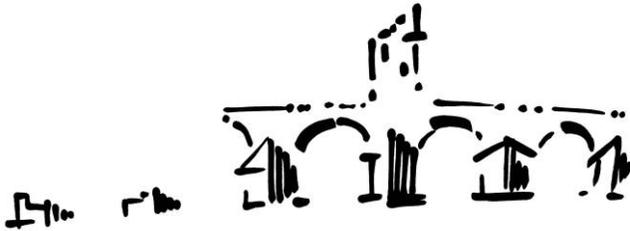


Limite

Revista de Estudios Portugueses y de la Lusofonía

VOL. 12.2 / 2018



2018

Limite. Revista de Estudios Portugueses y de la Lusofonía

Revista científica de carácter anual sobre estudios portugueses y lusófonos, promovida por el Área de Filologías Gallega y Portuguesa (UEX) en colaboración con la SEEPLU.

CONSEJO DE REDACCIÓN

Director – Juan M. Carrasco González: direccion@revistalimite.es

Secretaría – María Luísa Leal / M^a Jesús Fernández García: secretaria@revistalimite.es

VOCALES

Carmen M^a Comino Fernández de Cañete (Universidad de Extremadura)

Christine Zurbach (Universidade de Évora)

Julie M. Dahl (University of Wisconsin-Madison)

Luisa Trias Folch (Universidad de Granada)

M^a da Conceição Vaz Serra Pontes Cabrita (Universidad de Extremadura)

Iolanda Ogando (Universidad de Extremadura)

Salah J. Khan (Universidad de Extremadura)

Teresa Araújo (Universidade de Lisboa)

Teresa Nascimento (Universidade da Madeira)

COMITÉ CIENTÍFICO

Ana Luísa Vilela (Universidade de Évora)

Ana Maria Martinho (Universidade Nova de Lisboa)

António Apolinário Lourenço (Universidade de Coimbra)

Antonio Sáez Delgado (Universidade de Évora)

Cristina Almeida Ribeiro (Universidade de Lisboa)

Dieter Messner (Universität Salzburg)

Gerardo Augusto Lorenzino (Temple University, Philadelphia)

Gilberto Mendonça Teles (Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro)

Hélio Alves (Universidade de Macau)

Isabel Leiria (Universidade de Lisboa)

Isabelle Moreels (Universidad de Extremadura)

Ivo Castro (Universidade de Lisboa)

José Augusto Cardoso Bernardes (Universidade de Coimbra)

José Camões (Universidade de Lisboa)

José Cândido Oliveira Martins (Universidade Católica Portuguesa – Braga)

José Muñoz Rivas (Universidad de Extremadura)

Maria Carlota Amaral Paixão Rosa (Universidade Federal do Rio de Janeiro)

M^a Filomena Candeias Gonçalves (Universidade de Évora)

M^a da Graça Sardinha (Universidade da Beira Interior)

M^a Graciete Besse (Université de Paris IV-La Sorbonne)

Maria Helena Araújo Carreira (Université de Paris 8)

Nuno Júdice (Universidade Nova de Lisboa)

Olga García García (Universidad de Extremadura)

Olívia Figueiredo (Universidade do Porto)

Otília Costa e Sousa (Instituto Politécnico de Lisboa)

Paulo Osório (Universidade da Beira Interior)

Xosé Henrique Costas González (Universidad de Vigo)

Xosé Manuel Dasilva (Universidad de Vigo)

EDICIÓN, SUSCRIPCIÓN E INTERCAMBIO

Servicio de Publicaciones. Universidad de Extremadura

Plz. Caldereros, 2. C.P. 10071 – Cáceres. Tfno. 927 257 041 / Fax: 927 257 046

<http://www.unex.es/publicaciones> – e-mail: publicac@unex.es

© Universidad de Extremadura y los autores. Todos los derechos reservados.

© Ilustración de la portada: Miguel Alba. Todos los derechos reservados.

Depósito legal: CC-973-09 . I.S.S.N.: 1888-4067

Limite

Revista de Estudios Portugueses y de la Lusofonía

VOL.12.2 – Año 2018

Naufração e Literatura

Coordinación
José Cândido de Oliveira Martins
Maria Luísa Leal



Bases de datos y sistemas de categorización donde está incluida la revista:

ISOC y DICE (Consejo Superior de Investigaciones Científicas), Dialnet, Latindex, CIRC (Clasificación Integrada de Revistas Científicas).



Juan M. Carrasco González, director de la revista, tiene el placer de anunciar que *Limite. Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía* ha sido aceptada para su indexación en el Emerging Sources Citation Index, la nueva edición de Web of Science. Los contenidos de este índice están siendo evaluados por Thomson Reuters para su inclusión en Science Citation Index Expanded™, Social Sciences Citation Index®, y Arts & Humanities Citation Index®. Web of Science se diferencia de otras bases de datos por la calidad y solidez del contenido que proporciona a los investigadores, autores, editores e instituciones. La inclusión de *Limite. Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía* en el Emerging Sources Citation Index pone de manifiesto la dedicación que estamos llevando a cabo para proporcionar a nuestra comunidad científica con los contenidos disponibles más importantes e influyentes.

Limite

Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía

Vol. 12.2. – 2018

Naufragio y Literatura

SUMARIO / SUMÁRIO

José Cândido de Oliveira Martins / Maria Luísa Leal – Naufrágio e Literatura	9-17
José Manuel Herrero Massari – Mares simbólicos, mares trágicos, mares épicos y mares lamentosos: de Gilgamesh a Mendes Pinto	19-37
Carlos Jorge Figueiredo Jorge – Um Mito do Tráfico Marítimo e das Desventuras da Ambição. <i>O Navio Fantasma, ou o Holandês Voador</i>	39-66
Kioko Koiso – Naufrágio de Sepúlveda: uma sequência da transformação da história no decurso das edições	67-94
Angélica Madeira – Shipwreck narratives: between History and Literature. Reflections on <i>História Trágico-Marítima</i> (Tragic-maritime History)	95-111
António Manuel de Andrade Moniz – Ecos do Tema do Naufrágio na Literatura Portuguesa	113-128
Isabel Soler – Un miserere para la soledad del náufrago	129-152

Testimonios / Testemunhos

Ana Margarida de Carvalho – Do meu mar vê-se a língua	155-162
Fernando Dacosta – O rumor do mar	163-166
Miguel Real – Naufrágios. O lado escuro da expansão portuguesa	167-172

Varia

Raquel Alonso Parada – Mudanzas de xénero no substantivo na tradución galega da <i>General Estoria</i>	175-193
Sara Antoniazzi – “Que é feito de Jules Laforgue?” I tratti laforguiani del <i>Livro do Desassossego</i>	195-213
Ana Cristina Pereira Braz – Les stratégies discursives de l’ironie dans le débat parlementaire portugais	215-239
Augusto Lorenzino – Family ties, dwelling and mobility in the development of Barranquenho	241-258

Reseñas / Recensões

- Juan M. Carrasco González** – Dolores Corbella, Alejandro Fajardo (Eds.), *Español y portugués en contacto. Préstamos léxicos e interferencias*, Berlin/Boston, Walter de Gruyter GmbH, col. Beihefte zur Zeitschrift für romanische Philologie, 2017, 430 pp. 261-265
- Juan M. Carrasco González** – Xosé Luis Regueira, Elisa Fernández Rei (Eds.), *Estudos sobre o cambio lingüístico no galego actual*, Santiago de Compostela, Consello da Cultura Galega, 2017, 326 pp. 265-270
- Stefania Chiarelli** – Angélica Madeira, *Livro dos naufrágios* – ensaio sobre a história trágico-marítima. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 2005, 396 pp. 270-272
- Xosé Manuel Dasilva** – Luís de Camões, *Los Lusíadas (Selección)*, Madrid, Ediciones Rialp, 2017, 109 pp. *Introducción, traducción y notas de Rafael Gómez Pérez.* 272-275
- Maria Graciete Besse** – Uma prática da *Relação: Archipelagos-Passagens*, de Amélia Muge e Michales Loukovikas, Periplus, 2018, CD- Álbum. 276-283
- Normas de publicación / Normas de publicação** 285-290

Limite

Revista de Estudos Portugueses y de la Lusofonía

Vol. 12.2 – 2018

Shipwreck and Literature

SUMMARY

José Cândido de Oliveira Martins / Maria Luísa Leal – Shipwreck and Literature	9-17
José Manuel Herrero Massari – Symbolic Seas, Tragic Seas, Epic Seas, and Woeful Seas: from Gilgamesh to Mendes Pinto	19-37
Carlos Jorge Figueiredo Jorge – A Myth of Maritime Traffic and the Misadventures of Ambition. The Phantom Ship or the Flying Dutchman	39-66
Kioko Koiso – Sepúlveda shipwreck: a sequence of the story changing through the editions	67-94
Angélica Madeira – Shipwreck narratives: between History and Literature. Reflections on <i>História Trágico-Marítima</i> (Tragic-maritime History)	95-111
António Manuel de Andrade Moniz – Echoes of the Shipwreck Accounts in the Portuguese Literature	113-128
Isabel Soler – A Miserere to the castaway's solitude	129-152

