe el autor, que son la confirmación del tantas veces anotado carácter providencial de su obra: “pasemos a otras mayores e particulares que cada una dellas es un milagro, e cosa para mucho loar a Dios los que tales naufragios oyeren o leyeren, y más los que en tales trances se hallaron y lo experimentaron” (*Ibid*).

De manera indirecta, Oviedo se refiere a la brevedad de los capítulos, a los que también llama de una manera que pido sea leída con cuidado: “e assí parece que los oyen [Dios y la Virgen a los cristianos] y son socorridos miraculosamente, como se verá por los ejemplos siguientes” (*Ibid*). Detengámonos un momento: es claro que cuando el autor divide cada narración en “capítulos” está aludiendo a una categoría formal que indica la unidad narrativa de cada texto, misma que respeta en cada caso. ¿Pero a qué categoría entra “ejemplo”? Sin duda, la filiación medieval de los modelos literarios del autor puede responder la pregunta. Oviedo ve en estas historias ejemplos de la misericordia divina y mariana. Esta idea no la abandona nunca el cronista, sino que la consolida a cada paso. Casi al final, dice que lo sucedido a Zuazo “sin duda es vn espejo de exemplos y miraglos que obró Dios con él en lo que está dicho y adelante se dirá” (XI, fol. 180r). Por lo tanto, estas circunstancias se convierten en una oportunidad para construir, en su presente y a su manera, narraciones que confirman y consolidan el discurso religioso que permea en la *Historia* de principio a fin. Hay capítulos en cuyo epígrafe se constata lo anterior: en el VII, por ejemplo, nos advierte que leeremos la historia de una nao que “como por miraglo”

logró salir de tierra (VII, fol. 167r); en el VIII, una nao se ve amenazada por un fuego que “milagrosamente se mató” (VIII, fol. 167v); el IX es la narración de la historia de tres naos que “se salvaron miraglosamente” (IX, fol. 168v). Ante una posible argumentación en el sentido de que quizá *milagro* y *milagrosamente* podrían ser palabras cuyo significado se hubiera lexicalizado, debo insistir en el sentido providencial en las obras de Oviedo, que no se ciñe a este libro en particular.<sup>27</sup> Confirmaría esto el epígrafe del capítulo X, sin duda el que más llama la atención y que reproduzco por entero: “de la carauela que llamaron de las Taviras por el caso maravilloso, que aquí será contado, que obró Dios e su Gloriosa Madre por estas mugeres e otras personas que en este naufragio se hallaron” (X, fol. 169v). ¿No es cierto que este epígrafe recuerda los de las cantigas de Alfonso X?

Como ya dije, la narración del naufragio era un pasaje dentro de un marco narrativo mayor, se trataba de una secuencias, unas más amplias que otras, que no constituían la parte medular de las historias narradas, aunque su importancia no era menor. De los textos que estudié en el primer capítulo, los únicos en los que en específico se narran peligros en las aguas y naufragios es en las cantigas de Alfonso X y en el milagro del náufrago en Berceo. De hecho, cuando expliqué la organización interna de una de las cantigas, señalé que la mayoría de sus secuencias encontraban correspondientes iguales en las narraciones en prosa sobre todo en el siglo XVI y parte del XVII. Tenía en mente tanto en los textos de Oviedo como en los que se producirán de manera profusa en Portugal.

El modelo que establece Oviedo en sus narraciones breves es bastante homogéneo e incluye siempre las siguientes secuencias: ubicación espacial y temporal (fecha del suceso, especificación de la embarcación, su origen y destino); la salida, la causa del suceso (naufragio o peligro); la presentación de los personajes, sean éstos individuales o

---

<sup>27</sup> Ver nota 60, sobre la introducción de María José Rodilla al *Claribalte*.



colectivos; el naufragio o peligro, la peregrinación y la salvación (un barco o la llegada a tierra). Ninguna narración se ve exenta de comentario sobre la veracidad del testimonio y menos aún del correspondiente devoto o de los loores a Dios y a la Virgen. El orden puede variar y puede haber breves digresiones, también puede ocurrir que después de la salvación retome alguna de las secuencias y la amplíe, pero siempre de manera sucinta.

Un elemento aparte, en los capítulos IX y X, es que el mar se convierte en un espacio propicio para lo maravilloso, con sendas secuencias extra: en el capítulo IX los náufragos claman por la intercesión de la Virgen, y sus gemidos son increpados por los demonios, “los cuales afirman sin dubda hauer algunos visto” (IX, fol. 169r); en el X, hay un diálogo entre demonios que se disputan la suerte de la carabela, uno de los cuales dice que el barco no se puede perder porque ahí va la Virgen de Guadalupe: “¿Por qué no puedes?’ [desviar el rumbo] Y aquella maldita voz dixo: ‘No puedo que va aquí la de Guadalupe’” (X, fol. 169v).<sup>28</sup>

Respecto de los personajes, no se dice sino que se trata de un padre y un hijo, de unos marineros, de un mancebo, de las Taviras. Salvo Alonso Zuazo, cuya importancia histórica se puede comprobar y no fue poca, y cuya construcción como personaje será amplia, el resto prácticamente son especie de tipos, y es que al ser las narraciones tan breves no hay posibilidades de que se desarrollen. En cuanto a los espacios, sólo se denomina el tipo de embarcación; sobre el espacio natural, no siempre hace alusión a tormentas, esto ocurre cuando los peligros son provocados por errores humanos y no por la furia de los mares; sin embargo, cuando el origen del suceso es la falta de control del

---

<sup>28</sup> Como se puede constatar con las narraciones de tema marítimo, la Virgen de Guadalupe de Extremadura era muy venerada en la Península Ibérica, porque también en textos portugueses de naufragios hay manifestaciones de esta devoción.

hombre sobre el agua, hace a un lado la mención y recurre a fórmulas que hacen del mar un lugar propicio para los milagros:

Viéronse muchas vezes debaxo de las hondas de la mar anegados, y llamando a Nuestro Señor y a su Gloriosa Madre[;] parecía que del profundo de las aguas subían para arriba. Y como aquellos pecadores dezían: “¡Oh, Madre de Dios, Virgen María!”, y con lágrimas y gran atención pedían su socorro, oyeron en el ayre dezir: “¿que la queréis, que la queréis?”, y allí replicarlo algunas vezes a los demonios (IX, fol. 168v).

Sin duda, el impacto del libro también tiene que ver con la acumulación de diversas aventuras y diversos personajes, que en efecto confirman el argumento esgrimido por Oviedo para la organización de un material como éste.

El último texto incluido en la edición de 1535 es la ya aludida narración de 16 folios por ambos lados —que el cronista denomina “viaje y naufragio” en el epígrafe. Está dividido por Oviedo en treinta y nueve “párrafos o partes”, según sus propias palabras; trata, además del naufragio del licenciado Zuazo en la Isla de los Alacranes, de la peregrinación de éste ahí y en otras pequeñas islas. Se puede presumir que la dignidad de los cargos del licenciado Zuazo, su amistad con el cronista<sup>29</sup> y su larga aventura insular hasta ser salvado junto con otros dieciséis náufragos, fueron los elementos que merecieron una atención tan esmerada por parte de Oviedo, tanto, que en dos narraciones breves<sup>30</sup> menciona el nombre del licenciado:<sup>31</sup> en una haciendo referencia a su aventura y en la otra

---

<sup>29</sup> Ver *Cartas y memorias (1511-1539)*, pról. ed. y notas Rodrigo Martínez Baracs, México: Conaculta, 2000. Entre varios cargos que desempeñó el licenciado Zuazo en el Nuevo Mundo, uno de los más importantes tuvo lugar cuando fue justicia mayor de Nueva España, al haberse ausentado Cortés del territorio para salir a las Hibueras.

<sup>30</sup> En la edición entera de este libro, en la pequeña historia que le añade al capítulo que en esta edición tiene el número V, hay una mención más a Zuazo, del que Oviedo dice que es “persona grave e de antigüedad”. Ver Gonzalo Fernández de Oviedo, *op. cit.*, vol. V, p. 316. (Biblioteca de Autores Españoles, t. CXXI).

<sup>31</sup> Amén del libro IV, capítulo II, donde refiere la llegada de Zuazo a Santo Domingo junto con los frailes jerónimos.

mencionándolo como persona de fe, casi preparando al lector para el capítulo correspondiente.<sup>32</sup>

La narración del naufragio de Zuazo no rompe con el modelo establecido por Oviedo en las anteriores breves narraciones, aunque su extensión las rebase con mucho y no haya más como ésta en la edición de 1535, y tres en la edición entera.<sup>33</sup> Considero que es posible seguir hablando de modelo, porque las narraciones extensas contienen las mismas secuencias de las narraciones breves, pero cada una abundantemente amplificada.

Aunque Oviedo organiza su narración en treinta y nueve “párrafos o partes”, yo he seguido una división de las secuencias, considerándolas como unidades narrativas que claramente se distinguen en el texto. Así, la narración abre con un largo párrafo a manera de prólogo, que funciona como exordio con el que el narrador pretende captar la atención del lector. Se apoya en recursos como la comparación, acumulación e hipérbole para conseguir su objetivo:

ni aun en las nouelas de los fabulosos griegos no está escripta semejante cosa, ni todas las metáforas del Ouidio [en] su *Metamorphoseos* no son yqual comparación sabida la verdad de la hystoria o alegoría con que él quiso dar a entender debaxo de velamen lo que, hablando a la llana, no ouiera de qué se pudiera algún cuerdo o prudente maravillar, como se maravillarán quantos oyeren aquesto que aquí se puede ver escripto. Porque en la verdad assi es ello maravilla e de las muy grandes que suele Dios hacer por quien le ama y con entera voluntad a él se encomienda (XI, fol. 170r).

---

<sup>32</sup> Ver GFO, *op. cit.*, XX, I, fol. 163v.: “Y en aqueste mismo navío se perdió después en las Yslas de los Alacranes el licenciado Alonso Zuazo, como se dirá adelante en el capítulo onze de este último libro; XX, X, fol. 169v.: “Y aquí [...] está el licenciado Zuazo [...] que dize hauer oydo lo que es dicho a aquellas mugeres [las Tavirus], y aquestos y a otros muchos que en este naufragio y tormenta se hallaron”.

<sup>33</sup> Se trata del capítulo XX: “De un naufragio e naufragios que se siguieron a Cristóbal de Sanabria, vecino de Sevilla, que agora lo es de esta cibdad de Sancto Domingo de la isla Española, e a otros que con él se hallaron; e porque es largo se contiene en catorce párrafos”; y del capítulo XXIV, con un epígrafe-resumen, del que dice que es “más que naufragio”, historia que Oviedo llama “lección o breve historia”, y que cuenta las aventuras de Francisco de Orellana en el río Marañón, con base en un escrito de fray Gaspar de Carvajal.

Después viene una parte en la que entra en materia y contextualiza la situación del personaje. Aquí comienza la construcción del mismo con una serie de adjetivos de carácter positivo todos ellos, que se extenderán en cada parte de la narración: es un caballero pacífico y prudente, pues es buscado para hallar la solución a los conflictos entre Francisco de Garay y Hernán Cortés; pero por encima de esto, es un caballero fiel a Dios y al rey. Según el narrador, Zuazo tenía fe en el buen fin de su viaje “pues que el servicio de Dios y del rey movían y yuan delante” (XI, fol. 170v). Sigue la secuencia de la partida, en la que se encomienda a Dios. Toca la carabela del licenciado algunos puertos y prosigue su viaje hacia Nueva España. Viene entonces una de las varias secuencias de tempestad. La amplificación la vuelve muy rica para el análisis porque hay elementos para construir el espacio, para aportar o acumular rasgos en la caracterización del personaje y para reiterar el sentido religioso del discurso del autor:

les dio tan rezio temporal y tormenta, que muchas vezes se vieron cubiertos de las ondas de la mar, assi por ser grande la tormenta, como por ser tan pequeña la caravela [...] E como este cauallero era católico y deuoto cristiano y de buen ánimo y prudente, con mucho esfuerço y llamando a Dios y a su Gloriosa Madre, como en tales necessidades lo suelen y deuen hazer los uerdaderos fieles, no cessaua jamás un punto de animar y esforçar a todos a la oración [...] e muy a menudo dezía aquel devoto verso *Monstra te essem Matrem, etc.* y assí en el instante parecía que el navío salía del profundo de la mar hasta encima della, y veían entre la noche oscura una luz grande que los guiaba (XI, fol. 170v-171r).

El regocijo en la naturaleza no se extingue para Oviedo: aun en medio de la narración del naufragio hay cabida para la descripción del mundo natural, como cuando en una de las tantas islas que toca Zuazo, éste y sus compañeros se topan con lobos marinos, ocasión que aprovecha Oviedo para detenerse un poco en ellos: “vieron muchos bultos negros que parecían puercos de vellota [...]. Y allegándose a ellos aunque con harto temor,

los oyan roncar tan rezio, que era cosa estraña y nunca por ellos oyda”. A pesar de que el mismo Oviedo refiere que ya trató de estos animales en otra parte de su obra, continúa con la descripción a partir del testimonio de Zuazo: “he oydo afirmar al mismo licenciado Zuazo que los vido allí tan grandes que los mayores dellos tenían de luengo diez y siete pies, y de ancho, por la parte que son más gruessos, tienen más de ocho pies” (XI, fol. 171v).

Afirma Juan Manuel Cacho Blecua en su edición de *Amadís de Gaula* que los “espacios marítimos propicios para las más fantásticas aventuras corresponden a las islas”.<sup>34</sup> Este conocimiento lo poseía Oviedo tanto de manera libresca como por su propia experiencia. Y si en su libro de caballerías, *Claribalte*, las islas se afilian a la tradición y vuelven a ser espacio para la aventura —con toponimia de la realidad—,<sup>35</sup> el naufragio sufrido por el licenciado Zuazo y su peregrinar entre estas isletas, dispararán la significación de ese espacio, porque la realidad viene no sólo a confirmar, sino a rebasar a la ficción. Las aventuras insulares de los libros de caballerías transitan de manera natural al espacio del discurso histórico, pero su raigambre literaria provocará esa doble lectura que puede hacerse del texto. A partir de este rasgo es posible iluminar el estudio de la obra, porque este elemento de la conformación del espacio, como los otros que integran el discurso, alcanza dos niveles de codificación: el histórico y el literario. Por supuesto que el autor, en tanto que cronista en aras de credibilidad, debe hacer adaptaciones, por lo que el licenciado Zuazo en lugar de aventuras, vive “una de las mayores nouedades y experiencia de trabajos más estremada a que se puede auer oydo ni uisto” (XI, fol. 170r); y en lugar de encantamientos, será objeto de milagros.

---

<sup>34</sup> Ver “Introducción”, en Garci Rodríguez de Montalvo, *op. cit.*, p. 169.

<sup>35</sup> Ver Introducción de María José Rodilla en Gonzalo Fernández de Oviedo, *op. cit.*

Durante la peregrinación de una isla a otra de estos naufragos, que dura más de tres meses, hay lugar para la abundante inclusión de breves historias que apartan del licenciado Zuazo el foco de atención, pero que buscan confirmar la predilección de la que éste goza de parte de la corte celestial. Sucede así en la parte X, dedicada por entero a la revelación que hace Santa Ana a una niña de once años llamada Inesica. La situación de los naufragos es dramática, ha habido muchos muertos y la sed está matando literalmente a los sobrevivientes. Poco antes de morir Inesica, se le aparece Santa Ana y le pregunta si entre esta gente se encuentra el licenciado Zuazo; la niña lo señala y entonces la “bendita abuela” de Jesús le indica a la niña adónde deben ir los vivos para conseguir agua. Aunque de manera indirecta, porque el narrador lo refiere como parte de la narración de Inesica, el pasaje no deja de tener tintes maravillosos: “les dijo que a ella auía venido una señora anciana muy resplandeciente como el sol, y sus vestiduras eran blancas y verdes” (XI, fol. 173v).

La importancia de las islas en la narración de Oviedo queda confirmada por el párrafo XXV, dedicado por entero a la descripción de las que recorrieron los naufragos. El licenciado se ve en la necesidad de nombrar estas tres isletas, a las que, en conjunto, llama *Insulae sepulchrorum*, o sea Isla de los sepulcros, y a cada una bautiza como: *Sitis sanguinea turtucarum*, *Nolite cogitare quid edatis* y a la última *Fontinalia Elisei*.<sup>36</sup> En la edición de 1535 este párrafo es más corto que en la edición entera de la *Historia*, que amplía y corrige el lugar del naufragio de la carabela del licenciado, quien siempre pensó que había naufragado en las islas de los Alacranes, cuando en realidad lo hizo en las del Triángulo.

---

<sup>36</sup> Sed de la sangre de las tortugas, No penséis en la comida y Fuentes de Eliseo, respectivamente.

La secuencia de la salvación tiene lugar en el párrafo XXVII, en donde el autor hace un brevísimo resumen de dónde naufragaron, cuántos navegaban y cuántos sobrevivieron: “e assi como entraron en la carauela, alçaron las uelas con aquel hymno *Te deum laudamus, te, Domine confitemur* etc. E dióles Nuestro Señor tan buen viento y navegación que desde en tres días llegaron a la Villa Rica” (XI, fol. 180 r y v).

Oviedo termina en esta secuencia sus narraciones; sin embargo, en esta ocasión se extiende, desde el párrafo XXVIII al XXXIX, para tratar del tiempo que el licenciado Zuazo fue justicia mayor de Nueva España en ausencia de Hernán Cortés. La razón la expone el propio cronista cuando dice que: “le guardó Dios miraglosamente en las yslas de los Alacranes [...] porque se esperaua del vn señalado y muy notable seruicio que auía de hazer a Dios en la Nueva España”.<sup>37</sup> Tal servicio consistió sobre todo en castigar a los indígenas que se insubordinaron tras la salida de Cortés, a los que condenó a que los perros se los comieran vivos; en el intento de la destrucción de las imágenes religiosas de los indígenas (parte muy interesante pues, aunque de manera indirecta, Oviedo refiere los diálogos que se establecen entre Zuazo y unos indígenas principales que quieren saber por qué el licenciado está llevando a cabo tal destrucción); en el convencimiento de que abrazaran la fe cristiana y finalmente en el bautizo de estos principales, cuyo padrino será el propio licenciado: “estauan prestos de se hazer christianos con toda su gente y destruir todos los ydolos de su tierra y querer la ymagen de Nuestra Señora la Virgen Sancta María, porque a Dios y a su ymagen no lo comprehendían bien” (XI, fol. 182v).

El último párrafo, el XXXIX, es una recapitulación final de los infortunios pasados por el licenciado y da noticia de la vida de Alonso Zuazo en ese momento, y en donde no faltan los loores a Dios.

El material que ofrece este último libro de Oviedo está a la espera de ser abordado de manera mucho más profunda, lo mismo que el resto de su obra. Por ejemplo, es evidente que existe un hueco textual entre el modelo de Oviedo, tan sólido —aun con la modalidad extendida del naufragio de Zuazo—, y los pasajes de naufragio como el que aparece en Clavijo. Supongo que tuvieron que haber circulado narraciones que fueran extendiendo poco a poco el pasaje hasta que un Oviedo tuviera muy claro cómo componer el “Libro último de los infortunios y naufragios”. Gerbi propone el ejemplo de Antonio de León Pinelo, cuyo *Epítome de la Biblioteca oriental i occidental, náutica i geográfica* tiene un capítulo llamado “Naufragios en la India oriental y sus mares”; sin embargo, la fecha que da Gerbi en su bibliografía es de 1629 y no aporta más datos que nos hagan suponer que en esta obra incluía relatos anteriores a 1535. Lo cierto es que a este último libro de la *Historia* le siguieron los *Naufragios* de Alvar Núñez Cabeza de Vaca y numerosas relaciones en Portugal,

con las mismas características que tiene en Oviedo [el género], o sea con una finalidad no sólo cronística, como historia de fatales y sensacionales accidentes, sino edificante en un doble sentido: el de ilustrar los peligros a que se exponen los temerarios navegantes, y el de “edificar” el ánimo del lector con la demostración de la ayuda taumatúrgica que las Potencias Celestiales ofrecen, a veces, a esos desdichados.<sup>38</sup>

## 2.2 La relación de Alvar Núñez Cabeza de Vaca (1542)

Al mencionar *naufragios* y *siglo XVI en la Península Ibérica*, sin duda el primer texto que se abre paso en la memoria es la relación de Alvar Núñez Cabeza de Vaca, cuya primera edición data de 1542. No obstante, hubo tres versiones precedentes, de “carácter

---

<sup>37</sup> *Ibid*, fol. 181v. [el folio está mal numerado y dice 180].



informativo”, antes de esta primera edición. En palabras de Enrique Pupo-Walquer, el texto que ve la luz por primera vez en Zamora es “el producto de redacciones separadas por intervalos de varios años”.<sup>39</sup>

El primero habría sido escrito entre 1527 y 1528 en Santiago de Cuba y da cuenta de los peligros en los que se vieron los habitantes al paso de un huracán, como lo afirma el propio Alvar Núñez en el segundo capítulo de su relación: “yo hize una prouança dello, cuyo testimonio embié a Vuestra Magestad” (p. 184). Dicho documento se encuentra perdido.

El segundo texto fue escrito a la llegada de Cabeza de Vaca a la Nueva España, en 1536. El título es *Relación del viaje de Pánfilo de Narváez al Río de Las Palmas hasta la punta de la Florida, hecha por el thesorero Cabeza de Vaca (año de 1527)*. Es una relación breve de lo que le sucedió a Cabeza de Vaca y a otros tres supervivientes durante los ocho años que duraron perdidos. Pupo Walker señala que esta corta relación ha sido reproducida con algunas alteraciones en la *Colección de documentos inéditos*, y que contiene los primeros dieciséis capítulos de la relación que ha llegado hasta nosotros (p. 66).<sup>40</sup> Además, el editor sugiere que este texto pudo haber sido redactado por un escribano que tomó las declaraciones de los supervivientes, porque en ese documento no hay protagonismo de Cabeza de Vaca y sí un tono impersonal con sabor a discurso oficial, aunque sin duda le sirvió a Cabeza da Vaca para una redacción posterior (pp. 66-67).

---

<sup>38</sup> Gerbi, *op.cit.*, p. 301.

<sup>39</sup> Ver “Sección introductoria”, en Alvar Núñez Cabeza de Vaca, *op. cit.*, p. 65. Debido a que en esta parte sólo cito el estudio de Pupo Walker y la relación de Cabeza de Vaca, en las siguientes ocasiones pondré en el cuerpo de mi texto y entre paréntesis las páginas correspondientes.

<sup>40</sup> El título entero de la colección es *Colección de documentos inéditos, relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas en América y Oceanía sacados de los archivos del Reino, y muy especialmente del de Indias*, ed. de Luis Torres de Mendoza, Madrid: Imprenta de José María Pérez, 1864-1884.

La tercera versión, el resumen aprobado por los tres españoles supervivientes: el propio Alvar Núñez, el capitán Alonso del Castillo y Andrés Dorantes, también de 1936, es una relación que el primero envía a la isla La Española desde La Habana, misma que es glosada por Gonzalo Fernández de Oviedo en su *Historia* y que, cuando se le compara con la primera edición de Zamora, posee notables variantes en lo que se refiere a “cifras, cronología y otros datos de orden cuantitativo”, además de que es casi seguro que haya hecho amplificaciones y condensaciones, pero resulta imposible saber cuáles son. A lo anterior, además, se añade que cuando Oviedo glosa esta relación ya conocía la edición de 1542 (pp. 69-71).

Hasta ahora se trata de tres textos redactados en América, pero ya en España, Cabeza de Vaca escribe una relación más amplia y personal que será publicada en Zamora en 1542 por Agustín de Paz y Juan Picardo. Esta relación no está dividida en capítulos, no posee privilegios ni licencia; su título es *La relación que dio Alvar nuñez cabeça da vaca de lo acaecido en las Indias y en la armada donde yua por gouernador Panphilo de narbaez desde el año de veynte y siete hasta el año d' treynta y seys que boluio a Sevilla con tres de su compañía* (p.71). Pupo-Walker sostiene que este texto se hizo sin la supervisión de Núñez porque, además de las omisiones señaladas, hay serios errores de toponimia que el autor no habría dejado pasar.

Una segunda edición del texto apareció en 1555 en la ciudad de Valladolid, por Francisco Fernández de Córdoba. De nuevo cambia el título y ahora se llama *Relacion y comentarios del gouernador Alvar Nuñez cabeça de vaca, de lo acaescido en las dos jornadas que hizo a las indias*. Tiene privilegio, tasa y colofón. Está acompañada por una narración más extensa que la primera y que lleva por título *Comentarios de Alvar Nuñez Cabeça de vaca, adelantado y gouernador de la prouincia de Rio de la Plata*, escritos por

el secretario de la provincia, Pero Hernández. Esta relación de Alvar Núñez se divide en capítulos titulados, aunque no siempre coincidan con los de la tabla. “Es en esta edición en la que por primera vez aparece el vocablo naufragios; no en el título, sino en la parte superior de las páginas dedicadas a la narración como tal” (p. 72). La función que tendría este paratexto sería la de indicar al lector que en esa parte va a encontrar una fuerte carga de tensión y acciones conmovedoras.

