
Medievalismo en Extremadura

Estudios sobre Literatura y Cultura Hispánicas
de la Edad Media

Jesús Cañas Murillo
Fco. Javier Grande Quejigo
José Roso Díaz (Eds.)

Medievalismo en Extremadura
Estudios sobre Literatura y Cultura Hispánicas
de la Edad Media



Cáceres
2009

MEDIEVALISMO en Extremadura : Estudios sobre Literatura y Cultura Hispánicas de la Edad Media / Jesús Cañas Murillo, Fco. Javier Grande Quejigo, José Roso Díaz (Eds.). — Cáceres : Universidad de Extremadura, Servicio de Publicaciones, 2009

XXII, 1310 pp. ; 17 × 24 cm.

ISBN 978-84-7723-879-9

1. Literatura medieval-historia y crítica. I. Cañas Murillo, Jesús (Ed.). II. Grande Quejigo, Javier (Ed.). III. Roso Díaz, José (Ed.). IV. Título. V. Universidad de Extremadura, Servicio de Publicaciones, ed.

82.09"04/15"

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.



© Jesús Cañas Murillo, Fco. Javier Grande Quejigo y José Roso Díaz, de la edición, 2009

© De los autores, 2009

© Universidad de Extremadura-Grupo "Barrantes Moñino", para esta 1.^a edición, 2009

Ilustraciones de cubierta: miniaturas de cancioneros del siglo XIII (Biblioteca Vaticana y Biblioteca Nacional de Francia) recogidas en el libro de Martín de Riquer, *Vidas y retratos de trovadores. Textos y miniaturas del siglo XIII*. Barcelona, Círculo de Lectores-Galaxia Gutenberg, 1995.

Edita:

Universidad de Extremadura. Servicio de Publicaciones

Plaza de Caldereros, 2. 10071 Cáceres (España)

Tel. (927) 257 041; Fax (927) 257 046

E-mail: publicac@unex.es

<http://www.unex.es/publicaciones>

I.S.B.N.: 978-84-7723-879-9

Depósito Legal: M-52.674-2009

Impreso en España - *Printed in Spain*

Impresión: Dosgraphic, s. l.

SOBRE LOS DISTINTOS SIGNIFICADOS DE LOS SÍMBOLOS MARÍTIMOS Y NÁUTICOS EN LA POESÍA MEDIEVAL

Andrés José Pociña López
Universidad de Extremadura

El mar ha sido siempre, para el ser humano, motivo de atracción, desesperación, temor o contemplación; suscitador, en fin, de las pasiones más diferentes. A partir de esta tan variada gama de sensaciones que despierta en el corazón humano, el mar acaba transformándose en uno de los símbolos más recurrentes a lo largo y ancho de la Literatura Universal. La poesía medieval no fue, en absoluto, ajena a esta rica y contradictoria simbología. Los piélagos procelosos que atemorizan, las navegaciones y aventuras que invitan a la evasión o al heroísmo, así como las comparaciones del océano con la pasión amorosa, o de la navegación con el paso de la vida a la muerte, son motivos que abundan en la Literatura Medieval. El principal objeto de este estudio es el de contribuir a dilucidar los diversos significados que el mar y los símbolos más directamente relacionados con él, como puedan ser la navegación o el barco, adquieren en los diversos contextos literarios de los siglos medievos.

Dos son, desde luego, los significados fundamentales de tales motivos: el mar y las barcas como representación de la pasión amorosa, el uno, y la navegación a través del Mar Tenebroso tras el paso de esta vida a la otra, el segundo. Dejemos, por hoy, esta segunda acepción. Una acepción que, sin embargo, es fundamental y que se puede rastrear en toda época y país, en particular en los siglos medievales, según expuso en su día, de forma insuperable, el investigador Howard Rollin Patch (1983). El océano terrible impresionó vivamente a grandes poetas como Rosalía de Castro (Pociña Pérez y López López, 2000: 240-244). En el mismo instante de su muerte, Rosalía dice a su hija: «¡abre esa ventana que quiero ver el mar!» (Pociña Pérez y López López, 2000: 106, 225); «ver el mar» es imposible desde la Casa da Matanza, de Padrón, donde falleció la ilustre gallega. Evidentemente, Rosalía se refería a un mar distinto a aquél que, con sus aguas saladas, abraza todos los continentes y compone más de dos tercios de la superficie terrestre: quería significar el mar del pasaje al Otro Mundo, el mar que ella, desde su agonía, deseaba ver *a través de la ventana*, esto es, con plena conciencia, sin perder la noción de sí misma en medio de la inmensa noche oscura que la esperaba. Un deseo, por otra parte, común a toda la Humanidad desde siempre.

Pero no hemos de abordar aquí, como se ha dicho, este significado. Queremos centrarnos en otros sentidos distintos que el mar, los navíos, la navegación, han encontrado en la Literatura Medieval, y que, unidos a aquél, componen todo un variado panorama, de enorme riqueza simbólica. Atenderemos, por este orden, a los siguientes significados de los símbolos marítimos y náuticos: el mar en relación con el amor

y la pasión erótica; la construcción de las *Naos de Amor*; la llamada del Océano a las aventuras y Descubrimientos geográficos; la lectura paródica de las *barcas de locos*; la contraposición entre las *dos barcas* como dos modelos distintos de conducirse en la vida y, finalmente, el alcance escatológico del conflicto entre ambos navíos, representando la guerra final, apocalíptica, entre el Bien y el Mal.