Reflections

Ana Margarida de Carvalho – From my sea you can see the language	155-162
Fernando Dacosta – The rumor of the sea	163-166
Miguel Real – Shipwrecks. The dark side of overseas expansion	167-172

Varia

Raquel Alonso Parada – Changes of gender in the substantive in the Galician translation of the <i>General Estoria</i>	175-193
Sara Antoniazzi – “Que é feito de Jules Laforgue?” The Laforguian traits in <i>Livro do Desassossego</i>	195-213
Ana Cristina Pereira Braz – Irony's discursive strategies in Portuguese parliamentary debate	215-239
Augusto Lorenzino – Family ties, dwelling and mobility in the development of Barranquenho	241-258

Book Reviews

- Juan M. Carrasco González** – Dolores Corbella, Alejandro Fajardo (Eds.), *Español y portugués en contacto. Préstamos léxicos e interferencias*, Berlin/Boston, Walter de Gruyter GmbH, col. Beihefte zur Zeitschrift für romanische Philologie, 2017, 430 pp. 261-265
- Juan M. Carrasco González** – Xosé Luis Regueira, Elisa Fernández Rei (Eds.), *Estudos sobre o cambio lingüístico no galego actual*, Santiago de Compostela, Consello da Cultura Galega, 2017, 326 pp. 265-270
- Stefania Chiarelli** – Angélica Madeira, *Livro dos naufrágios – ensaio sobre a história trágico-marítima*. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 2005, 396 pp. 270-272
- Xosé Manuel Dasilva** – Luís de Camões, *Los Lusíadas (Selección)*, Madrid, Ediciones Rialp, 2017, 109 pp. *Introducción, traducción y notas de Rafael Gómez Pérez.* 272-275
- Maria Graciete Besse** – Uma prática da *Relação: Archipelagos – Passagens*, de Amélia Muge e Michales Loukovikas, Peripluis, 2018, CD- Álbum. 276-283
- Standards of publication** 285-290

Un miserere para la soledad del náufrago

A Miserere to the castaway's solitude

Isabel Soler

Universitat de Barcelona¹

isabelsolerq@gmail.com

Fecha de recepción: 20-08-2018

Fecha de aceptación: 03-10-2018

Resumen

El viaje transoceánico renacentista conllevó un precio tan alto en sacrificios biográficos que necesitó un género literario y una voz narrativa para preservar del olvido la cotidianidad de la muerte en la Carrera de Indias. Desde la estética barroca, este estudio aborda no tanto el género como el tono narrativo de los cronistas de naufragios.

Palabras clave: Literatura de viajes portuguesa – Crónicas de naufragios – *História Trágico-Marítima*.

Abstract

The Renaissance transoceanic travel entailed such a high price in biographical sacrifices that it needed a literary genre and a narrative voice to preserve from oblivion the everyday life of death in the Carrera de Indias. From Baroque aesthetics, this study addresses not so much the genre as the narrative tone of the chroniclers of shipwrecks.

Keywords: Portuguese travel literature – Chronicles of shipwrecks – *História Trágico-Marítima*.

E com muita devoção, tal qual o passo da necessidade presente requeria, pusemo-nos então de joelhos a rezar o Salmo *Miserere mei Deus*

Puramente de carne y hueso, doliente, aterrado, herido, roto, animalizado aún siendo plenamente humano hasta el límite de sus

¹ Este trabajo se enmarca en El proyecto «Imágenes y fantasmas de la ciencia ibérica, ss. XVI-XVIII» (HAR2014-52157-P), dirigido por el Dr. Juan Pimentel del Instituto de Historia del CSIC.

fuerzas, un naufrago también es un símbolo. Un naufrago es una oscura metáfora barroca. Su desventura, el espacio ingobernable y desolado en el que se ve lanzado con brutalidad, su progresiva salvajización y, sobre todo, su muerte, además de definirlo como protagonista de la historia más trágica del mar, sirven para explicar y entender algo más abstracto: el alejamiento de la segura y céntrica, también compleja y plural, actitud vital renacentista para dar entrada a la turbada y palpitante emoción barroca. El mar –los océanos tric Continentales de los navegantes portugueses de los siglos XV, XVI y XVII– es *barroco*, porque, como se lee, y casi ineludiblemente se ve, en los relatos de naufragios que conforman uno de los corpus documentales más fascinantes de toda la literatura de viajes occidental, es el espacio de lo indómito y lo desequilibrado, de lo excesivo y lo desproporcionado, también de lo impasible e inmovible.

Cuando ese mar *barroco* se manifiesta en desbordante plenitud, entre los navegantes, de cualquier condición –virreyes rumbo a sus destinos orientales, capitanes expertos, religiosos abnegados, pilotos y maestros, simple tripulación–, afloran las pasiones del alma, la perturbación desordenada del ánimo, y falta el *spiritus*, el aliento, por acudir al lenguaje de la tan recurrente teoría humoral del pensamiento filosófico y médico de los siglos renacentistas. Siguiendo en la metáfora humoral, el naufrago, el más triste de los navegantes, el que se ve arrastrado por lo insuperable y por lo caótico, se eleva en símbolo de la oscuridad melancólica porque es un ser ensombrecido que se bate entre tinieblas. De hecho, hasta el gesto melancólico se detecta, y así lo adopta el gran naufrago, el primero de ellos, Manuel de Sousa Sepúlveda junto al cuerpo muerto de su luchadora esposa Dona Leonor: «Dizem que ele não fez mais quando a viu falecida que apartar as escravas de ali e assentar-se perto de ela, com o rosto posto sobre uma mão, por espaço de meia hora, sem chorar nem dizer cousa alguma».² Triste y pensativo, saturnal, con la mano sosteniendo la mejilla, con la mirada clavada en el suelo, dureriano sería este Sousa Sepúlveda sino fuera un mero despojo tras los seis meses de padecimiento por la famélica y zulú Terra do Natal. Puro pellejo, el

² «Relação da mui notável perda do galeão grande *S. João*, em que se contam os grandes trabalhos e lastimosas coisas que aconteceram ao capitão Manuel de Sousa Sepúlveda e o lamentável fim que ele e sua mulher e filhos e toda a mais gente houveram na Terra do Natal, onde se perderam a 24 de Junho de 1552», en Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico-Marítima*, Mira-Sintra, Europa-América, [s.a.], vol. I, p. 41.

capitán del *São João* evoca un San Jerónimo Penitente, de esos que Caravaggio o Ribera pocas décadas después rodearán de un negro opresivo que acrecienta la actitud contemplativa, también iluminada y perpleja, del santo. Flaco y viejo, huesudamente desnudo.

Las crónicas de naufragos son un casi técnico aviso a navegantes, muy minucioso en la descripción de situaciones y soluciones desesperadas y generalmente infructuosas. Así lo entiende el cosmógrafo João Baptista Lavanha justo al inicio de su relato del naufragio de la nave *São Alberto* en 1593, en el Penedo das Fontes, frente a la Terra do Natal:

porque o naufrágio ensina como se devem haver os navegantes em outro que lhes pode acontecer, de que remédios proveitosos usaram nele e quais são os aparentes e danos de que devem fugir, que prevenções farão para ser menor a perda no mar e mais segura a peregrinação por terra, como com menos perigo desembarcarão nela.³

Las crónicas de naufragos cumplen la lúgubre misión de repertoriar nombres de desaparecidos y haciendas perdidas, como hará en 1589 el segundo piloto Gaspar Ferreira de la nave *São Tomé* al recoger, meticulado, los nombres de aquellos que el capitán D. Paulo de Lima manda echar vivos por la borda para evitar que también se hunda el batel en el que intentan salvarse unos pocos frente a las fatídicas costas do Natal:

Assim que vendo o capitão que não podia o batel chegar à nau, como desejavam, e que todos os mais diziam que não estava para navegar e que era necessário alijar, com nova lástima sua e muitas lágrimas e soluços de todos, mandou botar ao mar algumas pessoas, assim homes como moços, entre os quais entrou Diogo Lopes Baião, que foi muito privado e aceito do Idalcão [del sultán de Bijapur], o qual, antes de que todo fosse fora do batel, disse todo o *Misserere Mei Deus* de cor [e] em voz muito alta; e Diogo Fernandes, que acabara de servir de *feitor* de Ceilão e ia a requerer; e Diogo Seixas, soldado, que vinha a outro negócio e requerimento; e Henrique Duarte, mercador, os quais acabaram todos seus dias com muita paciência, levando todos, quando ao