La primera vez que la palabra *naufragios* aparece en el título del texto de Alvar Núñez será hasta el siglo XVIII, en 1749, cuando Andrés González Barcia lo incluye en su serie de *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales*, y reintitula el texto como *Naufragios de Alvar Nuñez Cabeza de Vaca y relación de la jornada que hizo a la Florida con el adelantado Pánfilo de Narvaez*. La base de esta edición es el texto de 1555. A su vez, la edición de González Barcia es la fuente que sigue Enrique de Vedia un siglo más tarde, en 1852, quien reproduce el título del siglo XVIII, pero con la ortografía modernizada y una alteración en uno de los nombres: *Naufragios de Alvar Núñez Cabeza de Vaca y relación de la jornada que hizo a la Florida con el adelantado pánfilo de Narváez* (p. 74-75).<sup>41</sup>

Es Enrique Pupo-Walker quien realiza la primera edición crítica de la obra, que es “el resultado de una minuciosa transcripción de la edición de los *Naufragios y Comentarios* que se publicó en Valladolid en 1555” (p. 79). El editor se inclina por esta fuente ya que

---

<sup>41</sup> A principios del siglo XX, 1906, Manuel Serrano y Sanz vuelve al texto de 1555 para editar el texto de Alvar Núñez dentro de la *Colección de libros y documentos referentes a la historia de América*. Esta edición mantiene la ortografía del siglo XVI, pero desata las abreviaturas, moderniza el uso de mayúsculas y reinterpreta la puntuación, erróneamente, según Pupo Walker (p. 76). Para éste, una de las ediciones más rigurosas ha sido la de M. Favata y José B. Fernández, cuyo título es *La Relación o Naufragios de Alvar Núñez Cabeza de Vaca*, porque los editores cotejan y establecen las variantes entre las ediciones de Zamora y Valladolid, y modernizan de manera parcial la ortografía de la edición de 1555, que es su base textual. Pupo-Walker les critica la falta de información biográfica y de análisis de texto y además pone en duda el uso de ciertas fuentes, que él considera poco rigurosas (p. 77).

todo indica que Alvar Núñez sí la revisó antes de su publicación, porque corrige los errores de toponimia de la edición de Zamora. Esta edición cuenta con tres apartados antes de la edición de los *Naufragios*: “Sección introductoria”, en donde establece una lista de abreviaturas de las fuentes que más menciona en los tres apartados, aporta datos biográficos del autor, organiza la historia textual de la relación y explica los criterios de su edición; “Valoración del texto”, en donde estudia ampliamente los rasgos literarios de la obra,<sup>42</sup> alude a las dificultades que posee este texto para clasificarlo, pero resume de manera muy clara que éste y otros que produce la llegada de los europeos al Nuevo Mundo son “narraciones inspiradas, a distancia, en el ambular caballeresco, en la hagiografía del Medioevo, en la novela bizantina y en acontecimientos históricos que retenían un sesgo heroico” (p. 130). También expone la importancia de la obra desde el punto de vista histórico y antropológico, establece la relación entre los *Naufragios* y la literatura de viajes, y finalmente apunta a cierta influencia de este texto en la literatura hispanoamericana.<sup>43</sup>

El texto tiene abundantes notas explicativas tanto de léxico como del sentido de algunas frases, así como otras de índole geográfica, etnográfica e histórica, con sus correspondientes fuentes para el cotejo de la información; establece las variantes con el texto de la primera edición de Zamora y, cuando es posible, con la glosa de Fernández de Oviedo. La edición de Pupo-Walker también tiene dos índices: uno de láminas e ilustraciones, y otro onomástico y analítico.

---

<sup>42</sup> Entre otros aspectos, resalta la ausencia de tópicos relacionados con el discurso historiográfico, como las menciones a las autoridades de la Antigüedad, divide en cinco grandes secuencias la narración, destaca el cariz autobiográfico del texto y la construcción de la primera persona.

<sup>43</sup> En el tercer apartado, “Sección bibliográfica”, el editor hace un recuento de obras artísticas que se basan en el texto de Cabeza de Vaca, desde poemas, ediciones para jóvenes, a piezas musicales y cine; establece el orden cronológico de la *Relación o Naufragios*; informa de las traducciones de que ha sido objeto el texto; hace una selección —que separa artículos de libros—, de estudios sobre el contexto histórico, cultural y literario del texto y hace lo propio con estudios sobre Cabeza de Vaca y sus escritos.

Me ha parecido pertinente mostrar la historia textual de los *Naufragios* para expresar mis reticencias a incluir esta relación en el *corpus* de las narraciones que son el centro de este estudio. En palabras resumidas: a mi modo de ver, el texto de Cabeza de Vaca no puede considerarse como una relación de naufragios. Es indudable que en mucho el título que se le dio en el siglo XVIII, con el que ha trascendido y hoy lo conocemos, influiría en una consideración así, puesto que el título de una obra normalmente apela a cierta clave de lectura de ésta. No obstante, conocer los que tuvo en época de su autor y sus modificaciones a lo largo del tiempo no cancela la lectura que se ha hecho del texto, sino que abre las posibilidades de su descodificación.

Las reticencias y dudas de las que hablé antes proceden de que sin duda alguna el texto de Alvar Núñez va más allá del modelo narrativo de los textos de Oviedo y las narraciones portuguesas de las que trataré más adelante, que son unidades más cerradas y establecidas, tanto por la organización de la narración, que se traduce en la reiteración de las secuencias y el, a pesar de todo, limitado desarrollo en la construcción de los personajes. No es que en las narraciones de naufragios no haya espacio para un paradigma —que, se podría argumentar, sería el texto de Cabeza de Vaca—; por supuesto que sí, cada texto se concreta de una manera particular y, de hecho, más adelante en este estudio trataré de analizar, explicar e interpretar el carácter paradigmático de la relación del portugués João Baptista Lavanha. No obstante, yo veo en los *Naufragios* de Cabeza de Vaca una construcción de texto demasiado compleja que rebasa las constantes textuales de las narraciones de Oviedo y de las escritas en lengua portuguesa. Pienso que, por una parte, esto se debe al largo proceso escritural al que se vio sometida la relación. Pasan nueve años entre la probanza y la segunda relación; seis entre ésta y la de la edición de 1542, y trece entre la *princeps* y la corregida por el autor. Por otra parte, una razón más importante,

específicamente literaria es el alto grado de desarrollo en la autoconstrucción del personaje y narrador. A partir del proemio notamos la perspectiva desde la que Alvar Núñez presenta su relación y a sí mismo como protagonista de ésta: como un hombre desnudo. Alvar Núñez no narra un naufragio, sino un proceso de despojo total. Este prólogo a Carlos V está impregnado de lugares comunes propios del género, como la obediencia al rey, las adulaciones, la falsa modestia, etc.; sin embargo, en medio de esta retórica, encontramos comentarios de Núñez sobre sí mismo:

Mas como ni *mi consejo, ni diligencia*, aprouecharon para que aquello a que éramos ydos fuese ganado conforme al seruicio de Vuestra Magestad [...], no me quedó para hazer más *seruicio deste*, que es traer a Vuestra Magestad relación de lo que en diez años<sup>44</sup> que por muchas y muy estrañas tierras que *anduuue perdido y en cueros*, pudiese saber y ver [...]. Lo qual yo *escreuí con tanta certinidad* que aunque en ella se lean algunas cosas muy nueuas, y para algunos muy difíciles de creer, pueden sin dubda creerlas; y creer por muy cierto que antes soy en todo más corto que largo, y bastará para esto auerlo yo offrescido a Vuestra Magestad por tal. A la qual suplico la resciba en *nombre de seruicio*, pues éste solo es el que vn *hombre que salió desnudo* pudo sacar consigo (p. 180).<sup>45</sup>

Cabeza de Vaca se construye como caballero y como hombre desnudo: coinciden en el personaje el cariz vasallático e incluso administrativo y una conciencia de la pérdida total, que proviene de una honda actividad reflexiva sobre los hechos. En esta paradoja establecida desde el inicio de su narración reside en gran medida esa sólida y profunda construcción de sí mismo como personaje. El procedimiento de Cabeza de Vaca de aludir a la desnudez desde el prólogo, le otorga a la relación una clave de lectura para el resto de su desarrollo, ya que esta idea atraviesa todo el texto.

---

<sup>44</sup> *Ibid*, p. 180. Aquí Pupo-Walker inserta una nota en la que da cuenta de que en la edición de Zamora de 1542 dice nueve años.

<sup>45</sup> Los subrayados son míos.

Al pasar a la organización de la narración, se confirma el carácter diverso de este texto en varios procedimientos. Si se leen con atención los epígrafes de los capítulos 1 y 2, se verá que están en tercera persona; se centran en la descripción de la tripulación, especificación de la ruta y destino de las embarcaciones. Ya a partir del capítulo 3 los epígrafes van a oscilar entre el “nosotros” y la tercera persona, sobre todo en los capítulos cuyo fin es la descripción del otro y sus costumbres. Ya para finalizar la relación, los capítulos 34 y 37 sorprenden con una primera persona en los epígrafes de los capítulos 34, “De cómo embié por los christianos”, y 37, “De lo que aconteció quando me quise venir”. Más allá de cada titulillo, en el desarrollo de cada capítulo será donde encontremos el procedimiento de autoconstrucción que distingue a Núñez: el contraste. A lo largo del texto habrá un esquema que funciona así así: *él / yo; él / nosotros; ellos / nosotros; ellos / yo y nosotros / yo*.

A veces, el narrador adopta la posición siguiente: “el gouernador se desembarcó con la más gente que en los bateles que traía pudo sacar”, “el gouernador leuantó pendones por Vuestra Magestad y tomó la possession de la tierra” (p. 188). El narrador se limita a la enunciación de la acción, sin comentarios que traten de calificarla. No obstante, cuando procede al contraste, ocurre esto: “el gouernador nos dixo que tenía en voluntad entrar por la tierra adentro [...] Yo respondía que me parecía que por ninguna manera deuí dexar los nauíos sin que primero quedassen en puerto seguro y poblado” (p. 191-192). Más adelante insiste en esta estrategia: “El gouernador siguió su parecer y lo que los otros le aconsejauan; yo, vista su determinación, requeríle de parte de Vuestra Magestad que no dexasse los nauíos sin que quedassen en puerto y seguros, y así lo pedí por testimonio” (p. 192-193).

En las citas anteriores el contraste funciona a partir de *él / yo* y *ellos / yo*. En ambas ocasiones, pondera, en primer lugar, la actitud imprudente de Pánfilo de Narváez y aquellos que lo seguían, pero Núñez se cuida de calificar directamente dichas actitudes como actos de imprudencia. El narrador destaca los errores del gobernador en la segunda parte de la cláusula, la correspondiente a la primera persona, porque entonces se ve el contraste con las propias reacciones del protagonista ante las decisiones de Narváez. Aquí nuevamente Núñez elabora con esmero su autoconstrucción, pues tampoco recurre a la calificación, sino que pone de su lado palabras con la fuerza suficiente para los efectos que pretende: seguridad, testimonio (el recurso legal) y Majestad. Con este sencillo proceder, Núñez se construye como un personaje prudente y un vasallo fiel.

Más adelante, cuando sus compañeros van a entrar a tierra y Narváz lo acusa de no querer incursionar con ellos por temor, Álvar Núñez es más contundente, y dice:

que yo quería más aventurarme al peligro que él y los otros se aventuraban [...] que no [...] dar ocasión que se dixesse que como auía contradicho la entrada me quedaua por temor, y mi honrra anduuesse en disputa; y que yo quería más auenturar la vida que poner mi honrra en esta condición (p. 193).

Ahora no hace ninguna oposición; al contrario, recalca su deseo de formar parte de la colectividad y defiende su propia valentía, su solidaridad y su honra. La tensión de estos momentos debe ser observada con detenimiento, porque es aquí que comienza a fraguarse la transformación de la situación y de los personajes. Cuando la acción se aproxima al momento del naufragio o a los mayores peligros sufridos en grupo, el narrador no duda en adoptar el *nosotros*: “sentimos venir una canoa [...], la vimos [...], la llamamos [...], la seguimos y fuýmonos nuestra vía; quando amanesció vimos una isla pequeña” (p. 211). La acumulación de las acciones del grupo de tripulantes frente a la naturaleza desemboca en un final de párrafo que sí coincide con las otras secuencias de naufragios que hemos revisado:



Estando allí surtos nos tomó una tormenta muy grande, porque nos detuimos seys días sin que osássemos salir a la mar; y como auía cinco días que no beuíamos, la sed fue tan grande que nos puso en necesidad de beuer agua salada y algunos se desatentaron tanto en ello que súpitamente se nos murieron cinco hombres (p. 211).

La acción prosigue y acumula pasajes en los que el peligro y el drama van de la mano, todos ellos narrados como en el ejemplo anterior. Se amplifica notablemente la secuencia de naufragio; ya cuando la atmósfera es más favorable, aparecen nuevamente los diversos procedimientos del narrador, incluido su interés por salir de la acción y detenerse a describir el espacio y la gente que el grupo encontraba a su paso.

En el capítulo 10, retoma en un pasaje la estrategia del contraste. Esto sucede cuando el grupo se enfrenta nuevamente a furiosas tormentas. Una de las embarcaciones está a punto de perderse, entonces comienza un ir y venir entre el *yo* y el *él* en la narración: “el cual [el gobernador] me preguntó qué me parecía que deuíamos hazer. Yo le dixé que deuíá recobrar aquella varca”; “Él me respondió que aquello no se podía hazer” (p. 126). Al párrafo siguiente hay una preeminencia de la voz del protagonista: “Yo [...] tomé mi remo”, “Yo pedíle que [...]me dicesse vn cabo de su varca” (p. 216). Hasta que llega a un momento clave:

Yo le dixé que pues vía la poca posibilidad que en nosotros auía para poder seguirle y hazer lo que auía mandado, que me dixese qué era lo que mandaua que yo hiziesse. Él me respondió que ya no era tiempo de mandar vnos a otros; que cada uno hiziesse lo que mejor le pareciesse que era para saluar la vida (p. 216).<sup>46</sup>

Núñez insiste en construir de sí mismo una imagen positiva; en oposición a la de Narváez. De ahí que la respuesta de éste sea un rasgo más de desmerecimiento por parte del gobernador y edificante en relación con Cabeza de Vaca. De nuevo la secuencia de naufragio cuenta con los rasgos dramáticos que perfilan ese hombre desnudo en el que se

convertirá el protagonista: “nos dio tal golpe de agua que nos mojó a todos y como ýuamos desnudos y el frío que hazía era muy grande, soltamos los remos de las manos” (p. 221).

Cuando entran en contacto con grupos de indios, también surgen contrastes del tipo *ellos / nosotros*. La finalidad dependerá del rasgo que el narrador quiera destacar en unos u otros. Cuando son bien acogidos por algún grupo, el contraste servirá para subrayar el estado en que el que se encuentran “nosotros”, es decir, los españoles: “Los indios [...] se sentaron entre nosotros y con el gran dolor y lástima que ouieron de vernos en tanta fortuna, començaron todos a llorar rezio y tan de verdad que lexos de allí se podía oyr” (p. 221). Aunque el narrador habla de ellos, lo hace para enfatizar el dolor de los perdidos, pues antes de la llegada de los indios, los mismos españoles habían pasado largo rato llorando e implorando a Dios misericordia, así que el comportamiento de los aborígenes sirve aquí para intensificar lo anterior; añadamos a esto que Núñez expresa que los españoles sintieron aún más fuerte su propio dolor al ver que “estos hombres tan sin razón y tan crudos, a manera de brutos” se dolían de tal manera de ellos (p. 221).

Los capítulos 15 a 32 intercalan, dentro de lo narrado, amplios pasajes descriptivos. No obstante, el texto entero destaca por su carácter breve, sobre todo si tomamos en cuenta que narra más de ocho años. Tal parece que al narrador le es un tanto imposible verbalizar ampliamente sus experiencias. Aun así, cuando se refiere a este rasgo de su escritura, aprovecha para, una vez más, arrojar datos que contribuyen a su autoconstrucción y que además buscan mover a compasión al lector: “Los trabajos que en esto passé sería largo contarlos, assí de peligros y hambres como de tempestades y fríos, que muchos de ellos me tomaron en el campo y solo” (p. 234).

---

<sup>46</sup> *Ibid*, p. 216.

Es de notar una situación especial que también difiere de las narraciones de naufragios con las que se podría intentar incluir los *Naufragios*, y es que llega un momento en que, en alguno de los pueblos, Núñez y sus compañeros reconocen rastros de españoles. Lo curioso es que nunca se refiere a “los nuestros”, sino que siempre los denominará “los christianos”: “Truxéronnos mantas de las que auían escondido por los christianos” (p. 294); “siempre halláuamos rastro y señales adonde auían dormido christianos” (p. 295), “Después que vimos rastro claro de christianos y entendimos que tan cerca estáuamos dellos, dimos muchas gracias a Dios nuestro Señor” (p. 298).

A pesar de la alegría que expresa, ¿será demasiado suponer que los años vividos tan dura y alejadamente de alguna manera lo hicieron sentirse ajeno a su grupo? Porque lo cierto es que, para esos cristianos, Núñez era un auténtico extraño: “alcancé cuatro christianos de cauallo que rescibieron gran alteración de verme tan estrañamente vestido y en compañía de indios. Estuuiéronme mirando mucho espacio de tiempo, tan atónitos que ni me habluauan ni acertauan a preguntarme nada” (p. 296).

Silencio, pérdida total, un naufrago de su propia civilización.

En conclusión, creo también que la intención de Cabeza de Vaca no era hacer una narración al modo de los textos que ya habían sido publicados por Oviedo en 1535 y que pudieron haber llegado a manos de Cabeza de Vaca, pues alrededor del año de 1547 ambos están en España y, como sostiene Pupo Walker, quizá se encontraron en Madrid, Sevilla o Valladolid (p. 39).

La relación de Cabeza de Vaca podría compararse con la *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto, pues ésta también trasciende de manera amplia las limitaciones textuales del

género de las narraciones de naufragios.<sup>47</sup> En el caso de Cabeza de Vaca, es mucho el tiempo que vive en tierras ignotas, tanto, que la suya es una experiencia tan profunda como compleja. Por eso, su proceso de transformación y despojo es lo más significativo de la relación que escribe, no el naufragio que padece ni la salvación que alcanza.

Pasemos ahora a una vista panorámica, pero precisa, del amplio *corpus* de narraciones portuguesas.

### 2.3 Portugal: de las narraciones “independientes” originales a la compilación en la *História Trágico-Marítima* (1555ca. - 1735-1736)

El estudio de las narraciones de naufragios portuguesas, que aparecieron, en su mayoría, de manera independiente entre los siglos XVI y XVII, implica numerosos problemas para la crítica textual. En el siglo XVIII, el bibliógrafo portugués Bernardo Gomes de Brito compiló doce de ellas en dos volúmenes, el primero de 1735 y segundo de 1736, a los que llamó *História Trágico-Marítima* (a partir de ahora *HTM*). La iniciativa de Gomes de Brito resultó una navaja de doble filo: por un lado, rescató una serie de relaciones cuyas constantes textuales nos llevan a hablar de un género literario; pero, por el otro, encauzó el estudio de estos textos como una obra antológica, de tal manera que hoy conviven estudios sobre la *HTM* y asoman apenas estudios específicos sobre algún texto que la conforma, e

---

<sup>47</sup> Cuando Javier González Rovira establece el desarrollo y las etapas de la novela bizantina, cita de paso el texto de Juan Bautista de Loyola, *Viaje y naufragio del Macedonio*, de 1578; no lo integra en el *corpus* que analiza, sino que dice del texto que éste pertenece “a un género que hemos denominado ‘novela de peregrinación’, ya que si bien algunos rasgos la aproximan a la novela bizantina, no existe un componente amoroso destacado”. Lo que llama la atención es que el autor no relacione nunca esa novela con textos precedentes de viajes y naufragios. Como expuse en la parte de Oviedo, ya en la edición de 1535 el epígrafe del capítulo dedicado al licenciado Zuazo decía “viaje y naufragio”. En todo caso, habrá que revisar, también, las fuentes de la “novela de peregrinación” de la que habla González Rovira. Yo sospecho que hay vasos comunicantes entre textos netamente literarios y de origen histórico o testimonial, como la obra de Oviedo. *La novela bizantina en la Edad de Oro*, Madrid: Gredos, 1996, p. 162.

incluso sobre alguno no incluido por Brito. El trabajo editorial de éste no se limitó a juntar las relaciones y ponerle el nombre a su compilación, sino que también intervino en los textos, ampliando, eliminando o alterando partes de éstos, además de que no explicó nunca cuáles fueron las fuentes en que se basó para la transcripción de las narraciones. Los estudios, como veremos en la descripción del *corpus*, han concluido que, en ciertos casos, Brito echó mano de capítulos de otras obras para formar la relación que incluye en la *HTM*. A esto añadamos que en Portugal hubo numerosas “ediciones de los siglos XVI y XVII” de dichos relatos, pero que en realidad son contrahechuras del XVIII. Pero esto no es todo, en la actualidad no hay una sola edición crítica de la *HTM*; hasta ahora, sólo ha habido ediciones más o menos anotadas, que explican términos náuticos o aclaran cuestiones geográficas —llegando incluso al umbral del plagio entre ellas—, pero no hay ninguna que señale, en todos los casos, las variantes de la versión de Brito y las originales. La mayor parte de los estudios sobre las relaciones de naufragios portuguesas se ha llevado a cabo hasta ahora con base en la edición de Gomes de Brito del siglo XVIII, cuando mucho, si no es que a partir de las ediciones del XX, de divulgación y que se caracterizan por su poco rigor. A su vez, las ediciones contemporáneas parten todas de los textos de Brito, y cuando mucho, reinterpretan la puntuación de esa edición. Con esta serie de datos podemos apenas comenzar a imaginar el cúmulo de acertijos por resolver.

Antes de abundar más sobre Gomes de Brito ahora, prefiero proceder inversamente y referir de manera más o menos cronológica<sup>48</sup> la aparición de estas relaciones y especificaré algunos datos bibliográficos de interés y que ilustren sobre la complejidad con que nos topamos.

---

<sup>48</sup> Se verá que a veces un naufragio genera más de una relación, pero en fechas no necesariamente próximas entre sí.

Vayamos a 1555 a Portugal, cuando llegan las primeras noticias del naufragio que había sufrido en 1552 Manuel de Sousa Sepúlveda con su mujer, doña Leonor de Sá y sus hijos, en el extremo sur de África, durante el viaje de vuelta desde Cochín hacia Lisboa.<sup>49</sup> Tal parece que en ese mismo año puede ser datada la edición cuya portada es reproducida por Inocencio-Brito Aranha en la página 26 del tomo X del *Diccionario bibliographico portuguez* como la primera narración de naufragios que aparece en Portugal. El año de publicación de esta relación oscila entre 1555 y 1564, año de la segunda edición del texto. Si tomamos 1555, hablaríamos de veinte años después del “Libro último de los infortunios y naufragios”, de Gonzalo Fernández de Oviedo, y trece después de la relación que Cabeza de Vaca publicó en Valladolid. El paradero de esta supuesta edición *princeps* es desconocido. De autor anónimo, el título que lleva es *Historia da muy notauel perda do Galeão grande sam João. Em q se contam os innumeraueis trabalhos e grandes desauenturas q aconteceram ao Capitão Manoel de Sousa de Sepulveda. E o lamentauel fim q elle e sua molher e filhos e toda a mais gente ouuerão. O qual se perdeo no anno de MDLII a vinte e quatro de Junho, na terra do Natal em xxxj graos*. No tiene pie de imprenta.

Esta narración del naufragio de Sepúlveda tuvo al menos cinco ediciones entre los siglos XVI Y XVII: la segunda data de 1564, tiene por título *Historia da muy notauel perda do galeão grande sam Ioam. Em que se recontão os casos desvairados que acontecerão ao capitão Manoel de Sousa de Sepulveda. E ho lametauel fim que elle & sua molher & filhos, & toda a mais gente ouuerão. O qual se perdeo no anno de MDLII, a vinte e quatro*

---

<sup>49</sup> Charles Boxer, “An Introduction to the *História Trágico-Marítima*”, en *Miscelânea de Estudos* em honra do professor Hernâni Cidade, Lisboa: Universidade de Lisboa, 1975, p. 7; Giulia Lanciani, *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*, trad. Manuel Simões, Lisboa: Instituto de Cultura Portuguesa, 1979, p. 14.

