

# Entre la literatura y la historia: Estructura y contenido de los relatos de naufragios de los tiempos de la Carrera de Indias

Javier de Castro

**E**l mar ha proporcionado a lo largo de la historia de los hombres gran cantidad de circunstancias sobre las que pensar, hablar o fraguar obras de arte. El navegante, derrotado por la violencia del mar y de los elementos, constituye un protagonista eterno de muchas páginas de la literatura. Así, sin atender a ningún género escrito concreto -reconocible-, innumerables testimonios prueban que el riesgo y la desgracia marineros no han dejado jamás de constituir foco de inspiración. Algunos referenciales posibles nos lo certifican; desde los mundos clásico y antiguo, el poema homérico **La Odisea**, los relatos bizantinos o las leyendas nórdicas sobre vikingos por ejemplo, hasta textos más próximos a nuestros días y entroncados genéricamente con el romanticismo como **The rime of the ancient mariner** de Samuel Taylor Coleridge, **La Méduse** de Corréard y Savigni o **Histoire des naufrages** de Desphertes, pasando por la producción, quizás más fecunda, sobre aventuras del hombre en el mar que se conozca. Esto es, la épica hispano-portuguesa sobre descubrimientos y navegación, impresa a lo largo y ancho de la Edad Moderna.

Centrándonos en esta última época, rica culturalmente donde las haya, los relatos de **infortunios y naufragios** lusos y españoles acaecidos entre los siglos XVI y XVIII son a un tiempo tan numerosos y fascinantes que resulta para quien escribe<sup>(1)</sup>, toda una aventura el sumergirse en su lectura, aún a riesgo de caer en una superficialidad analítica no deseada y a la que la brevedad de estas pocas páginas obligará con toda seguridad. Una razón añadida, el hecho de que las fuentes de que se dispone para estudiar este tema no se circunscriben, tan sólo, a aquellas obras que se publicaron durante esos años, sino que los copiosos testimonios manuscritos al respecto<sup>(2)</sup> exceden en número, de largo, a los textos que pasaron por las manos de los grabadores-impresores<sup>(3)</sup>.

Aunque partimos de la base de que la inmensa mayoría de los escritos recogidos para este estudio se basan en hechos realmente acaecidos, no nos va a interesar, al menos de momento, medir el grado justo de veracidad que los autores nos ofrecen en los dos tipos de fuentes utilizados. Sin embargo, un estudio pormenorizado de la estructura y del contenido de los textos, como veremos a continuación, puede arrojar algo de luz no sólo sobre este extremo, sino también sobre otras particularidades del tema del naufragio igualmente interesantes.

## 1. La literatura. Relatos impresos<sup>(4)</sup>

Los **relatos de naufragios** pueden ser considerados con toda probabilidad como un género. Interpretan un modelo narrativo de origen y naturaleza literarios debido a que sus autores, en la mayoría de las ocasiones, demuestran poseer, en más o menos grado y según los casos, un bagaje de conocimientos retóricos suficiente para adaptar sus historias, vividas o no por ellos mismos, a estructuras coherentes, formalmente hablando. Tanto los textos de los que se conoce fielmente la autoría, como también aquellos otros que han llegado hasta nuestros días, de plumas anónimas, confluyen en un mismo punto básico. Ambos identifican por narrativa, un enunciado en el que el escritor refiere un cierto número de acontecimientos dispuestos serialmente en progresión efectiva y temporal y ligados entre sí por nexos de carácter funcional, o cuando los mismos componen un complejo unitario de tipo explicativo-descriptivo. Los títulos de este tipo de escritos convencionalmente designados como **Historias Trágico-Marítimas, Relaciones de Naufragios** o **Relatos de Naufragios** propiamente dichos<sup>(5)</sup>, actúan, más que nunca como vehículos anunciadores del carácter y de muchas de las particularidades que convergen en la obra. Así no sólo sirven para avanzar al lector, el tipo de narración al que va a enfrentarse<sup>(6)</sup>, mucho de su contenido<sup>(7)</sup> y pistas muy esclarecedoras sobre la trascendencia de un suceso realmente acaecido<sup>(8)</sup>, sino que a algunos de los encabezamientos, a las dedicatorias y a los proemios se les otorga de forma deliberada, un tono añadido connotadamente moralizante, pensado para actuar sobre la sensibilidad del público lector<sup>(9)</sup>.

En un análisis comparativo, pasando, en cuanto al contenido, a individualizar los elementos de los textos, puede delimitarse un cierto número de unidades dispuestas en un plano sintáctico, siguiendo una sucesión casi constante y acorde, cada una de ellas, a fisonomía propia. Suelen, prácticamente siempre, aparecer implicadas entre sí dentro de ciertos límites y llegan a admitir, también, interferencias recíprocas. Basándonos en el estudio analítico de un número considerable de obras de esta clase de temática, se ha podido comprobar que dichas unidades de contenido o elementos constitutivos del relato de naufragios, acordes a un modelo narrativo tal, pueden en términos generales responder a las siguientes coordenadas<sup>(10)</sup>:

1. **Antecedentes:** exposición, generalmente sintética, de los acontecimientos y preparativos que envuelven la partida del barco, antes del funesto desenlace que le aguarda.

**2. Partida:** circunstancias en que se produce finalmente la salida del puerto. Descripción de las condiciones del buque; características de la carga y del pasaje. Inicio de la singladura.

**3. Temporal:** descripción de la tempestad -o cualquier otra circunstancia ambiental- en que se ve envuelto el buque y relación pormenorizada de los daños que del suceso se van derivando a continuación.