Empezaremos, pues, por el estudio de la repercusión medieval del tema náutico en relación con el amor. Como el tema es inmenso, vamos a ceñirnos al ámbito de la poesía gallego-portuguesa, que no sólo es la que –en nuestro caso particular– conocemos más directamente, sino que es, justamente, uno de los ámbitos líricos en los que el símbolo muestra una mayor presencia. En la lírica medieval gallego-portuguesa, los motivos náuticos, unidos a la temática amorosa, dieron origen a un sub-género particular dentro de la *Cantiga d' Amigo* (y algunos ejemplos de *Cantigas d' Amor*), las (tal vez mal) llamadas «barcarolas», donde la barca, el navío o el mar tienen un papel preponderante. Podemos recordar algunas de ellas, como las del gallego Paio Gomez Charinho, que se cuentan entre las más bellas, como aquella que empieza «As ffoles do meu amigo/ briosas van no navyo» y que, en la segunda estrofa, continúa «as ffores do meu amado/ briosas van no barco»: *Lírica galego-portuguesa* (1996: vol. II, 711 [B 817, V 401])¹; o alguna otra, del mismo autor, como la que lleva el estribillo «Sobre mar vén quen frores d' amor ten/ myrarey, madre, as torres de Geén»: *Lírica galego-portuguesa* (1996: vol. II, 711 [B 843, V 429]). El lisboeta Johan Zorro es uno de los «especialistas» en este tipo de cantigas, con algunas bastante famosas, como aquella *d'amor* (pero, formalmente, casi *d'amigo*), «En Lixboa sôbre lo mar/ barcas novas mandey lavar,/ ay mya senhor velida!» (*Lírica galego-portuguesa*, 1996: vol. II, 572 [B 1151^a-1152^a, V 754]), o bien la de «Jus a lo mar e o rio/ eu namorada irey,/ u el-rey arma navio», etc. (*Lírica galego-portuguesa*, 1996: vol. II, 572-573 [B 1157, V 759]), o la de «Met' el-rey barcas no rio forte» (*Lírica galego-portuguesa*, 1996: vol. II, 573 [B 1156, V 758]); podemos recordar también a Nuno Fernandez (Torneol): «Vi eu, mia madr' andar/ as barcas eno mar» (*Lírica galego-portuguesa*, 1996: vol. II, 693 [B 654, V 246]). En todas ellas, la barca y la navegación tienen una relación clara con el sentimiento amoroso, aunque el sentido del símbolo náutico en cada caso puede ser distinto y abarcar diversos matices. Esto, unido al carácter misterioso de muchas de estas composiciones, nos hace pensar en la necesidad de una más demorada y profunda analítica de tipo semiótico, que no daría tiempo a abordar en estas páginas. A ese carácter misterioso de muchas cantigas medievales había hecho ya referencia el profesor Rodrigues Lapa (1977: 114): «O enlace do tema folclórico com a situação sentimental dá por vezes à cantiga um ar de inefável mistério». Piénsese en versos como los de Zorro, antes referidos, de «En Lixboa sôbre lo mar». En ella se nos cuenta, únicamente, que el poeta mandó «lavar» y «fazer» unas «barcas», las cuales mandó, también, «deytar» y «meter» en el mar... ¡No se nos dice nada más! Y, en medio de todo esto, se nos repite hasta cuatro veces el estribillo «ay mya senhor velida!», aparentemente descontextualizado... ¿Que implicación tienen las barcas y la

¹ Citamos siempre las Cantigas medievales gallego-portuguesas por la edición de la *Lírica galego-portuguesa* (1996). En paréntesis rectos adjuntaremos, también, el número con que cada cantiga se ubica en los antiguos cancioneros, que serán denominados como A (Ajuda), B (Biblioteca Nacional), V (Vaticana) y N (Pergamino Vindel).

«senhor velida»? ¿A dónde se destinan las barcas? ¿Habrá implícita una invitación a la dama a participar en un viaje con el amante? Sólo la fantasía puede completar estas lagunas...