³ «Relação do naufrágio da nau *S. Alberto* no penedo das fontes no ano de 1593 e itinerário da gente que dele se salvou até chegarem a Moçambique, escrita por João Baptista Lavanha, cosmógrafo-mor de Sua Majestade no ano de 1597», en *História Trágico-Marítima*, vol. II, p. 123.

mar os botavam, o nome de Jesus na boca e da Virgem Nossa Senhora.⁴

Las crónicas de naufragos también son contundente documentación denunciadora de errores desde una responsabilidad estrictamente humana: la negligencia, la imprevisión, la falta de competencia, la trasgresión de las leyes del mar, los descuidos o la ignorancia, también la corrupción, la avaricia, el egoísmo, a los que se unen entonces las funestas, pero tan previsibles, inclemencias del tiempo y las causas naturales o bien, los ataques corsarios. Y de entre todos ellos, la codicia reina omnipresente en las crónicas trágico-marítimas, al ser esta la primera de las pasiones humanas que ha de servir para justificar el brutal desequilibrio del mundo, consecuencia lógica de la conducta inarmónica del ser humano. Dedicó Melchior Estácio do Amaral el último capítulo de su extenso tratado sobre las batallas y percances del galeón *Santiago* y la nao *Chagas* a exponer las causas por las que se perdían las naves de la India y, tras recoger meticuloso los nombres de todas las atacadas por corsarios ingleses, añade: «as outras [naves] que agora se seguem [...] por cobiça se perderam, que é mal antigo e conhecido nesta carreira, e de todos chorado e de ninguém remediado, sendo o remédio disso tão necessário como é haver naus e ministros para elas». Y sigue el cronista con el registro de una veintena de naves que se fueron al fondo por exceso de carga, para concluir: «em vinte anos, que há do ano 1582 até 1602, perdeu este Reino trinta e oito naus da Índia na forma que tenho apontado, algumas por desastre, e as mais delas por cobiça de sobrecarregarem na Índia».⁵

⁴ «Tratado dos grandes trabalhos que passaram os portugueses que se salvaram do espantoso naufrágio que fez a nau *São Thomé*, que vinha para o Reino no ano de 1589, a qual, abrindo muita água querendo-se ir ao fundo, perto da Terra do Natal se meteram no batel e nele navegaram até irem dar em terra de cafres, pela qual caminharam duzentas léguas passando muitos trabalhos, fomes, perigos, necessidades, até Nosso Senhor ser servido de trazer alguns deles a terras de cristãos, e os mais acabaram as vidas por terras de cafres, com muito desamparo, como neste tratado se verá. Feito por Gaspar Ferreira, sota-piloto da mesma nau, ano de 1590», en Kioko Koiso, *Mar, Medo e Morte: aspectos psicológicos dos naufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e outras fontes*, Cascais, Patrimónia, 2004, vol. II, «Apêndice documental», doc. 3, pp. 577 (Biblioteca Nacional, cód. 7360, microfilm F306).

⁵ «Tratado das batalhas e sucessos do galeão *Santiago* com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau *Chagas* com os ingleses entre as ilhas dos Açores, ambas capitánias da Carreira da Índia, e da causa e desastres por que em vinte anos se perderam trinta e oito naus dela. Escrita por Melchior Estácio do Amaral», en *História Trágico-Marítima*, vol. II, pp. 277 y 280, respectivamente.

Siendo, de tal manera, tanto aviso a navegantes y recuerdo de desaparecidos como argumentos de denuncia, las crónicas de naufragios cumplen también una función moral y catártica que, a modo de terapia tanto física como psicológica, se encargan de reconstruir la escenografía de la tragedia transoceánica portuguesa. Y los que asumen esa dramática labor no son nadie, o son muchos; son una voz colectiva y anónima que pesa mucho en íntima biografía, no en la corte ni en las cancillerías, sino entre la llana sociedad portuguesa. Las crónicas de naufragios son verdaderamente trascendentes para una sociedad que vive orientada hacia los océanos, de los que se beneficia de manera casi incomparable respecto a otros Estados occidentales, pero que asimismo, ese beneficio conlleva un precio muy alto en sacrificio y tragedias biográficas. El precio es tan alto que necesita todo un género literario y una voz narrativa para preservar del olvido la cotidianidad de la muerte en los escenarios marítimos de la Carrera de Indias portuguesa.

En ese escenario, el tono de los narradores de las crónicas de naufragios, la mayoría de ellos supervivientes de la tragedia, es crudo y realista, distante y frío, sin artificios, pero también es melancólico porque, a pesar de haber salvado la vida superando penalidades inimaginables, los náufragos hablan desde el recuerdo del trauma y desde la consciencia del fracaso. Suele ser este un tono oscuro, denso, frío y seco, íntimo, como el propio humor melancólico, que obliga a reflexionar sobre la trascendencia y complejidad de los actos humanos. El relato del náufrago es frío, pero cargado de *pasiones*, es decir, de emociones tanto físicas como psíquicas que han sido ofuscantes y paralizantes. Las *pasiones frías* del náufrago son constringentes y, a su vez, derramantes, líquidas, dolorosamente desecantes. Así serían los diagnósticos médico-filosóficos de su propia época.⁶

Entendido desde la nueva estética barroca, el náufrago es un hombre envuelto en un aura fatal. Es un ser amargamente solitario. Es el patético *topos* de lo roto y lo destruido. Es un *ethos* –una personalidad, una ética, una apariencia– que se eleva como *poética* de la experiencia radical de la vida. O de la muerte. La suya es una experiencia vivida en colectiva exclusividad, que redunde en la sensación de soledad y abandono, y que tiñe su relato de una amarga

⁶ Un análisis de las formas de expresión de las emociones en la Edad Moderna en María Tausiet, James S. Amelang, ed., *Accidentes del alma: las emociones en la Edad Moderna*. Madrid: Abada, 2009.

tristeza que deja en tensión el orden de lo real y obliga a entrar en el espacio de lo imaginario, en el mundo como teatro, en un escenario en el que la vida es sueño fantasmagórico. La suya es una mórbida melancolía que se inunda de los drásticos claroscuros barrocos de la tristeza. Y con el realista relato de su desventura, entra en escena con fuerza el desengaño del mundo como elemento fundamental que marca su delirante tragedia. Se unen ahí, barrocamente, la irracionalidad de la experiencia vivida, junto a la conciencia – evidente, racional– de la absoluta inexistencia de futuro; o dicho de otro modo, está ahí la desesperanza del consuelo de la providencia. Ese desconuelo es tan recurrente, tan insistente, tan reiterado que quizás incluso se mezcla en él una especie de acedia, por mucho que en los momentos de mayor desengaño el clamor a Dios y a la Virgen, imprescindible intercesora, haya sido unánime y saturado de *letanías*, de súplicas, de peticiones, de promesas, de *misereres*. Eso es lo que ocurre entre los de la nave *Conceição* cuando en 1555 «com vento à popa e mar bonança com as velas todas dadas, ao quarto da madorna, dous relógios rendidos, deu uma muito grande pancada que pareceu de todo se espedaçava» contra los bajos de Pêro dos Banhos. Y entonces

todos, grandes e pequenos, chamaram por Nossa Senhora, com uma grita que não nos ouvíamos uns aos outros, chorando e pedindo misericórdia a Nosso Senhor [...] com vozes tão altas que parecia se fundia o Céu, e todos tínhamos aquela derradeira hora de nossa vida [...] e todos pegados com os crucifixos e retábulos que levavam, abraçando-nos com eles, [pedíamos] a Nosso Senhor perdão de nossas culpas e pecados.⁷

El clamor de las oraciones se expande por la escena de la tragedia del naufragio para enriquecer el barroquismo de su desolación, y la consciencia de ese desamparado abandono hace que el navegante necesite encontrar un porqué a un destino tan patéticamente apocalíptico como es la vivencia de un naufragio. Ahí, en esa necesidad de explicación, irrumpe el trauma que perdura en el recuerdo: «escrevo aqui a metade de tudo o que passámos, porque nem quando passei estes trabalhos tinha lembrança nem comodidade para os escrever, nem depois de passados me sofria a memória querer

⁷ «Relação do naufrágio da nau *Conceição* de que era capitão Francisco Nobre, a qual se perdeu nos baixos de Pêro dos Banhos aos 22 dias do mês de agosto de 1555. Escrita por Manuel Rangel, o qual se achou no dito naufrágio e foi depois ter a Cochim em janeiro de 1557», en *História Trágico-Marítima*, vol. I, pp. 112-113.

que se lhes representassem» dice Bento Teixeira Pinto cuando rememora lo ocurrido al volver de Brasil en 1565 en la nave *Santo António*.⁸ Pero también está presente la idea de culpa y de pecado: carga con todo el peso de la tragedia el capitán de la *Santo António*, Jorge de Albuquerque, cuando solemne y muy al principio del relato, afirma «a meus pecados ponho a culpa»⁹ sin ni siquiera imaginar el desconsuelo, el desamparo, el desánimo, el miedo, la impotencia, el esfuerzo, la lucha por vivir que vendrán después. El pecado tiene tanto protagonismo en las crónicas de naufragios como lo tiene la codicia o lo va a tener el miedo, la otra gran presencia ineludible.