**4. Naufragio:** narración detallada del hundimiento de la nave y de las consecuencias con respecto a la carga, a los tripulantes y pasajeros y al propio casco de la embarcación.

**5a. Arribada:** llegada a tierra, por sus propios medios, de los supervivientes del desgraciado trance y circunstancias inmediatas a las que deben enfrentarse.

**5b. Salvamento:** recogida, en las inmediaciones del lugar del naufragio, de los viajeros que sobreviven a la pérdida, por parte de algún barco próximo.

**6. "Peregrinación":** aventuras -y, sobretodo, desventuras- de los náufragos a lo largo de la costa o tierra adentro. Si la circunstancia del rescate es la marcada en el punto inmediatamente anterior, esta descripción se circunscribe a las peripecias de los rescatados a bordo del nuevo barco, hasta el definitivo atraque en puerto.

**7. Repatriación:** vuelta a casa "sanos y salvos" -si ello ocurre en efecto- de los supervivientes al naufragio.

Algunos de los relatos introducen, en ocasiones, elementos suplementarios, generalmente, entre las unidades narrativas **2** y **3** del esquema precedente, ampliando de manera ostensible su número final. En este caso, se sustituye el motivo principal de la desgracia y el **ataque corsario, pirata** o de **enemigos** constituye, en lugar del **naufragio por causas ambientales o accidentales**, el causante directo de la pérdida. La variante temática sobre el modelo anterior articula una nueva estructura de contenido del modo siguiente:

**2. Ataque enemigo:** relación del ataque o abordaje por parte de corsarios, piratas u otros enemigos<sup>(11)</sup>, y descripción de eventuales combates con posterior destrucción o no, del buque.

**3. Captura:** del barco, su carga y/o parte de sus tripulantes sobrevivientes. Posibles episodios protagonizados por aquellos que lograron escapar después del combate.

**4. Impiedad de enemigos:** reflexión sobre el trato, muy a menudo crudo e inhumano, al que los enemigos, vencedores del combate, someten a sus cautivos.

**5. Repatriación:** vuelta a casa sanos y salvos -si ello ocurre en efecto- de los supervivientes al incidente armado.

Resumiendo, el modelo narrativo y las variantes temáticas que constituyen la base estructural de esta clase de relatos, reponen a la alineación siguiente<sup>(12)</sup>: **Antecedentes- Partida- Temporal- Naufragio- Arribada- Salvamento -Ataque enemigo- Captura- Peregrinación- Impiedad de enemigos- Repatriación** <sup>(13)</sup>. Es probable, encontrar, no obstante, ciertos escritos igualmente lineales que responden a un esquema limitado en cuanto a su número de unidades temáticas, que no en extensión: **Partida- Temporal- Arribada-**

**Repatriación**<sup>(14)</sup>. Sin embargo, sí que amplían su contenido en varias de dichas unidades -generalmente la penúltima- mediante la utilización de descripciones, en ocasiones de tipo mágico y fantástico, evocaciones a espacios geográficos tropicales, recreaciones antropológico-culturales y reflexiones de testigos ante situaciones ambientales diversas. Insertos en un contexto de cierta documentalidad creíble, estos episodios complementarios tienen como objetivo primordial informar de unos hechos supuestamente reales, dotando al conjunto del relato de un tono de interés añadido y básicamente más asimilable por una mayor variedad de lectores (recuérdese, solamente, que los relatos de viajes y navegación representaron un ámbito literario muy popular en esa época; con probabilidad, mucho más al alcance comprensivo del gran público que otra clase de narrativa menos "vulgar").

En algunos casos se extrapola de la limitación del término **naufragio**, la posibilidad de ampliar su significado a un plano de mayor trascendencia. Un buen ejemplo al respecto, lo constituiría la espléndida crónica de Alvar Núñez Cabeza de Vaca<sup>(15)</sup>. Refiere, en su primera parte, las exploraciones y desventuras de los protagonistas quienes, partiendo de La Florida, recorrieron, por primera vez conocida, el sur de los actuales Estados Unidos de América, descendiendo a la ciudad de México a través de Chihuahua y los desiertos de Sonora y Sinaloa, en un viaje que se prolongó durante ocho largos años. Aunque en los preparativos de la expedición se dice que un ciclón lastimó varios de los barcos en su corta singladura entre Cuba y la península floridana antes de iniciar la marcha por tierra, queda claro a lo largo de la descripción de toda la peripecia vivida que para Alvar Núñez son "**naufragios**" sus pérdidas personales, la desventura, y en general la situación desangelada que el destino ha tenido a mal depararle.

En esta línea, se denominará, en ocasiones, también **naufragio** a la narración de cualquier otra desgracia plausible de sucederle al protagonista o protagonistas del relato, amén, claro está, de la especificidad marinera del término, que no desaparece en ningún momento. En este contexto, todo un gran campo semántico de la desdicha se desprende de los relatos, donde palabras como "hambre", "frío", "muerte", "dolor", "lágrimas", "temor", "heridas", "desventura", "miserias", "sufrimientos", etc., se repiten incesantemente. Frente a tal cúmulo de calamidades, una estoica resistencia y unidad moral entre los protagonistas, parece adueñarse de sus espíritus, a imagen y semejanza de las posturas heroicas de los personajes caballerescos. Allí donde unos buscaron consuelo en la imagen soñada de la amada, otros, aquí, encuentran asueto y esperanza en empecinadas demostraciones de amnegado servicio al monarca correspondiente, cuando no, encomendando sus almas, en signo de contricción a su Señor que está en los cielos<sup>(16)</sup>.