No sólo la navegación o el barco, es decir, la *humanización* del medio marítimo, están presentes en la lírica gallego-portuguesa. El mar como tal, su inmensidad inabarcable², sus ímpetus bravíos, que no se pueden domar, están presentes también en esta tradición poética. El mar es una perfecta representación de lo desconocido, de la pasión irrefrenable, de las pulsiones ocultas de lo inconsciente que nos dominan, como ha sabido interpretar con gran acierto Maria do Rosário Ferreira (1999: 41-63). Hay muchísimas cantigas con este tema. Especialmente interesante resulta, a nuestro modo de ver, el tema del «morir de amor» en relación con el mar: aquí se unen, de manera singular, los dos grandes sentidos simbólicos del mar, el del mar como «pasión amorosa» y el del viaje al Otro Mundo, tras la muerte, como inmersión o navegación a través de piélagos inmensos. Nos parece que la mayor maestría la alcanzó, en la elaboración de este tópico, el enigmático Meendinho con su cantiga única, «Sedia-m' eu na ermida de San Simion» (Lírica galego-portuguesa, 1996: vol. II, 662 [B 852, V 438]). En ella aparece este verso irreplicable, tremendo, que debiera figurar por sí solo en cualquier antología de la Poesía Universal, «morrerei fremosa no mar maior» (v. 14 de la composición)³. Difícil es, en verdad, expresar tanto con tan pocas palabras. El poeta Teixeira de Pascoaes (ed. 1987: 55-56) se había sentido impresionado, según manifestaba en *Os Poetas Lusíadas*, por otro verso de la misma composición y «gemelo», por así decir, del anterior: «morrerei eu, fremosa, no alto mar» (v. 17). Siendo ambos equivalentes en el significado, nos hemos sentido siempre más atraídos por el primero, donde al fondo simbólico, casi mítico, de los dos, se reúne una forma especialmente brillante, con esa impecable aliteración de *m* y *r* («morrerei fremosa no mar maior»).

Con todo, el gran cultor del símil marítimo es, desde luego, Martim Codax, otro de los poetas excepcionales de la Edad Media gallega. Suyo es todo un ciclo de poemas que tienen como escenario la Ría de Vigo (Lírica galego-portuguesa, vol. II, 609-612) y en los cuales se va delineando toda una historia de amor. Hay que reconocer que las cantigas de Martim Codax gozan de una merecidísima fama, sobre todo aquélla de «Ondas do mar de Vigo, / se vistes meu amigo? / E ay Deus, se verrá cedo!»: Lírica galego-portuguesa (1996: vol. II, 611 [B1278, V 884, N 1]). Esta fama de Codax puede hacerse remontar hasta la misma Edad Media, época en la que el modelo de sus cantigas inspiró nada menos que a un poeta provenzal, Raimbaut de Vaqueiras,

² Recuérdense, a modo de ejemplo, aquellos versos de las *Follas Novas* de Rosalía: «¡Mar! c'as tuas auguas sin fondo, / ¡Ceol! c'a túa imensidá [...]»: Castro (ed. 2004: 81).

³ En la edición que manejamos, aparece completado con una restitución que juzgamos innecesaria: «morrerei eu...». Este «eu», aparte de no figurar en los originales, altera el ritmo de la poesía y es irrelevante sintácticamente. Muchas veces, un prurito exagerado por igualar el número de sílabas de los versos produce este tipo de intervenciones, que creemos erróneas. La impresión general es que la versificación gallego-portuguesa no estaba sujeta a la métrica de un modo tan firme como suele creerse. Por otro lado, el hecho de que figure el «eu» en el verso gemelo «morrerei eu fremosa no alto mar» no pensamos que justifique una restitución en el verso en cuestión, en el que: a) el «eu» estropea el ritmo, que no se estropea en el verso «gemelo»; b) el «eu», en el verso 14, quiebra la aliteración evidente, que creemos ser uno de los grandes aciertos del mismo.

quien en su famosa *cansó* «Altas undas» empezaba diciendo «Altas undas que venezuz la mar,/ que fay lo vent çay e lay demenar,/ de mun amic sabez novas contar,/ qui lay passet? No lo vei retornar!! *Et oy Deu, d' amor!! Ad hora-m dona joi et ad hora dolor!*» (Riquer, 1975: vol. II, 843). Este caso constituye uno de los raros ejemplos de influencia de la lírica gallego-portuguesa en la provenzal, frente al influjo ejercido en sentido contrario, que es el más corriente.

Podríamos seguir citando poesías de la tradición medieval gallego-portuguesa, pero pensamos que las que hemos expuesto llegan para dar una idea general. Por otro lado, el tema de la *barcarola*, en su sentido inicial, amoroso (no nos referiremos aquí, más que de pasada, al tema de las tres *Barcas*, con su viaje al otro mundo), llegará a resonar en ciertos símbolos náuticos diseminados a lo largo de la obra del dramaturgo portugués Gil Vicente. Es el caso de la flota de galeras que, en el final del *Don Duardos*, habrá de conducir a Inglaterra a la pareja de Duardos y Flérída. O el barco que, simbólicamente, trasladará, en las *Cortes de Jupiter*, a la infanta Beatriz de Portugal a tierras de Saboya, para desposarse con el duque de aquel antiguo estado italiano. Así, en la *Tragicomedia de Don Duardos*, Artada expone, en el romance colectivo con el que se acaba el auto, el alegre final de la historia: «Fueronse [Flérída y don Duardos] a las galeras/ que don Duardos tenia/ [...] Al son de sus dulces remos,/ la princesa se adormia/ en braços de don Duardos,/ que bien le pertenecia./ Sepan quantos son nacidos/ aquesta sentencia mia:/ que contra la muerte y amor/ nadie no tiene valia»⁴: Vicente (ed. 2002: f. 137). Por su parte, el «Patrão» que gobierna el navío que conduce a ambos amantes a Inglaterra, augura: «Lo mismo yremos cantando/ por essa mar adelante,/ a las serenas rogando/ y vuestra alteza mandando/ que en la mar siempre se cante»: Vicente (2002: f. 137). De igual modo, en *Cortes de Jupiter*, el padre de los dioses, refiriéndose al barco que transporta a la infanta Beatriz, y refiriéndose también a la propia infanta, dirá que «Acompanhala ha [la nave] esta gente/ assi em cima aa frol do mar/ por servir a excelente/ nova estrela d' Oriente/ tornar sam de Gibraltar./ E a desposada bella/ –bella & bem aventurada–/ veraa tudo da janella/ da nao, & o mar veraa a ella/ & seraa delle adorada» (Vicente: f. 168).