*de Junho, na terra do Natal em xxxj graos. Com licença impresso. Em Lisboa. Acabouse aos xx dias do mes de Mayo. Em casa de Ioam da Barreyra MDLXIII. Tiene 16 folios sin numerar y está dividida en 31 capítulos. La tercera edición, de 1592, el título es Galeam Sam Ioam. Historia da muy notauel perda do Galeam grande Sam Ioam. Em que se contam os grandes trabalhos, & lastimosas cousas que acontecerão ao Capitão Manoel de Sousa de Sepulveda. E o lamentauel fim que elle & sua molher & filhos, & toda a mais gente ouueram. O qual se perdeo no anno de mil, & quinhentos & cincoenta & dous, a vinte e quatro de Junho, na terra do Natal em trinta & hum graos. Impresso com licença: & visto pollo Reverendo Padre Mestre Frey Bartholameu Ferreyra. Em Lisboa, por Antonio Alvarez Impressor. Anno 1592. Frey Bartholameu Ferreyra. Tiene 16 folios numerados, pero Boxer no especifica cómo. Tiene un prólogo y 28 capítulos; sin embargo, este prólogo corresponde al capítulo 1 de la segunda edición. Charles Boxer conjetura que si estas dos cuentan con prólogo, la primera también debía de tenerlo, pero hasta ahora no hay huella de esa primera edición reproducida en la enciclopedia de Aranha. Todo indica que esta edición de 1592 es la fuente de Gomes de Brito, aunque éste le haya quitado la división por capítulos y haya realizado otros cambios. La cuarta edición, de 1614, es en realidad una reimpresión de la de 1592, pero publicada en Évora por Francisco Simões; la quinta es de 1633, también por Antonio Alvares en Lisboa, pero Boxer sostiene que “this is a reprint of that os 1592, with the omission of the woodcuts at the end”. Boxer también afirma que una supuesta edición atribuida también a Antonio Alvares, pero sin fecha, es “obviously an 18-th-century counterfeit edition, judging by the format, typography, paper and watermark.”<sup>50</sup>*

---

<sup>50</sup> Charles Boxer, *op.cit.* [1957], p. 9-10. De las páginas 6 a 10 hay abundantes datos y detalles de la historia textual de esta relación.

A continuación ofrezco una lista del *corpus* de las narraciones con sus autores correspondientes, a partir de la segunda narración, en seguida la fecha de publicación entre corchetes, la transcripción del título, y el pie de imprenta tal y como aparece en la obra. Señalaré con un asterisco aquellas que no están incluidas en *HTM*. Yo desconozco el texto de las que Brito no compiló, y sólo sé de ellas a partir de los estudios más importantes sobre la *HTM*, pero aquí resulta oportuno ofrecer los datos bibliográficos de las narraciones que se conocen hasta hoy para tener una idea mucho más clara del desarrollo de este tipo de textos en Portugal y toda la problemática textual alrededor de ellos.

- 1 Manuel de Mesquita Perestrelo [1564]. *Naufregio da Nao sam Beto. Summario da viagem que fez Fernão d'Alvarez Cabral, q partio pera a India por Capitão moor da armada q foy ho anno de MDLIII, até que se perdeo na costa do Cabo de Boa esperança, & dos seus trabalhos e morte. E do q mais socedeo aos q da sua copanhia escaparão do caminho q fizeram por terra & mar: até chegarem as ditas partes. Feyto por Manoel da Misquita Palestrelo[sic]*. Boxer señala que el texto tiene 74 folios, pero no aporta ningún dato sobre la paginación. Tiene un colofón: *Foy impresso em Coymbra por Ioao de Barreyra. Acabouse aos xiii dias do mes de Novembro. Anno de MDLXIII.*
- 2 [Henrique Dias] [1565]. *Nao sam Paulo. Viagem & naufragio da Nao sam Paulo, que foy pera a India o anno de mil e quinhentos e sesenta. Capitão Ruy de melo da camara Mestre Joam Luys, Piloto Antonio Dias. Com licenca [sic] Ympresso.* [s. 1.], 1565. 22 folios sin numerar, incluida la portada. Contiene el siguiente colofón: *Aqui se acaba o naufragio da Nao Sã Paulo feyto por um homem de credito que vio & passou tudo ysto.* Este texto representa menos de un cuarto del que fue incluido por Brito, así que estaría organizado más a la manera del naufragio de Zuazo y de Manuel de Sepúlveda. Para Boxer, la narración que incluye Brito y cuyo supuesto autor es un tal Henrique Dias, “criado do senhor D. Antonio, Prior do Crato”, es una ampliación posterior a 1565 hecha por el mismo autor, es decir, Henrique Dias.<sup>51</sup>
- 3 Anónimo [1566]. *Naufregio Da viagem que fez a Nao Sancta Maria da barca, deste Reyno pera a India: em q hia por Capitão môr dom Luis fernandes de Vasconcellos. No ano de MDLVII. Foy impresso em Lisboa em casa de Marcos borges impressor del Rey nosso senhor. Aos quatro de Ianeyro de MDLXVI. Vendem se na impressam detras de Nossa Senhora da palma. Com licença impresso.* 14 folios. Ésta no es la fuente de Brito, sino un relato que no se ha reeditado modernamente y que Lanciani identificó erróneamente como el que reprodujo Brito (1979: 16). Será también la

---

<sup>51</sup> Boxer, *op.cit.* [1957], p. 16-17. I would tentatively suggest that Henrique Dias wrote a much longer account of the wreck after a publication of the first edition in 1565, and that this was the version (whether manuscript or another unrecorded edition) wich Gomes de Brito utilised for the *História Trágico-Marítima*. Ver Lanciani, *op.cit.* [1979], p. 15. La especialista se adhiere a la opinión de Boxer.



relación más antigua que se conoce de este naufragio. La fuente del relato que incluye Brito en la *HTM* proviene, por una lado, del capítulo II del libro V de la primera parte de la *Década VII*, de Diogo do Couto, de 1616; por otro, lado, de una fuente hasta ahora desconocida.<sup>52</sup>

- 4 João Baptista Lavanha [1597]. *Navfragio da nao S, Alberto, e itinerario da gente, que delle se salvov. De Ioão Baptista Lavanha Cosmographo mòr de Sua Magestade. Dedicado ao principe [sic] dom Philipe nosso senhor. Em Lisboa: Em casa de Alexandre de Siqueira. Anno M.D.XCVII. Com Licença & Privilegio. 4 folios preliminares sin numeración. Del folio 1 al 152 la numeración es corrida.*
- 5 Gaspar Afonso [1599]. *Relação da viagem E successo que teve a nao S. Francisco Em que Hia por Capitão Vasco da Fonseca, na Armada, que foy pera a India no Anno de 1596. Escrita pelo Padre Gaspar Affonso Hum dos oito da Companhia; que nella hião.* El primer texto sobre el naufragio es una larga carta que Gaspar Afonso escribió desde Évora en junio de 1599, y que actualmente se encuentra en los archivos de la Compañía de Jesús, en Roma.<sup>53</sup> Se trata de la relación de un viaje a la India que nunca se lleva a cabo porque, cada vez que se embarcan, continuos infortunios obligan a los frailes jesuitas a interrumpir el viaje y a reanudar su peregrinar, que los tiene durante tres años por Brasil y algunas posesiones españolas (Cartagena, Puerto Rico, La Habana, Perú, etc.). Boxer apunta que es poco probable que Brito tuviera acceso a dicha carta, así que su fuente tuvo que ser una copia, o una versión impresa de la misma, que hubiera obtenido de alguno de los colegios jesuitas en Portugal. Lanciani señala que hay un ejemplar, manuscrito, en la Biblioteca Pública e Arquivo Distrital de Évora, pero nunca afirma que ésta sea la fuente de Brito.
- 6 [António de Castro] [1601]. *Naufragio, que passou Iorge Dalbuquerque Coelho, Capitão e Governador de Pernambuco [en 1565]. Em Lisboa, por Antonio Alvarez, Anno MCCCCCCI. Vende-se em casa de Antonio Ribeyro, Libreyro em a Rua Nova [nau Santo Antonio].* Ésta sería una segunda edición; la *princeps* está perdida. La cuestión de la autoría da para mucho. En 1957, Boxer se inclinaba por creer que el texto lo había escrito Bento Teixeira Pinto, como aparece en la compilación de Brito (18), pero no había tenido la oportunidad de ver la copia completa; años más tarde Lanciani sí lee este texto y se inclina por Afonso Luís, aunque “eventualmente com a supervisão de Antonio de Crasto” (1979:17). António Moniz se suma a la polémica y aporta datos que confirman que Bento Teixeira Pinto había publicado, junto con la narración del naufragio, unas octavas, pero que él no era autor de la narración; Moniz confirma el nombre de Afonso Luís, piloto de la nao —quien habría redactado una primera relación que no fue del agrado de Jorge de Albuquerque—, y añade como coautor a António de Castro, quien habría puesto los hechos en “bom estilo y con “lingoage bem limada”,<sup>54</sup> según palabras textuales de un narrador del que Moniz no hace un solo comentario. Este narrador aduce que por falta de estas características en el

---

<sup>52</sup> António Manuel de Andrade Moniz, *A História Trágico-Marítima: identidade e condição humana*, Lisboa: Colibrí, 2001, p. 40-41.

<sup>53</sup> Giulia Lanciani realizó la edición crítica de esta carta. *Naufragi e peregrinazioni americane di Gaspar Afonso*, Milano: [s. n.] 1984.

<sup>54</sup> António Manuel de Andrade Moniz, *A História Trágico-Marítima: rosto de uma identidade numa poética da condição humana*, tesis doctoral, vol. I, ed. del autor, Universidade Nova de Lisboa, 1995, p. 22.

texto de Luís, llamaron —no dice quiénes— a António de Castro. Según las citas del propio Moniz, las cosas que habían ocurrido en el viaje “o dito Antonio de Crasto [sic] ordenou, & escreveo da maneira q por este Livrinho se verá”.<sup>55</sup> Podría pensarse que este prólogo es muy sospechoso y que recurre a ciertos tópicos de los prólogos, que hacían historias textuales falsas, como en el *Quijote*, por ejemplo. Sin embargo, dado que todos los personajes aludidos son históricos y, que incluso en el texto de Brito hay comentarios del narrador sobre las correcciones al texto, me cuesta mucho trabajo pensar en coautoría. Para mí, por lo tanto, el autor debe ser Antonio de Castro. La labor de Afonso Luís es aportar datos para la historia de un texto que finalmente fue fijado por un solo autor: António de Castro.

- 7 Manuel Godinho Cardoso [1602]. *Relaçam do naufragio da nao Santiago & Itinerario da gente que delle se saluou. Escrita por Manoel Godinho Cardoso. Com licença da Sancta Inquisição. Em Lisboa. Impresso por Pedro Crasbeek. Anno MDCII.* 64 folios, incluida la portada, numerados sólo en r.<sup>56</sup>
- 8 Melchior Estácio do Amaral [1604]. *Tratado das batalhas, e sucessos do Galeão Sanctiago com os Olandeses na Ilha Sancta Elena. E da Náo Chagas com os Vngleses [sic] antre as Ilhas dos Açores: Ambas Capitainas da carreira da India. E da causa, & desastres, porque em vinte annos se perderão trinta & oito náos della: com outras cousas curiosas. Dirigido ao Excellentissimo Principe Dom Theodosio Duque de Bragança. Impresso em Lisboa: Com licença da Sancta Inquisição: Por Antonio Alvarez. Anno 1604.* 2 folios sin numerar que incluyen la portada, licencias, prólogo y una lista de erratas, más el texto, de los folios 1 a 65 numerados sólo en r.

\_\_\_\_\_, [1604]. *Das batalhas do galeaom Sanctiago com Olandeses. E da náo Chagas que ardeo entre as Ilhas, com Vngleses. Das causas porque em 20 annos se perderão 38. Náos da India. De como a conquista, & nauegação do Oriente nao pertence a nação algua senao à Portugueses, & lhe foi dada por nosso Senhor IESV CHRISTO. Dos sitios das ilhas de Sancta Elena, & de Fernão de Loronha. E do que nellas á. Escripto por Melchior Estacio do Amaral. Dirigido ao Excellentissimo Principe Dom Theodosio Duque de Bragança. Impresso em Lisboa: Com licença da Sancta Inquisição: por Antonio Alvarez. Anno 1604.* 2 folios sin numerar, más el texto, del folio 1 al 65, numerados sólo en r.<sup>57</sup> Lanciani (18-19) y Boxer (25-31) apuntan que cualquiera de las dos ediciones anteriores pudo ser la *princeps*, porque, salvo, un folio con cuatro xilografías de tema náutico, el resto es exactamente igual. Por ello, António Moniz sugiere que esa única diferencia “não parece constituir motivo suficiente para a admissão de duas edições autónomas”;<sup>58</sup> sin embargo, el único argumento que esgrime es que eso se debió a “qualquer razão pouco transparente”. Aunado a esto, añade en una nota que la primera edición que aquí hemos referido, y que se encuentra en el acervo del British Museum, reproduce un mapa de la isla de Santa Elena que no aparece en la otra de 1604 ni en las copias espurias del XVIII.

<sup>55</sup> Antonio Manuel de Andrade Moniz, *op. cit.* [2001], p. 43.

<sup>56</sup> Boxer informa que hay una contrahechura del siglo XVIII de esta misma edición, y que en el acervo de la Biblioteca Nacional de Lisboa hay dos ejemplares de este último texto. Asimismo da cuenta de otro relato del mismo naufragio de la autoría del jesuita Pedro Martins, de 1586 y escrito en Goa, con traducciones al italiano y al francés dos años después (en Roma, Venecia y París, respectivamente).

<sup>57</sup> Boxer, *op. cit.* [1957], 25-18; Lanciani, *op. cit.* [1979], 18-19.

<sup>58</sup> António Moniz, *op. cit.* [2001], p. 44-45.

- 9 [Diogo do Couto] [1611ca.]. *Relação do naufragio da nao S. Tomé Na Terra dos Fumos, no anno de 1589. E dos grandes trabalhos que passou D. Paulo de Lima Nas terras da Cafraria até sua morte. Escrita por Diogo do Couto Guarda mór da Torre do Tombo. A rogo da senhora D. Anna de Lima irmãa do dito D. Paulo de Lima no Anno de 1611.* Tanto Boxer como Lanciani suponen que el origen de este relato puede ser una *Decada*, la XI, de Diogo do Couto. Ambos documentan que en la relación de Brito se reproducen casi literalmente los capítulos XXXII a XLI de un manuscrito que permaneció inédito hasta 1765, también de Diogo de Couto: *Vida de Dom Paulo de Lima Pereira*.<sup>59</sup> Así, el texto pasó de lo historiográfico a lo biográfico, por parte de Diogo de Couto; Brito, por su parte, se valió de los últimos capítulos para establecer la relación del naufragio de la nao. Sobre este naufragio hay otras dos versiones, que describo a continuación.

\* Gaspar Ferreira Reimão [1590]. *Trattado dos grandes trabalhos que passarão os portugueses que se salvarão do espantoso naufragio que fez a nnaão [sic] São Thomé que vinha para o Reino ho annao [sic] de 1589, a qual abrindo muita agoa querendo-se hir ao fundo perto da terra do natal [sic] se meterão no batel e nelle navegarão hirem dar em terra de cafres, pella qual caminharão 200 legoas, passando muitos trabalhos, fomes, perigos e necessidades ate nosso senhor ser servido traser alguns delles a terras de xpaos, e os mais ficarão as vidas por terras de cafres com muito desemparo como neste tratado se vera. Feito por Gaspar Ferreira sota piloto da mesma Naaos Anno de 1590.* Manuscrito con 57 folios firmado por Gaspar Ferreira Reimão.<sup>60</sup>

\* António de Ataíde [1616]. *História de D. Paulo de Lima.* Manuscrito. Sin descripción del formato ni del pie de imprenta. Contiene, según la descripción de Maria Luísa Leal: dedicatoria e introducción, la vida de D. Paulo de Lima desde su nacimiento, la relación del naufragio de la nau *S. Tomé* y, al final, una genealogía de D. Paulo de Lima. Se trata de una obra del cuñado de Paulo de Lima, el esposo de D. Ana de Lima Pereira.<sup>61</sup>

- 10 [Diogo do Couto] [1616 post.]. *Relação da Viagem, e successo que tiverão as naos Aguia e Garça vindo da India para este Reyno no Anno de 1559. Com huma descrição da cidade de Columbo, pelo Padre Manoel Barradas da Companhia de Jesus. Enviada a outro Padre da mesma Companhia morador em Lisboa.* Boxer supone que la fuente original es nuevamente Diogo de Couto, porque una lectura cuidadosa del texto en *HTM* “discloses that it was taken by Gomes de Brito [...] from Diogo de Couto’s narrative of the loss of the *Aguia* and *Garça* in his *Decada VII*, Livro 6, Cap. iii, and *Ibidem*, Livro 8, caps i, xii and xiii”. (13) La obra del padre Barradas fue, según Boxer, arbitrariamente anexada.

- 11 \* Baltazar Telles, S. J. [1620]. *Relaçam do lastimozo naufragio da nao Conceiçam chamada Algaravia a nova De que era Capitão Francisco Nobre A qual se perdeu nos baixos de Pero dos Banhos em 22 de Agosto de 1555. Em Lisboa Na Officina de*

<sup>59</sup> Boxer, *op. cit.* [1957], p. 22; Lanciani *op. cit.* [1979], p., 26.

<sup>60</sup> Maria Luísa Leal, “A relação do naufrágio da nau *S. Tomé*. Três versões”, en Maria Alzira Seixo e Alberto Carvalho eds., *A História Trágico-Marítima. Análises e perspectivas*. Lisboa: Cosmos, 1996, p. 116. Por mi parte, transcribí literalmente la propia transcripción de Maria Luísa Leal.

<sup>61</sup> Maria Luísa Leal, *Ibid.*, p. 117. El códice tiene la colocación CXVI/1-24 de la Biblioteca Pública de Évora.

Antonio Alvares. La fecha indicada en el corchete es la propuesta de Boxer para la redacción del texto porque la fuente que éste tuvo a la mano era una copia pirata del siglo XVIII. Sobre el formato, Boxer apunta “one unnumbered leaf with the title-page, and text on pp. 2-23”. (12).<sup>62</sup>

Manuel Rangel [1620]. *Relação do naufragio da nao Conceyção, de que era capitão Francsico Nobre, A qual se perdeu nos baixos de Pero dos Banhos aos 22 dias do mez de Agosto de 1555. Escrita Por Manoel Rangel, o qual se achou no dito Naufragio: e foy depois ter a Cochim em Janeiro de 1557.* El único texto conocido de esta versión es el de la HTM. (Boxer: 11-12). António Moniz supone que la primera edición podría haberse perdido o que la fuente de Brito fue un manuscrito.(2001: 40).

- 12 \* Francisco Vaz de Almada [1625]. *Tratado do successo que teve a nao Sam Ioam Baptista, e iornada, que fez a gente, que della escapou, desde trinta & tres graos no Cabo de Boa Esperança, onde fez naufragio, até Zofala, vindo sempre marchando por terra. A Diogo Soares Secretario do conselho da fazenda de sua Magestade, &c. Auzente. Ao padre Manoel Gomez da Silveira. Com licença da S. Inquisiçam, Ordinario, & Paço, Em Lisboa. Por Pedro Craesbeek Impressor del Rey, anno 1625.* 2 folios sin numerar, más el texto, de los folios 3 a 41, numerados sólo en r. (Boxer: 37-39; Lanciani: 19-20).
- 13 \* João Carvalho Mascarenhas [1627]. *Memoravel relaçam da perda da nao Conceiçam qve os Turcos queimarão à vista da barra de Lisboa, varios sucessos das pessoas que nella catiuarao. E descripção noua da Cidade de Argel, do seu gouerno. E Cousas mui notauéis acontecidas nestes vltimos annos de 1621 até o de 26. Por Ioam Carvalho Mascarenhas que foi catiuo na mesma Nao. Dedicada a Dom Pedro de Menezes Priorda Igreja de Santa Maria de Obidos. Anno 1627. Em Lisboa. Com todas as licenças necessarias. Por Antonio Alvarez.* 4 folios preliminares sin numerar, más el texto, de los folios 1 a 48, numerados sólo en r. El texto tiene dos contrahechuras del XVIII y una del XIX, que es una copia de una de las copias espurias del XVIII. (Boxer: 34-35; Lanciani 20).
- 14 \* Fray Nuno da Conceição [1631?]. *Relaçam do qve passov a gente da Nao Nossa S. do bom Despacho, na viagem da India, o ano de 1630. Feita por ordem do Padre Fr. Nuno da Conceão, Capelão da mesma nao. Em Lisboa: Son [sic] licença da S. Inquisição, Ordinario Paço. Por Pedro Craesbeek.* 8 folios preliminares, más el texto, en 32 folios. Hay dos ediciones espurias del siglo XVIII. (Boxer: 39-40; Lanciani: 21).
- 15 \* José de Cabreira [1636]. *Naufragio da nao Nossa Senhora de Bethlem, feita na terra do Natal no Cabo de Boa Esperança. Svccessos que teve o capitão Joseph de Cabreira, que nelle passou a India o anno de 1635 fazendo o officio de Almirante daquella frota até chegar a este Reyno. Escritos pelo mesmo Joseph de Cabrey; offrecidos a Diogo Soares do Conselho de Sua Magestade, & seu Secretario do estado*

---

<sup>62</sup> Boxer *op. cit.* [1957], p. 12, afirma que ésta es indudablemente “an 18th-century counterfeit edition of about 1735, judging by the format, typography and paper.” Además afirma que el autor alude a obras publicadas en 1613 [Francisco de Andrade, *Crónica de D. João III*] y 1616 [Diogo de Couto, *Década VII*], por lo que habrá que pensar que fue escrita hacia 1620. Antonio Moniz aclara que el original de esta narración es de Baltazar Telles, S. J. Y tiene por título “Do lastimoso naufragio da nao Conceyçam chamada Algaravia, em que hiam tres Padres desta missam”, en *Chronica da Companhia de Iesu da Prouincia de Portugal. Em Lisboa, por Pedro Craesbeck, 1647.* Livro VI, cap. XI y XII. Ver *op. cit.* p. 39 y nota 34.

- em Madrid. Com todas as licenças necessarias. Em Lisboa, Por Lourenço Craesbeek Impressor del Rey. Anno MDCXXXVI. 2 folios preliminares seguidos de 32 de texto con numeración sólo en r. Dos copias espurias del siglo XVIII. (Boxer: 41-42; Lanciani: 21-22).*
- 16 \* Bento Teixeira Feio [1650]. *Relação do naufragio, que fizeram as naos: Sacramento, & nossa Senhora da Atalaia, vindo da India para o Reyno, no Cabo de Boa Esperança; offereçe-a a Magestade del Rey Dom Joam o IV nosso Senhor Bento Teyxeyra Feyo. Em Lisboa. Com todas as licenças necessarias. Na Officina Crasbeeckiana. Anno 1650.* Dos folios preliminares más 52 con el texto. Sin más datos bibliográficos. Hay una contrahechura del XVIII y otra del XIX. (Boxer: 42-43; Lanciani: 22).
- 17 \* Padre Antonio Francisco Cardim [1651]. *Relaçam da viagem do galeam Sam Lourenço, e svua perdiçam nos baixos de Moxincal em 3 de Setembro de 1649. Pello P. Antonio Francisco Cardim da Companhia de IESVUS Procurador geral da Prouincia do Iapão. A Manuel Seuerim de Faria. 14 folios sin numerar y un colofón: Com todas as licenças necessarias. Por Domingos Lopes Rosa. Anno 1651.* Hay una copia falsa impresa en el siglo XVIII. (Boxer: 45-46; Lanciani: 22-23).
- 18 \* Francisco Correia [1734]. *Relaçam do sucesso que teve o patacho chamado N. Sra. da Candelaria, da ilha da Madeira, o qual vindo da costa da Guiné no ano de 1693, uma rigorosa tempestade o fez varar na Ilha Incognita que deixou escrita Francisco Correia, mestre do mesmo patacho, e se achou no ano de 1699, depois de sua morte. Trasladada fielmente do proprio original. Lisboa Occidental, na oficina de Bernardo da Costa Carvalho impressor da Religião de Malta, ano MDCCXXXIV.* No hay datos de su formato en las fuentes consultadas. Antes del primer trabajo de Lanciani (23), de 1979, ningún otro estudioso del tema había incluido esta relación en su *corpus*, aunque la autora no deja de lado la posibilidad de que este relato sea una falsificación, “uma espécie de *contrafactum* ou paródia do relato de naufrágio”.<sup>63</sup>

Ediciones falsas, primeras ediciones perdidas, autorías dudosas, prólogos sospechosos, impresos sin fechas, varias versiones de un naufragio: en resumen, una tradición textual escasamente articulada, según apunta Giulia Lanciani en un artículo sobre este tipo de problemas en numerosos textos de la literatura portuguesa entre los siglos XVI y XVIII, pues lo descrito no atañe únicamente al tipo de textos que nos ocupa.<sup>64</sup>

<sup>63</sup> Giulia Lanciani. *Sucessos e naufrágios das naus portuguesas*, Lisboa: Caminho, 1997, p. 79.