Es muy interesante comprobar cómo los relatos sobre desastres en el mar, al margen de presentarse de un manera calificable de genérica y constituir, precisamente tales hechos desgraciados, el eje conductor de la narración, no fueron los únicos que tocaron tan apasionante tema. Muchos de los grandes transmisores de los sucesos de la conquista y posterior colonización de América, es decir, los *Cronistas de Indias* refieren a menudo en sus obras, al margen de otras situaciones, magníficas descripciones de los viajes atlánticos en los que más de un mal viento hizo acabar en tragedia muchos de los, ya de por sí, penosos viajes al Nuevo Mundo.

Gonzalo Fernández de Oviedo, por ejemplo, dedica uno de los libros de su más conocida crónica<sup>(17)</sup>, a los *Infortunios e naufragios*. Relata algunos de los más notables peligros en que se vio sumido él mismo a lo largo de los numerosos viajes que realizó a los puertos antillanos y de Nueva España<sup>(18)</sup> y refiere, también, otras peripecias vividas por diferentes pasajeros a Indias, igualmente ilustrativas del riesgo que acarreaban los temidos derroteros americanos. Otros cronistas menos reputados, aunque igualmente dignos de ser leídos con atención, rememoran en sus relaciones generales sucesos funestos que afectan a gentes de toda raigambre y condición; la tormenta o la acción de piratas y enemigos no distingue entre nobles o plebeyos e, incluso, más de un evangelizador aventurero sufrieron todas aquellas desgracias en carne propia "dejados de la mano de Dios"<sup>(19)</sup>.

De todas formas, estos episodios deben entenderse como una parte menor aunque significativa e indisoluble de la estructura general de cada relación. La información de lo visto y lo vivido que aporta el cronista conlleva, además de otras valoraciones, la posibilidad de un buen conocimiento del carácter social y de las actuaciones desarrolladas durante el siglo XVI y en adelante, funcionando en la mayoría de las ocasiones como relatos noticiados, redactados en calidad de "servicio a S.M.". Al margen de su objetivo sobretodo divulgativo y, en muchas ocasiones, orientador y aleccionador, servían para fomentar el conocimiento de las Colonias. Lo informativo y lo anecdótico se intercalaban en la narración en un contrapunto que contribuía a agilizar la lectura y a romper la monotonía de la simple descripción.

Aunque el tono narrativo de los contenidos de casi todas las crónicas resultase básicamente similar y guardando un aspecto formal casi invariable<sup>(20)</sup>, el aspecto sintáctico-semántico no resulta, sin embargo, unitario, pues, según el peso de lo informativo y lo documental de cada relación, sus autores excluían o no de los textos las citas de clásicos tan habituales en casi toda la literatura de aquel tiempo. Así, en las historias de naufragos del ya citado Oviedo, de Bernal Díaz del Castillo o, incluso, del Inca Garcilaso las asociaciones de naturaleza culta son del todo abundantes, a diferencia de las relaciones de otros autores como Alvar Núñez o Remesal donde su imaginación no se desplaza hacia digresiones que permitían al lector apreciar sus conocimientos eruditos, sino hacia lo documental y lo preciso. La alternativa válida de estos últimos relatos es -más en la línea de las relaciones genéricas de naufragios anteriormente tratadas que en el de las crónicas hortodoxas- pasar de las visicitudes personales que acontecen a los protagonistas de la historia al descriptivismo de situaciones, gentes, lugares y costumbres.

## **2. La Historia. Relatos Manuscritos<sup>(21)</sup>**

El análisis de la documentación manuscrita no puede ser realizado de una manera tan sistemática como ha ocurrido en el caso de las obras impresas. La razón primordial de ello radica en el objetivo final de una y otra forma de expresión de un mismo tema. Aquéllas, lo recordamos, perseguían, además de dar a conocer popularmente unos hechos reales, la posibilidad de hacer llegar hasta el lector un carga divulgativa nunca exenta de valores culturales, políticos e, incluso, moralizantes. Muchos de los documentos originales redactados a mano sobre noticias de desgracias en el mar nacieron, por contra, a causa de otras

necesidades bien diferentes; sobretodo, la de formar parte de los procesos informativos que conllevó la acción burocrática derivada de tales hechos. Por un lado, integrando las diligencias penales que cualquier pérdida en el mar producía y con el fin último de depurar las responsabilidades correspondientes. Por otro lado, constituyendo la base testimonial más importante a partir de la cual los tribunales competentes dilucidaban los procesos mercantiles que implicaban a los intereses sobre el comercio marítimo de particulares<sup>(22)</sup>. En todo caso, la enorme cantidad de papeleo que las pérdidas produjeron no hace otra cosa que ilustrar y poner de relieve la importancia que tuvo para las autoridades de la época, el velar por la correcta tramitación de todos y cada uno de los expedientes sobre desastres marinos ocurridos.