Hacia el siglo XV, en el seno de la ingente producción cancioneril castellana, el tópico de la navegación amorosa se complicó, adquiriendo nuevos matices. Consta entre ellos la curiosa figura de la construcción de *Naos de Amor*, navíos que son imaginariamente aparejados por el poeta usando como materiales (cual si de madera, cuerdas, o velas se tratase) distintas facetas y avatares del sentimiento amoroso. Se cuentan entre estas *naos* algunas especialmente interesantes, entre las que citaremos dos: la *Nao de Amor* del Comendador Escrivá⁵ y la composición, de igual título,

⁴ Dada la falta de ediciones críticas de la obra de Gil Vicente, citaré siempre por la versión de la primera edición de la *Copilaçam de todas as obras de Gil Vicente* (Lisboa, Em casa de Joam Alvarez impressor del Rey nosso senhor, 1562), que he manejado por la versión facsímil incluida en el volumen III de la monumental edición realizada bajo la dirección de José Camões: Vicente (ed. 2002). Modernizo la puntuación, uso de mayúsculas y minúsculas y algunas peculiaridades ortográficas del portugués y castellano del siglo XVI (las mínimas), para facilitar la correcta y rápida lectura de los textos. Las citas serán siempre identificadas, entre paréntesis, por el número de folio, seguido de la abreviatura «v.» cuando se trate de folios en reverso.

⁵ «Una nao de amor, fecha por el mismo [= El Comendador Escrivá]», en el *Cancionero General de Hernando del Castillo*. Usaremos siempre la siguiente edición: Castillo (ed. 1882: vol. II, 421-423).

debida a Juan (o Johan) de Dueñas⁶. Tanto la una como la otra cuentan cómo un amante, buscando sus amores, se embarca en una peligrosa aventura, en la que el navío quedará destrozado por las tormentas marinas, en el caso de Dueñas, o navegará con rumbo incierto, en el caso del Comendador Escrivá. Lo que más nos interesa resaltar aquí son, como adelantábamos, los *materiales* que tanto Escrivá como Dueñas imaginaron para la construcción de sus naos.

La nao del Comendador, por ejemplo, estará hecha «d' un contino pensamiento/ muy guerrero» (en el sentido amoroso, entiéndase), mientras que su mástil («el árbol») será «de leño de sufrimiento»; las «entenas», de «fe, memoria é afán», «las velas de desear,/ que d' ayre de mis suspiros/ yrán llenas», «la gáua, mi fantasía», «la xarcia son mis cuidados». El timón es la voluntad del poeta, que lo guía siempre, como Norte, hacia la amada: «El timon, la voluntad,/ que á sólo veros me obliga/ e á la muerte». Además, «los castillos, las cubiertas» serán «muy floxas, muy derribadas» [todas las citas, Castillo (1882: 422)], aunque «las áncoras» son «d' esperança»: Castillo (1882: 423). Juan de Dueñas, por su lado, se embarcará en un periplo (Foulché Delbosc, 1915: vol. II, 195-198), en pos del amor, que empezará siendo gozoso (estrofas 6-8), pero que se complicará por culpa de una tormenta (est. 11-13), acabando por zozobrar el navío y poner a su ocupante en serio peligro de perecer ahogado (est. 14-15). El viajero acaba en una playa y cambia sus objetivos, desviándose del amor carnal hacia el amor divino (est. 16-22 y Finida). La barca de Dueñas estará fabricada de «tablas de lealtaça/ juntadas con discrecion» (est. 2). El poeta fabrica su nave a conciencia: «Yo fize de fortaleza/ el mastel e la mesana,/ las entenas de muy sana/ fuste nueva sin corteza;/ e las xarcias de firmeza,/ las velas otro que tal;/ la sorra puse de sal⁷/ pistada, con gran destreza,/ con obediencia coral» (est. 3). Tal nave habrá de dirigirse «con procesion ofrecida/ al templo del dios de Amor» (est. 5).