Y es ahí, no sólo en la conciencia de pecado, sino en la necesidad de que exista, donde queda plenamente justificado el naufragio como castigo. Lo único que tiene sentido y sirve como explicación de la brutal realidad del naufragio es la culpa, porque está al albedrío de un mundo en el que no existe nada que no sufra o no sea causa de dolor. El del naufragio es el espacio de la densidad dramática de la crisis moral del mundo (un mundo total, reducido al barco y a la tempestad) en el que Dios no está pero castiga, y es ese un espacio que lo convierte en un ser desengañado, desesperanzado, perdido, desequilibrado, abandonado de sí mismo, desolado. De ahí que, ante el colapso que causa la profunda herida del desengaño, el pecado como forma de justificación de un destino tan funesto crezca en densidad y en abstracción, pierda la nitidez de sus contornos, confunda su especificidad, y provoque que, progresivamente, el sentimiento de culpa lo invada todo. Ante el desengaño y la desolación, la culpa y el pecado son la explicación más plausible que el naufragio puede hallar para justificar un castigo que, ante tamaña desmesura, sólo puede devenir por designio de Dios. El espacio delirante en el que se ve inmerso el naufragio responde a una voluntad iracunda y todopoderosa que castiga y arrasa; y eso ha de ser así aceptado o justificado, no sólo por la viciosa tendencia humana a la *hybris*, a la desmesura, sino por el propio catálogo de pecados capitales de los que se nutre la mirada interior que efectúa el naufragio en su necesario ejercicio de autoconciencia. Ante la reiterada imperfección humana, el castigo es la única respuesta que Dios puede

⁸ «Naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565, escrito por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito naufrágio», en *História Trágico-Marítima*, vol. II, p. 47.

⁹ *Ibidem*, vol. II, p. 27.

ofrecer. Pero Dios no está, nunca responde al clamor del *Miserere*. El náufrago siempre está solo.

Ese Oficio de Tinieblas, ese Miércoles Santo, al atardecer, sin luz en el templo, es una buena metáfora para entender lo barrocammente trágicas que son las últimas décadas renacentistas. Es el Oficio de la soledad: los quince cirios (los once apóstoles, las tres Marías, la Virgen, la llama más destacada) se van apagando tras cada Salmo y a medida que se acerca el momento de la muerte del Hijo. El templo se va quedando en tinieblas a medida que los apóstoles paulatinamente se van apartando de Jesús. Queda la luz de la Virgen, que se oculta tras el altar acompañada del *Miserere*, el salmo penitencial de la culpa y el perdón. Crece el estrépito de las carracas y la tierra tiembla ante la conciencia de la agonía y la muerte del Hijo de Dios. Ese feroz temblor de las carracas del Miércoles Santo rompe definitivamente el antropocéntrico y estructurado universo creado por el primer Renacimiento para dejar que irrumpa en escena una expresión estética hecha de dinamismo y efectos teatrales que traiciona las reglas de la tradición clásica hasta crear una nueva categoría del gusto. Es la inversión del mundo construido: nace un mundo cambiante e inestable, desconcertante, inasible, inseguro, en el que Dios es silencio. Como en el denso y desasosegante espacio de celebración del Oficio de Tinieblas, en el oscuro mundo del náufrago no cabe la esperanza.

No es forzado evocar la escenográfica ceremonia del Miércoles Santo para ilustrar una forma de la emoción en el relato del náufrago que responde al sentimiento de abandono y soledad. Muchas veces, cuando en medio del fragor ya no quedan recursos ni ideas ni soluciones, cuando ya no hay fuerza ni voluntad, los náufragos elevan el *Miserere* como si fuera el último y el único elemento al que asirse antes del hundimiento del barco. Lo cuenta bien el padre Gaspar Afonso, uno de los ocho jesuitas embarcados en 1596 en la *São Francisco*, cuando

o segundo domingo da Quaresma [...], depois de Cristo Nosso Senhor se transfigurar a si, vendo quão poucos configurados a ele íamos todos os daquela nau, nos quis [...] transfigurar também a todos, mas não em glória, mandando-nos um norte tão furioso e uns mares tão grossos e tão assanhados, que [...] se rendeu a nau, dando tão secreta entrada ao mar que nunca jamais se soube por onde, metendo logo em si catorze palmos de água, que [...] poderiam importar como setecentas pipas. [...] por a nau estar tão

alagada por dentro, e por fora os mares por cima dos castelos da popa, [...] sendo tão altos os castelos destas naus, quanto mais altos seriam os mares [...], eu, como tenho mais temor, com o psalmo do *Miserere* na boca, e cuido que também no coração, com isso me recolhi.¹⁰

Le durará poco el recogimiento al jesuita, porque, aunque se siente enfermo (no tanto como su compañero, que vomita bichos...), pronto se ve reclamado por la gente y

me houve eu de esforçar e alevantar, trocando a cama, que era assaz dura, pela que o mar me prometia de me dar logo mais branda, para os ajudar a afogar os pecados no sangue de Cristo, primeiro que o mar nos afogasse os corpos, exortando-os a todos a alijar as culpas, que era a maior carga da nau, e fazer as almas mais leves para chegar a terra dos vivos.¹¹

Siendo la oración más íntima y sentida, el *Miserere* no sólo se invocaba en momentos de máxima desesperanza en el terror del mar, sino también tras el naufragio, entre los miserables supervivientes que intentaban aceptar su desolación. Manuel Rangel es uno de los ciento sesenta y seis abandonados en un islote del atolón Pêro dos Banhos tras la pérdida de la nao *Conceição*, y cuenta desde la consciencia del desamparo que apenas queda alimento para veinte días cuando, con suerte, habrán de pasar tres meses antes de ser rescatados; por eso «todos os dias que a gente podia andar em pé fazíamos procissão ao redor da ilha; cada quinze dias nos confessávamos e nos disciplinávamos alguns por nossas devoções enquanto se rezava o salmo *Miserere*».¹²

Previsores, hacían bien los religiosos embarcados en las naves de la Carrera de Indias en subir a bordo todo aquello necesario para poner a los embarcados en paz con Dios, pero también, y sobre todo, para llevar a cabo los pautados oficios de Pascua. Formaban parte de las dinámicas del viaje, generalmente durante los primeros meses tras

¹⁰ «Relação da viagem e sucesso que teve a nau *S. Francisco* em que ia por capitão Vasco Fonseca, na Armada que foi para a Índia no ano de 1596, escrita pelo Padre Gaspar Afonso, um dos oito da Companhia que nela iam», en *História Trágico-Marítima*, vol. II, p. 186.

¹¹ *Ibidem*, vol. II, p. 193.

¹² «Relação do naufrágio da nau *Conceição* de que era capitão Francisco Nobre, a qual se perdeu nos baixos de Pêro dos Banhos aos 22 dias do mês de agosto de 1555. Escrita por Manuel Rangel, o qual se achou no dito naufrágio e foi depois ter a Cochim em janeiro de 1557», en *História Trágico-Marítima*, vol. I, p. 124.

la partida de Lisboa o de Goa y Cochín, al zarpar las armadas hacia finales de febrero y nunca más tarde de la primera semana de abril. No olvidaban las palmas y las ramas de laurel para celebrar la procesión y la misa del Domingo de Ramos, ni los cirios del Oficio de Tinieblas que precedía al Jueves Santo; también se encargaban de organizar las Estaciones del Vía Crucis del Viernes Santo y la obligatoria Procesión del Silencio. Más procesiones se celebraban en Sábado Santo y el Día de Pascua, y se elevaban himnos y se disparaban salvas. Era una actividad dirigida y colectiva a la que los misioneros eran muy dados, a pesar del peligro de zozobra que las procesiones podían causar, por la acumulación de personas en zonas concretas de la nave; y cualquier excusa o urgencia era buena para organizar una, además de las obligadas de Semana Santa.¹³ La fe devota y unida podía calmar tempestades o podía mudar el viento, Dios podía escuchar más claramente el clamor unánime y dar socorro ante inminentes ataques enemigos, o sencillamente, recibir el agradecimiento fervoroso de la gente de mar tras haber superado algún peligro. De hecho, fue eso lo que decidió Dios en el caso de la nao *São Francisco*, porque después de confesiones, de actos de Fe y Esperanza y de purificaciones con el Sacramento de Penitencia, tras «vinte e quatro horas desta fadiga foi Nosso Senhor servido [...] de tornar a prender em sua cadeia os demónios, a quem ele naquele dia tinha solto e dado toda a licença sobre nós».¹⁴

Esta vez el Señor parece haber prestado oídos, pero no siempre era así. De hecho, casi nunca era así; de ahí que, aunque no abundaban, también se soliera embarcar un último y preciado tesoro ante el que ni siquiera Dios podía mantenerse impertérrito: los valiosos y efectivos relicarios. A ello recurrió el esforzado y animoso capitán Jorge de Albuquerque, después de luchar tres días contra una feroz tormenta atlántica en 1565, cuando ya se vio sin «leme, nem mastro, nem velas, nem enxárcias, nem amarras, nem âncoras, nem batel, e sem nenhuma água nem mantimento [...] e com a nau aberta por muitas partes de maneira que se ia ao fundo, estando de terra duzentas e quarenta léguas», y entonces manda «lançar no mar uma Cruz de ouro em que trazia uma partícula do Santo Lenho da Vera Cruz e

¹³ Para la vida a bordo véase Isabel Soler, «Todo un poco de viento: la ruta del Cabo en las naves renacentistas portuguesas», en *Relatos y prácticas del viaje*, Ignacio Mendiola; Antonio Montesinos, ed., *La Ortiga: revista cuatrimestral de arte, literatura y pensamiento*, núm. 81-83, 2008, pp. 133-159.