<sup>64</sup> Giulia Lanciani, *Textos portugueses dos séculos XVI a XVIII. Problemas ecdóticos*, París: Fondation Calouste Gulbenkian /Centre Culturel Portugais, 1986, p. 279.

Ante el hueco de la crítica sobre la recepción de estos textos durante la época de su publicación,<sup>65</sup> habrá que suponer la atmósfera que rodeó la pervivencia de estos relatos hasta que éstos llegaran a manos de Bernardo Gomes de Brito. Seguramente estas narraciones debían de circular aquí y allá y debían de tener su público. Algunas de ellas, como la que inaugura el género en Portugal, la relación del naufragio de la nao *São João*, tuvieron más de tres ediciones, y la que trata del naufragio de Jorge de Albuquerque también superó la primera. Así, llegó el siglo XVIII y encontraron en Brito un lector voraz. Cuándo, cómo y dónde comenzó nuestro compilador a leer estas historias, es un misterio quizá imposible de descifrar, porque, más allá de su fecha de nacimiento y de su trabajo como compilador, no hay más datos biográficos sobre él que puedan ayudarnos. Rondaba los cuarenta años cuando tuvo listos los dos volúmenes,<sup>66</sup> el primero de los cuales apareció en 1735 y el segundo en 1736, aunque las fechas de las licencias son de 1729. Tanto valoró, tanto vio Gomes de Brito en estos textos, tan significativos fueron para él, que se animó a juntar diez y a “hacer” dos más, aquéllas cuya fuente son textos de Diogo do Couto. Presentó las doce relaciones en una compilación que ofreció al rey João V y que en la dedicatoria celebra la creación, en 1720, de la Academia Real da História Portuguesa. El título que Gomes de Brito le dio a su compilación es el siguiente: *História Trágico-Marítima. Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiuerão as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da India. Tomo Primeiro.*

---

<sup>65</sup> En el siguiente apartado hablo de este tema en específico.

<sup>66</sup> Bernardo Gomes de Brito nació en Lisboa el 20 de mayo de 1688. Sus padres eran Domingos Gomes y Mariana de Brito, quienes no pertenecían a ninguna familia de alcurnia. Los únicos datos que hay sobre el compilador de la *HTM* provienen de la *Bibliotheca Lusitana*, de Diogo Barbosa Machado, de 1747. Este último añade a estos pocos datos que hemos dado su carácter de autodidacta; también afirma que Brito tenía listos para la imprenta los tomos 3, 4 y 5 de la *HTM*, y que fue autor de dos obras inéditas: *Virtudes pelas acçoens dos Portuguezes obradas em todas as quatro partes do mundo authorizadas por varios Authores Portugueses*, y otra obra intitulada *Sentenças, Maximas, e apothegmas Moraes e politicos escritos por*

*Offerecido À Augusta Magestade do Muito Alto e Muito Poderoso Rey D. Joaõ [sic] V. Nosso Senhor. Por Bernardo Gomes de Brito. Lisboa Occidental. Na Officina da Congregação do Oratorio. MDCCXXXV. Com todas as licenças necessarias. Liuraria d'Alcobaça.* El tomo primero, de 1735, tiene 16 páginas sin numerar, constituidas por la dedicatoria, las licencias y el “Índex dos naufragios”. Estas 16 páginas deben añadirse al total de 479 páginas a que llega el volumen con todas las narraciones. El tomo segundo, de 1736, tiene 12 páginas de licencias y nuevamente el “Índex”. El total de páginas de este segundo volumen es de 538.

Nada más leer el título, es imposible pasar por alto “em que se escrevem”, porque ésta es una intervención de Brito que busca una cierta ambigüedad, al omitir que él compila y dejar de una manera indeterminada cuál es el sujeto de ese verbo. Cuando llegamos por fin a “Por Bernardo Gomes de Brito”, no hay más que suponer que éste asume una posición de autoría.

Antonio Tabucchi se detiene antes para reflexionar sobre el título que Brito le da a su compilación; arguye con conocimiento de causa que, “ogni titolo costituisce sempre una sorta di autointerpretazione, o quantomeno di riflessione dell'autore sulla propria opera”.<sup>67</sup> No es un asunto para dejar de lado, sobre todo porque parece haber una contradicción entre el título de la obra de Brito, en lo concerniente al adjetivo “trágico-marítima”, y el hecho de ofrecerla a un rey como João V, quien protagoniza uno de los periodos monárquicos más amplios, de 1706 a 1750, de una manera absolutista. ¿Cómo dedicarle al rey una obra sobre el fracaso de las naves portuguesas en mares descubiertos por portugueses? Para Tabucchi, la adjetivación que coloca Brito a su *Historia* logra juntar “in un unico termine due idee che

---

*Lugares comuns.* De ninguna de estas supuestas obras quedó rastro alguno. *Apud* Antonio Tabucchi, “Interpretazioni della *HTM* nelle licenze per il suo *imprimatur*”, en *Quaderni Portoghesi* 5 (1988), p. 19-43.

probabilmente per i portoghesi erano già consciamente o inconsciamente collegate: e cioè che la tragedia avesse qualcosa a che fare col mare, o, meglio, che il *concetto* di mare evocasse in qualche modo il *concetto* della tragedia”.<sup>68</sup>

Si regresamos a Hans Blumenberg, recordaremos que el filósofo alemán insiste en que esta conceptualización de la que habla Tabucchi específicamente sobre la colectividad portuguesa, en realidad pertenece a la *forma mentis* de Occidente. Sin embargo, las circunstancias históricas contribuyeron de una manera apabullante para que eso que era concepto, en Portugal también se viviera como una realidad tangible.

La dedicatoria reza:

Senhor. Como V. Magestade, por sua Real grandeza, se fez Augusto Protector da Historia, erigindo a sua preclara Academia; parece, que permittio aos afortunados Historiadores deste Seculo a gloria de recorrer a seo Real azilo; indulto de que agora me valho, para pôr aos Reaes pès de V. Magestade nestes tomos, estes fragmentos historicos, que já perdem o horror de lastimosos, na fortuna de dedicados; conseguindo eu para aquelles Vassallos desta Coroa (que agora o são [sic] de V. Magestade com melhor estrella) nos seos naufragios o mais felis porto, senão para as suas uidas, para as suas memorias. O Ceo dilate a uida de V. Magestade para felicidade desta Monarquia. Bernardo Gomes de Brito.<sup>69</sup>

El título de la colección y esta dedicatoria son las únicas palabras que corresponden de manera total a Bernardo Gomes de Brito. Son éstos los únicos asideros para intentar aprehender un poco las intenciones del compilador y la perspectiva que tiene sobre su obra. Así, tras leer las palabras que profiere a su rey, constatamos que no hay una sola referencia

---

<sup>67</sup> *Ibid*, p. 24.

<sup>68</sup> *Ibid*, p. 25.

<sup>69</sup> Bernardo Gomes de Brito, *Historia Trágico-Marítima. Em que se escreuem chronologicamente os Naufragios que tiuerão as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Nauegação da India. Tomo Primeiro. Offerecido À Augusta Magestade do Muito Alto e Muito Poderoso Rey D. Joaõ V. Nosso Senhor. Por Bernardo Gomes de Brito. Lisboa Occidental. Na Officina da Congregação do Oratorio. MDCCXXXV. Com todas as licenças necessarias. Liuraria d'Alcobaça*. El primer folio in r. y v., sin numeración. La dedicatoria no tiene un epígrafe que la introduzca, simplemente comienza: “Senhor...”.



a los autores de las relaciones ni al origen de esos textos. El mismo Gomes de Brito concibe, pues, la *História Trágico-Marítima* de una manera tripartita: como una sólida unidad, como una obra personal y a sí mismo digno de formar parte de un grupo específico que cultiva la ciencia histórica.

Hasta que se leen las múltiples licencias de la compilación queda claro el tipo de obra que los censores están avalando para que salga a la luz. Resulta extraño que, como había señalado antes, las licencias, la aprobación y la censura están fechadas en 1729, seis años antes de que apareciera el primer tomo; la mayoría de las correspondientes al segundo tomo tienen fecha de 1734, una de 1735, tres de 1736; la tasa, firmada por Pereira y Teixeira, dice que el libro deberá costar “seis tostões”.

Volvamos al primer tomo y a sus censores. Fray Manoel de Sá, quien además de cargos diversos era académico de la institución a la que celebra Gomes de Brito, se refiere a él como el “collector das relaçoens comprehendidas”. Sobre los hechos, los califica como “tragicos sucessos”, pero también tenemos de parte de Sá un atisbo de su modo de leer esta compilación, pues dice que “tem muito de que se gloriar a heroicidade daquelles espiritos magnanimos”. Las palabras de fray Manoel de Sá en gran medida responden la inquietud planteada por Antonio Tabucchi. Esos mares abismales que habían poblado el imaginario colectivo durante siglos, para los portugueses que salían a aventurarse al Atlántico y al Índico fueron aguas bien conocidas, y la supervivencia a sus azotes, a la innegable tragedia, se convierte en un acto superior a ésta y se transforma en un hecho heroico. Considero que recibir de esta manera el total de los textos sin duda proviene de los modelos literarios que hay detrás de la elaboración de estos materiales, sobre todo de los de tipo caballeresco, que constituyen la base de la construcción de los protagonistas, que vienen a ser los héroes de las narraciones, con la excepción del desdichado Manuel de Sousa Sepúlveda. Cómo no iba

a destacar una interpretación de la *História Trágico-Marítima* como documento que registra estos actos heroicos de una colectividad si esta misma nunca ha dejado de reivindicar sus hazañas en los mares. La propia construcción del texto apela a ello. El peso y la importancia de esta perspectiva muchas veces provocan que no se tome en cuenta otra información que las mismas narraciones contienen, pues, a la par de tales rasgos “heroicos”, cuando los restos de las naves llegan a tierra, innumerables veces hay ejemplos de naufragos abandonados a su suerte, sobre todo mujeres, niños y esclavos, así como no pocos actos de pillaje de los marineros.

Pero en este momento me interesa mucho más citar las palabras de otro de los censores de la compilación, Julio Francisco, quien hace, de manera implícita e involuntaria, la primera crítica literaria a la *HTM*:

Sendo taõ [sic] lastimòsos, e infelices os successos, de que se compoem, com tudo a variedade dos mesmos successos, y o desejo, que o animo concebe logo ao principio de qualquer delles, de ver o fim, que ultimamente veyo a parar, fazem a lição deste livro taõ agradavel, que naõ permite a menor interrupção: pelo menos o breve tempo, em que eu o li, ainda me pareceo mais breve pela suavidade da lição.

Aunque para Tabucchi el único valor de esta crítica resida en unas palabras que vienen después de las que he citado, donde Francisco afirma que el libro será “utilissimo para os que houverem de navegar”,<sup>70</sup> para mí lo que expresa en la cita precedente dice mucho de las reacciones que le generó la *HTM* al lector. Había, es cierto, una expectativa *a priori* de su parte que se origina en que el libro narra hechos “lastimosos e infelices” y que emprende la lectura con el ánimo de conocer cómo terminan, actitud que calificaríamos como muy lógica. No obstante, alude también a la “variedade dos mesmos successo”, mismos que leyó en “breve tempo”, y añade que el ejercicio se caracterizó por la

---

<sup>70</sup> Tabucchi, *op. cit.*, p. 31.

“suavidade da lição”. No hay más que concluir que en definitiva la lectura de la compilación le resultó más que sabrosa a Francisco, porque vierte todos estos comentarios antes de informar si encontró o no en lo que leyó algo contra la fe. Al final de su texto concluye con otro superlativo sobre el libro: que es “dignissimo de sahir à luz”. Ante lo atractivo que resulta *per se* leer una compilación de narraciones sobre naufragios, la acción compensa con creces las expectativas, del inicio al final. Esto no debemos dejarlo de lado, porque habla de la labor editorial de Gomes de Brito. Boxer dice al respecto: “On the whole it must, I think, be admitted that he did this part of his work pretty well, as the *HTM* reads very smoothly”.<sup>71</sup>

Otro entusiasta lector de la compilación de Brito fue uno de los censores del segundo tomo, fray Francisco Xavier de Santa Tereza, gran conocedor de este tipo de narraciones, según se puede deducir por los comentarios que hace. Éste organiza un interesantísimo texto en el que, en primer lugar, elogia la labor del compilador, de quien destaca su “grande diligencia, e louvavel curiosidade”. El elogio es seguido de una enumeración de los grandes protagonistas de viajes marítimos como Ulises, Eneas, los fenicios, Sebastião de Cano [sic], Francis Drake, y otros nombres menos conocidos como “Thomàz Candischio gentil-homem de Graõ-Bretanha, a Jacob Mahù Olandez, a Jorge Spilleberger Flamengo, e a Oliveiro do Norte de Utrech Olandez”. Dicha enumeración culmina con una evaluación lapidaria:

Mas he certo, que todas estas viagens taõ longas, taõ perigosas, e por mares nunca dantes amañados, naõ tem, nem pòdem ter comparaçaõ com as que se contaõ nestas funestas e melancolicas Relaçoes.

---

<sup>71</sup> Boxer, *op.cit.* [1957], p. 47.

Así, vemos que la intención del censor, además de mostrar su erudición, es contextualizar la supremacía de los viajes marítimos portugueses, cuyas proezas no superan únicamente a la ficción, sino a la realidad misma. Es más, para este censor, las relaciones que compila Brito van más allá de la fatalidad de los catorce naufragios que vivió otro portugués, Fernão Mendes Pinto, en los mares orientales. En esta licencia, que es más bien un texto apologético tanto del texto como de los marineros portugueses, la erudición del autor consolida su argumentación del carácter insuperable de la aventura de Portugal en los mares. Cita libros y capítulos de obras de Virgilio, Ovidio, Horacio, Estacio Publio Papino, Valerio Flaco y Juvenal, entre otros autores. A esto añade que una razón más por la que los naufragios portugueses superan ampliamente a los de estas autoridades clásicas es el espacio en los que tienen lugar: estos poetas ubican sus tormentas en el escenario del mar Mediterráneo, que no tiene comparación con la crueldad del “mar Océano” donde pasaron estas desventuras.

Finalmente el censor pondera una vez más la figura del “incañavel Collector destas Relaçoens” y resume que la licencia debe ser otorgada por el carácter útil para próximas navegaciones y porque en su lectura no halla nada contra las leyes.

La constante en las licencias largas es la interpretación de todos estos hechos como heroicos. Recordemos la “heroicidade” de que hablaba fran Manuel de Sá; Fray Jose da Assumpçãõ, por ejemplo, se refiere a los protagonistas de estas narraciones como “os invictos Varoens” a pesar de que, como dice Francisco Xavier de Santa Tereza en su licencia y lo constata nuestra lectura, todos estos navegantes regresaban y/o llegaban a puerto sin ningún tesoro, a veces irreconocibles hasta para los suyos, como Jorge de Albuquerque. ¿Entonces a partir de qué se toman por tales esos hechos?, ¿por qué ver a los protagonistas de esos naufragios como seres *invictos*?, ¿qué o quién no los logró vencer?

Aunque estos primeros lectores no lo expresan literalmente, considero que es posible deducir que ellos marcan la interpretación de estas narraciones de esta manera porque todos ellos ven que esos personajes logran vencer al más grande enemigo del hombre: la Muerte, y lo que es peor: la Muerte por agua. En otras palabras, la quintaesencia de estas narraciones es la lucha de la Vida contra la Muerte, mediando siempre la intercesión divina.

Más allá de estos testimonios de lectura de primera mano, no sabemos mucho más de la recepción de la compilación de Brito entre un público diferente a estos ilustrados religiosos. Boxer sólo comenta que, al igual que lo textos sueltos, la compilación de Brito encontró una recepción popular,<sup>72</sup> pero hasta ahora, como sucedió con esas narraciones independientes, no hay un estudio que nos explique el verdadero alcance de la *HTM* durante el siglo XVIII.

Aquí es cuando echamos en falta un estudio amplio, profundo y específico relativo al tema, tanto en la etapa de las narraciones independientes como en el siglo XVIII. Los autores compilados en la *HTM* son de lo más diverso y nos preguntamos si sus lectores lo habrán sido también, o si la curiosidad por conocer estos hechos tenía un público cautivo que abarcara todas las capas de la sociedad portuguesa de la época de las narraciones sueltas. Pensemos, por ejemplo, en un Gaspar Afonso y un Henrique Dias —si aceptamos que él es efectivamente el autor de su relación—, cuyos textos están empapados de referencias a una cultura libresca. Sólo en estas dos relaciones hay menciones o alusiones a varios pasajes del Antiguo y Nuevo Testamento —sobre todo pasajes de Job y de Jonás—, a autoridades y personajes de la literatura clásica, de la historia y la patrística, como Ovidio, Ludívico Vivis [sic], Virgilio, Horacio, Boecio, Marco Tulio, las Parcas, Séneca, Macrobio, Homero, Ícaro, San Basilio, San Gregorio, Casandra, etc. En contraste, hay otras

narraciones que no aluden una sola vez un mito, un personaje, o una autoridad. Podemos deducir que el naufragio de la nao *São João*, donde naufragó el desdichado Manuel de Sousa Sepúlveda, realmente gozó de fortuna, tanto por el número de ediciones como por las referencias que a lo largo del tiempo se fueron dando en otras obras literarias que señalaremos más adelante. También exitosa fue la narración del naufragio de Jorge de Albuquerque Coelho. Sobre este asunto, Lanciani viene de nuevo a iluminarnos:

i resoconti di naufragi hanno sempre e comunque fornito materia di riflessione per il favore di cui hanno goduto, presso il pubblico portoghese, fin oltre la metà del XIX secolo, quando ancora se ne producevano di nuovi.

Ad una fortuna così prolungata si accompagna una diffusione eccezionale: se per lo più ignoriamo quale fosse la tiratura degli opuscoli in cui si pubblicavano questi resoconti, sappiamo tuttavia che di uno di essi (relativo al naufragio di Jorge de Albuquerque Coelho) si stamparono una dopo l'altra due edizioni di mille esemplari ciascuna, che di molti altri la prima edizione si esauriva rapidamente, rendendone necessaria una seconda a distanza di pochi mesi e che spesso, soprattutto nel Setecento, si doveva ricorrere alla contraffazione di stampe precedenti per abbreviare i tempi editoriali, resi lunghissimi delle pastoie burocratiche della censura, e per soddisfare la crescente richiesta di un pubblico assiduamente interessato a questo tipo di letture.<sup>73</sup>

Sin embargo, por el otro lado, tenemos los manuscritos, cuya circulación debió ser muy limitada. Francisco Leite de Faria realizó una investigación sobre los éxitos editoriales del siglo XVI en Portugal, y nunca menciona ninguna de estas narraciones, ni una sola. Su investigación se basa en el número de ediciones de las obras, aunque no aporta datos sobre el tiraje de las mismas ni hace una mínima referencia a las características de los lectores. Los resultados son los siguientes, en orden decreciente: la obra más exitosa, *Imagem da Vida Cristã*, de fray Heitor Pinto, con trece ediciones en el siglo XVI y dos en el XVII;

---

<sup>72</sup> *Ibid*, p. 46.

<sup>73</sup> Giulia Lanciani, "Per una modellizzazione del resoconto portoghese di naufragio", en Sannia Nowé ed. *op. cit.*, p. 590-591.

*Livro do Rosario de Nossa Senhora*, de fray Nicolau Dias, con ocho ediciones; *Os Lusíadas*, de Luís de Camões, con cinco ediciones en portugués y tres en español; y la primera parte de las *Crónicas da Ordem de Frades*, de fray Marcos de Lisboa, con tres ediciones.<sup>74</sup> De la recepción de la compilación de Brito, no tenemos más que los textos de las licencias. Lo que tenemos, pues, es un hueco más por llenar.

El siglo XIX, en Portugal, ignoró la *HTM*, pero llegó el XX y comenzaron las reediciones, las investigaciones y las polémicas.

### 2.3.1 La *História Trágico-Marítima*: trayectoria editorial y aproximaciones críticas

La primera reedición de la *História Trágico-Marítima* se efectuó sólo en el siglo XX, en 1904, dentro de una colección que se llamó Bibliotheca dos Classicos Portuguezes. Las doce narraciones se distribuyeron en siete volúmenes.<sup>75</sup> No tenemos noticia de los criterios editoriales de esta edición.

En 1942, en Porto, Damião Peres publica una nueva edición en seis volúmenes. Incluye una “Nota histórico-bibliográfica”. El editor moderniza la ortografía. Moniz informa que se transcriben los textos sin notas o comentarios. La edición tiene una “Nota final” que hace referencia al supuesto tercer volumen que Brito tenía en preparación .

A mediados de la década siguiente, en 1955, António Sérgio organiza una edición que él mismo denomina como “de divulgación”, a pesar de que la suya es hasta ahora, el esfuerzo más organizado de reedición de la *HTM*, aunque con carencias. Esta edición tiene bellas ilustraciones, algunos mapas, un glosario de términos náuticos y un índice analítico.

---

<sup>74</sup> Francisco de Leite Faria, “O maior êxito editorial no século XVI em Portugal: A *Imagem da Vida Cristã* por Frei Heitor Pinto”, en *Revista de Biblioteca Nacional*, 2 (1987), p., 83-110.

Dividida en tres volúmenes, la edición de Sérgio cuenta con notas abundantes que explican términos propios de la navegación, sobre todo; también hay notas sobre geografía y referencias literarias, además el editor actualiza la ortografía y puntúa nuevamente el texto, pero nunca hace un solo comentario sobre las narraciones originales o las fuentes de Brito. No hace notas de tipo textual ni de interpretación de pasajes oscuros, tampoco es sistemático en cuanto a la aclaración de ubicaciones geográficas y no siempre explica las alusiones literarias, bíblicas, históricas o mitológicas. Cuando reinterpreta o corrige pasajes que tienen que ver con términos náuticos, no sabemos nunca a partir de qué fuentes autorizadas lo hace, pues no es una edición que cuente con una bibliografía. A pesar de estas carencias, esta edición, insisto, es la que posee más información que puede ayudar a la lectura de los textos con mayor comprensión; sin embargo, no es la que más citan los críticos de la *HTM*, y no es que vayan directamente a los originales del XVI y XVII o la edición original de Brito.<sup>76</sup>

Para mí, otro de los aspectos más cuestionables del trabajo de Sérgio es el contenido de los textos que preceden a cada una de las narraciones, pues se supone que éstos deben ayudar a que el lector tenga una mayor comprensión de aquello que va a leer. En estas breves introducciones, que algunas veces poseen datos biográficos de los autores, Sérgio se limitó a hacer una lectura histórica de la *HTM*, nada más. Él lee una compilación de errores y negligencias de las autoridades portuguesas de la época de los naufragios, una señal de la crisis y decadencia de un imperio, lo que es cierto. Es probable que esta manera de leer nos diga mucho del efecto del título que le dio Brito a la compilación. Sin embargo, cuando

---

<sup>75</sup> Moniz, *op. cit.* [2001], p. 46.

<sup>76</sup> Un ejemplo es el libro editado por Maria Alzira Seixo y Alberto Carvalho, *A História Trágico-Marítima. Análises e perspectivas*, Lisboa: Cosmos, 1996. Sólo un estudio tiene como base una fuente original del XVII y el resto se apoya en una edición de divulgación que describo más adelante.



emite juicios de valor sobre la manera como están escritas las relaciones sus criterios son cuestionables, porque los emite sin sustento. Sérgio no sabía que Brito había intervenido de manera constante y a veces abundante en los textos, porque cuando apareció su edición aún no se publicaba el estudio de Boxer. Aún así, los comentarios de Sérgio sobre el valor literario de estas relaciones están escasamente articulados. Tomemos el ejemplo del texto que precede la narración de Henrique Dias:

O autor deste relato era um boticário impregnado do eruditismo greco-latino da época, infelizmente um tanto retórico e ansioso de alardear os seus conhecimentos literários. [...] O texto do seu relato, tal como aparece na *HTM*, é dos mais imperfeitos, frequentemente obscuro.<sup>77</sup>

Para Sérgio, las citas de las autoridades clásicas, en lugar de ubicar el texto de Dias en una época determinada y ayudar a la construcción de un autor, constituyen un defecto. Como la recepción de Sérgio no está tomando en cuenta los aspectos de la construcción textual, no explica ni interpreta que no todos los autores incluidos en esta compilación hacen referencias al mundo clásico o a las autoridades. Nunca sustenta cuáles son esas imperfecciones a las que se refiere ni por qué las considera como tales. Cuando dice que el relato es oscuro, está aludiendo a ciertos pasajes en los que hay un uso inexacto de términos náuticos, pero eso también ayuda a la construcción de la figura del autor, que en todo momento quiere restituir su importancia social por medio del conocimiento. Es cierto que quizá Dias se aventuró en el uso de un vocabulario cuyo uso no entendía perfectamente, pero esto no cancela los demás rasgos de construcción textual que destacan en este relato.<sup>78</sup>

En contraste, cuando presenta el relato del naufragio de la nao *Santo Alberto* dice esto:

---

<sup>77</sup> Bernardo Gomes de Brito comp., *História Trágico-marítima*, António Sérgio ed., Lisboa: Sul, 1955, vol. II, p. 12.