Esta singular imagen de las *Naos de Amor* construidas con materiales «sentimentales», propia de la literatura cancioneril castellana de los siglos XV y XVI, va a repercutir, todavía en el siglo XVI, en una pieza dramática de Gil Vicente, sintomáticamente titulada *Nau de Amores*. Hay notables diferencias entre ambos modelos, como el hecho de que en las «naos» castellanas embarque un único viajero, correspondiente al «yo» poético, mientras que en el auto de Gil Vicente veremos embarcar a toda una multitud, que parece querer representar, de modo simbólico, a la totalidad de los amantes. Aún así, hay pasajes del auto vicentino casi idénticos a otros de las «naos» cancioneriles, como la referencia a las «xarcias de firmeza» que veíamos en Juan de Dueñas y que incide en Gil Vicente en su alusión a una «enxarcea» formada de «firmesa sacada del coraçon»: Vicente (2002: f. 147); o los «sopiros», que en este dramaturgo van a ser «el viento» que incha las velas (f. 147v.): recordemos que, para el Comendador Escrivá, las velas «d' ayre de mis suspiros/ yrán llenas». Semejanzas que, junto a la identidad entre los títulos y a la misma forma de construirse las naves, parecen demostrar un conocimiento, por parte de Gil Vicente, de algunas de las *Naos de Amor* castellanas. Algo que es perfectamente pensable, dada la boga de que, en

⁶ «La nao de Amor que fizo Iohan de Dueñas, remetida al rey nuestro señor, que Dios haya», en Foulché Delbosc (1915: vol. II, 195-198). Lo citaremos por los números de las estrofas.

⁷ Entiéndase esa «sal» en sentido figurado, como «gracia».

época vicentina, disfrutaba en toda la Península Ibérica la literatura cancioneril en el idioma del Marqués de Santillana. No sería de descartar, por lo tanto, que el propio título del auto, parte de su concepción y algo de su estructura básica, hayan sido el resultado de una refundición consciente, por parte de Mestre Gil, de los modelos cancioneriles, aunque otras partes del auto vicentino se encaminen por otros derroteros, buscando modelos distintos.

En un pasaje de la *Nau de Amores*, el príncipe normando que protagoniza buena parte del auto construirá una «Nao d' Amores» (en sus palabras), presentada como un bajel bello y elegante, con algunos atributos que nos pueden recordar las virtudes religiosas: «el *mastel* de *fee segural* y la *vela d' esperança*» (Vicente: f. 147), si no fuera porque esta *nao de amores* se encamina por los derroteros del amor humano y terrenal. Este barco será construido, por el príncipe, a base de «voluntad», «razon», «recelos», «celos», «esperança», «hermosura», «nembrança», «dulçura», etc. (cf. ff. 147-147v.). Y aquí verificamos las máximas coincidencias con el género cancioneril. Según José Augusto Cardoso Bernardes (1996: 80-81), los distintos elementos que componen las partes de la nao se corresponden con las diversas características esenciales del querer, de modo que en ella se compendian todas las diferentes facetas de la compleja realidad amorosa. Así, todos los estados de ánimo y avatares propios de este sentimiento conformarán los distintos elementos propios de la fabricación y dirección del buque. No vamos a entrar en un análisis pormenorizado de estos pasajes⁸; bástenos dejar constancia de la pervivencia del asunto, el cual continuó siendo cultivado a lo largo de los siglos. Luís de Camões, entre otros muchos autores, llegó a escribir algunos ejemplos hermosísimos de «barcarolas»; el tema llegó, en fin, al siglo XX, con los representantes del Neotrobadorismo gallego, con autores como un Fermín Bouza Brey o un Álvaro Cunqueiro, e incluso un escritor catalán que nos dejó bellos versos en gallego, Carles Riba; lamentablemente, no tenemos espacio en este trabajo para abordar el estudio de sus primorosas obras. Ni tampoco para abordar la recepción del tema náutico, medievalista, por parte de eximios representantes de la Generación del 27 española, entre quienes destaca Rafael Alberti⁹. Antes bien, debemos retroceder a los comienzos del siglo XVI, para encontrar un nuevo significado del símbolo náutico: el del viaje marítimo como vía de descubrimiento de nuevos mundos, idea directamente enlazada con la aventura y las lecturas épicas del destino marítimo de ciertos pueblos como el portugués.

En el *Cancioneiro Geral* de G. de Resende, publicado en 1516, comienzan a encontrarse ecos de la expansión marítima portuguesa a lo largo de las costas del mundo, lo cual da inicio a este nuevo modo de contemplar los encantos misteriosos del océano. Se trata de una perspectiva realista (pues reales eran los descubrimientos geográficos), caracterizada al mismo tiempo, como avisábamos, por un tenue aliento épico que, en tierras portuguesas, tan sólo podemos calificar, en tiempos del *Cancio-*

⁸ Ya lo hemos hecho en un libro reciente (Pociña López, 2006: 98-106). Allí remitimos al lector interesado.

⁹ La recepción del tema náutico medieval por los autores del Neotrobadorismo y la Generación del 27 ha sido abordada también en el libro que citamos en la nota anterior (Pociña López, 2006: 103-105), aunque la investigación no se encuentra, ni mucho menos, agotada...

neiro Geral, como incipiente¹⁰. De hecho, no se puede hablar de «épica» propiamente dicha en el *Cancioneiro Geral* y podemos incluso decir que los descubrimientos y la expansión colonial portuguesa no provocaban un sentimiento unánime de aprobación entre los poetas del cancionero, sino que suscitaban, más bien, «o entusiasmo e o cepticismo», al mismo tiempo, además de «o espanto e o desencanto perante uma generalizada inversão de valores e os danos morais que dela resultam», en palabras de Cristina Almeida Ribeiro (1993: 40).