En tanto que los asaltos de piratas se conocen en muchos casos por informes oficiales de capitanes de naves o de puertos que aportan nuevas sobre sus desgracias, los naufragios suelen relatarlos los propios supervivientes, testigos presenciales de los sucesos acaecidos o, simplemente, aquellos que recogieron algún testimonio concreto e imaginaron cualquier desventura entorno a él. El tipo narrativo de esta clase de textos, por razones más que obvias, poca semejanza guarda con el estilo y la organización formal de las **Relaciones sobre Naufragios** o de las **Historias Trágico-marítimas**. Allí donde los relatos impresos presentaban una organización argumental definida, perfectamente estereotipada, los manuscritos, tan sólo desvelan una, a veces, díscola ordenación cronológica en la que parecen primar por encima de todo, cosa por otro lado, lógica, más bien la concreción de los hechos y la exhaustividad en cuanto al número y la calidad de detalles descriptivos. Es muy importante aclarar que no siempre fueron los directamente implicados en el suceso los que de su propio puño y letra reseñaron lo ocurrido, sino que pudo tratarse de versiones tomadas de testimonio orales a los protagonistas, quién sabe si fidedignamente o no por escribanos y copiadotes, o, en el peor de los casos, a terceras personas, quizás testigos indirectos, cuya visión de los hechos puede resultar arto imprecisa.

En otras ocasiones, las menos desgraciadamente, los testimonios manuscritos fueron redactados por el capitán u otro oficial y formaban parte del diario de a bordo. En estos casos, no hay apenas dudas sobre fechas, lugares y otras circunstancias referentes a la navegación, porque los datos concuerdan casi perfectamente al haber sido fechados a medida que iban produciéndose. Un interés añadido de estos testimonios radica en la gran cantidad de anotaciones que contienen sobre otras cuestiones, como rutas marítimas, datos de posición, partes meteorológicos, etc. que, se quiera o no, aportan detalles suplementarios a las declaraciones personales. Como resulta que un buque viajaba casi siempre formando convoy o flota con otras embarcaciones, es fácil verificar mucha de la información de que se dispone, contraponiendo diferentes versiones sobre un mismo suceso. Cuando se dieron singladuras en solitario y aconteciéndose pérdidas sin dar lugar a supervivientes o a algún testimonio casual, igualmente se abría un expediente al respecto con el fin, al menos, de que la pérdida fuese anotada. Los libros de registro de la Contratación<sup>(23)</sup>, para estos casos, apenas si aportan una información "telegráfica" sobre el particular; nombre del barco, su propietario, maestre o capitán, el contenido de la carga, destino hacia el cual se fletaba la embarcación y, en última instancia, si se disponía de detalles al respecto, la fecha, el lugar y la causa de la pérdida. Estas pistas, por llamarlas de alguna manera, en ningún caso pueden

tildarse de relato aunque marcan -como se verá un poco más adelante- las coordenadas de contenido que los testimonios manuscritos aportan casi invariablemente.

Como así lo requería la ley vigente<sup>(24)</sup>, tanto los procesos civiles y penales de tipo mercantil como aquellos otros que implicasen accidentes u otras incidencias de barcos de la Armada de S.M., obligaban a la presentación de diferentes testimonios para esclarecer las causas de las pérdidas. Esta es la explicación de que hayan llegado hasta nuestros días, sobre un mismo suceso, diferentes versiones no necesariamente concordantes pero sí harto esclarecedoras, a posteriori, sobre muchas cuestiones al respecto.

En un acercamiento a la forma y al contenido de la mayoría de los expedientes sobre pérdidas acaecidas, similar al que se realizó con las obras impresas, vuelven a presentarse unos módulos de contenido que se repiten con bastante asiduidad, aunque la ordenación que se presenta aquí no coincide siempre con su disposición en la documentación original. Cabe especificar, no obstante, que algunos de los textos al no responder, materialmente, a ningún modelo narrativo pueden perder elementos, según la tipología propia de cada suceso:

**0. Introducción:** es en la inmensa mayoría de las ocasiones, la presentación del testimonio. Si se trata de un pleito, incluye todos los preliminares al respecto, es decir, los referenciales al caso: los juristas y letrados que intervienen; si se trata de declaraciones directas, versiones de testigos o cualquier otro tipo de declaraciones, la filiación de cada informante y su relación con el caso; y, en suma, todo lo referente sobre de qué tipo de suceso va a versar el proceso. Cuando la información procede de diarios de a bordo, se trata de unas pocas anotaciones, añadidas a posteriori al principio del relato, que sirven para situar el percance en el contexto general de la singladura, como si de un pequeño preámbulo se tratase.

**1. Preparativos:** este apartado describe, siempre con una exhaustividad abrumadora, los procesos de carga de las bodegas y del pasaje, previos al momento de zarpar (al ser casi siempre información de tipo económico -datos sobre el flete, el cargamento y su valor, sus propietarios, etc.- es farragosa, incómoda de leer y siempre muy voluminosa).

**2. Diario de a bordo:** suele ser más o menos largo dependiendo de si la contingencia se produjo a los pocos días de la salida o hacia el final del derrotero. Si la declaración escrita corresponde a un auto judicial, suele ser muy sintético y describe el viaje sucintamente hasta el momento de la pérdida. Si por el contrario se trata de un verdadero diario de bitácora, habrá tantas anotaciones como días de navegación hubieran transcurrido hasta el momento del naufragio o de la pérdida correspondiente. Para este caso, resulta muy interesante comprobar cómo la descripción del barco y de los temporales que se acercan, suelen presagiar la desgracia antes de que ésta se produzca. Este apartado permite desvelar las condiciones de navegación del buque y nos informa de incidencias de todo tipo que pueden, a la larga, precipitar un desgraciado desenlace (posibles vías de agua y su reparación eventual; averías en las bombas de achique; ataques sucesivos de enemigos, etc.,...).