¹⁴ *Ibidem*, vol. II, p. 193.

outras muitas Relíquias, amarrando a dita Cruz com um cordão de retrós verde a uma corda muito forte». Pasada la tormenta, ahí seguía atado el relicario en la popa de la *Santo António* y, al ver todos ese milagro «ficaram todos espantados e deram muitas graças a Nosso Senhor por nos consolar e esforçar com um milagre tamanho». ¹⁵

También recurren a las reliquias los dieciséis que, tras el angustiante naufragio de la nao *Santiago* en 1585 posiblemente en los bajos de la *Judia*, cerca de Mozambique, consiguen improvisar una balsa y separarse de los escollos y el hundimiento de la nave. Rebuscando por la nave, en un cajón habían encontrado «uma Cruz que no vão tinha o Lenho Sagrado, que em tal ocasião foi para eles mais certa guia que o astrolábio ou a agulha de marear» y se lanzan a ciegas, sin alimentos ni agua, diciendo «as ladainhas, encomendando-se a Deus com grandes votos e promessas de emenda da vida», pero al cabo de una semana «já quatro estavam de todo tresvaliados da muita fome e sede e [de] não dormire[m ...] e com este tresvalio, gritando sempre por água, se lançaram ao mar um soldado e uma china», dos días después, y cuando el mulato Estêvão ya se había suicidado también, «morreu o trombeta da nau à pura sede com os canos tapados». Empiezan entonces las alucinaciones al oír

entrando a noite [...] uma música suavíssima, como de vozes de meninos, que claramente se deixava entender, e cantava: *Todo o fiel cristão é mui obrigado a ter devoção à Santa Cruz*» [y, al verse] em tanta aflição e perigo, com muita confiança e fé deitaram as Relíquias ao mar por popa em um cordel, e este foi o mais certo governo da jangada. A música continuou-se cinco noites arreo até os por em terra, e com a música desapareceram as Relíquias. ¹⁶

También el padre Gaspar Afonso contribuye activamente en el salvamento de la *São Francisco* cuando, yendo en busca de las Bermudas en 1596, se levanta tal tempestad que

tendo por mais barato acabar [la vida] já de uma vez e rematar as contas, desejando para isso [...] que fosse já algum daqueles mares o último, e com uma morte se livrasse de tantas [...] trazia eu comigo um relicário que de Roma trouxe um dos padres meus

¹⁵ «Naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565, escrito por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito naufrágio», en *História Trágico-Marítima*, vol. II, pp. 34 y 36, respectivamente.

¹⁶ «Relação do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585, e itinerário da gente que dele se salvou, escrita por Manuel Godinho Cardoso, e agora novamente acrescentada com mais algumas notícias», en *História Trágico-marítima*, vol. II, pp. 79-81.

companheiros, defunto no Brasil, com muitas relíquias e mui insignes, e no meio três cruces do Santo Lenho, o qual, quando o navio ia à banda, punha do outro costado, que ficava sobre a água, como leme de tanta virtude, e não o tirava dali até que ele com sua força não arrancasse a outra a metade, que estava sepultada debaixo do mar, e, mergulhando-se esta, o punha da outra [...] que por não se perder no mar cousa de tanto preço sofria Nosso Senhor [...] por cuja virtude ouviu Deus nossos brados.¹⁷

Parece que verdaderamente valía la pena meter en la nave algún pedazo de madera de la cruz de Cristo, porque el viaje oceánico era extremadamente peligroso. Y en cierto modo, de ese peligro se servían los religiosos de las naves para mantener no sólo la devoción, sino también el orden y la armonía entre la compleja sociedad que se reunía en las embarcaciones. Los padres estaban realmente ocupados durante la travesía, pero obviamente, en momentos de peligro la labor de los religiosos aumentaba: la sensación de peligro de muerte, o la constatación de enfermedades o epidemias en la nave, llevaba a muchos a solicitar ser escuchados en confesión, y era esta una tarea a la que los religiosos se entregaban fervorosamente. De hecho, nadie podía embarcarse sin previa confesión ni comunión, incluso era obligatorio mostrar un atestado que lo confirmara, con peligro de excomunión si no se había hecho. Y en caso de que las prisas de última hora les hubieran impedido ponerse en orden con Dios, los embarcados disponían de quince días para cumplir el imprescindible requisito a bordo con los misioneros. En realidad, tan sabidamente peligroso era el viaje y la muerte estaba tan garantizada que ya a principios del siglo XVI, el 12 de julio de 1506, el papa Julio II concedía indulgencia plenaria a todos los que murieran en la India o durante el viaje de ida o de regreso. Los navegantes sabían que sus pecados estaban perdonados, y eso era importante para animar a muchos a embarcar. Pero la bula papal también informa del enorme interés que Occidente sentía por el viaje oceánico y la necesidad político-económica de afianzar y mantener, a pesar del peligro y la muerte, la lucrativa Carrera de Indias. Y la experiencia rápidamente enseñó que la salvación del alma, para los que tenían que arriesgarla,

¹⁷ «Relação da viagem e sucesso que teve a nau *S. Francisco* em que ia por capitão Vasco Fonseca, na Armada que foi para a Índia no ano de 1596, escrita pelo Padre Gaspar Afonso, um dos oito da Companhia que nela iam», en *História Trágico-Marítima*, vol. II, pp. 192-193.

era algo mucho más valioso que las riquezas o la fama.¹⁸ Aunque a muchos, incluso en pleno naufragio, parezca que les sea más fácil desprenderse de la fama que de las riquezas, como denuncia el propio Melchior Estácio de Amaral en su repaso de las causas de las pérdidas de las naves al recordar el caso de

um marinheiro da nau *Santa Clara*, que deu à costa no Brasil, [que] vendo que todos se despiam nus por se salvarem a nado e deixavam na nau cadeias de ouro e outras peças, ele se carregou delas, esperando nadar com elas a terra e, em tocando na água, antes de poder nadar, era tal o peso que com ele se foi ao fundo e perdeu a vida.¹⁹

Otras veces el propio pasaje no entiende la decisión urgente de echar la carga al mar para aligerar la nave y facilitar maniobras o bien para descubrir las vías de agua que inundan las bodegas. Esa es la reacción de los embarcados en la *Santa Maria da Barca* cuando ven que se empiezan a tirar

muitos sacos de gengibre e lacre [...] e por serem de alvitres houve muitos homens que, não sabendo o que nisso ia, fizeram muitos requerimentos [...] não olhando que fazíamos isso por proveito de todos [...]. Começamos de alijar caixas de roupa [...] e nisto veio um homem [...] requerendo que as não botassem ao mar, cousa que ao tal tempo parecia mais heresia que temor de Deus.²⁰

No es esa la reacción del pasaje de la sobrecargada nao *São Bento* cuando se dan cuenta de que es imposible que la nave aguante la furia de un temporal que «com a grossidão e força das ondas a [levantaban] a grande altura, donde vinha a cair [y] dava tão grandes pancadas na água». Empiezan entonces a echarlo todo por la borda «de modo que em muito pouco espaço foi o mar todo coberto de infinitas riquezas, lançadas as mais delas por seus próprios donos, de quem eram em aquele tempo tão aborrecidas como já em outro tão

¹⁸ Un desarrollo de esta idea en Isabel Soler, *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*. Barcelona: Acantilado, 2003, pp. 461-484.

¹⁹ «Tratado das batalhas e sucessos do galeão *Santiago* com os holandeses na ilha de Santa Helena e da nau *Chagas* com os ingleses entre as ilhas dos Açores, ambas capitaneias da Carreira da Índia, e da causa e desastres por que em vinte anos se perderam trinta e oito naus dela. Escrita por Melchior Estácio do Amaral», en *História Trágico-Marítima*, vol. II, p. 277-278.