Los reflejos, en el *Cancioneiro*, del proceso de descubrimiento y expansión marítima, no están exentos de detalles imaginativos y míticos, recordando en cierto modo a las fantásticas epopeyas de los periplos marítimos célticos o *imrama*. Así, entre las tierras encontradas allende los mares estaría el mismísimo Paraíso Terrenal (Dias, 1998: 147), o los «tesoros terrenales», al decir del poeta cancioneril Diogo Velho da Chancelaria, quien señala que «é ja tudo descuberto,/ o mui lonje nos é perto,/ os vindoiros têm ja certo/ o tesouro terreal»¹¹: Resende (ed. 1990-1998: vol. IV, 153). En un tono muy distinto, en cierto modo próximo (tanto por la forma como por los símbolos empleados) al de las antiguas *Cantigas de Amigo*, el poeta Francisco de Sousa hace un apelo a las «ribeiras do mar,/ que tendes mudanças», para que le dejen pasar «as minhas lembranças» (Resende: vol. IV, 246).

Es evidente que este nuevo significado del periplo marítimo, leído ahora en clave heroica y, al mismo tiempo, universalista, habrá de lograr su máxima expresión algo más tarde, hacia el último tercio del XVI, con los *Lusíadas de Camões*, o incluso un poco después, con los *Viajes de Persiles y Segismunda* de Cervantes. Dejemos, empero, estos viajes, que nos llevarían a costas demasiado lejanas...

Yendo a otro orden de hechos, queremos recordar cómo el aspecto mítico del mar y los viajes en barco aparece también reflejado en una recreación de uno de los mitos marinos por excelencia, el de los viajes de Ulises. Traduciendo casi directamente de las *Heroidas* ovidianas, Joam Rodriguez de Saa hizo figurar en la compilación de Resende de 1516 su *Epístola de Penélope a Olixes*, en el que las aventuras odisaicas son recordadas en un breve mas evocador resumen: «passando mil tempestades,/ de reinos e de cidades,/ de molheres, de varões,/ conheceo [Ulises] as condições,/ custumes e qualidades» (Resende: vol. IV, 391). El tema de los viajes de Ulises había sido tratado en diferentes novelas medievales, en casi todas las lenguas europeas, que trataron los asuntos de la llamada «Materia de Troya»¹². De las aventuras del héroe de Ítaca hay, por cierto, una curiosa versión, en tono eminentemente paródico, en *Das Narrenschiff*¹³, la famosa obra de Sebastian Brant. En el capítulo 108 de *Das Narrenschiff* se cuenta el viaje de la nave de los locos a una ilusoria «Tierra de Jauja», la mítica «Schluraffen Land», viaje en el cual los bajeles se destrozarán. La aventura

¹⁰ Sobre los reflejos, en el *Cancioneiro Geral*, de la epopeya descubridora, cf. el estudio de Aida Fernanda Dias, en su monumental edición del *Cancioneiro Geral de Garcia de Resende*: Dias (1998: 146 y ss.).

¹¹ Cito siempre el *Cancioneiro Geral* por la edición de Aida F. Dias: Resende (ed. 1990-1998).

¹² Sobre la repercusión del tema de Ulises en la «Materia de Troya» en lengua gallego-portuguesa, cf. mi estudio, Pociña López (2000).

¹³ Hemos manejado siempre la edición de Manfred Lemmer, que citamos como Brant (ed. 1962). Cotejaremos el original alemán con la versión en castellano de Antonio Regales, que citamos como Brant (1998).

acabará, pues, en desastre, y los pobres navegantes deberán enfrentarse a peligros sin fin, como el paso de Escila y Caribdis, en una aventura semejante a la de Ulises (Brant, 1962: 190-192; 1998: 321-322), salvo por el inconveniente de que, en lugar de la pericia e inteligencia del héroe clásico, los idiotas embarcados en la búsqueda de Schluraffen Land no tienen la más mínima capacidad de raciocinio, por lo que el choque contra las Simplégades les resultará mortal: «Des treffen wir Symplegades/ Das uns die felsen an das schiff/ Zuo beyden sytten gent eyn büff/ Und knützschen das so gar zuo trymmen/ Das wenig uß dem schiffbruch schwymmen»: Brant (1962: 190)¹⁴.