**3. Tormenta o ataque. La pérdida:** relato muy detallado de cómo el temporal arrebató al capitán y al resto de su tripulación el gobierno de la nave. Cuando se trata de interrogatorios a diferentes testigos de un mismo suceso, es curioso contraponer sus visiones parciales al respecto porque dan una perspectiva más esclarecedora del final del barco. La relaciones describen con profusión de detalles la incidencia del agente desencadenador de la

pérdida, tanto en el casco de la embarcación como sobre la tripulación y el pasaje, y aporta los primeros juicios sobre la trascendencia de la desgracia. Cuando el responsable del hundimiento del barco es un ataque de enemigos o el abordaje de algún corsario, entonces es la descripción detallada de las diferentes fases del combate la que ocupa la mayor parte de esta unidad temática.

**4. Consecuencias:** evaluación inmediata, tras producirse el fatal desenlace, de los daños sufridos por el buque, su carga, la tripulación y el pasaje que navegaban a bordo.

**5. Recogida o salvamento:** si el barco objeto de la pérdida navegaba en compañía de otros buques, lo normal es que se produzca la recogida de los supervivientes del naufragio o del ataque y, en la medida de lo posible, de la parte de la carga que no se haya hundido.

**6. "Peregrinación":** descripción de la peripecia de supervivientes y pertrechos salvados, hasta la llegada a puerto o durante una travesía alternativa en otra nave hasta el destino fijado inicialmente.

**7. Buceo:** se trata del proceso, casi paralelo temporalmente al del salvamento de los tripulantes y del cargamento más al alcance, que se produce de forma invariable tras una pérdida. Son los trabajos de localización del casco, su buceo y la posible recuperación total o parcial del pecio. La descripción de las tareas de rescate suele ser minuciosa y cuenta con una información económica parecida a la reseñada en la unidad 0, sólo que expresada a la inversa, según se va produciendo la recuperación e incluyendo una evaluación del costo de los trabajos y del monto del material salvado, de lo recuperado en estado inservible, además del cálculo del valor de aquello que no fue posible arrancar del mar.

Estos testimonios siempre emanan por parte de los relatores implicados directamente en la responsabilidad pérdida, un tono de justificación que pretende alejar cualquier atisbo de culpabilidad que pudiera recaer sobre ellos, achacándose al destino, a los elementos, a la mala fortuna, a enemigos, etc., la tutoría exclusiva del desastre<sup>(25)</sup>. Gracias a la diligencia y al rigor con los que se trataba de teñir el desarrollo de cada proceso, los tonos discursivos de muchas de las declaraciones plasmadas en los legajos, si bien pierden casi todo de aquella brillantez expositiva y de la riqueza léxica de la literatura de naufragios, ganan por contra, sin lugar a dudas, en cuanto a detallismo descriptista, probable veracidad y para nosotros, hoy en día, un valor documental incalculable.

El estudio sobre los **relatos de naufragios**, se ha podido ver, puede ser abordado desde una doble perspectiva: el aspecto formal y el tipo discursivo al que pertenecen y lo que podríamos denominar su formación textual, fruto de la combinación de lo que no es propiamente "historia" ni propiamente "literatura". Cuando en la mejor de las ocasiones, el protagonista del suceso es el mismo que refiere el relato no es probable que su intención al aventurarse en el mar, haya sido la de explicar a terceras personas sus cuitas diarias a bordo. Sólo como aspecto derivado y motivado por circunstancias casi siempre ajenas (el fracaso de la expedición) surgen la necesidad o la obligación de escribir y dar a conocer mediante su publicación o por medio de la declaración oral obligada, la realidad de un suceso.



## NOTAS

- (1) Javier de Castro (Barcelona, 1963), es licenciado en Historia de América por la Universidad de Barcelona y ultima en estos momentos una tesis de doctorado sobre la incidencia del naufragio y otras pérdidas marítimas en el tráfico comercial hispano de la Carrera de Indias.
- (2) Remito, al respecto, a los ricos fondos documentales del Archivo General de Indias de Sevilla (Secciones de "Consulado", "Contratación" e "Indiferente General"), y del Archivo de Simancas en Valladolid (Secciones de "Secretaría de Marina" -*Expediciones a Indias y Navegación de Particulares*-, "Guerra Antigua" y Guerra Moderna") sobretodo, aunque también existe numerosa información dispersa por diferentes colecciones de documentos de los archivos Histórico Nacional y del Museo Naval (Madrid), Alvaro de Bazán del Viso del Marqués (Ciudad Real) y los de Protocolos de Sevilla y Cádiz, por citar algunos de los más importantes de nuestro país. Para el caso portugués, destaca la documentación existente en los archivos de las Bibliotecas Nacional de Lisboa, de Evora y de Coimbra, aunque imagino que no deben ser los únicos. En cualquier caso, la "Secretaría de Estado da Cultura" de Portugal, con muy buen criterio, viene publicando desde hace algunos años, ediciones facsímiles de documentos, sobretodo del siglo XVI, que ha facilitado enormemente la labor a los investigadores foráneos.
- (3) La primera parte de este trabajo corresponde al análisis de obras impresas. Se ha basado en dos docenas y media, aproximadamente, de relatos sobre naufragios publicados la mayoría en portugués y castellano, durante los siglos XVI y XVII y alguno que otro del siglo XVIII.
- (4) Se han analizado también no sólo aquellos escritos susceptibles de ser considerados "genéricos" del tema del naufragio, sino también aquellos otros -sobretodo Crónicas de Indias- que en su contenido se hayan acercado a aquél de una manera resaltable. Estos textos y los que se describen en la nota anterior aparecen referenciados, juntamente con otras relaciones informativas manuscritas, en un apéndice al final de estas páginas
- (5) Por ejemplo, Bernardo Gomes de Brito, **Historia Tragico-marítima. Em que se escreven chronologicamente, os Naufragios que tiverao as Naos de Portugal, depois que se poz em exercicio a Navegaçao da India**, Lisboa, 1735-1736, 2 vols.; Diego Portichuelo y Rivadeneira, **Relación del viaje y sucesos que tuvo desde que salió desde la ciudad de Lima hasta que llegó a estos reinos de España**, Buenos Aires, 1656? o Jerónimo Corte Real, **Naufragio de Manuel de Sousa**, Lisboa, 1594.
- (6) Anónimo, **Naufragio de la nao Santa María de la Barca**, Lisboa, 1560.
- (7) Antonio Cardim, **Relación del viaje del Galeón San Lorenzo y su pérdida en los bajos de Mojincalle, el 3 de septiembre de 1649**, Lisboa, 1649.
- (8) Francisco Vaz Dalmada, **Tratado del suceso de la nao San Juan Bautista y jornada de la gente que de ella se salvó**, Lisboa, 1625.
- (9) Melchor de Castro, **Consuelo de los españoles en el naufragio y sumersión de su Armada** (sin fecha) o Godofredo Schleestein, **Del alivio de los naufragios** (1677).
- (10) Tomamos como modelo, la fórmula de Giulia Lanciani en **Os relatos de naufragios na literatura portuguesa dos séculos XVI e XVII**, Amadora, 1979, págs. 58-64.