²⁰ «Relação do naufrágio da nau *Santa Maria da Barca* de que era capitão D. Luís Fernandes de Vasconcelos, a qual se perdeu vindo da Índia para Portugal no ano de 1559», en *História Trágico-Marítima*, vol. I, pp. 153-155.

amadas». ²¹ Una prueba del angustioso intento de aligerar la carga de las naves es lo que en 1589 encuentra la nao *Santa Cruz*, en la que viaja el holandés Jan Huygen van Linschoten, la cual, al no poder enfrentarse al temporal en el cabo de Buena Esperanza, regresa hacia Mozambique. El cronista holandés relata que encuentran muchos barriles y tablones y cadáveres flotando, llegando a la conclusión de que no son los únicos que han decidido volver atrás ante las dificultades. No sabe Linschoten en aquel momento que está navegando por encima de los restos de la nao *São Tomé*. ²²

El estudiado y metódico barroquismo de la descripción que Manuel de Mesquita Perestrelo ofrece del *día después* del naufragio de la nao *São Bento* es una muestra preciosista de la desolación, tanto como un meditado y doloroso juicio moral de las conductas humanas. La tempestad ha sido desmedida y el naufragio, de una violencia descarnada; los que consiguen llegar a la costa van a presenciar otra dolorosa manifestación del caos, hecha esta vez de riquezas absurdas y cuerpos rotos en medio de la miseria y la desolación:

[...] tanto que começou de esclarecer, partimos caminho da praia a buscar alguma roupa com que nos reparássemos, a qual achamos toda coberta de corpos mortos, com tão feios e disformes gestos que davam bem evidentes mostras das penosas mortes que tiveram, jazendo uns por riba, outros por baixo daqueles penedos, e muitos de que não apareciam mais que os braços, pernas ou cabeças, e os rostos estavam cobertos de areia ou de caixas ou de outras diversas coisas. E não foi também aqui pequeno o lugar que a infinidade de perdidas fazendas ocupava, porque tudo quanto podíamos estender os olhos de uma e de outra parte daquela praia estava cheio de muitas odoríferas drogas e outra infinita diversidade de fazenda e coisas preciosas, jazendo muitas delas ao redor de seus donos, a quem não somente não puderam valer na presente necessidade, mas ainda a alguns, de quem eram sobejamente amadas na vida, com seu peso foram causa da morte. E verdadeiramente que era uma confusa ordem com que a desventura tinha tudo aquilo ordenado, e que bastava a memória daquele passo para não ser a pobreza havida por tamanho mal, que por lhe fugir deixemos a

²¹ «Relação sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares Cabral, desde que partiu deste Reino por capitão-mor da armada que foi no ano de 1553 às partes da Índia até que se perdeu no cabo de Boa Esperança no ano de 1554. Escrita por Manuel de Mesquita Perestrelo que se achou no dito naufrágio» en *História Trágico-Marítima*, vol. I, p. 46.

²² Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, Viagem ou Navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas*. Ed. Arie Pos e Rui Manuel Loureiro. Lisboa: Comissão Nacional Para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses, 1997. Cap. 93, pp. 319-321.

Deus e o próximo, pátria, país, irmãos, amigos, mulheres e filhos, e troquemos tantos gostos e quietações pelos sobejos que cá ficam; e enquanto vivemos nos fazem atravessar mares, fogos, guerras e todos os outros perigos e trabalhos, que nos tanto custam.²³

La abatida meditación de Manuel de Mesquita Perestrelo es oscura y densa, dolorosamente íntima, pero está guiada por la pasión fría del humor melancólico. En realidad, como a muchos otros, la melancolía invade a Mesquita Perestrelo poco después de haber salvado la vida llegando a nado a tierra firme, cuando al anochecer «cada um se recolheu aos pensamentos da sua fortuna, ocupando-os no sentimento das cousas que lhe mais doíam [...] e o medo de nossas próprias imaginações causavam».²⁴ Su melancolía lo aleja del impúdico grito desesperado y unánime que apenas unas horas antes dominaba la nave, pero también se mezcla con el miedo que le causa su propia imaginación, con el trauma de lo vivido. Sorprendentemente, dada la situación, también se sirve de la pasión fría melancólica para enfrentarse a la manifestación incontrolable del trauma y desde un sosiego triste y racional dice:

Posto que o conselho do sábio seja que as cousas de admiração e espanto, ainda verdadeiras, sejam antes de passar caladas que de contar com risco de serem mal cridas, atrevo-me a dizer uma, pelas muitas testemunhas com que posso alegar; e é que assim esta noite [...] como a outra atrás passada e as mais que em este lugar estivemos, quando já era bem cerrada a noite, ouvíamos claramente brados altos no lugar onde se a nau quebrara, que por muitas vezes gritavam, dizendo: *A bombordo, a estibordo, a riba*, e outras muitas palavras confusas que não entendíamos, assim e da maneira que nós fazíamos quando [...] vínhamos na força da tormenta [...] O que isto fosse nunca se pôde saber de certo, somente suspeitamos que, ou a nós se representava aquilo nos ouvidos, pelos trazeremos atoados dos brados que continuamente naquele tempo ouvíamos, ou eram alguns espíritos malignos que festejavam o que de alguns ali poderiam alcançar. [...] posto que ao princípio cada um cuidasse que a ele só se representava aquele

²³ «Relação sumária da viagem que fez Fernão d'Álvares Cabral, desde que partiu deste Reino por capitão-mor da armada que foi no ano de 1553 às partes da Índia até que se perdeu no cabo de Boa Esperança no ano de 1554. Escrita por Manuel de Mesquita Perestrelo que se achou no dito naufrágio» en *História Trágico-Marítima*, vol. I, p. 56.

²⁴ *Ibidem*, vol. I, p. 55.

espantoso som [...] a continuação no tempo fez perguntar uns aos outros se ouviam o mesmo e [afirmaram] que sim.²⁵

Las súplicas del náufrago, sus *misereres* y *letanías*, su miedo, su trauma y su melancolía hacen que Dios vuelva a ocupar con fuerza, barroicamente, el lugar dominante. Es esa una presencia a la que hay que sumar, junto a la melancolía, las otras dos grandes dolencias de la emoción barroca: el pesimismo y la crueldad. Pero esa emoción barroca por la que muchas veces la crueldad será una vía de acceso a Dios, se expresa desde una voz tensa y fría, panegírica e hiperbólica, doliente, memorialística, meticulosamente escenográfica que ilustra la desesperación y la desolación en las que el náufrago se ve inmerso y sin remedio. Es una fría y patética imagen narrativa que proyecta un mensaje espiritual y grotesco a la vez: es una representación inevitablemente ostentosa y al mismo tiempo, tenebrosa, porque no hay alternativa posible ante la circunstancia, la crueldad y la violencia que muestra. Es una imagen hecha de opuestos en la que conviven la metáfora de la tradición moralista junto a la barroca y moderna visión pesimista del mundo.

La voz del náufrago encarna una historia del viaje marítimo (la otra historia del viaje marítimo) que, con los parámetros de la barroca estética del sacrificio, entreteje con naturalidad una forma de la *aventura* –tanto como de la *ventura*, el riesgo, el peligro, también *lo que ha de venir*– que es capaz de convertir en valor la miseria de la vida. Los cuadernillos de las crónicas de naufragios, aun en convivencia con el discurso oficial ensalzador de la gesta marítima lusa, se mueven en otros circuitos, más sociales, más humanos y, sin saberlo, se sirven de la modernidad del *tenebrismo* –ese caravagesco nuevo lenguaje que habla de lo religioso desde un rigor moral de dimensiones estrictamente humanas–, para que, tras largas décadas de navegación, finalmente se empiece a escuchar el relato de la realidad: el clamor profundamente desgarrado que los hombres de mar elevan a Dios. Desde la herramienta del tenebroso claroscuro, si la metáfora es el gran recurso literario barroco, las crónicas de naufragios son una gran metáfora no sólo de la poética barroca, sino de la estética de la crueldad, y forman un género que, a la *maniera* caravagesca o desde el brillo de la oscuridad gongorina, narran una historia hecha de hazañas en el desamparo y en el vacío. La voz del náufrago, desde su singularidad y asimismo desde su simplicidad, usa el abandono y de

²⁵ *Ibidem*, vol. I, pp. 57-58.

necesidad de Dios como una forma de expresión que acompañan sin contradecirla esa evolución vertiginosa hacia lo sobrecargado como rasgo identificador de una época. La experiencia del naufrago convierte la desgracia en rica, inverosímil y abigarrada narrativa, pero a su vez, desde esa lectura, no es difícil concluir que su relato contiene una cierta forma de macabro triunfo, personal, individualizado y asimismo colectivo, porque se trata del conocimiento, lacerante, en la propia carne, de una forma de crueldad vivida colectivamente y que muestra la otra cara de un viaje marítimo hecho de combate desigual contra una naturaleza plenamente ingobernable y de la que el ser humano se siente expulsado con ferocidad. Y aunque las causas de esa ferocidad puedan ser muy variadas, porque cada viaje y cada naufragio tiene su propia historia trágico-marítima, todas estas crónicas mantienen un tajante punto en común: el sufrimiento es el gran aglutinador de las reacciones humanas ante lo irremediable, desde la lucha en el límite de las fuerzas hasta el abandono al destino o a la voluntad de Dios.