<sup>78</sup> El narrador de esta relación es la excepción en cuanto al manejo del tiempo, pues lanza cada tanto anticipaciones que cortan la narración lineal, cronológica, y que tienen la finalidad de mover al lector a continuar con la lectura del texto.

O presente relato merece talvez ser considerado como sendo o mais bem escrito de toda a colecção. O seu autor, João Baptista Lavanha, matemático, cosmógrafo, cartógrafo, cronista, professor, genealogista e engenheiro ou arquitecto, foi dos mais distintos representantes da cultura portuguesa de todos os tempos.<sup>79</sup>

Al contrario de Henrique Dias, cuyos datos biográficos se limitan a la información que él mismo proporciona en su narración, Sérgio sustenta su opinión en las actividades profesionales de Lavanha en la corte de los reyes Felipe II, Felipe III y Felipe IV — entonces también soberanos de Portugal de 1589 a 1640—. Considero que cabe la posibilidad de determinar cuál narración del *corpus* existente contiene más elementos que la erijan como la mejor, pero para llegar a ello los estudios sobre este género tendrían que estar muy avanzados, lo que no es una realidad de este momento. Ni el propio Sérgio se preguntó por qué Dias, un boticario, recurre a cada momento a la cita o la alusión culta en su texto, mientras que un autor como Lavanha nunca hace una sola mención de una autoridad clásica. A pesar de estas fallas que encuentro en la edición de António Sérgio, la suya es hasta ahora, como ya afirmé antes, la mejor reedición de la *HTM*.

El estar dedicados los volúmenes a la Academia de la Historia, el considerarse a sí mismo historiador y denominar a estos relatos “fragmentos históricos”, así como el contenido de estas relaciones, de alguna manera orientó su valoración en tanto que documento histórico y antropológico. Por ello, no es de extrañarse que fuera un historiador, el inglés Charles R. Boxer, “estudioso e eminente especialista da história dos descobrimentos e do império oriental de Portugal”,<sup>80</sup> quien se encargara tanto de estudiar el contexto histórico de esta obra como, y muy importante, quien fuera el primero en buscar y

---

<sup>79</sup> *Ibid.*, vol. III, p. 12.

<sup>80</sup> Winfried Kreutzer, “Algumas observações sobre a “Relação do naufrágio da nau S. Tomé na Terra dos Fumos, no ano de 1589 [...]” da *HTM*”, en Theodor Berchen y Hugo Laitenberger eds. *Lengua y literatura en la época de los Descubrimientos*, [s. n.], Junta de Castilla y León, 1994, p. 192.

describir la mayor parte de las fuentes originales de las narraciones que conforman la *HTM* en su “An Introduction to the *História Trágico-Marítima*”, de 1957.<sup>81</sup>

Asimismo, Boxer tradujo al inglés algunas de las narraciones en un volumen al que intituló *The Tragic History of the Sea, 1589-1622. Narratives of the Shipwrecks of the Portuguese East-Indiamen, São Tomé (1589), Santo Alberto (1593), São João Baptista (1622), and the journeys of the survivors in South East Africa*, Edited from the original Portuguese by CH. R. B., Cambridge, 1959. Las fechas entre paréntesis corresponden a la fecha del naufragio y no a la de publicación.<sup>82</sup>

Neves Águas hizo otra edición de la *HTM* en 1971. La editora fijó el texto, hizo un glosario y puso algunas notas. Se reproducen las portadas originales del siglo XVIII, así como las licencias. Al final de la compilación hay comentarios críticos de Fernando Luso Soares, José Saramago y Maria Lúcia Lepecki; según Moniz, “esta edição, todavia, não acrescenta nada de novo em relação à da Editora Sul, sendo, pelo contrário, documental e graficamente muitíssimo mais pobre”.<sup>83</sup> El texto en esta edición, efectivamente, tiene muy pocas notas explicativas; los comentarios son eso: comentarios, pero no estudios profundos que iluminen la comprensión de las relaciones. José Saramago, por ejemplo, manifiesta una idea que es la esencia de la actitud más extendida frente a estos textos: “A *História Trágico-Marítima* é pois um livro desconhecido. Condensa-a uma ‘ficha’ cultural

---

<sup>81</sup> Este estudio, que aquí citamos abundantemente, es un clásico al que hay que remitirse si se quiere estudiar las narraciones de naufragios en Portugal.

<sup>82</sup> No quiero pasar por alto un comentario al respecto de las traducciones de Boxer. Me llama la atención que la haya intitolado *The Tragic History of the Sea*, título de Gomes de Brito, y al mismo tiempo traduzca desde los originales. La *Historia Trágico-Marítima* es una compilación de textos que fueron manipulados y alterados sí por Brito, pero esos textos fueron fijados por él. ¿Intitular la traducción con el nombre que le puso Brito y traducir desde el original no es caer en una contradicción? Con mi pregunta expreso una duda, no una recriminación, pero tal duda proviene de la historia textual de estas narraciones.

<sup>83</sup> António Moniz, *op. cit.* [2001], p. 48.

definitivamente catalogada, alinhada de lugares-comuns para uso rápido e descomprometido”<sup>84</sup>

Si Lanciani hablaba de “una tradición textual escasamente articulada”, para referirse a textos entre los siglos XV a XVIII en Portugal, resultará sorprendente que todavía en el XX se pueda hablar de lo mismo, y es que la misma Neves Águas, después de 1971, hace otra edición, esta vez para una colección de bolsillo, pero en la página legal no se incluye la fecha y no hay un colofón que indique cuándo se imprimió. Se deduce que ésta es una edición posterior a 1971 porque en la lista de ediciones completas de la *HTM* que incluye está la de dicho año. Es una edición preparada para el gran público, no por ello se le justifican las numerosas erratas, sobre todo en el segundo tomo, porque hay más de un ejemplo que el descuido cambia el sentido del pasaje. No puedo asegurar que éste sea un texto diferente del de 1971. El criterio de la editora no es consistente porque anuncia que se basa en el original del siglo XVIII, incluso reproduce la dedicatoria de Brito a João V, pero no las licencias. Las notas son muy pocas, casi todas se quedan en el umbral de la copia de las de António Sérgio. A pesar de todo esto, ésta es la única edición que se puede conseguir en librerías actualmente, además de que es una de las fuentes en que algunos se basan para sus estudios.

Con un trabajo sistemático basado sobre todo en el carácter formal de estas relaciones, en 1979 Giulia Lanciani aporta otro estudio que se convierte también en un punto de referencia indispensable para el acercamiento a éstas desde la perspectiva de los estudios literarios, ya que establece el modelo narrativo, se trata de su *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*. En este estudio, Lanciani

---

<sup>84</sup> José Saramago, “A morte familiar”, en Bernardo Gomes de Brito comp., *História Trágico-Marítima*, ed. de Neves Águas, Lisboa: Afrodite, 1971, p. CIV.

retoma los hallazgos de Boxer y coteja los textos de la colección de Brito con la mayoría de los originales. En 1997, la especialista retoma la mayor parte de esta investigación, pero le añade, al principio, una parte en la que ofrece el contexto económico y cultural en el que surgen estos textos y, al final, un “Apéndice” en el que hace el primer intento de edición crítica de ocho narraciones.

En el año 2001 aparece el libro *A História Trágico-Marítima: identidade e condição humana*, de António Manuel de Andrade Moniz, que es el resumen de su tesis doctoral presentada en 1995. El título de ese trabajo es *A História Trágico-Marítima: rosto de uma identidade numa poética da condição humana*. La obra del año 2001 no es una adaptación del trabajo doctoral del autor para un público más amplio, sino que éste sólo elimina partes de la tesis, por lo que a veces nos topamos con supuestas reproducciones de primeras ediciones que desaparecen en el libro, pero que estaban en su trabajo de 1995.<sup>85</sup> Hasta ahora, el de Moniz es el trabajo más ambicioso sobre la *HTM*. Se divide en dos grandes apartados. El primero: “Da História do texto ao contexto e intertexto”; el segundo: “A poética do texto, um olhar hermenêutico”. Es Moniz quien aclara algunos de los enigmas sobre primeras ediciones y ediciones perdidas que Boxer y Lanciani habían planteado en sus respectivos trabajos. Además de esto se propone llevar a cabo una interpretación profunda de la compilación.

Sin embargo, esta obra representa algunos problemas para quien pretenda continuar por la senda de la investigación sobre este tipo de textos. Desde mi punto de vista, el punto más débil del trabajo es que el autor se ciñe sólo a Brito y a la compilación, a la que siempre alude como “obra britiana”. Es cierto que la *HTM* implica fijación de texto y que se puede estudiar como una antología de autor; sin embargo, ¿por qué no abundar de una

vez sobre la fase previa de esa compilación?, ¿por qué continuar centrando el análisis y la interpretación en la *HTM* y no en las narraciones independientes?, ¿por qué no estudiar este material que se generó durante un lapso de un siglo y no como compilación del XVIII?

El aspecto metodológico de este trabajo me parece confuso, porque todo el análisis de Moniz parte del orden en que Brito colocó las relaciones; se refiere a cada una de ellas como “I relato”, “II relato”, y así hasta el XII. Es seguro que prefirió esto debido a los títulos tan largos; no obstante, más que práctico, este criterio resulta un tanto nebuloso, porque el orden de Brito ni siquiera es cronológico. Moniz deja fuera de su análisis e interpretación los otros textos que ya habían descrito Boxer y Lanciani. Es verdad que su trabajo versa exclusivamente sobre la *HTM* y el título tanto de la tesis como del libro son claros.

Pidamos también, en todo caso, la coexistencia de estudios sobre el género de las narraciones de naufragios en Portugal. Brito hizo su aportación, pero la filología también debe hacer la suya.

Los estudios literarios deben aclarar huecos que permanecen frente a este género, algo tan fundamental como las fuentes de las narraciones de naufragios portuguesas y una auténtica contribución al conocimiento de su recepción. Sobre esto, por ejemplo, Moniz sólo dice lo siguiente:

Um estudo exaustivo da recepção dos relatos de naufrágios, em edições avulsas, anteriores à Compilação [sic] de Bernardo Gomes de Brito, implicaria uma pesquisa, no interior destes textos, dos testemunhos dos seus autores, reflectindo já uma resposta ao horizonte de expectativa de um público em concreto.

---

<sup>85</sup> Ver Moniz *op.cit.* [2001], p. 33-48.

Mais modestamente, porém, limitamo-nos a apresentar alguns exemplos ilustrativos desse enorme manancial que constitui o espólio dos relatos de naufragios.<sup>86</sup>

Por otro lado, a pesar de que siempre se estudia la compilación de Brito, no hay un solo trabajo que proponga cuál fue el criterio editorial que éste siguió. Es obvio que para realizar un trabajo tan titánico como ese hay que cotejar cada texto original con el de la *HTM* y, hasta ahora, nadie parece haber tenido la intención de hacerlo. Además, Brito no fue únicamente compilador, recordemos que él fusionó materiales diversos en tres relatos. Esto indica que conocía tan bien el género, que era capaz de acomodar pasajes que tuvieran las mismas constantes del resto de las narraciones. A tal punto obró Brito, que ninguna de sus “hechuras” sale del modelo narrativo establecido por Lanciani.<sup>87</sup> Pues bien, tampoco sobre esto hay estudios.

Resulta de lo más extraño, por ejemplo, que antes del mismo Antonio Tabucchi, en 1998, nunca antes nadie se hubiera ocupado de la recepción de la *HTM* por sus lectores más inmediatos, los censores. Y qué decir de las ediciones pirata, que están en la lista de espera. Numerosos elementos del género y de la compilación de Brito no han sido suficientemente valorados a pesar de estar frente a los ojos de la crítica durante mucho tiempo. De ninguna manera puede pensarse hoy que ya todo está visto o estudiado: faltan muchos caminos por recorrer, muchos huecos que llenar, muchas explicaciones por dar, muchas investigaciones por hacer.

---

<sup>86</sup> Moniz, *op. cit.* [1995], vol. II, p. 17.

<sup>87</sup> Una relación que sale del modelo ni siquiera es de la “autoría” de Brito, es la del padre jesuita Gaspar Afonso, que sólo de pasada alude a los naufragios, pero cuyo asombro ante la naturaleza americana rebasa el modelo de las demás relaciones.

### 3. ENTRE EL MODELO Y EL PARADIGMA.

#### **El *Navfragio da Nao S. Alberto, e itinerario da gente que delle se salvov*, de João Baptista Lavanha**

Antes de entrar de lleno en el análisis de la relación de Lavanha, me detendré un poco en la explicación del impacto que tuvo la historia del naufragio del galeón *São João*. Esta primera relación de naufragios narraba, en 16 folios, la escasa fortuna de don Manuel de Sousa Sepúlveda, el antihéroe más famoso de la literatura portuguesa de la época, quien sobrevive con su familia a las tempestades y al naufragio de su galeón en el Cabo de Buena Esperanza sólo para verse forzado a peregrinar por tierras desconocidas y pasar por terribles afrentas: la primera, la pérdida de un hijo bastardo, por quien ofrece toda su hacienda para que alguien se quede con él, lo proteja y lo lleve a algún sitio a salvo, lo que ninguno de la compañía acepta hacer; la segunda, la dura afrenta contra su honra, después de que unos aborígenes despojan de sus ropas a todo el grupo de supervivientes, entre los cuales él es el de mayor jerarquía; la tercera pérdida es la de su esposa, la hidalga doña Leonor, y su pequeño hijo legítimo. Todas éstas circundadas por la pérdida de la razón de don Manuel casi desde el inicio de la relación, quien se ve rebasado por las circunstancias y cuyo liderazgo se ve anulado por completo. En resumen, éste es el relato de la caída del héroe.

Recordemos que del autor de esta relación no tenemos ninguna noticia biográfica, salvo que un superviviente del naufragio le contó en el año de 1554 la historia en Mozambique, donde finalmente otros portugueses llegaron al rescate de los que aún estaban vivos. A continuación, reproduzco el prólogo por entero para que nos ayude de una manera general en la comprensión sobre el fenómeno de las relaciones de naufragios en Portugal.



Cousa é esta, que se conta neste naufragio, para os homens muito temerem os castigos do Senhor e serem bons cristãos, trazendo o temor de Deus diante dos olhos, para não quebrar seus mandamentos. Porque Manuel de Sousa era um fidalgo mui nobre, e bom cavaleiro, e na Índia gastou em seu tempo mais de cinquenta mil cruzados em dar de comer a muita gente, em boas obras que fez a muitos homens; por derradeiro, foi acabar a sua vida, e de sua mulher e filhos, em tanta lástima e necessidade, entre os cafres, faltando-lhe o comer e beber e vestir. E passou tantos trabalhos antes de sua morte, que não podem ser cridos senão de quem lhos ajudou a passar, que entre os mais foi um Álvaro Fernandes, guardião do galeão, que me contou isto muito particularmente, que por certo achei aqui em Moçambique o ano de mil quinhentos e cinquenta e quatro.

E por me parecer história que daria aviso e bom exemplo a todos, escrevi os trabalhos e morte deste fidalgo, e de toda a sua companhia, para que os homens que andam pelo mar se encomendem continuamente a Deus, e a Nossa Senhora que rogue por todos. Amém.<sup>1</sup>

Suponemos que este autor anónimo no imaginó que con su relación, la más breve de todo el *corpus* —incluidas las narraciones que no forman parte de la *HTM*—, inauguraría un género. Tampoco imaginó los problemas que acarrearía siglos después a los lectores especializados, quienes ignoran información básica para tratar de reconstruir la historia de las narraciones de naufragios portuguesas. Como leemos en la cita, el género en realidad se inaugura en Mozambique; la primera fuente es oral, pero quien organiza la información es un autor de quien no podemos decir nada en el nivel de lo biográfico. A pesar de estas tinieblas que envuelven al autor, su relato no sólo despertó el interés de otros por narrar nuevos naufragios, sino que también marcó las pautas formales a partir de las cuales trabajaría la mayor parte de los autores. Tras el prólogo, la narración inicia con la partida, sigue la tormenta, el naufragio, la peregrinación por tierra y al final la salvación. El resto de las narraciones portuguesas tienen este mismo modelo narrativo, aunque poco a poco cada

---

<sup>1</sup> Anónimo, en Brito *HTM*, ed. de A. Sérgio, vol. I, p. 13.

parte se va ampliando. Además, según las características del naufragio, cada autor le pondrá un mayor énfasis a la peregrinación por tierra o a los peligros vividos en el mar. Así, de los 16 folios de ésta llegamos a relaciones tan extensas como la versión larga de la de Henrique Dias, o la de Gaspar Afonso.

La relación del naufragio de don Manuel de Sepúlveda fue de tal impacto, que pronto empiezan a parecer alusiones al hecho en obras literarias. La primera la encontramos en 1572, en *Os Lusíadas* de Luís de Camões. En el canto V, el “monstro horrendo” Adamastor profetiza el precio que deberán pagar los portugueses por la osadía de las navegaciones y condensa en tres estrofas la “triste ventura” de Manuel de Sousa Sepúlveda, su “fermosa dama” y sus “filhos caros”. Camões logra revivir la esencia del drama mediante el contraste entre el énfasis en la condición social de Sepúlveda (su fama, honra, liberalidad y amor por su esposa), la hidalga doña Leonor e hijos, y el resultado de su malogrado viaje:

Triste ventura e negro fado os chama  
Neste terreno meu, que, duro e irado,  
Os deixará dum cru naufrágio vivos,  
Pera verem trabalhos excessivos.<sup>2</sup>

Uno de los compañeros del rey Sebastião en la batalla de Alcazarquivir, Luís Pereira Brandão, compone seis años después de Camões un poema épico integrado por dieciocho cantos; en el VI se narra el naufragio de Sepúlveda.<sup>3</sup>

Otro poeta portugués, Jerónimo Corte Real se basa en esta primera relación para escribir un largo poema que publicó en 1594. La obra de Corte Real consta, según

---

<sup>2</sup> Luís de Camões, *Os Lusíadas*, ed. de Emanuel Paulo Ramos, Porto: Porto, p. 204.

<sup>3</sup> Ver Moniz, *op. cit.* [1995], vol. II, p. 29.

información de Moniz, de diecisiete cantos en “oitava rima”.<sup>4</sup> Al parecer tuvo alguna resonancia en España, donde se publicó una traducción en 1644. António Sérgio, en su edición de la *HTM*, incluye un extracto de esta obra, en donde encontramos unos versos que reconstruyen el momento previo al naufragio, cuando es inminente la pérdida del galeón — al que Corte Real llama “nau” —, en medio de una tempestad:

Manda [Sepúlveda] que o batel grande ao mar vá logo,  
Que esperanças da nau já as tem perdidas.  
Nos braços toma e alça o peso amado [doña Leonor]  
Daquela desmaiada fermosura;  
Toma ambos os filinhos, —doce prenda  
Em outro tempo, agora dor crescida,  
Ajudado de vinte duros homens,  
Usados em trabalhos e nele expertos  
No batel entram, dando toda a gente  
Que lá fica na nau uma triste grita...<sup>5</sup>

Sérgio no aporta ningún dato de la fuente de la que extrajo las partes que cita, cuya ubicación en la obra de Corte Real no está especificada.

La fama de este naufragio no se quedó en Portugal: trascendió las fronteras y el tiempo, porque en el siglo XVII, años antes de la traducción del poema de Corte Real, tenemos tres ejemplos de sus repercusiones en obras literarias españolas. El *Catálogo de autores teatrales del siglo XVII*, confirma la atribución de una obra de Lope de Vega basada en esta misma historia; tal obra lleva por título *Don Manuel de Sousa, y naufragio*

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>5</sup> Jerónimo Corte Real, “*Naufragio e lastimoso sucesso da perdição de Manoel de Sousa de Sepúlveda*, en Brito *HTM*, ed. de A. Sérgio, vol. I, p. 40. Sérgio no especifica a qué canto pertenecen los versos que cita; supongo que deben ser lo primeros cantos, porque aquí se construye la tormenta y naufragio y sabemos que a éstos siguió la dura peregrinación por tierra que finalmente acaba con las vidas de don Manuel, doña Leonor y sus hijos.

*prodigioso, y del príncipe trocado*, y habría sido escrita entre 1598 y 1600.<sup>6</sup> Desconozco de qué manera Lope concretó el argumento, lo cierto es que conocía la historia del naufragio, porque en la silva tercera del *Laurel de Apolo*, después de la descripción de Lisboa, leemos:

Su gente belicosa pasó la Trapobana  
con impulso divino y fuerza humana,  
sujetando su mano poderosa  
los etíopes rudos y abrasados,  
y viendo los remotos horizontes  
de los cafres pintados,  
bárbaros lotófagos arrogantes,  
mares desnudos y vestidos montes,  
teatro infausto de los dos amantes,  
bellísima Leonor, Manuel de Sosa,  
que hoy llora su tragedia lastimosa  
el mar arrepentido  
de haberlos a su playa conducido,  
cuando, abrazada con dos niños bellos,  
bebió sus almas y ellos  
la suya al mismo tiempo, cuyas vidas,  
de lágrimas, de fe, de amor nacidas,  
pagó su esposo con perder el seso,  
que no se debe más a un mal suceso [silva III, vv. 16-35].<sup>7</sup>

Según los complementos editoriales de Luis Escolar Bareño en el tomo III de las *Obras dramáticas completas* de Tirso de Molina, éste habría tenido listo el drama *Escarmientos para el cuerdo* entre 1614 y 1622; a pesar de esto, Escolar deja la fecha de 1619, consignada por la editora original, Blanca de los Ríos, a pesar de que Escolar no encontró nunca en qué bases había sustentado ella tal afirmación. *Escarmientos para el*

---

<sup>6</sup> Héctor Urzáiz Tortajada, *Catálogo de autores teatrales del siglo XVII*, vol. II, Madrid: Fundación Universitaria Española, 2002, p. 660.

<sup>7</sup> Lope de Vega, *Laurel de Apolo*, ed. notas, catálogo e índices de Christian Giaffreda, introd., de Maria Grazia Profeti, Firenze: Alinea, 2002, p. 150-151.

*cuervo* apareció publicada por primera vez en Madrid en 1936.<sup>8</sup> Al tratarse de un argumento de difícil escenificación, dado que, una parte se desarrolla en el mar y otra en tierra, Tirso decide ubicar la acción antes del viaje. Así, el drama tiene lugar en Goa y el argumento se desarrolla a partir de los enredos amorosos de don Manuel de Sousa, quien abandona a su amante María, con la que tiene un hijo, y se casa con la delicada doña Leonor. Cuando doña María ve a lo lejos cómo se aleja el barco con su hijo, lanza una maldición a don Manuel, rectificada al final de su propio parlamento. Es esta parte la que aprovecha Tirso para condensar lo que en la realidad histórica ocurrió:

¡Plegue al cielo que no tengas,  
cruel, próspero viaje!  
El mar, enriscando sierras,  
tus pilotos desatine;  
desmence tus antenas,  
tus velas al agua arroje,  
tus jarcias todas revuelva,  
no te quede mástil sano,  
no te deje tabla entera;  
diluvios sobre ti caigan  
por que zozobres en ellos;  
en su piélago agonices,  
y si llegares a tierra,  
estériles playas llores;  
encuentres Libias desiertas,  
caribes tu esposa agravien,  
indios roben tus riquezas,  
la sed mate a tua amigos,  
de hambre tus ministros mueran.  
Las prendas que más estimes,

---

<sup>8</sup> Tirso de Molina (fray Gabriel Téllez), *Obras dramáticas completas*, ed. crítica de Blanca de los Ríos, complementos editoriales de Luis Escolar Bareño. Madrid: Aguilar, 1958, t. III, p. 217. Aquí mismo está la información sobre el poema de Jerónimo Corte Real.

ésas en pedazos veas  
pasto de hambrientos leones,  
de tigres mortales presas.  
No sepan de ti las gentes,  
ni otra sepultura tengas  
que las silvestres entrañas  
de las más bárbaras fieras.  
Mas, ¡ay cruel!, tus maldiciones mismas  
son éstas, no te alcancen que me llevas  
la prenda más querida;  
por ella ampare Dios tu ingrata vida.<sup>9</sup>

Las citas anteriores han sido ejemplo de la repercusión de esta historia en géneros diferentes a la relación. Hay que suponer que si el argumento emigró a manifestaciones literarias diversas a la fuente original, cómo no iba a tener suficiente impacto en Portugal como para que ahí se continuara durante un siglo —y más— con la escritura de relaciones de naufragios. Indudablemente ésta es la narración más citada, conocida y de las más conmovedoras;<sup>10</sup> pero incentivó la creación de narraciones cuyos autores procuraron que éstas tuvieran igualmente una buena acogida.