(11) Gracias a que el destino permitió a Portugal y sobretudo a España la supremacía en las rutas atlánticas desde el inicio de la conquista de América y que los beneficios de las colonias occidentales suponían una envidiable fuente de riqueza, los navíos de ambas potencias peninsulares sufrieron durante los tres siglos que nos ocupan, por culpa de guerras diversas o al amparo coyuntural de treguas más o menos duraderas, el ostigamiento prácticamente ininterrumpido de idénticos enemigos: Francia, Inglaterra, los Países Bajos y el Imperio Turco, en aquellos casos en que las rutas eran por Oriente, no cesaron durante casi 250 años de amenazar la Carrera de Indias en un intento contumaz y prolongado de debilitar como fuese los monopolios comerciales hispano-lusos.

(12) Proponemos en trazo doble aquellas unidades presentes de forma invariable, y en trazo de cursiva las variantes alternativas.

(13) Este esquema es el que, al margen de las variaciones de contenido posibles, se repite casi en la totalidad de los relatos consultados.

(14) Sería el caso, por ejemplo, de Enrique Díaz, **Nafragio de la nao San Pablo que fue a India el año 1560** (1565) y de algunas de las obras no genéricas que luego se analizarán.

(15) Alvar Núñez Cabeza de Vaca, **Nafragios y comentarios**, Valladolid, 1555 (edición de Trinidad Barrera, Alianza, Madrid, 1985).

(16) "... ¡¡ oh, Dios mío, y quien se hubiera ahogado en el mar y hubiera acabado con tantos trabajos de una vez !!, Decía éstas y otras cosas con tanta ternura y sentimiento, que sólo aquellas tablas no lo oyeron, por ser de nao de herejes ..." en Diego Portichelo y Rivadeneira, **Relación del viaje ...**, op. cit., pág. 105.

(17) Gonzalo Fernández de Oviedo, **Historia general y natural de las Indias**, Toledo, 1526.

(18) José Luis Martínez, **Pasajeros de Indias**, Méjico, 1983, pág. 128.

(19) Fray Tomas de la Torre, "Historia de la venida de los religiosos de la provincia de Chiapas" en **Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real (Chiapas)**, cap. vii. Citado por José Luis Martínez en su obra **Pasajeros de Indias**, op. cit., apéndice 2, págs. 248 y ss.

(20) La organización de los relatos cronísticos solía venir determinada por cronologías lineales y rígidas de los hechos referidos, a base de testimonios personales, no exentos casi nunca de una cierta intención política.

(21) La elección de los documentos manuscritos para su estudio no ha seguido apenas criterios rígidos. Gracias a la gran cantidad de material disponible se ha podido utilizar papeles muy ricos y variados de los siglos XVI al XVIII. Se ha tratado, no obstante, de catar información original que abarcase toda la Edad Moderna para ofrecer un espectro descriptivo lo más amplio posible. A diferencia de los textos impresos, y debido al enorme volumen de los fondos nacionales disponibles, se ha optado por obviar documentos manuscritos de archivos portugueses, cuya estructura y contenido poco difieren de los españoles.

(22) Javier de Castro, **La recuperación de pecios en la Carrera de Indias**. Lleida, 1990, págs. 9-10. Tras producirse una pérdida, el proceso burocrático completo se desglosaba, básicamente, en los siguientes apartados: a) rescate fiscalizado de los restos del naufragio; b) apertura por parte del tribunal del Consulado, de las Audiencias o de cualquier otra

autoridad decisoria que tuviese jurisdicción sobre estos temas, de un expediente y de un proceso judicial para poder determinar posibles responsabilidades; c) cómputo y prorrateo del producto del rescate -si este había tenido efectivamente lugar-; d) reparto proporcional entre los diferentes interesados.

(23) **A.G.I., Contratación, legs. 2898, 2899, 2900, 2901 y 2902.** "*Registros de naos que fueron a Nueva España, Tierra Firme y otras partes de América con flotas, armadas y galeones y en su conserva*" (1504-1778). Estos libros registran la salida, incidencias y regreso -en su caso- de más de 18.000 barcos que realizaron la Carrera de las Indias bajo el control monopolista y burocrático de la Casa de Contratación de Sevilla entre 1504 y 1679 y de Cádiz desde 1680 hasta 1778, fecha en que se promulgó el Real Decreto de Libre Comercio.