Sin embargo, siendo genéricamente tan densos y abigarrados estos documentos, se muestran desnudos de ornamentos, porque no parece necesario revestir la experiencia cuando la mera noticia, fiel a los hechos, despierta irremisiblemente todos los resortes de la conciencia del lector. En una época tan estéticamente artificiosa como la de las décadas tardorrenacentistas, la pura realidad del naufrago supera cualquier virtuosista forma de artificio. No obstante, no era esa realidad, o no solamente, lo que emocionaba al lector de esas crónicas; ni siquiera era la contemplación de la muerte del naufrago, o el hecho de morir, sino cómo moría. Y es en ese sentido cuando el sufrimiento se entiende como experiencia extática –una forma de ebriedad provocada por la conciencia de entrega a la muerte–, porque el horror del suplicio transforma la realidad y la obliga a entrar en el ámbito de lo sagrado. La muerte de los naufragos, como la de los mártires, tiene una función catártica, didáctico-moral, porque abstracta y barrocamente, muestra la relación de lucha atormentada que el ser humano mantiene con la realidad del mundo. Es, por tanto, una lectura que se puede interpretar en clave religiosa, porque enseña descarnadamente la sangrienta realidad del sacrificio. La vida como agonía concuerda bien con el gusto de la época por las representaciones del *Dies Irae* del Juicio Final o los refinadamente macabros temas pictóricos de las últimas décadas renacentistas. Es el

martirio como espectáculo, la llamada *estética del martirio*, que culmina en esa pintura del desengaño de las décadas barrocas.²⁶

Al seguir el símil del tormento o del suplicio en la estética barroca, los relatos de naufragios ayudan a completar ese amplio decálogo de la truculencia, perversamente macabro, que elabora la época, y se imponen como la gran metáfora del *sacrificio*. Y esa es base de toda religión. Así, como la soledad de la llama en las tinieblas del templo, la muerte del náufrago adquiere un alto valor simbólico porque se transforma en memoria de virtud. Poco importa la vida ahí, porque el ser humano alcanza finalmente su perfección gracias a la muerte, y consecuentemente, esa es una idea del sacrificio inseparable de la grandeza humana. El gran sacrificio que se lee en las crónicas de los naufragos contiene la miseria y la grandeza del ser humano, y demuestra que sólo la fe permite soportar ese infierno en el que se ha convertido el acto vital de morir. La vida pierde todo protagonismo para que la muerte ocupe todos los espacios del imaginario moral. Lo cuenta ya llegado a Cochín el padre Gonzalo Silveira en una carta de 1557, después, obviamente, de haber sobrevivido al viaje, y de haber entendido el sentido de la muerte en el mar por haberla visto muy de cerca. Y curiosamente, no se sirve tanto de una imagen literaria como de una imagen plástica para elaborar su reflexión sobre la experiencia del viaje y su vínculo con la muerte:

assim como a morte não a pinta senão quem morre, nem se pode ver pintada senão vendo quem está morrendo, assim o trago que passam os que navegam de Portugal à Índia não o pode contar senão quem o passa, nem o pode entender nem crer senão quem o ve passar; e assim como os homes que, [por] primeira vez se viram na hora da morte, lhes parece que nunca ouviram falar dela, assim quem se viu naqueles golfãos não lhe lembra cousa que lhe tivessem dito da verdade e terror presentes; e assim como os que muitas vezes se viram mortos, depois [de] vivos e fora da morte nunca falam nela nem cuidam, porque aquela hora é tão presente e sua, que passada, nem bem imaginar se pode, assim é sem mais nem menos a angústia e a agonia em que se vem os passageiros desse Ocidente a Oriente, em que estamos, [e] os que nos vemos fora dela, ainda que o trabalhemos, nunca a podemos vivamente representar conosco mesmos, quanto mais pintar sem errar o mais,

²⁶ Um desarrollo de esta idea en Isabel Soler, «El Dies Irae del náufrago o las crónicas de un mar barroco», en Fernando Calderón Quirós; Pablo Javier Pérez López, ed., *Viajes, literatura y pensamiento*. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2009, pp. 45-60.

a quem está em Portugal e em Lisboa, e tão seguro de navegar, se não for em bargantim, de Lisboa para Almada.²⁷

Y tras confesar su incapacidad para pintar su experiencia, muy literariamente pero con poca retórica, el jesuita concatena una buena colección de posibles formas de morir durante el viaje de ida a la India:

Nunca se viram suores de morte como os que se suam na costa de Guiné; nunca se viram membros tão frios como os que cortam os ventos do cabo de Boa Esperança; nunca se viram desmaios mortais como os que se passam nos balanços que as naus fazem neste Cabo; nunca se viram dar golpes na vida como as machadadas que dão os mares neste Cabo; nunca se viram termos de morte e tão pranteados como trazem consigo os pés de vento que fuzilam neste Cabo; nunca se viu morrer home cercado de temores e saudades do que neste mundo deixa e no outro se espera como os que se vem nesta Carreira, vendo muitos mortos e lançados ao mar. E todos os outros com os que fica e entre os quais anda, vê-los a todos de continuo para morrer de fome, de sede, de doenças gravísimas; e de perigos do mar inumeráveis, de baixos, de penedos, de costas, de encontros com outras naves, e de sorvo de mares. E V. R. imagine como se pode escapar da morte que espera em tantos portos, e que tem tantos laços quantos palmos há de Portugal a esta Índia, de modo que se pode dizer que, tantas vezes morrem os que fazem esta viagem, quantos pontos da morte vêm claramente que hão-de passar, ijendo tão provado ficar em algum deles!²⁸

Ciertamente en el mar se puede morir de infinitas maneras, y así lo tiene bien asumido el padre Fernando da Cunha cuando recomienda al que se embarque que se mentalice de que irremediamente va a morir en el mar: «Uma cousa que aqui muitas vezes me lembrou é um aviso que o padre António de Quadros escreveu a Portugal, *scilicet*, que todos os que viessem para a Índia fizessem conta e se persuadissem muito de verdade que haviam de morrer no mar e que isto vinham buscar».²⁹ Tal presencia tiene la muerte que se puede afirmar que actúa como mecanismo unificador e identificador de la historia portuguesa renacentista, y se presenta como

²⁷ «Carta do padre Gonçalo da Silveira ao padre Gundisalvo Vaz de Melo, Cochim, Janeiro de 1557», en *Documenta Indica*, Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, 1954, vol. III, doc. 102, p. 622-624.

²⁸ *Ibidem*. p. 622-624.

²⁹ «Carta do padre Fernando da Cunha aos jesuítas de Portugal, Goa-Baçaim, 3 de Dezembro de 1562», en *Documenta Indica*, vol. V, doc. 86, p. 574.

un elemento mucho más “abstracto” que el comercio, la política o la expansión de la fe, que son los tres grandes motivos que obligan a zarpar a las naves. Lo sentencia sin matices el cronista D. João de Barros en el libro séptimo de sus *Décadas*: el océano es la «principal sepultura dos portugueses.»³⁰ Pero estas terribles muertes que, como tantos otros misioneros, recoge el padre Silveira no son la muerte del náufrago, porque no es esta la forma de morir que responde al castigo de Dios.

El hombre exhausto que ha luchado días y noches interminables contra el viento helado, contra golpes de mar que todo lo arrasan, contra la madera del barco que se quiebra como si fuera cáscara de huevo en una nave en la que ya no hay timón ni mástiles y en la que las velas se rasgan como si fueran papel, muere en un escenario en el que se ha visto a sí mismo protagonizar escenas de terror y estupefacción y en el que se ha visto dominado por la crueldad y la brutalidad. O no muere y consigue alcanzar las rocas de Buena Esperanza o las playas de Terra do Natal, pero entonces ha de enfrentarse a un autorretrato de sí mismo que se parece mucho a una barroca naturaleza muerta, descompuesta y tumefacta, en un angustiante y claustrofóbico mundo hecho de pérdida. Bento Teixeira Pinto pide al lector de su relato que juzgue esa realidad inverosímil y desmesurada que constituye el escenario de la tragedia y da inicio al dibujo de un autorretrato colectivo hecho de miedo y esfuerzo, de frío y hambre y de pura conciencia de la situación:

Julgue cada um que isto ler quais podiam estar homes que se em este estado viam, cercados de tantas misérias e trabalhos, em os quais nenhum outro alívio recebiam senão com as lágrimas e gemidos com que pediam a Nosso Senhor que se lembrasse deles, não lhes lembrando comer nem beber, havendo três dias que o não fizeram, porque tanto havia que vinham com a tormenta [...], mas todos os três dias andávamos quase debaixo da água dando à bomba de noite e de dia, vendo sempre a morte diante e esperando por ela cada hora.³¹

Le pide Bento Teixeira a su lector que imagine, porque «o pouco que se aqui escreve é tão diferente do muito que passamos

³⁰ João de Barros, *Décadas da Ásia*, Lisboa, IN-CM, 1974, Década II, Livro VII, cap. I.