Un *corpus* tan amplio como el que describí en el capítulo anterior implica que cada relación tenga una concreción textual específica, aunque sin duda hay aspectos en los que se puede generalizar. Por mi parte, he elegido para el análisis un solo texto que posee tanto constantes que me servirán para la generalización, como procedimientos específicos de su autor. He preferido esta metodología porque sólo así podré llevar a cabo el estudio de una fuente original con base en la reproducción, vía micropelícula, de la primera edición del siglo XVI; de lo contrario tendría que citar a cada paso la *HTM*, lo que, en rigor, no me

---

<sup>9</sup> Tirso de Molina, *Ibid.* p. 245.

permitiría referirme a detalles de estilo, puesto que he afirmado antes que todos los textos que incluyó Brito en su compilación pasaron primero por su mano, su pluma y su tijera. Por tanto, mi análisis se basará en la relación denominada *Navfragio da nao S. Alberto, e itinerario da gente que delle se salvov*, de João Baptista Lavanha.

### 3.1. Historia textual de la narración de João Baptista Lavanha

Corría el año de 1596, cuando João Baptista Lavanha, cosmógrafo mayor de Felipe II, rey de España y también de Portugal en esa época, presentó a la censura su relación del naufragio de la nao *Santo Alberto*. Consta así en la fecha de la licencia que firman Diogo de Sousa y Marcos Teixeira. Finalmente, el libro se imprimió entre noviembre y diciembre de 1597. La portada dice:

*Navfragio da nao S. Alberto, e itinerario da gente que delle se salvov*. De Ioão Baptista Lavanha Cosmographo mòr de Sua Magestade. Dedicado ao príncepe dom Philippe Nosso Senhor. Em Lisboa. Em casa de Alexandre de Siqueira. Anno MDXCVII. Com licença & Privilegio.<sup>11</sup>

Tiene 6 folios preliminares sin numeración. Del folio 1 al 152 la numeración es corrida. Hay tres licencias que corresponden a fray Manoel Coelho, sin fecha; a Diogo de Sousa y Marcos Teixeira, del Santo Oficio, del 7 de noviembre de 1596; y una a Francisco Rabello, fechada el 17 de abril de 1597. De estas tres licencias, en la única que encuentro un comentario específico sobre la relación de Lavanha es de fray Manoel Coelho, quien dice de ésta: “antes me parece obra necessaria, & q servirá de aviso em muitas cousas aos

---

<sup>10</sup> Me refiero al contexto literario en lengua portuguesa y al de lengua española en el siglo XVII. En la actualidad, en el mundo hispánico la historia se conoce por mera referencia. En México específicamente, sólo he encontrado la historia de don Manuel de Sousa resumida en José Luis Martínez, *op. cit.*, p. 145-149.

que navegao as partes da India, por onde me parece q se pode imprimir”. El “Privilegio” del rey, con fecha de 28 de noviembre de 1597, resulta muy esclarecedor del confuso panorama editorial de la época. Dos años después de iniciado su reinado, Felipe II había dado una Pragmática en la que señalaba el carácter obligatorio de que los libros llevaran las respectivas licencias, tasa, nombre de autor, lugar y fecha de la impresión, nombre del impresor y privilegio, que “era la concesión para poder imprimir esa obra durante veinte o treinta años o más”.<sup>12</sup> En el caso de esta relación se declara que se prohíbe, durante diez años, que se imprima o venda la obra de Lavanha sin el conocimiento de éste; además se anuncia que cada ejemplar estará firmado por el autor. La pena correspondiente a la transgresión de esta orden consistiría en la confiscación de todos los volúmenes encontrados, el pago de cincuenta cruzados, de los cuales la mitad irá a la Cámara del rey y la otra para el acusador.<sup>13</sup>

La dedicatoria está dirigida “Ao Príncipe N. Senhor”, el futuro Felipe III; tiene fecha del 19 de agosto de 1597. Para ese momento, el monarca estaba casi inmóvil por la gota que lo aquejaba; se acercaba a sus últimos días y moriría el 13 de septiembre de 1598, a los setena y un años. La situación era coyuntural para un personaje como Lavanha, quien concentra en este largo párrafo su situación ideológica, política y personal: por un lado, era un vasallo del rey, estaba comprometido con el poder real español, los altos nobles portugueses y los ricos mercaderes no conversos, que se habían inclinado por que Felipe II

---

<sup>11</sup> A partir de ahora, salvo necesidad de otra edición, citaré siempre esta fuente; se encontrará entre paréntesis y junto a la cita el número del folio al que pertenece. En mi transcripción desato los q y e con tilde; **no actualizo la ortografía ni modifico la puntuación.**

<sup>12</sup> Pedro Pascual, “Felipe II y su política legislativa sobre el libro”, en *Felipe II y su época. Actas del Simposium (II)*, San Lorenzo del Escorial: Estudios Superiores del Escorial, 1998, p. 230. Hay que matizar la cita, porque el privilegio variaba: por ejemplo, *El Patrañuelo* (1567) de Joan Timoneda sólo tuvo cuatro años de privilegio; *La Dorotea* (1605) de Lope, diez.

<sup>13</sup> En 1558, Felipe II dio una Pragmática sobre cómo debían hacerse los libros, porque la llegada de la imprenta había propiciado la piratería, el plagio y la copia sin permiso del autor.



sucediera a su infortunado sobrino Sebastián, muerto en la batalla de Alcazarquivir en 1578, quien no tenía hermanos ni había dejado descendencia;<sup>14</sup> por otro, Lavanha estaba consciente de una colectividad específica: la portuguesa, cuyo pueblo llano, bajo clero y comunidad de conversos —a la que él pertenecía— se habían inclinado por mantener la independencia respecto de España y apoyaba abiertamente a don Antonio, prior de Crato:

Só o povo —mesteirais, pescadores, gente miúda das cidades— era abertamente pela inpedência. O sentimento antiespanhol intenso, era “a antiga reixa que sempre houve entre nós e os Castelhanos”, diz um dos dialogantes do *Soldado prático*. Mas, respondia o outro, esse sentimento “não o há senão na gente baixa, que na nobre é outra coisa muito diferente”.<sup>15</sup>

¿La gente de mar, a quien supuestamente va dirigida esta relación, pertenecía a la nobleza? Por supuesto que no, por ello, desde la dedicatoria Lavanha muestra la otra vía por la que va a transitar a lo largo de la relación: la exaltación de los descubrimientos portugueses como producto de una colectividad, porque se refiere al hallazgo de un nuevo camino hacia la Bahía de Espíritu Santo:

Descobrirão os Portugueses, que se salvarão do Naufragio da Nao S. Alberto no Anno de XCIII, hum grande espaço da Barbara Cafraria, & por ella romperão, & abrirão nova estrada (Dedicatoria en folios preliminares sin numerar).

Lavanha afirma que escribe por encargo y que su relación tiene la finalidad de ser “aviso dos que naquela Costa se perderem”. Es aquí donde encontramos la situación personal del autor, porque aunque Lavanha se autoconstruye como un buen vasallo entre el resto de los vasallos portugueses, también se reafirma como un intelectual necesario al expresar que el volumen que presenta va en garantía de otro mayor que es la *Discripção, & Historia de todos os Stados da Monarchia de S. Magestade [...] & das Genealogias dos*

---

<sup>14</sup> Peter Pierson, *Felipe II de España*, trad. de Jorge Aguilar Mora, México: Fondo de Cultura Económica, 1984, p. 195-277.

*Reys, & Príncipes delles*, que por adelantado también dedica a Felipe III. Esta alusión no está exenta de la *captatio benevolentiae*:

Se nella poser V. A. os olhos (grande premio de tão pequeno presente) verá os perigosos trabalhos, que sofrem estes seus vassallos, na larga navegação da Índia.

Añade dramatismo a estas palabras al introducir una prosopopeya en la que

o Mar, enojado da ousadia com que o passeão [los portugueses], e furioso perde as suas naos [sic], & dá com elas à Costa, como fez á esta.

Parecería que vamos a asistir nuevamente a una narración en la que hay mucho sufrimiento y grandes trabajos. Sin embargo, la dedicatoria es engañosa, porque, como veremos en el transcurso de este análisis, en realidad Lavanha se aboca a narrar el éxito con que Nuno Velho Pereira, el capitán mayor y protagonista del relato, conduce a un grupo de supervivientes hasta encontrarse con otros portugueses.

A la dedicatoria sigue una tabla de erratas en la que hay un error, porque señala que en el fol. 107 hay un *dadosse* que en realidad debe ser *dandosse*, pero en realidad es en el fol. 109 donde encontramos la errata.

El folio 1 tiene nuevamente el título, con unas modificaciones mínimas en relación con el de la portada:

*Navfragio da nao Sancto Alberto, & itinerario da Gente, que delle se saluou. De Ioão Baptista Lavanha Cosmographo mór de el Rey Nosso Senhor.*

No tengo ninguna noticia de la recepción que tuvo esta relación.

Demos ahora nuevamente un salto al siglo XVIII: Brito modifica el título y le pone:

*Relação do naufragio da nao S. Alberto, no Penedo das Fontes no anno de 1593. E itinerario da gente, que delle se salvou, athé chegarem a Moçambique. Escrita por Joaõ Baptista Lavanha cosmografo mór de Sua Magestade no anno de 1597.*

---

<sup>15</sup> José Hermano Saraiva, *op. cit.*, p. 171.

En 1738, cuando Brito edita esta relación en el segundo tomo de la *HTM*, elimina las licencias, el privilegio y, lo más importante, la dedicatoria. Aunque en su tesis doctoral Moniz registra la omisión, nunca la interpreta. Y es en detalles como éste que echamos de menos los estudios a partir de fuentes originales, porque, como hemos constatado, la dedicatoria tiene una función específica para Lavanha; sin embargo, su ausencia en la *HTM* también es significativa, y mucho. Me atrevo a formular una hipótesis al respecto, a la espera de una opción diferente a mi lectura. Para mí, la ausencia de esta parte de la relación tiene su origen en una motivación ideológica y una lectura nacionalista de la historia portuguesa: Brito entendió tan bien el carácter vasallático del texto de Lavanha, que suprimió la dedicatoria que éste hizo al futuro Felipe III, porque él dedicaba la compilación a *su* rey, un soberano portugués cuya legitimidad quedaba fuera de toda duda; al contrario del reinado del padre del príncipe, Felipe II. Seguramente para el bibliófilo, en el siglo XVIII, un monarca español podía excusar las alabanzas, pues la intención de los dos tomos que ofrece a la Academia es colaborar para la reafirmación de la propia historia nacional portuguesa. Dejar la dedicatoria al príncipe Felipe era contraproducente para las intenciones de Brito; João V era un rey absolutista.

Como afirmé en el capítulo anterior, no hay ningún estudio sobre los criterios editoriales de Gomes de Brito a la hora de organizar los dos tomos de la *HTM*. Por ejemplo, en qué se basó para ordenar los textos sin un criterio cronológico. El primer tomo de la compilación abre con la primera relación conocida, la del naufragio del galeón *São João*, pero el orden del resto no corresponde a la cronología. Así, la de Lavanha, que es la quinta en estos términos —mientras no se encuentre otra anterior—, aparece hasta el segundo tomo, en el antepenúltimo lugar de las doce antologadas. Pienso que el motivo del desplazamiento de la narración de Lavanha hasta el segundo tomo se relaciona con los

motivos que tuvo Brito para omitir la dedicatoria al príncipe Felipe; en el texto hay dos importantes alusiones a Felipe II por parte del protagonista de la narración, Nuno Velho Pereira, quizá por ello Brito consideró poco oportuno incluir este texto en el tomo de 1735. Otro motivo posible puede tener algo que ver con el tono general de esta relación, que es mucho menos dramático que el resto. El primer tomo abre con la historia de don Manuel de Sousa y cierra con la extensa relación del naufragio de la nao *São Paulo*, escrita por Henrique Dias, muy intensa, en la que hay una sólida tensión narrativa: cada momento parece que los viajeros pierden ante la muerte. Ésta es una de las pocas que se distingue por la erudición del narrador, que hace múltiples referencias a la literatura griega y latina. El segundo tomo comienza con el naufragio de Jorge de Albuquerque Coelho, un texto en el que el discurso indirecto de Albuquerque cumple con éxito la intención de conmover. La narración de Lavanha no posee este tono, y mucho menos la siguiente en la *HTM*, la del jesuita Gaspar Afonso, que en cada pasaje transmite el regocijo que le provoca la naturaleza americana y que, aunque tenga cada una de las secuencias del modelo narrativo del resto de las relaciones, pasa tan superficialmente por la del naufragio y es tan prolijo en la “peregrinación”, que se puede decir que también rebasa el modelo. El texto final del segundo tomo es un tratado sobre batallas en la mar.

Al menos en el primer tercio de la narración de Lavanha, hay varias interrupciones del hilo narrativo para insertar digresiones de tipo técnico y táctico, pues el propósito expuesto en la dedicatoria era la configuración de una relación didáctica, de ahí también que el narrador se autocontrole para que su trabajo no llegue el dramatismo de las otras relaciones. No obstante, como parte de la *HTM* no puede leerse el texto de esta manera, porque al receptor le falta el antecedente de la dedicatoria. Tras una lectura cuidadosa, se puede inferir que el autor pretendía que su relación fuera una especie de guía para quienes

se encontraran en una situación semejante a la de los personajes, pero sólo eso, inferir. Al mismo tiempo, no le da una mucha importancia a esta suposición porque para ese momento ya se ha superado la mitad del segundo tomo de la compilación. En un caso como éste, la necesidad de consultar la obra en la fuente original y tener presentes las fechas de publicación de las precedentes ilustra de manera perfecta que hay estudios para los que no es suficiente tener delante la *HTM*, ni siquiera en la edición original del XVIII, porque no sirve de nada.

### 3. 2 *La relación de Lavanha y la reconstrucción del género*

Un valor extratextual de la relación de Lavanha tiene que ver con su utilidad para la reconstrucción de la historia de este género en la época de los originales. Obviamente el autor conocía la de Manoel de Sousa, pero también tenía conocimiento de otras relaciones. Recordemos las enumeradas en el capítulo anterior: el impreso de la relación del naufragio de la nao *São Tomé* había aparecido por primera vez en 1611, en la obra de Diogo do Couto, pero de 1590 databa el manuscrito del sotapiloto Gaspar Ferreira, que había escrito un tratado sobre este mismo naufragio. El manuscrito debió circular en copias de manera importante, porque Lavanha lo conocía. No está claro en el texto si tenía noticia directa del *Trattado dos grandes trabalhos que passar os portugueses* o si únicamente había oído de él por comentarios del capitán mayor de la nao *Santo Alberto* y protagonista de su relación, Nuno Velho Pereira, porque leemos:

Lembrando Nuno Velho da perdição da Nao S. Thome na terra dos fumos o Anno de 89, cujos sucesos lera em Goa escritos por Gaspar Ferreira Sottapiloto della, mostrou com o seu exemplo, e como do Galeão S. João, & Nao S. Bento que naquellas partes se perderão (fol. 34).

¿La copia del manuscrito de Ferreira Reimão había llegado a Goa? Cerca del final vuelve a haber otra alusión a este tratado; pero esta vez en un comentario del autor, por lo que considero que él también conocía este documento, si es que en realidad también lo conocía Nuno Velho:

ao longo do qual [río] foy o desbarate de Manoel de Sousa de Sepulveda; & as lastimosas mortes de D. Lianor sua Molher, & Filhos, & seu desaparecimento; & nelle acabou também D. Paulo de Lima, mas não a memoria de suas gloriosas empresas (fol. 146).

El naufragio de la nao *São Bento*, de Mesquita Perestrelo databa de 1564 y también será recordado varias veces a lo largo del texto.

### 3.3 *La relación de Lavanha y el modelo narrativo*

En sus estudios sobre las narraciones de naufragios portuguesas, Giulia Lanciani ha establecido un modelo narrativo común a todas ellas. En líneas generales, son siete las secuencias que lo integran, que pueden estar presentes o no, según la concreción de cada relato:

1. *Antecedentes*. Por lo regular es un pasaje breve donde se exponen datos que preceden a la partida; puede tratarse del ambiente que precedía el viaje; o haber una reflexión a manera de prólogo. En esta narración tenemos el último caso. El autor reflexiona sobre el carácter didáctico de su relación, “Porque o Naufragio ensina, como se devem haver os navegantes em outro” (fol. 1). Además da cuenta de la veracidad de su relación: “escrevo este breve trattato, resumindo nelle um largo cartapacio, que desta viagem fez o Piloto da ditta Nao; o qual emendei, & verifiquei com a informação que depois me deu Nuno Velho Pereira” (fol. 2).

2. *Partida*. Se refiere la fecha el puerto del que se parte, adónde se dirige la embarcación y las primeras condiciones de navegación: “Partio pois a Nao. S. Alberto de Cochim a vinte & um de Janeiro de mil, & quinhentos & nouenta & tres, da qual era Capitão Iulião de Faria Cerveira, Piloto Rodrigo Migueis, & Mestre João Martinz, & nella vinha pera o Reino (fol. 3).
3. *Tempestad en alta mar*. Esta secuencia puede extenderse mucho, como en la relación de Henrique Dias, que ocupa casi la mitad del total del texto, pues la mayor parte de los infortunios les ocurren en el mar. Para la mayoría de las relaciones, es una secuencia altamente productiva, hay muchas amplificaciones, porque los narradores se esmeran en construir un espacio de terror en el que las olas llevan a las naos a alturas que semejan altas torres desde las que caen a los abismos de las profundidades del mar. Podemos decir, con Jean Delumeau, que esto se debe a que en la época el mar “es por excelencia el lugar del miedo”.<sup>16</sup> Es claro que los autores de estas relaciones se servían de tal situación para conseguir mover a su público. El autor añade que tanto en la ficción como en las crónicas, la tempestad “se alza brutalmente y cae de pronto. Va acompañada de tenebras. [...] Los vientos soplan en todas direcciones. Relámpagos y truenos se desencadenan”.<sup>17</sup> En la relación de Lavanha, sin embargo, no hay mucho interés por reconstruir esta parte de manera tan exhaustiva y menos aún tan dramática como las relaciones precedentes: “chegada porem a vinte & sete graos sobreveo vento Sul com que esta Agoa creceo; & arrijando o vento, indo a Nao pella Bolina; & metendo muito de ló, por se afastar da ditta ponta, deu uma grande cabeçada com que rendeo o Goroupez” (fol. 4).

---

<sup>16</sup> Jean Delumeau, *El miedo en Occidente (siglos XIV-XVIII)*, trad. de Mauro Armíño, Madrid: Taurus, [buscar fecha en copias], p. 53.

4. *Naufragio y la llegada a tierra*. Se hace un recuento de la destrucción de la embarcación y se narra las condiciones como llegan a tierra: “a mayor parte da gente que estava nesta Popa saltou em terra. Sendo meya noute se atravesou o castello da ditta Popa & por ella como por ponte, se poserão na praya os que nelle estavam” (fol. 13).
5. *Peregrinación*. La mayoría de los naufragios ocurren junto a las costas africanas, así que esta secuencia condensa las desventuras en tierra. En la relación de Lavanha, ésta es la parte más extensa y la manera como está construida se verá junto con el apartado de construcción del personaje.
6. Secuencia alternativa: *ataque corsario o maltrato de los enemigos*. Los ataques de piratas no son tan frecuentes, pero pueden ocurrir, como en el naufragio de Jorge de Albuquerque. Los náufragos de Lavanha no se enfrentan a esto. En general, sólo en tierra se da el maltrato de los enemigos.
7. *Regreso*. Es el encuentro de los medios de salvación, que siempre depende del hallazgo de otros portugueses.<sup>18</sup> En esta relación, un barco de portugueses que fueron a recoger marfil es la vía de salvación de la compañía de Nuno Velho Pereira.

La mayoría de las relaciones portuguesas terminan con la mención de las peregrinaciones a iglesias para agradecer la salvación. Ésta no es la excepción, y menos tras decirnos el narrador que en la embarcación en que iban a salvo “se tiverão os Nossos, por mais perdidos, que na Nao S Alberto” (fol 152). Así, la compañía se dirige, junto con los frailes dominicos que habían ido a esperarlos a la playa en Mozambique, a dar gracias la Virgen del Baluarte, con lo que concluye la relación.

---

<sup>17</sup> *Ibid*, p. 56.

<sup>18</sup> Lanciani *op. cit.* [1997], pp. 85-150; *op. cit.* [1993], p. 600; *op. cit.* [1979], pp. 59-60.



Ésta que hasta ahora es la quinta relación en orden cronológico, se ajusta perfectamente al modelo narrativo formulado por Lanciani. Sin embargo, no deja de llamar la atención que el espacio que el narrador le dedica a las secuencias de tempestad y naufragio sea tan breve y que su construcción esté tan carente del dramatismo que distingue a esta parte en la mayoría de las otras relaciones y que, en cambio, la peregrinación sea la más larga. Aunque la compañía se va topando con varios grupos de aborígenes, no hablaremos de maltrato de los enemigos, porque no lo permite el modo como está narrado este naufragio.

Cuando alguno de estos autores llega a hablar de la materia de su relato, dirá que lo constituye el naufragio y peregrinación de una compañía, dividiendo en dos partes su texto; sin embargo, el modelo que propone nos Lanciani es muy útil.

### *3. 4 La construcción del protagonista*

Para justificar lo que denomina como matriz literaria de estas relaciones, Giulia Lanciani se centra en la configuración y consolidación de su modelo narrativo. Por supuesto que ésta es una de las razones, pero son literatura a pesar de que narren sucesos que ocurrieron en la realidad histórica porque hay otros elementos de raigambre literaria. Tal es el caso de la construcción de los personajes. En esta relación es imposible no observar la del personaje principal, Nuno Velho Pereira, y relacionarla de inmediato con el modelo caballeresco. Entre el protagonista de este naufragio y don Manuel de Sousa Sepúlveda no hay comparación; éste es recordado por Luís de Camões, Corte Real, Lope de Vega o Tirso de Molina porque su construcción se centran en su infortunio, a tal grado que deviene un antihéroe. Cada afrenta se convierte en una ocasión para su caída. Sin valentía, sin estrategia ni táctica; al contrario, con desesperación, melancolía y locura, don Manuel de

Sousa extiende su infortunio desde el mar a la tierra; así, con esta cadena de fracasos, pasa a la historia de los hechos y a la historia literaria. Antes de él, se había salvado el licenciado Zuazo; tras años de penalidades Alvar Núñez había superado a la muerte; los naufragos de las obras revisadas en el primer capítulo habían sobrevivido; de hecho, ningún otro naufrago portugués volverá a transitar por esta vía dolorosa. Jorge de Albuquerque, por ejemplo, se reafirma una y otra vez ante su compañía como el motor de la esperanza en la salvación de las vidas. En los momento más difíciles, serán sus palabras, llenas de devoción, el aliciente para los otros naufragos. Sólo que la relación sobre estos hechos apareció en 1601, cuatro años después de la relación de Lavanha. Por lo tanto, no puede ser Jorge de Albuquerque el modelo del cosmógrafo real. El naufragio de la nao *São Bento*, segundo en orden cronológico tras el del galeón *São João*, tenía como protagonista a una colectividad, porque es una narración testimonial; el tercero, sobre el naufragio de la nao *São Paulo*, narrada por el boticario Henrique Dias, oscila entre la focalización en sí mismo como personaje, ensalzando siempre su erudición y sus actos, y el permanente descrédito del piloto de la nao, responsable del desvío de la ruta y de la desgracia de la compañía en los mares de Asia. La cuarta relación en orden cronológico es la de la pérdida de la nao *Santa Maria da Barca*, de 1565, de la que hay dos fuentes: un impreso anónimo al que alude Moniz, pero del que no informa nada más allá del pie de imprenta que ya he transcrito en el capítulo anterior; la segunda es la de la *HTM*, una hechura de Brito a partir de la fuente de Diogo do Couto en 1616, como también señalé antes. En resumen, tal parece que entre don Manuel de Sousa Sepúlveda y Nuno Velho Pereira, personaje principal de la relación que estudio, no existe ningún protagonista cuya construcción sea de transición: de una manera u otra, antes de Nuno Velho Pereira, los personajes estaban dedicados a sufrir su infortunio, a pagar por sus pecados, a superar la prueba. Pero es

evidente que João Baptista Lavanha pretendía configurar en Nuno Velho Pereira la contraparte del infortunado hidalgo. Y es que aunque las circunstancias hayan hecho de don Manuel de Sousa un gran personaje para la historia literaria, la realidad es que para la historia de los hechos fue un pésimo estratega. Si Lavanha debe escribir una guía de acción en caso de naufragio, aunque entrañable, el personaje de don Manuel sirve, en todo caso, como contrapunto de las necesidades reales de una compañía en peregrinación.