(24) **A.G.I., Consulado, leg. 60 Ordenanzas del Consulado de Mar,**Título 13 "De los naufragios y arribadas".

(25) No debe olvidarse que cuando se trataba de procesos judiciales o militares se estaban depurando responsabilidades y la consecuencia resultante podía ser hasta de penas de reclusión, al margen de otras sanciones de tipo administrativo.

## APÉNDICE

### 1) FUENTES IMPRESAS

#### a) Historias Trágico-marítimas y Relatos de Naufragios

- . Anónimo: **Naufragio de la nao San Pablo** (en castellano, sin fecha).
- . Anónimo: **Naufragio de la nao Santa María de la Barca**. Lisboa, 1560.
- . Anónimo: **Naufragio de la nao Santo Tomás** (en portugués, sin fecha).
- . Anónimo: **Naufragio de los dos navíos de la Indias, el Sacramento y Nuestra Señora de la Atalaya en el Cabo de Buena Esperanza** (sin fecha, en castellano).
- . Anónimo: **Naufragio del navío San Juan Bautista** (en francés, 1625).
- . Anónimo: **Relación de las pérdidas de navíos y huracanes que los portugueses padecieron en la India Oriental**. Lisboa, 1651. (en portugués)
- . Anónimo: **Relación del naufragio que el año 1686 padecieron poco distante del río de Goa algunos holandeses**. (en castellano, 1694).
- . Anónimo: **Relación del naufragio de un bajel holandés**. (en francés, sin fecha).
- . Cabreira, José: **Naufragio de la nao Nuestra Señora de Belén**. Lisboa, 1586. (en portugués)
- . Cardim, Antonio José: **Relación del viaje del galeón San Lorenzo y su pérdida en los bajos de Mojincalc, el 3 de septiembre de 1649**. Lisboa, 1651. (en portugués)
- . Carvallo, Juan: **Relación de la pérdida de la nao Concepción**. Lisboa, 1627. (en portugués)
- . Castro, Melchor de: **Consuelo de los españoles en el naufragio y sumersión de su armada** (en castellano, sin fecha).
- . Contreras, Francisco: **Nave trágica de la India de Portugal**. Madrid, 1624.
- . Correa, Francisco: **Relación del suceso que tuvo el patache llamado Nuestra Señora de la Candelaria**. Lisboa, 1734. (en portugués)
- . Corte Real, Jerónimo: **Naufragio de Manuel de Sousa de Sepúlveda**. Lisboa, 1594. (en portugués)
- . Díaz, Enrique: **Naufragio de la nao San Pablo que fue a India el año 1560**. (en castellano, 1565).
- . Estacio de Amaral, Melchor: **Batalla del galeón Santiago**. Lisboa, 1604. (en portugués)
- . Godiño Cardoso, Manuel: **Relación del naufragio de la nao Santiago, e itinerario de la gente que de ella se salvó**. Lisboa, 1602. (en portugués)

- . Heiden, Franz: **Naufragio de las Indias Orientales** (en castellano, 1675).
- . Labaña, Juan Bautista: **Naufragio de la nao San Alberto y itinerario de la gente que de ella se salvó**. Lisboa, 1597. (en portugués)
- . Lanil, Juan: **Libro de Caballerías de la India Oriental**. París, 1625. (en francés).
- . Lobaysin de la Marca, Francisco: **Historia tragicómica de don Enrique de Castro**. Valladolid, 1617?
- . Mezquita Perestrelo, Manuel: **Naufragio de la nao San Benito, según el licenciado Herrera**. Coimbra, 1613.
- . Nuño de la Concepción, Francisco: **Naufragio de la nao Buen Despacho**. Lisboa, 1631. (en portugués).
- . Paulo, Jacobo: **Carta sobre la justa detención que hicieron los Dinamarqueses, de unos soldados suecos náufragos, cerca de la isla de Bornholmia**. Madrid, 1678.
- . Portichuelo Rivadeneira, Diego: **Relación del viaje y sucesos que tuvo desde que salió de la ciudad de Lima hasta que llegó a estos reinos de España**. Buenos Aires, 1656?
- . Schleestein, Godofredo: **Del alivio de los naufragios** (en latín, 1677).
- . Tejeira Feo, Benito: **Suceso del galeón Santiago**. Lisboa, 1601. (en portugués).
- . Tejeira, Pedro: **Naufragio de Jorge de Albuquerque Coelho**. (en portugués, 1601).
- . Vaz Dalmada, Francisco: **Tratado del suceso de la nao San Juan Bautista y jornada de la gente que de ella se salvó**. Lisboa, 1625. (en portugués).

## **b) Crónicas y obras no genéricas**

- . Manrique, F. Esteban: "Carta de Ignacio Gómez a un religioso, dándole cuenta de su naufragio y el de otros portugueses que embarcados en Goa para ir a Perú, les entró tormenta en Cabo Caballo y fueron arrojados a la costa de Arraian" en **Itinerario Oriental**. Madrid, 1649.
- . Gemeli, Juan Francisco: "Relación del naufragio de un patache que salió de Cabite, el año de 1682 en la costa de Chromandel y del modo que se salvó la gente" en **Giro del mundo**. Madrid, 1684.
- . Thevenot, Nicolás: "Relación de lo sucedido en las Indias Orientales al bajel llamado Esperanza, el año de 1611" en **Librería Thevenot**. París, 1684. (en francés)
- . Torre, F. Tomás de la.: "Historia de la venida de los religiosos de la provincia de Chiapas" en **Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real (Chiapas)** (1544-1545). Recogido por Martínez, José Luis, en: **Pasajeros a Indias**. México, 1984, apéndice 2, p. 248.
- . Remesal, F. Antonio de.: **Historia General de las Indias**. Madrid, 1619.
- . Fernández de Oviedo, Gonzalo: **Historia general y natural de las Indias**. Toledo, 1526.