Enlazamos aquí con otra lectura del símbolo náutico, surgida en una época a caballo entre la Edad Media y el Renacimiento: la lectura paródica, satírica y, al mismo tiempo, moralista, cuyos ecos resuenan en las *Naos de Amor* antes mencionadas. Nos referimos al modelo de las *barcas de locos*, que tuvo su expresión culminante en la obra alemana que venimos citando: *Das Narrenschiff*, del intelectual alsaciano Sebastian Brant, publicada en Basilea en 1494. Una obra compuesta sobre precedentes italianos, alemanes y de otras naciones europeas del momento: Caro Baroja (1995: vol. 2, 58). El libro de Brant fue ilustrado por magníficos artistas¹⁵ (la autoría de muchas de las ilustraciones fue atribuida a Durero, aunque este extremo no es reconocido de modo unánime) y gozó de muchísimas ediciones, traducciones y adaptaciones, más o menos libres, a varias lenguas, entre ellas el latín. En *Das Narrenschiff* se menciona una nave «de Jauja», o, en otras palabras, un barco encaminado a la tierra paradisíaca recordada en los Carnavales medievales germánicos: la mítica «Schluraffen Land». Nos referimos a la nave de que se habla en el capítulo 108 del opúsculo alemán, titulado «Das schluraffen schiff», y al que ya hemos hecho referencia: Brant (1962: 190-194)¹⁶. En esa nave, los necios andan buscando un país paradisíaco, de ciudad en ciudad (cf. Brant 1962: 190), sin encontrar nunca la tierra de sus deseos, la cual, sencillamente, no existe.

La influencia de *Das Narrenschiff* en el *Morias Encomion* de Erasmo de Rotterdam es punto indiscutible e indiscutido. Tampoco hay muchas dudas respecto a la influencia

¹⁴ «Por ello encontramos las Simplégades, de modo que las rocas nos dan un golpe al barco por ambos lados y lo aplastan hasta convertirlo en pedazos, y poco del naufragio flota» (Brant, 1998: 321).

¹⁵ Las ilustraciones, en el caso de *Das Narrenschiff*, son tan importantes como el texto. Ya que la edición de Lemmer que aquí seguimos no contiene las xilografías, describiremos siempre éstas a partir de las reproducciones que figuran en la edición en castellano, también citada, de Antonio Regales, quien, por cierto, es defensor entusiasta de la atribución a Durero de dichas ilustraciones, como demuestra en su «Introducción» a dicha edición: Brant (1998: 41-42). Sin embargo, las leyendas del pie de cada grabado sí aparecen en la edición de Lemmer, por la cual las citaremos.

¹⁶ «La nave del País de las Maravillas»: Brant (1998: 320-323). Como ilustración de encabezamiento, lleva el famoso dibujo denominado la «Nave de los Locos», que es, en realidad, copia del mismo grabado del reverso de la portada, y representa un barco lleno de bobos, sin remos, velas ni otros aparejos de navegación, bogando sobre las aguas, llevando por bandera de la cara de un necio, cuyo nombre («Doctor Griff», «El Doctor Mañoso», del cual se habla en otros capítulos) va escrito en la propia bandera, junto a la cara de dicho personaje. Una cartela menciona el destino de los bobos: «Ad Narragoniam» (país inventado por Brant, cuyo nombre está formado sobre el alemán «Narr», «loco»). Van cantando el himno «Gaudemus omnes», y el barco va tan rebosante que algunos necios, no cabiendo en él, caen al agua (recuerdo del célebre versículo «stultorum infinitus est numerus», del *Eclesiastés*); el grabado, en Brant (1998: 320). La leyenda de la xilografía dice: «Ir gesellen, kumen har noch ze hant/ Wir faren inn schluraffen landt/ Und gstecken doch im muor, und sandt»: Brant (1962: 189). En español: «¡Vosotros, compañeros, venid aquí en seguida! Vamos al País de las Maravillas, pero estamos metidos en el fango y en la arena»: Brant (1998: 320).

de Brant en Gil Vicente y, más que en éste, en otros autores como Alfonso de Valdés y en una obra de López de Yanguas, los *Triumphos de locura nuevamente compuestos por Hernan Lopez de Yanguas*¹⁷. En la propia portada de este libro se muestra un grabado que representa una especie de «nave de locos», con varios bufones, o bobos, tratando de subir a ella. Esta portada muestra bastantes semejanzas con los famosos grabados, atribuidos a Durero, que ilustran la *Narrenschiff* de Sebastian Brant. A lo largo del texto no se encuentran referencias a naves ni navegaciones, a no ser muy secundarias¹⁸; la alegoría de la nave que transporta a todos los locos del mundo no centra, desde luego, el discurso del texto. El propio López de Yanguas declara que su obra se inspira «sobre un dicho del sabio que dize: “*stultorum infinitus est numerus*”» (López de Yanguas, ed. 1960: f. 1v.), afirmación tomada directamente del *Eclesiastés* (*Qo. sive Eccl.*, I, 15)¹⁹, y que está también en la base de *Das Narrenschiff* de Brant, y del *Elogio* de Erasmo. El texto se basa, al menos en parte, en otros famosos versículos del *Eclesiastés*: «tomé en las manos/ un libro de Salamon²⁰ [...] vi que por tema dezia/ vanidades y á de ser/ quanto en el mundo se cria/ salvo a solo Dios temer» (López de Yanguas: f. 2)²¹. Los «triumfos» que en esta curiosa obrita consigue la locura son de nítido sabor erasmista (y brantiano): triunfo sobre la infancia, sobre la adolescencia, la vejez, el «veer», «oyr», «oler» y «palpar», triunfo sobre los pobres, jugadores, etc. (del f. 3 hasta el final).