Por un lado, Lavanha recurre al modelo caballeresco para la construcción textual de Nuno Velho Pereira porque necesita un modelo de personaje que coincida con uno de los objetivos del relato: ser un ejemplo de comportamiento para los que se llegaran a ver en una situación semejante. Éste tiene que provenir de la literatura caballeresca porque, entre otras cualidades, en los caballeros se encuentran el valor, la audacia y la templanza necesarios para llevar a buen término su empresa. Lavanha no nos entrega un caballero; a partir de las cualidades de este tipo de personaje le dará forma a su protagonista. Por otro lado, la relación fue escrita cuando Camões ya había publicado *Os Lusíadas*, poema épico que coloca a Vasco da Gama en el grupo de grandes héroes al estilo de Eneas. Sin embargo, de la forma poética Lavanha sólo podía tomar algunas ideas que tiene que concretar de una manera diferente en su texto.

Cuando Lavanha alude al mandato que cumple, no especifica cuándo lo recibió ni cuánto tiempo le llevó ejecutarlo. El naufragio tuvo lugar en 1593; por las licencias, sabemos que estaba lista en 1596, así que en los tres años que separan las fechas tuvo que darse la orden y llevarla a cabo. El autor informa que una de sus fuentes es un largo cartapacio del piloto; supongo que llegó completo a manos de Lavanha, porque éste indica junto a cada párrafo el día del mes que ocurría cada hecho. La otra fuente es oral y es el testimonio de Nuno Velho Pereira, que sería electo capitán mayor por los sobrevivientes del

naufragio y, por ello, protagonista de la relación del cosmógrafo. Si recordamos que una de los rasgos distintivos de todo buen caballero es el valor de su palabra, desde la dedicatoria está construyendo a su protagonista. El crédito que el narrador le otorga a lo que le dice Nuno Velho Pereira es el primer elemento de su construcción:

escrevo este breve trattato, resumindo nelle um largo cartapacio, que desta viagem fez o Piloto da ditta Nao; o qual emmendei, & verifiquei com a enformação que depois me deu Nuno Velho Pereira, Capitão mór que foi dos Portugueses nesta jornada (fol. 2).

Para ser ésta la primera vez que se refiere al personaje, este detalle no debe pasar desapercibido. El ejemplo de la cita no es la única mención de esta cualidad, sino uno de los rasgos que reitera el narrador: Nuno Velho empeña su palabra en la promesa de premios o porciones de especias y es digno de crédito.

El narrador va a recurrir continuamente al contraste para acentuar las virtudes del capitán mayor, casi siempre oponiéndolas a los defectos de los aborígenes africanos; sin embargo, el alto concepto del capitán es mayor si sus cualidades destacan entre los suyos:

O que entendido de alguns afeiçoados aos brincos dos seus caixões, que levavão no Convés, pararão em os alijar, esperando ja salvarse com elles, mas prometendolhes a troco Nuno Velho Pereira (se Deos o levava a salvamento a terra) corenta & cinco quintaes de Crauo, que trazia na nao, pode tanto esta sombra de interesse, que ficou logo desembaraçado o Convés (fol. 6).

Además de contrastar la codicia de los otros con el desprendimiento de sus bienes por parte del protagonista, también está aludida su religiosidad. Antes de ser elegido capitán mayor de los sobrevivientes en su peregrinación por tierra, se añaden a estas virtudes su valentía ejemplar:

Nuno Velho Pereira deceo abaixo ao Prão da Nao, com grande perigo pendurandosse pellas cordas das bombas, e começou a encher os Barris, os outros Fidalgos, & soldados movidos deste exemplo, fizeram o mesmo (fol. 8);

su carácter prevenido:

E prevenindo Nuno Velho as futuras necessidades de armas, & munições [...] advertio ao Capitão (fol. 9);

su condición de indispensable para la compañía:

Foy esta prevenção, & lembrança de Nuno Velho de tanta importancia, que faltando, faltara o remedio de todos estes Portugueses (fol. 10);

su cortesía con las damas que hay en el grupo de sobrevivientes:

Nuno Velho Pereira, que acompanhava, & animava D. Isabel, & D. Luisa, & era seu reparo nas ondas, que apertadas entre os Mastos, & a Popa, encapelavão por cima della [la popa], & em Nuno Velho (que tinha estas Fidalgas recolhidas debaixo de um balandrao de Chamelote) (fol. 12).

Como resultado natural, después de que el narrador se ha dedicado reiteradamente a exaltar las características positivas de Nuno Velho, llega el momento de su elección:

E de comum consentimento foy eleyto por elles Nuno Velho Pereira por sua nobreza, prudencia, esforço, & experiencia. Recussou elle [...] Nao aceitarão a Nuno Velho esta escusa, e porque não desse outra nenhuma, lhe disserão que não aceitando elle o cargo, determinavão apartarse, & fazerem seu caminho desunidos (fol. 21).

El rechazo a la distinción grupal añade otras no enumeradas: su humildad y él como factor de la cohesión del grupo. Estas primeras acciones suman al protagonista más cualidades:

antepondo elle o bem público ao descanso proprio, o aceitou [el cargo, & com o devido juramento promoteo cumprir suas obrigações, & todos com outro semelhante de o obedecer. [...] tudo [el armamento] se entregou a Nuno Velho, & elle o mandou enxugar, pera com o mais, se repartir, com igoaldade entre todos (fol. 21).

Revisemos un pasaje breve del *Amadís de Gaula* de Rodríguez de Montalvo para señalar algunos rasgos semejantes. Elegí uno en que es otro personaje el que habla sobre el caballero y da una idea clara de lo que representaba éste para los demás:

—¡Ay, flor y espejo de toda cavallería, qué tan grave y estraña es a mí la vuestra muerte, que por ella no solamente yo padeçeré, mas todo el mundo, en perder aquel su gran caudillo y capitán, assí en las armas como en todas las otras virtudes, donde los que en él viven enxemplo podían tomar!<sup>19</sup>

En este caso habló una doncella y valora la figura del caballero desde varios puntos de vista, no sólo el de su dominio de las armas; el que lo llame virtuoso, ensalza al personaje. Paso ahora a otro héroe caballeresco, diferente a Amadís porque Zifar no se enfrenta a caballeros adversarios, sino que éste debe superar otra serie de pruebas. De Zifar dice el narrador: “Mas Nuestro Señor Dios, veyendo la paçiençia e la bondat deste buen cauallero, enbiole una bos del çielo”.<sup>20</sup> Más adelante, el rey de Menton se refiere a Zifar así: “Amigos, quien fue aquel cauallero tan bueno que tanto bien fizo ayer?”<sup>21</sup>

Uno de los pasajes más cargados de significado en esta relación tiene que ver tanto con la construcción del personaje como con la del autor: por parte de éste está el carácter vasallático de la dedicatoria. Lavanha dedica al futuro rey su relación, pero en ese momento es vasallo del que, aunque enfermo, está en funciones. Por el lado de Nuno Velho, el que éste se asuma como vasallo de Felipe II es parte de las características positivas que debe poseer. Así, cuando el grupo de supervivientes se topa con el superior de un grupo de aborígenes y éste les pregunta cómo es que habían ido a parar allí:

Satisfez á esta pergunta [sic] Nuno Velho dizendo, que erão vassallos do mais poderoso Rey da terra, a quem obedecia, & pagava tributo toda a India onde estava o seu Visorrey que a governava, & da qual vindo elle pera Portugal sua Patria, em uma grande Nao que recolhia toda aquella gente [...] o Mar com sua furia os havia deitado naquella praya abrandosse a Nao (fol. 24).

---

<sup>19</sup> Rodríguez de Montalvo, *op. cit.*, p. 451.

<sup>20</sup> *Libro del Caballero Zifar*, ed. Cristina González, Madrid: Cátedra, 1998, p. 139.

<sup>21</sup> *Ibid.*, p. 185.

El principio de la respuesta es una construcción puramente textual sin otra finalidad que quedar bien ante el soberano español. La respuesta de Nuno Velho es discurso de João Baptista Lavanha, ésta es la única relación en la que los náufragos “expresan” esta idea; en el resto del corpus responden que son náufragos, que iban de regreso a Lisboa o rumbo a la India y que su nave se perdió. La conciencia de Lavanha de que su relación, más allá de la corte española, tiene como objetivo el público portugués, hace que adquiera un importante significado la alusión a la especificidad nacional portuguesa cuando Nuno Velho se refiere concretamente a “Portugal, su patria”. Más adelante, ante un principal más poderoso que el de la cita anterior, el capitán mayor se confirma como vasallo de Felipe II, pero ya no es tan tajante:

Respondeolhe Nuno Velho, que erão vassallos do poderoso Rey de toda Hespanha, & delles era elle o seu Capitão,& que o Mar [...] indo em uma Nao pera á sua terra os deitara naquella (fol. 54).

Me resulta ambigua esta declaración de Nuno Velho, porque no sé si “Hespanha” era para él, o mejor, para Lavanha, todo el espacio regido por Felipe II o sólo la parte española de la Península ibérica. Debo insistir que éstas son palabras del autor y que obedecen a sus intereses en el ámbito de la Corona, aunque de paso le sean útiles para hacer de Nuno Velho un ejemplo como estrategia en la realidad histórica y de portugués que no titubea en asumirse como vasallo de este rey.

Vuelvo a la construcción textual del protagonista, cuyo trazo es muy definido y cuyas acciones sólo son la confirmación de lo que el autor ha querido que sea desde el inicio del texto: respeta la propiedad ajena, es liberal, cortés con los niños, buen estratega, justo y devoto.

Si don Manuel de Sousa perdió todo poder de organización una vez que comenzó la peregrinación de supervivientes, Nuno Velho se distingue por su prevención calculada. Su estrategia de salvación consiste en dar a los aborígenes africanos piezas de metal y objetos de escasísimo valor como cuentas y rosarios de cristal a cambio de provisiones suficientes para todos los sobrevivientes. Sólo cuando se trata de un principal cuyo auxilio es muy importante, Nuno Velho le ofrece pedazos de objetos de plata o finas telas. Para la época de escritura de este texto, tal proceder ya circulaba en las relaciones de la conquista de las Indias Occidentales, que seguramente conocían tanto Lavanha como Nuno Velho. Por tanto, su manera de actuar se ciñe a la de los reconocidos militares de la época. El valor que le daban los aborígenes africanos a las piezas metálicas que les daban los portugueses era muy grande, porque con ese metal fabricaban las puntas de sus lanzas y flechas.

Además de la pericia en las tácticas militares, la defensa de los valores cristianos —y más en tierra de paganos— es otro de los rasgos imprescindibles en todo buen caballero; Nuno Velho no es la excepción, así que hay un amplio pasaje en la relación que trata que ilustra este aspecto del protagonista. Podemos hacer una lectura extratextual, casi biográfica del pasaje, porque si bien Lavanha se movía en la corte de este poderosísimo rey, era su empleado y tenía una cierta seguridad, también es verdad que procedía de familia de conversos, así que expresar el triunfo del mayor símbolo cristiano sobre los gentiles será más importante para Lavanha que para Nuno Velho, aunque mediante él se lleva a cabo:

Tomou a [la cruz] o Barbaro, & com semelhante acatamento a beijou, & pos nos olhos, & assi o fizeram todos os outros Negros. E vendo Nuno Velho a veneração, que fazião á Sanctissima Cruz, mandou a um Carpinteiro que de uma Arvore que junto delle estava (distosa & bem nacida naquella Cafraria pois de um Ramo seu, se fez o sinal de nossa salvação) fizesse uma Cruz que logo foy feita de oyto palmos de alto. E tendoa com as mãos Nuno Velho, a entregou ao Gambela, dizendolhe que naquella Arvore,



vencera o Autor da Vida a Morte, coms sua propria Morte, & assi della, era remedio, dos enfermos saude, & na virtude daquelle sinal, vencerão os grandes Emperadores, & agora vencião os Reys Catholicos a seus inimigos, & como dom tão excellente lho dava, & offerecia, pera que o possesse diante da sua casa (fols. 125-126).

A lo largo de toda la relación, tanto el narrador como las acciones del protagonista lo acercan a una suerte de ideal de capitán mayor. Sin embargo, y a pesar de que permanentemente el narrador ensalza las figura de Nuno Velho y las acciones de éste son siempre irreprochables, no alcanza a consolidarse como héroe. Hacia el final, no logra mantener la cohesión de los sobrevivientes: por un lado, un grupo de portugueses “enfadados” (fol. 151) se separa de la compañía y decide ir a pie hasta Sofala; por otro, el exceso de peso fuerza a Nuno Velho a sacar de la embarcación en la que van a salvo de vuelta al reino a todos los marineros moros, sus familias y pertenencias. El narrador, que ha construido la imagen de Nuno Velho como un gran capitán, no puede sólo narrar estas circunstancias sin hacer comentarios que menoscaben el peso de ambas situaciones: en el primer caso, dice que los hombres que decidieron ir aparte murieron; en el segundo, señala que estos moros y a sus familias salieron ganando con lo que Nuno Velho les dio a cambio de que bajaran de la nao para aligerar el peso, con lo que minimiza el hecho:

O que elles sofrerão bem com a boa paga, & satisfação, que Nuno Velho Pereira lhes mandou dar (fol. 150).

Estos dos detalles no bastan para que sea fallida la construcción heroica del personaje; según mi perspectiva, la causa tiene que ver con la manera como están contruidos los espacios en el texto, porque, salvo en este caso, en el resto del *corpus* los personajes encuentran en la hostilidad del mar y de la tierra las pruebas que tendrán que superar para salvar sus vidas. En cambio, en el texto de Lavanha esto no funciona de la misma manera. La parte que pasan en el agua es narrada rápidamente, no hay una descripción muy

detallada de los hechos en el mar, porque la causa del naufragio no es una tormenta; la embarcación se pierde porque se abre y comienza a entrar mucha agua. Aunque los marineros trabajan duro achicando el agua y más tarde la mayor parte de los viajeros se ven obligados a lanzar sus pertenencias al mar, esto es descrito brevemente, sin el dramatismo de otras narraciones:

Caydos os Mastos deitaraosse muitos a elles inconsideradamente, parecendolhes seguro remedio, pera escapar do Naufragio. Mas como estivessem ainda pegados com alguma enxarcea, as impetuosas ondas, que con grande furia rebentavão na Nao, derão nelles; & todos afogarão, com pernas, & braços quebrados (fol. 10-11).

Más adelante hace alguna alusión a las “grossas ondas” (fol. 13), pero no más descripción dramática del espacio. Resulta evidente la prisa por narrar esta parte y concentrarse más en la de tierra, porque ahí es donde comienza a actuar Nuno Velho como el capitán mayor. Pero la construcción del espacio en tierra es todavía más favorecedora de las acciones de Nuno Velho. El espacio es absolutamente bucólico: los peregrinos se topan con riachuelos en los que beben agua, frescos y verdes campos propicios para el descanso, en resumen un permanente *locus amoenus*:

Era o caminho chão, & por uma fresca Varzia chea de feno, pella qual andando de vagar, por ser a primeira jornada chegarão ás tres horas á um Valle, per que corria uma fermosa ribeira, que nelle se metia em um Rio, o qual no mesmo Valle mesturava as suas doces Agoas com as salgadas do Mar. Neste sitio quis a Guia que se fizesse stança, & foy a primeira desta peregrinação, & ao longo da Ribeira & de espessas Matas, de diversas Cores, que no Valle havia se alojou a nossa Gente (fol. 37-38).

En el resto de los naufragios en los que hay hechos en mar y en tierra —recordemos que Jorge de Albuquerque y sus hombres viven toda su desventura en el mar—, los sobrevivientes se enfrentan a nuevas pruebas, impuestas por el nuevo elemento: falta de comida y agua, porque las provisiones se pierden durante el naufragio. Recordemos a los

náufragos que acompañan al licenciado Suazo, que hacían cruces en los islotes con la creencia de que en el centro habría agua; la larga aventura de Alvar Núñez; el pavor de don Manuel de Sousa y su mujer, desnudados por los aborígenes. No obstante, como vemos en la cita, lugar para descansar y agua para beber no faltan a esta compañía, y las negociaciones de Nuno Velho la proveen de víveres abundantes. Estos náufragos nunca pasan hambre ni sed, no se ven, como otros, obligados a racionar los alimentos, a comer pan enmohecido o a beber vino en el que nadan las cucarachas.<sup>22</sup> En el texto, la compañía atraviesa estas tierras y nunca se enfrentan a la carencia, sino que se topan siempre con la abundancia. Tierras llanas, pastos generosos, riberas a las que hacen sombra los árboles, con leña para el calor en las noches, casi un viaje más próspero por tierra que por agua:

Seguindo o aoutro dia a Derrota, que llevaba o Piloto, por bom caminho, & seguido, ao longo do qual havia povoações, das quaes sayão a vender Leite, & uma fruitta semelhante ás nossas Balancias, chamada dos Cafres Mabure, sendo onze horas, & o Sol muy quente repousarão todos juntos á uma Ribeira assombrada de arvoredos (fol. 53).

El entusiasmo por la construcción del espacio de esta costa sudafricana como lugar bucólico llega al extremo de ponerle nombre:

levantouse o arrayal, & foy fazer o Alojamento ao longo da mais fermosa, & fresca Ribeira, que por todo o caminho se havia visto. Corria de Oeste á Leste, por um Valle metido entre altos Rochedos, todos cubertos de grandes; & copadas Arvores de diversas cores.

Convidados os Nossos da fresquidão desta Ribeira, detiverãosse nella um dia, & por sua belleza lhe poserão nome das Flores fermosas. E os Negros lhe chamão Mutangalo (fol. 89-90).

La impronta de la tradición clásica y renacentista es innegable, aunque no haya ninguna mención explícita de algún autor u obra. Sin embargo, no es tarea difícil demostrar que la

---

<sup>22</sup> Véanse las relaciones del naufragio de Jorge de Albuquerque y la de Henrique Dias.

base de la construcción textual de la relación proviene de la literatura. Curtius apunta que desde la época del Imperio romano y hasta el siglo XVI la construcción del espacio tiene como motivo central el *locus amoenus*, que se distingue porque es un espacio bello, con sombra; hay uno o varios árboles, una fuente o arroyo, un prado; también flores, cantos de aves o una suave brisa.<sup>23</sup> En resumen, salvo los cantos de las aves, encontramos los demás elementos cada vez que el narrador “describe” el espacio en esta relación. Además de ejemplos de Virgilio y Horacio, Curtius incluye un largo poema de Tiberiano, del que citaré unos cuantos versos para ilustrar esta filiación literaria:

Por el fresco, herboso valle, de florido césped,  
serpeando iba un riachuelo de lucientes guijas.  
En lo alto, al blando soplo de la brisa, ondeaban  
los laureles azulados y los verdes mirtos.<sup>24</sup>

Qué mejor ejemplo que el de Lavanha para confirmar la exposición de Curtius: es el final del siglo XVI y el paraje ameno se traslada con toda su frescura a las costas africanas, a pesar de que para mí esta manera de construir el espacio no sea muy eficiente. Cuando Robert Curtius habla del paisaje épico, señala cómo junto a la *selva selvaggia ed aspera e forte* de Dante el contrapunto espacial lo constituirá el lugar ameno, y recuerda el pasaje de la afrenta de Corpes en el *Cantar de Mio Cid*, en donde hay altísimos montes que casi rozan las nubes y las fieras rondan; pero encuentran un vergel con una limpia fuente en donde en la noche los infantes les demuestran amor a sus esposas. Para mí, esto puede darnos una clave, porque en la relación de Lavanha no existe el contrapunto del lugar ameno necesario para que la configuración heroica del personaje sea efectiva. Nuno Velho organiza y demuestra su valor en la fase del naufragio; pero ésta es tan breve y está narrada con tal

---

<sup>23</sup> Curtius, *op. cit.*, p. 280.

<sup>24</sup> *Ibid*, p. 281.

velocidad, que se ve prácticamente anulada por la secuencia de la peregrinación. De ahí que Nuno Velho como personaje, a pesar del esmero de Lavanha, llegue a resultar poco convincente.

Pensemos que en aras de la intención “didáctica” que mueve su relación, Lavanha sacrificó el dramatismo que tan bien conocía. Su objetivo era proporcionar a los hombres de mar un nuevo modelo de acción, y para ello se vale de la combinación de modelos literarios para la construcción de los personajes y del espacio, aunque ésta no coincida con las de las relaciones precedentes de una naturaleza hostil que se convierte en una prueba a ser superada. Así, a pesar de que Lavanha siga de un modo ortodoxo el modelo narrativo para la separación de secuencias, el resultado es una relación que, en términos de contenido, poco se relaciona con el resto del *corpus*. Recordemos que ésta es la quinta de casi veinte relaciones. Las embarcaciones siguieron naufragando como habían naufragado muchas otras desde antes. En 1574, las cinco naos que iban a la India naufragaron; 1593, año del naufragio de la nao *Santo Alberto* en que viajaba Nuno Velho Pereira, se perdieron tres de las cinco que partieron de Lisboa.<sup>25</sup> La orden real de hacer una guía de náufragos era tan indispensable como poco factible. Lavanha no hizo escuela ni en la realidad histórica ni en la literaria. Los naufragios no cesaron y los sobrevivientes no encontraron verdes campos junto a ríos de aguas frescas en sus peregrinaciones; se siguieron escribiendo relaciones cuyos protagonistas poco tenían que ver con Nuno Velho Pereira.

¿Cómo interpretar lo anterior? Mi respuesta es que el afán didáctico de la relación de Lavanha se asocia, sin dudas, con el alud de escritos arbitristas de finales de siglo XVI; con seguridad, Lavanha tuvo conocimiento de ellos debido a su estancia en la corte de los Felipes. La bibliografía se ocupa sobre todo del arbitrista político y económico de un

Rivadeneira,<sup>26</sup> un Álamos<sup>27</sup> o de un González de Cellorigo,<sup>28</sup> pero había toda clase de memoriales y discursos; doy dos ejemplos tomados del *Registro de arbitristas, economistas y reformadores españoles (1500-1936)*, de Evaristo Correa Calderón:<sup>29</sup> *Apuntamientos de cómo se deben reformar las doctrinas, y la manera de enseñallas, para reducillas a su antigua entereza y perfición; de que con la malicia del tiempo, y con el demasiado deseo de llegar los hombres presto a tomar las insignias dellas han caído* (1589), de Pedro Simón Abril; o el *Memorial sobre reformatión de trajes* (1595), de Juan de Santillana.<sup>30</sup> De los años noventa del siglo XVI, Correa Calderón registra algunos documentos relacionados con la marina, la administración de puertos y otros temas náuticos, es el caso de la *Carta* de Bautista Antonelli sobre la fortificación de un puerto (1595); o la *Mémoire...sur les réformes à faire dans la marine espagnole* (1595) que escribió Diego Brochero<sup>31</sup> después de visitar Lisboa por mandato del rey. La portada de la relación de Lavanha no aporta ningún indicio de que se trate de una manifestación arbitrista, aunque —como ya señalé antes— esto sí sucede en la dedicatoria, cuando Lavanha afirma que escribe por mandato y “pera aviso dos que naquela Costa se perderem”.

Así, la relación de Lavanha vendría a resultar aún más compleja y rica para el análisis, tanto por los elementos que he analizado a lo largo del trabajo, como por sus características arbitristas: la descripción y denuncia de los males, y las estrategias para su remedio. Desde

---

<sup>25</sup> Ver Moniz, *op. cit.* [2001], pp. 86-87.

<sup>26</sup> Pedro de Rivadeneira, *Tratado de la religión y virtudes que debe tener el príncipe cristiano, para gobernar y conservar sus estados. Contra lo que Nicolás Maquiavelo y los políticos de estos tiempos enseñan*, Madrid: Pantaleón Aznar, 1788. La edición original es de 1595.

<sup>27</sup> Baltasar Álamos de Barrientos, *Aforismos al Tácito español*, Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1987. La obra de Álamos comenzó a circular en 1594.

<sup>28</sup> Martín González de Cellorigo, *Memorial de la política necesaria y útil restauración de la república de España y estados de ella y del desempeño universal de estos reinos*, ed. y estudio preliminar de José L. Pérez de Ayala, Madrid: Antonj Bosch-Instituto de Estudios Fiscales, 1991. Impreso en 1600.

<sup>29</sup> Lleva como subtítulo *Catálogo de impresos y manuscritos*, Madrid: Fundación Universitaria Española, 1981.

<sup>30</sup> *Ibid.*, p. 74.

esta nueva perspectiva, es posible reinterpretar toda la relación, empezando por la dedicatoria. De manera coincidente con los textos de Cellorigo y Rivadeneira, Lavanha también dedica a Felipe III su relación. Ya antes ofrecí mi manera de entender la ausencia de la dedicatoria en la edición de Brito y expuse las razones políticas e históricas de tal omisión deliberada. Al asociar la relación de Lavanha con el arbitrista, en este caso náutico, toma aún más sentido la dedicatoria dirigida a Felipe III y no a su padre. Los intelectuales de la época —Álamos, Rivadeneira, González de Cellorigo— veían en el joven rey la posibilidad de modificar el destino de un imperio que se estaba desquebrajando en la tierra, y haciendo aguas en los océanos —añadirían los que, como Lavanha, conocían la situación de la marina. Si el campo español estaba enfermo y prácticamente abandonado,<sup>32</sup> qué podía saber un rey tan consumido como Felipe II de la situación de los barcos portugueses. Por eso la apuesta de Lavanha por Felipe III, además de granjearse el favor real, de conservar el empleo, no se aleja de una llamada de atención auténtica, con el valor agregado de ser una narración amena.