. Díaz del Castillo, Bernal: **Historia Verdadera de la conquista de la Nueva España**. Madrid, 1632.

. García de Palacio, Diego: **Institución náutica para navegar**. México, 1587.

. Escalante de Mendoza, Juan: **Itinerario de navegantes de los mares y tierras occidentales**. Madrid, 1575.

## B) FUENTES MANUSCRITAS

### a) Relaciones Personales

1560 . "Diario de la nao Concepción de Juan Rodríguez de Noriega" (**A.G.I., Justicia 853**).

1568 . "Memorial de Juan Melgarejo sobre la reforma de la Carrera de Indias" (**A.G.I., Indiferente General 2673**).

1583 . "Carta de don Juan de Almeida a don Gonzalo Ronquillo, Gobernador de Filipinas, sobre el naufragio del navío en que volvía a Filipinas, el Padre Alonso Sánchez, en Isla Hermosa" (**A.G.I., Consulado 837 bis**).

1596 . "Documentos sobre la flota del general Alfonso Flores que se perdió en Cádiz" (**A.G.I., Consulado 834**).

1602 . "Testimonios sobre la nao Todos los Santos del maestre Miguel de Alzate" (**A.G.I., Consulado 480**).

1614 . "Testimonio sobre el naufragio de 6 naves de la flota de cargo del general Juan de la Cueva y Mendoza, en Yucatán " (**A.G.I., Consulado 838**).

1652 . "Testimonios sobre el buceo de la almiranta que se perdió en el paraje de Los Abrojos en 1641" (**A.G.I., Indiferente General 2525, 2699**).

1656 . "Testimonio sobre el buceo de la plata del navío N.S. de las Maravillas en Los Mimbres" (**A.G.I., Indiferente General 2574**).

1685 . "Memorial enviado por Pedro Ronquillo a S.M. Británica sobre la devolución de la plata recuperada por ingleses del N.S. de Atocha" (**A.G.I., Indiferente General 2699**).

1707 . "Testimonio de Sebastián Cabrera sobre la pérdida del registro de Campeche" (**A.G.I., Consulado 849**).

1751 . "Carta recibida por el ministro Marqués de la Ensenada en la que le participan lo ocurrido a los buques naufragados en La Virginia" (**A.G.I., Consulado 100**).

### b) Expedientes de Autos

1555 . "Expediente sobre la pérdida de la flota del general Cosme García Farfán" (**A.G.I., Justicia 970**).

1555 . "Expediente sobre la pérdida de la nao llamada La Buitrona" **(A.G.I., Indiferente General 2005)**.

1560 . "Testimonio de autos sobre la pérdida de la nao Concepción" **(A.G.I., Justicia 853)**.

1579 . "Expediente sobre la pérdida de los galeones N.S. de Begoña y Sta. Catalina" **(A.G.I., Justicia 961)**.

1582 . "Expediente sobre la pérdida de la almiranta de Nueva España" **(A.G.I., Contratación 59)**.

1600. "Autos sobre el naufragio del navío Sta. Bárbara en la barra de Sanlúcar" **(A.G.I., Consulado 837)**.

1603 . "Auto y expediente sobre la pérdida y el salvamento de diez embarcaciones de una flota que vino de Santo Domingo" **(A.G.I., Consulado 466)**.

1614 . "Auto contra Pedro de Cepeda, capitán del galeón S. Buenaventura sobre la averiguación de los culpables de la pérdida de las naos en el cabo Catoche" **(A.G.I., Consulado 466)**.

1633 . "Auto sobre la pérdida de la nao del capitán don Baltasar de Amezcua" **(A.G.I., Consulado 466)**.

1642 . "Expediente sobre la presa del navío N.S. de los Remedios en La Habana" **(A.G.I., Consulado 840)**.

1680 . "Probanzas sobre la querrela criminal acerca de la pérdida del navío N.S. de la Candelaria" **(A.G.I., Consulado 480)**.

1700. "Autos sobre la presa del navío Sto. Cristo del Buenviaje y N.S. de los Reyes a la salida de Cádiz" **(A.G.I., Contratación 3233)**.

1702 . "Testimonios de autos sobre la pérdida de la flota de don Manuel de Velasco Tejada, en la Redondela (Vigo)" **(A.G.I., 845, 846, 847, 848, 849, 849 bis)**.

1715 . "Testimonios de autos del naufragio de la flota de don Juan de Ubilla en el Palmar de Ayx" **(A.G.I., Consulado 850, 851, 852, 853, 854, 855)**.

1719 . "Expediente y autos sobre el apresamiento del navío S. Francisco" **(A.G.I., 2902)**.

1727 . "Expediente sobre la pérdida del navío N.S. de las Angustias en la isla Flores" **(A.G.I., Consulado 856)**.

1733 . "Testimonios de autos de la flota de don Rodrigo de Torres que varó en los cayos de Matacumbe del canal de Bahama" **(A.G.I., Consulado 857, 858, 859)**.

1747 . "Autos sobre el apresamiento del navío N.S. de los Remedios "La Ninfa" **(A.G.I., Contratación 2902)**.