³¹ «Naufrágio que passou Jorge de Albuquerque Coelho vindo do Brasil para este Reino no ano de 1565, escrito por Bento Teixeira Pinto, que se achou no dito naufrágio», en *História Trágico-Marítima*. vol. II, p. 33.

como do vivo ao pintado»,³² buscando una imagen plástica muy próxima a la del padre Silveira en su carta de 1557 como testimonio de tantas muertes. El lector de Bento Teixeira ha de imaginar porque el narrador no se siente capaz de contarlo todo, aunque no hay duda de que la realidad de su relato supera cualquier forma de imaginativa ficción. Da, no obstante, lo suficiente para que el lector pueda llegar a elaborar la imagen que de sí mismo intenta crear el que narra lo vivido. Bento Teixeira, como tantos otros náufragos, narra un límite, el de *la muerte* –y por tanto, la vida– *ante los ojos*. La muerte es una presencia constante en las naves de la Carrera de Indias, y ahí se muestra tan sincero como realista el padre Acquaviva cuando en 1579, después de oír gritar «¡Tierra!» y entender que por fin ha llegado a destino, confiesa que su alegría sólo puede ser comparable a la que sentirá cuando su alma llegue al cielo.³³

La Carrera de Indias está sembrada de muertes y, aunque no tiene justificación la brutalidad de la naturaleza en su estado más puro, el náufrago necesita justificarla y por eso la convierte en el castigo que él mismo reconoce merecer. Así lo asume Manuel Godinho Cardoso: «por justos e ocultos juízos de Deus, merecendo-o assim nossos pecados».³⁴ Aunque no hay en él muestras de la naturaleza desatada, el relato de Cardoso es de una extrema crueldad; quizás por eso la búsqueda de la misericordia de Dios tiene tanta fuerza como la tuvo la osadía, la arrogancia, la soberbia y la codicia que hizo zarpar las naves; quizás por eso, el tono desde el que escribe Manuel Godinho Cardoso es oscuro y denso, como una losa implacable. En cualquier caso, para los náufragos la deseada misericordia de Dios ha de llegar después que su ira, y el castigo de Dios suele ser un mundo claustrofóbico y enloquecido que, con la rapidez de un torbellino infernal, crece imparable con la fuerza de la tormenta. Es ese un mundo imposible que responde a la paradójica imagen de algo que se crea para inmediatamente destruirse a sí mismo y tragarse en esa vorágine todos los contenidos de ese mundo. El navegante ve crecer y formarse el espacio de la autodestrucción, y se siente inevitablemente

³² *Ibidem*, vol. II, p. 34.

³³ «Carta del padre R. Acquaviva al padre E. Mercuriano, gneral de la Compañía de Jesús, Goa, 31 de octubre de 1578», en *Documenta Indica*, vol. XI, doc. 37, p. 376.

³⁴ «Relação do naufrágio da nau Santiago no ano de 1585, e itinerário da gente que dele se salvou, escrita por Manuel Godinho Cardoso, e agora novamente acrescentada com mais algumas notícias», en *História Trágico-marítima*, vol. II, p. 56.

inmerso en ese mundo aberrante, oscuro y rugiente, y de una brutalidad ingobernable.

Como el alegórico estruendo de las carracas en la tiniebla del Miércoles Santo, el espectáculo de destrucción que vive el náufrago es doble. Por un lado, es una destrucción externa: el náufrago es el testigo que presencia el mundo en acto de autodestrucción. Y asimismo, es interna, ya que el superviviente, como simboliza la última luz sobre el altar, es un ser roto, moral y físicamente, sin fuerza, y su trauma es tan astilloso como su propio barco estallando contra los arrecifes de la costa sudafricana. Después, cuando el náufrago se enfrenta al relato de su experiencia, el realismo de su recuerdo se impregna de melancolía, de tristeza consciente y serena. Y quizás esa melancolía pueda entenderse también como un recurso autoanestésico ante los trastornos profundos causados por la vivencia. La capacidad de resistencia física, racional, moral y emocional del navegante ha sido puesta a prueba hasta el más recóndito límite soportable, y ha traspasado el umbral de lo imaginable por la conciencia, pero el tono del relato no es de desconsuelo o de debilidad, aunque sí describe esos estados por haberlos vivido, sino el de una extraña serenidad melancólica. Y ese tono melancólico tanto sirve para explicar la lucha desmesurada por la vida como para asumir el sacrificio que supone la supervivencia. Sin embargo, aunque está presente en todo momento a lo largo del relato, la fe no es lo que lo invade todo en el límite de máximo peligro, porque la fe es un recurso, una tabla de salvación, una muestra del desespero, como lo es Dios, aunque no suela acudir por mucho que se le reclame a gritos. Lo que realmente lo invade todo es la conciencia de muerte; y ahí cada cual reacciona como le manda su instinto, y no tanto su educación cristiana. Muchas veces, la evidencia de la muerte causa en el náufrago una especie de muda fascinación en la visión sublime de una muerte carente de piedad representada por una naturaleza nunca vista que se libera con una fuerza desmedida. Es esa una muerte que enseña que el mundo es paradójico, desconcertante, inestable, destructivo y autodestructivo; es decir, enseña que el mundo es barrocamente real. Y la mirada del náufrago y su estupor, y su voz sencilla para reproducir el recuerdo de la experiencia dan a su relato el abigarramiento de un retablo barroco hecho de sombras y bultos, de estallidos y gritos, de movimiento incesante, en el más genuino y desequilibrado equilibrio. Junto a esa voz, el mar en su manifestación más extrema es el mejor de los escenarios para representar la condición del ser humano, su

dependencia de la fortuna y su insignificancia ante la fuerza superior e ingobernable de la naturaleza.

Las historias trágico-marítimas son una voz y una escena que, desde la intimidad del recuerdo, evocan esa única llama mariana en las tinieblas del templo, metáfora de soledad, de silencio y recogimiento. Son una voz y una escena que contienen una biografía íntimamente colectiva que se pregunta por el sentido de la culpa y sobre la asunción de la propia responsabilidad. Ese es el sentido último que adquiere el relato del náufrago. Desde su descarnado realismo y desde la pasión fría con la que el náufrago se expresa, el mensaje último va destinado, no a ese yo que se mira en la desgracia y la miseria, sino a ese otro, a ese tú, a ese lector que observa o lee la gran tragedia de la aventura oceánica. Como el estruendo de las carracas que, tras el sentido *Miserere* de la culpa y el perdón, dan fin al Oficio de Tinieblas, las historias de las desapariciones, los silencios y los olvidos, de los vacíos biográficos que nutren las páginas de la historia más trágica del mar, llevan a una reinterpretación de esa apolínea sentencia renacentista por la que el ser humano debe conocerse a sí mismo y hacen que el mundo y la vida sean más barrocamente exactos.

Bibliografía

- Barros (1974): João de Barros, *Décadas da Ásia*, Lisboa, IN-CM, 3 vols.
- Brito (s.a.): Bernardo Gomes de Brito, *História Trágico-Marítima*, Mira-Sintra, Europa-América, 2 vols.
- Documenta* (1948-1988): *Documenta Indica*, ed. Joseph Wicki, S. J., Roma, Monumenta Historica Societatis Iesu, 18 vols.
- Koiso (2004): Kioko Koiso, *Mar, Medo e Morte: aspectos psicológicos dos náufragos na História Trágico-Marítima, nos testemunhos inéditos e outras fontes*, Cascais, Patrimónia, 2 vols.
- Linschoten (1997): Jan Huygen van Linschoten, *Itinerário, Viagem ou Navegação para as Índias Orientais ou Portuguesas*. Ed. Arie Pos e Rui Manuel Loureiro, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses.
- Soler (2003): Isabel Soler, *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, Acantilado.
- Soler (2008): Isabel Soler, «Todo un poco de viento: la ruta del Cabo en las naves renacentistas portuguesas», en *Relatos y prácticas del viaje*, Ignacio Mendiola; Antonio Montesinos, ed., *La Ortiga*:

revista cuatrimestral de arte, literatura y pensamiento, núm. 81-83.

Soler (2009): Isabel Soler, «El Dies Irae del náufrago o las crónicas de un mar barroco», en Fernando Calderón Quirós; Pablo Javier Pérez López, ed., *Viajes, literatura y pensamiento*. Valladolid, Universidad de Valladolid.

Tausiet (2009): María Tausiet; James S. Amelang, ed., *Accidentes del alma: las emociones en la Edad Moderna*. Madrid, Abada, 2009.