Leer el naufragio de Nuno Velho Pereira como producto de una atmósfera arbitrista explicaría por qué Lavanha se detiene tan poco en las secuencias de naufragio y tempestad, por qué constantemente prefiere narrar los aciertos del protagonista e interrumpir la diégesis con un comentario didáctico, y por qué el autor le da tan poco peso a los maltratos de los enemigos. Por supuesto que lo ideal sería que se evitaran los naufragios originados por errores humanos, como la sobrecarga o la rápida y mala fabricación de las naves; sin embargo, esto no ocurrirá. Si a esto se añade que el hombre tiene nulo poder frente al

---

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 74.

<sup>32</sup> Véase el libro II, cap. XI en Rivadeneira, *op. cit.* La situación era tan alarmante, que Cellorigo, en su dedicatoria, usa metáforas náuticas para referirse a la situación: “peligrosa tormenta” o “común naufragio”. Por la denuncia que recorre su *Memorial* de principio a fin, sabemos que “lo que más ha distraído a los

ímpetu de la naturaleza, lo único que resta es una guía de acción a partir de lo cual se entiende todo el aspecto didáctico que recorre la relación.

La conjuación del arbitristo náutico que practica Lavanha y su estrecho apego al modelo narrativo que sigue enriquece su relación, pero la vuelve sumamente compleja, porque ésta se sitúa en el límite del género. ¿Qué tanto de ironía puede haber en una construcción tan literaria como ésta pero sin el componente dramático de las otras relaciones? Lavanha sabía que el trabajo que le habían encomendado era imposible de ejecutar en la realidad de las navegaciones portuguesas. Se había dado cuenta con las cuatro relaciones precedentes a la suya que, debajo de estos textos que tanto conmovían, estaba la evidencia de que los personajes históricos estaban desprovistos de los medios individuales para superar las penalidades que seguían a la catástrofe y por eso la preferencia por configurarlos como víctimas de la fortuna o como pecadores que pagan sus faltas y son salvados por el Señor. Sólo puede justificarse la promoción de un comportamiento heroico como el de Nuno Velho si los destinatarios del texto no lo tenían, porque no existían las condiciones para ello. Los mercaderes sobrecargaban los barcos o colocaban mal las mercancías; los armadores trabajaban rápidamente a costa de la calidad de las embracaciones; las naos salían a pesar de que ya no fuera el tiempo propicio para la navegación.<sup>33</sup> La lenta y persistente combinación de desdén, codicia y corrupción dejaron miles de muertos en los mares, algunos sobrevivientes y una riqueza textual que merece todo el cuidado que no tuvieron las embarcaciones que navegaban en las rutas hacia América ni en la *Carreira da Índia*.

---

nuestros de la legítima ocupación que tanto importa a esta República ha sido poner tanto la honra y la autoridad en el huir del trabajo, estimando en poco a los que siguen la agricultura”. *Op. cit.*, p. 79.



---

<sup>33</sup> *Ibid.*, pp. 86-89.

## CONCLUSIONES

Quien desconociera lo expuesto anteriormente conocerá, me parece, un panorama claro del estado de la cuestión; espero que quien ya tuviera noticia de las relaciones portuguesas a partir de la *Historia Trágico-Marítima* pueda ahora mirar desde otra perspectiva el fenómeno. No es un error ni una exageración referirse a un género que está a la espera de que se le conozca, estudie e investigue más profundamente. El grupo de narraciones que aquí he estudiado es compacto y abundante. Ahora que el lector ya se ha dado cuenta de las complejidades que conlleva el acercamiento a esta literatura —unas de orden material, como la reunión y cotejo de versiones, otras de tipo

Sin embargo, el trabajo realizado hasta ahora es una parte de las muchas interrogantes que me quedan por responder. Una de ellas, que no me he atrevido a abordar aquí por falta de material que me ayude a confirmar mi respuesta es que quizá la fuente de la que abrevó ese primer y anónimo autor del naufragio de don Manuel de Sousa es el “Libro último de los infortunios y naufragios” de Gonzalo Fernández de Oviedo. Me parece extraño que un género de estas proporciones no haya despertado el suficiente interés en Portugal como para investigar cuáles pudieron haber sido las fuentes en las que se basó ese autor. Hay numerosos elementos coincidentes entre este libro y la primera relación portuguesa: en el modelo extendido de Fernández de Oviedo, la narración del naufragio del licenciado Alonso Zuazo ocupaba 16 folios y se dividía en 39 “párrafos o partes”, el primero de éstos fungía como “prólogo”; la primera relación portuguesa tiene un prólogo y consta de 31 capítulos repartidos en 16 folios. Demasiadas coincidencias de formato. Aunque no tengo noticias de que la narración corta de Henrique Dias se divida en capítulos, el contenido de sus 22 folios debe tener muchas similitudes con el relato inaugural. Creo

que no es posible pensar que por generación espontánea nació de repente un género que se desarrolló tan ampliamente. Para mí, ese autor anónimo debía tener alguna noticia del “Libro último de los infortunios y naufragios” de Fernández de Oviedo. Gerbi señala la amplia difusión de la primera parte de la *Historia*, así como sus numerosas traducciones. Los autores portugueses no sólo leían español, también lo escribían, así que no hay que minimizar su dominio de la lengua. A pesar de esto, hasta ahora sólo un crítico portugués ha sugerido la posibilidad de que la obra de Oviedo sea la fuente de los autores portugueses. Se trata de Manuel Simões, quien además de apuntar, como los demás, la *Embajada* de Ruy González de Clavijo, o fuentes aún más lejanas en el tiempo, como *El viaje de San Brandán*, dice: “Refira-se ainda a provável relação intertextual estabelecida entre os nossos textos e a *Della Generale et Naturale Historia delle Indie à tempi nostri ritrouate*, de Gonzalo de Oviedo.”<sup>1</sup> Es extraño que cite el nombre de la obra de Oviedo en italiano; pero más raro aún es que António Moniz se limite a citar estas palabras de Simões y no añada ningún comentario, sobre todo porque se trata nada menos que de la fuente posible de una serie de textos que le despertaron tanto interés como para escribir una larga tesis doctoral en varios tomos. Considero que no se debe interpretar como meras coincidencias “superficiales” las que he enumerado, pues hay que verlas en su contexto, y en éste la creación verbal funciona a partir de modelos.

Otro de los temas que estoy segura tiene un futuro que sólo la búsqueda en epítomes y archivos podrá ofrecer pistas o aclarar es el relacionado con el hallazgo de más textos en español además del libro de Gonzalo Fernández de Oviedo. Si pienso que el modelo portugués pudo provenir del “Libro último de los infortunios y naufragios”, sería erróneo de mi parte no suponer más textos en español derivados de esta obra. Como muestra,

---

<sup>1</sup> Manuel Simões, *A literatura de viagens nos séculos XVI e XVII*, Lisboa: Comunicação, 1985, p. 19.

transcribo un dato que encontré en la edición corregida y aumetada que preparó el marqués de Torre Nueva del *Epítome de la Bibliotheca oriental, y occidental, náutica, y geográfica*, de Antonio de León Pinelo:

Pedro Goveo de Victoria, *Relación de su naufragio, i Peregrinacion en la Costa del Perú, Viage [sic], Riesgos que tuvo en él con sus Compañeros*, impreso 1610, 8, el Autor, por haver salido con vida de los riesgos de su Viage recibio el habito de la Compañía de Jesus.<sup>2</sup>

El título me hace suponer que su autor debió conocer alguna relación portuguesa, porque en más de una de ellas, en la secuencia inicial los autores dicen que relatarán el naufragio y peregrinación de una nao, de un personaje o de una compañía. De ser así, estaríamos ya ante un fenómeno inverso, el de la influencia del modelo portugués en una relación escrita en español. En caso contrario, debía tener algún modelo anterior en lengua española, que habría que buscar en el *Epítome* que organizó León Pinelo más de un siglo antes —1622 según la bibliografía Antonello Gerbi. Si llega hasta la tercera década del siglo XVIII la noticia de una relación como éstas, es prácticamente seguro que habrá más en la edición del XVII.

Sin duda hubo vasos comunicantes, tenía que haberlos, y no es que yo quiera encontrarlos a la fuerza, sino porque así lo indican la geografía, las relaciones culturales y políticas entre España y Portugal en esa época, y la tendencia a crear a partir de modelos; la lengua no podía considerarse una barrera.

---

<sup>2</sup> Madrid: en la oficina de Francisco Martínez, 1738, t. II, título XVI, pág. 706. Edición facsímil, Madrid, 1973.

## BIBLIOGRAFÍA

- ÁLAMOS DE BARRIENTOS, Baltasar. *Aforismos al Tácito español*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1987.
- ALFONSO X. *Cantigas de Santa María*. Ed. Walter Mettmann. 3 vols. Madrid: Castalia, 1983.
- ALIGHIERI, Dante. *Commedia*. Ed. Giorgio De Rienzo, notas Lodovico Magugliani. 3 vols. Milano: Corriere della Sera, 2004.
- ALVAR, Carlos. “Náufragos y naufragios literarios medievales. (Notículas de emergencia)”, en Sannia Nowé y Maurizio Viridis eds., *Naufragi*, pp. 145-159.
- BARCHIESI, Roberto. “Terminologia da *História Trágico-Marítima. O naufrágio*”, en *Actas do III Colóquio Internacional de Estudos Luso-Brasileiros*. Lisboa: [s. n.], 1959, pp. 207-213.
- BAUDELAIRE, Charles. *Las flores del mal*. Jacinto Luis Guereña trad., 5ª ed. Madrid: Visor, 1996.
- BENEDEIT. *El viaje de San Brandán*. Marie José Lemarchand trad., 5ª. ed. Madrid: Siruela, 1995.
- BERCEO, Gonzalo de. *Milagros de Nuestra Señora*. Ed. Fernando Baños. Barcelona: Crítica, 1997.
- Biblia*. Trad. Félix Torres Amat. México: Cumbre, 1986.
- BLUMENBERG, Hans. *Naufragio con espectador. Paradigma de una metáfora de la existencia*. Madrid: Visor, 1995.
- BOCCACCIO, Giovanni. *El Decamerón*. Esther Benítez trad. Madrid: Alianza Editorial, 1997.

- BOXER, Charles, 1957. "An Introduction to the *História Trágico-Marítima*", separata de *Miscelânea de Estudos* em honra do Professor Hernani Cidade. Lisboa: Universidade de Lisboa-Faculdade de Letras, pp.48-99.
- \_\_\_\_\_. *Relações raciais no imperio colonial português 1415-1825*. 2ª. ed. Porto: Afrontamento, 1988.
- \_\_\_\_\_. *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. Essex: Hutchinson, 1969.
- BRITO, Bernardo Gomes de (comp.). *História Trágico-Marítima. Em que se escrevem chronologicamente os Naufragios que tiveraõ as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegação da India*. 2 vols. Lisboa Occidental: Officina da Congragação do Oratorio, 1735-1736.
- \_\_\_\_\_. *Historia trágico-marítima* [selección]. P. Blasco Suárez trad. Buenos Aires: Espasa Calpe, 1948.
- \_\_\_\_\_. *História Trágico-Marítima*. Ed., notas, estudio y comentarios de António Sérgio. 3 vols. [Lisboa]: Sul, 1955.
- \_\_\_\_\_. *História Trágico-Marítima*. Ed. Nieves Águas. Lisboa: Afrodite, 1971.
- \_\_\_\_\_. *História Trágico-Marítima*. Introducción y notas de Neves Águas. 2 vols. Mira-Sintra: Publicações Europa-América, [s. d.]
- CABEZA DE VACA, Alvar Núñez. *Los naufragios*. Enrique Pupo-Walker ed. Madrid: Castalia, 1992. Nueva Biblioteca de Erudición y Crítica.
- CAMÕES, Luís de. *Os Lusíadas*. Emanuel Paulo Ramos ed. 3ª ed. Porto: Porto Editora, 1980.
- CRISTÓVÃO, Fernando (comp.). *Condicionantes culturais da literatura de viagens. Estudos e bibliografias*. Lisboa: Edições Cosmos-Universidade de Lisboa, 1999.
- Crónicas de Indias*. Ed. Mercedes Serna. Madrid: Cátedra, 2000.

- CURTIUS, Ernst Robert. *Literatura Europea y Edad Media latina*, Antonio Alatorre y Margit Frenk trads., 2 vols. México: FCE, 1998.
- DELUMEAU, Jean. *El miedo en Occidente (siglos XIV-XVIII)*. Mauro Armiño trad. Madrid: Taurus, 1989.
- DIAS, Henrique. *Relação da viagem, e naufragio da nao S. Paulo que foy para a India no anno de 1560, de que era capitão Ruy de Mello da Camera, mestre João Luis, epiloto Antonio Dias. Escrita por Henrique Dias, criado do S. D. Antonio Prior do Crato*, en Brito *HTM* vol. 1, 1735, pp. 343-479.
- Epítome de la Bibliotheca oriental, i occidental, náutica, y geográfica de Don Antonio de Leon Pinelo, añadido y enmendado nuevamente, en que se contienen los escritores De las Indias Occidentales...Por mano del Marqués de Torre Nueva*. 3 vols. Madrid: oficina de Francisco Martínez Abad, 1738. [Edición facsímil. Madrid: [s.n.], 1973].
- I. FARIA, Francisco Leite de. “O maior êxito editorial no século XVI em Portugal: a *Imagem da Vida Cristã* por Frei Heitor Pinto”, en *Revista da Biblioteca Nacional* 2 (1987), pp. 83-110.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo. *Claribalte*. Estudio preliminar, edición crítica, notas e índices de María José Rodilla León. México: UNAM / UAM, 2002.
- \_\_\_\_\_. *Coronica de Indias. La hystoria general agora nueuamente impressa corregida y emendada. Y con la conquista del Perú*. Salamanca, Juan de Junta, 1547. [Reimpresión de la edición facsimilar. Ed. Edmundo O’Gorman y Juan Luis Mutiozábal. México: Condumex, 1979].
- \_\_\_\_\_. *Historia general y natural de las Indias*. 5 vols. Madrid: Atlas, 1992. (Biblioteca de Autores Españoles, 117-121).

- FINAZZI-AGRÒ, Ettore, 1978. *A novelística portuguesa do século XVI*. Lisboa: Instituto de Cultura Portuguesa.
- FLECNIAKOSKA, Jean-Louis. “Le thème de la tempête maritime et son rôle dans la Littérature romanesque du Siècle d’Or”, en Antonio Gallego Morell ed., *Estudios...*, 2 vols. Granada: Universidad de Granada, 1979, pp. 485-492.
- GALLEGO MORELL, Antonio (ed.). *Estudios sobre literatura y arte dedicados al profesor Emilio Orozco Díaz*. 2 vols. Granada: Universidad de Granada, 1979.
- GERBI, Antonello. *La naturaleza de las Indias Nuevas. De Cristóbal Colón a Gonzalo Fernández de Oviedo*. Antonio Alatorre trad. México: FCE, 1978.
- GÓNGORA, Luis de. *Soledades*. Ed. Robert Jammes. Madrid: Castalia, 1994.
- \_\_\_\_\_. *Sonetos completos*. Ed. Biruté Ciplijauskaitė. Madrid: Castalia, 1992.
- GONZÁLEZ DE CELLORIGO, Martín. *Memorial de la política necesaria y útil restauración a la república de España y estados de ella y del desempeño universal de estos reinos*. Ed. y estudio preliminar de José L. Pérez de Ayala. Madrid: Antonj Bosch-Instituto de Estudios Fiscales, 1991.
- GONZÁLEZ DE CLAVIJO, Ruy. *Relación de la embajada de Enrique III al Gran Tamorlán*. Buenos Aires: Espasa Calpe, 1954.
- GONZÁLEZ ROVIRA, Javier. *La novela bizantina de la Edad de Oro*. Madrid: Gredos, 1996. (Estudios y Ensayos, 394).
- HALE, J. R. *Historia de Europa. La Europa del Renacimiento*. 9ª ed. México, Siglo XXI, 1988.
- HESÍODO. *Obras y fragmentos. Teogonía, Trabajos y días, Escudo, Fragmentos, Certamen*. Aurelio Pérez Jiménez trad. Madrid: Gredos, 2000.
- HOMERO. *Ilíada*. Ed., y trad. Antonio López Eire. 8ª ed. Madrid: Cátedra, 2001.



- \_\_\_\_\_. *Odisea*. Ed., y trad. José Luis Calvo. 12ª ed. Madrid: Cátedra, 2001.
- KREUTZER, Winfried. “Algumas observações sobre a ‘Relação do naufrágio da nau S. Tomé na Terra dos Fumos, no ano de 1589’ da *História Trágico-Marítima*”. en Theodor Berchem y Hugo Laitenberger (eds.) *Lengua y literatura en la época de los Descubrimientos*. [s.n]: Junta de Castilla y León, 1994, pp. 190-203.
- LANCIANI, Giulia. 1979. *Os relatos de naufrágios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Instituto de Cultura Portuguesa.
- \_\_\_\_\_. “Per una modellizzazione del resoconto portoghese di naufragio”, en Sannia Nowé y Maurizio Viridis eds., *Naufragi*, pp. 589-603.
- \_\_\_\_\_. *Sucessos e naufrágios das naus portuguesas*. Lisboa: Caminho, 1997.
- \_\_\_\_\_. *Textos portugueses dos séculos XVI a XVII. Problemas ecdóticos*. París: Fondation Calouste Gulbenkian, 1986.
- LAPA, Manuel Rodrigues. *Quadros da História Trágico-Marítima*, 5ª ed. Lisboa: Seara Nova, 1972.
- LAVANHA, João Baptista. *Navfragio da nao Sancto Alberto, & itinerario da Gente, que Delle se saluou. De Ioão Baptista Lavanha Cosmographo mór de el Rey Nosso Senhor*. Lisboa: Alexandre Siqueira, 1597.
- \_\_\_\_\_. *Relação do naufragio da nao S. Alberto, no Penedo das Fontes no anno de 1593. E Itinerario da gente, que delle se salvou, athè chegarem a Moçambique*, en Brito *HTM* vol 2, 1736, pp. 217-313.
- II. LEAL, Maria Luísa. “A relação do naufrágio da nau S. Tomé. Três versões”, en Maria Alzira Seixo y Alberto Carvalho eds., *A História Trágico Marítima...*, pp. 109 – 132.

- Libro de Apolonio*. Ed. Carmen Monedero. Madrid: Castalia, 1990.
- Libro del Caballero Zifar*. Ed. Cristina González. Madrid: Cátedra, 1998.
- LOPE DE VEGA, Félix. *La Dorotea*. Ed. E. S. Morby. Madrid: Castalia, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Laurel de Apolo*. Ed. notas, catálogo e índices de Christian Giafredda. Firenze: Alinea, 2002.
- LUCAS, Maria Clara Almeida. *Hagiografia medieval portuguesa*. Amadora: Instituto de Cultura Portuguesa, 1984.
- MAIOR, Dionísio Vila. “Relatos de naufrágio: configurações estilísticas”, en *Letras de Hoje* 2 (2000) Porto Alegre, pp. 7-38.
- MARGARIDO, Alfredo. “Os retalos de naufrágio na *Peregrinação* de Fernao Mendes Pinto”, en *Estudos Portugueses. Homenagem a Luciana Stegagno Picchio*. Lisboa: Difel, 1991, pp. 987-1023.
- MARTÍNEZ, José Luis. *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*. 3ª ed. México: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- MARTOCQ, Bernard. “Note bibliographique sur l’*História Trágico-Marítima*”. En *Cahiers d’études romanes* 1(1998) Aix-en-Provence, pp.19-29.
- MEJÍA RUIZ, Carmen. “Las peregrinaciones de Fernão Mendes Pinto. Un relato de viajes Peculiar”, en *Revista de Filología Románica*, anejo 1 (1991), pp. 165-183.
- MENDES PINTO, Fernão. *Peregrinação*. 3ª ed. Mira-Sintra: Europa-América, 1995.
- MILANESI, Claudio. “Les récits de naufrage: un essai de structuralisme thématique”, en *Cahiers d’études romanes* 1(1998)Aix-en-Provence, pp.1-18.
- MONIZ, António Manuel de Andrade, 2001. *A História Trágico-Marítima: identidade e condição humana*. Lisboa: Colibrí.
- \_\_\_\_\_. *A História Trágico-Marítima: rosto de uma identidade numa poética da condição*

- humana*. Tesis doctoral, 2 vols. Universidade Nova de Lisboa, 1995.
- O'GORMAN, Edmundo. *Cuatro historiadores de Indias. Siglo XVI*. México: SEP-Diana, 1979.
- PASCUAL, Pedro. "Felipe II y su política legislativa sobre el libro", en *Felipe II y su época. Actas del Simposium*. 2 vols. San Lorenzo del Escorial: Estudios Superiores del Escorial, 1998.
- PESSOA, Fernando. *Drama en gente. Antología*. Sel., trad. y pról. Francisco Cervantes. México: FCE, 2001.
- PIERSON, Peter. *Felipe II de España*. Jorge Aguilar Mora trad. México: FCE, 1984.
- PINTO, João Rocha. "As fontes narrativas: o manuscrito e o impresso. A questao das collecoes de viagens", en *A viagem. Memória e espacio*. Lisboa: Sá da Costa, 1989.
- PIZARNIK, Alejandra. *La extracción de la piedra*. Madrid: Visor, 1999.
- RIVADENEIRA, Pedro de. *Tratado de la religión y virtudes que debe tener el príncipe cristiano, para gobernar y conservar sus estados. Contra lo que Nicolás Maquiavelo y los políticos de estos tiempos enseñan*. Madrid: Pantaleón Aznar, 1788.
- RODRÍGUEZ DE MONTALVO, Garcí. *Amadís de Gaula*. Ed. Juan Manuel Cacho Blecua. 3ª ed. 2 vols. Madrid: Cátedra, 1999.
- RODRÍGUEZ PRAMPOLINI, Ida. *Amadises de América. la hazaña de Indias como empresa caballeresca*. 2ª ed. Caracas: Centro de Estudios Latinoamericanos Rómulo Gallegos, 1977.
- SANNIA NOWÉ, Laura y Maurizio Viridis (eds.). *Naufragi. Atti del Convegno di Studi. Cagliari 8-9-10 aprile 1992*. Roma: Bulzoni Editore, 1993.

- SARAIVA, José Hermano. *História Concisa de Portugal*. 19ª ed. Lisboa: Europa-América, 1998.
- SARAMAGO, José. “A morte familiar”, en Brito *HTM*, 1971, pp. ciii-cix.
- SEIXO, Maria Alzira y Alberto Carvalho (eds.). *A História Trágico-Marítima. Análises e perspectivas*. Lisboa: Edições Cosmos, 1996.
- \_\_\_\_\_, 1998. *Poéticas da viagem na literatura*. Lisboa: Edições Cosmos.
- SILVA, Luis de Oliveira. “A épica do século XVI: História ou poesia?”, en *Dedalus. Revista Portuguesa de Literatura Comparada*, 3-4 (1993-1994). Lisboa, Cosmos, pp. 117-137.
- SIMÕES, Manuel. *A literatura de viagens nos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Comunicação, 1985.
- TABUCCHI, Antonio. “Interpretazioni della *História Trágico-Marítima*” nelle licenze per il suo “imprimatur”, en *Quaderni Portoghesi*, 5 (1979), Pisa, Giardini Editori, 1979, pp. 113-125.
- TIRSO DE MOLINA (fray Gabriel Téllez). *Obras dramáticas completas*. Ed. Blanca de los Ríos, complementos editoriales Luis Escolar Bareño, 3 vols. Madrid: Aguilar, 1958.
- URZÁIZ TORTAJADA, Héctor. *Catálogo de autores teatrales del siglo XVII*. 2 vols. Madrid: Fundación Universitaria Española, 2002.
- VIRGILIO. *Eneida*. Trad. y notas de Javier de Echave-Sustaeta. Madrid, Gredos, 1992 (Biblioteca Clásica Gredos, 166).
- VITORINO, Clara. “O testemunho do eu em Los Naufragios de Alvar Núñez Cabeza de Vaca”, en *Mare Liberum. Revista de História dos Mares*, 11-12 (1996), pp. 29-38.
- ZUAZO, Alonso de. *Cartas y Memorias (1511-1539)*. Pról., ed., y notas Rodrigo Martínez Baracs. México: Conaculta, 2000.

ZURITA, Raúl. *INRI*. Santiago: FCE, 2003.