Sonada repercusión habrá de tener la idea de la *barca de locos*, una vez más, en Gil Vicente, en cuya obra, según se puede observar, como que se compendian todos los diversos significados de la navegación en sentido simbólico. Aparte de la influencia de la barca de locos en la segunda parte de la *Nao de Amores* del dramaturgo portugués, ya citada, el esquiife que en las celebérrimas tres *Barcas* vicentinas se destina al Infierno recoge, al mismo tiempo, el arquetipo de la barca de Caronte y la imagen brantiana de la barca llena de locos. Sólo que, a ésta imagen, a un tiempo tenebrosa y ridícula, se adjunta una *segunda nave*: aquélla que conduce a la Gloria eterna, pasándose así de la *barca única* de Caronte a las *dos barcas* de Gil Vicente.

Un tema semejante al de las dos barcas vicentinas era ya visible en una idea desarrollada en el primer tercio del siglo XV por el rey D. Duarte de Portugal, en su *Leal Conselheiro*²², auténtico precedente (¡en casi cuatro siglos!) de las especulaciones

¹⁷ Hemos usado siempre la edición facsímil que citamos como López de Yanguas (ed. 1960). Dicha edición no lleva numeración de páginas: cada texto facsímil lleva su propia numeración original de folios, por la cual citamos siempre los textos.

¹⁸ El tema náutico tampoco es omnipresente en la *Narrenschiff* de S. Brant, aunque en éste último son mucho más abundantes las referencias a barcos y navegaciones que en el opúsculo de Yanguas. Claro que el libro de López de Yanguas tiene todo el aspecto de haber quedado inconcluso...

¹⁹ «Perversi difficile corriguntur, et stultorum infinitus est numerus», dice el *Eclesiastés* o *Qohelet*. Citamos siempre la *Vulgata* por la edición de la BAC de 1994 (*Vulgata*, ed. 1994).

²⁰ Sabida es (y no insistiremos, por tanto, en ello) la tradicional atribución del *Eclesiastés* (o, más correctamente, *Libro de Qohelet*) al sabio rey Salomón, que solamente fue refutada a raíz de los avances de la investigación filológica contemporánea.

²¹ «Vanitas vanitatum, dixit Ecclesiastes; vanitas vanitatum, et omnia vanitas» (*Qo. sive Eccl.*, I, 2; cf. también XII, 8); «Plurimae sunt vanitates et sermones innumeri; tu vero Deum time» (*ibidem*, V, 6).

²² Hemos manejado la edición crítica de Joseph Maria Piel, por la que citaremos siempre esta obra: Duarte (ed. 1942).

psicológicas modernas. En el capítulo LXV de este libro se habla de las «duas barcas, convem a ssaber da sãa e da rrota»²³. El autor de este libro (el rey D. Duarte o su confesor, Frei Gil Lobo)²⁴ expone su idea de que hay dos modos de vida posibles, a elegir por cada persona, que son el bueno y el malo, representados por una barca «forte e segura e muy bem aparelhada», por un lado, y «outra velha, fraca, podre, rota, em que todos se perdem» (Duarte, ed. 1942: 350), por otro. La mayor diferencia respecto a Gil Vicente es que ambos botes son, en D. Duarte, dos opciones vitales, que encontramos en *el curso de nuestras vidas*, y no, como en Vicente, después de la muerte²⁵. Sin embargo, la imagen de dos navíos distintos simbolizando esa dualidad de caminos vitales pudo haber inspirado la de los dos bateles vicentinos que, de acuerdo con nuestra elección en vida, nos llevarían, tras la muerte, a uno u otro destino. Se dice en el *Leal Conselheiro*:

Tam grande sandice he em atrevimento da boa vontade de Deos desprezar o estado das virtudes, e escolher o estado dos pecados, como seria se algũ quisesse passar algũ ryo periigoso e tormentoso, e achasse duas barcas: hũa forte e segura e muy bem aparelhada, e em que raramente algũ se perde e por a mayor parte todos em ella se salvam, e outra velha, fraca, podre, rota, em que todos se perdem, e algũs poucos se salvam. Duarte (1942: 350)

La barca «firme e segura e forte» simboliza «o estado das virtudes» (Duarte: 350-351); la «fraca, podre, rota», por su parte, «o estado dos pecados he» (Duarte: 351). Con la barca segura se puede «passar sem perigoo per as ondas da tormenta deste mundo a porto seguro» (Duarte: 351), puerto que no es otro que la Gloria, como puede verse en el mismo texto. La otra barca, la «fraca», no resiste las tormentas ni es capaz de llevar a sus ocupantes a buen puerto (Duarte: 351). La navegación, que en múltiples ocasiones puede simbolizar el viaje emprendido tras la muerte, muestra con esto su capacidad para representar también el viaje que, a fin de cuentas, representa la propia vida terrena.

Al igual que en el *Leal Conselheiro*, en las tres *Barcas* vicentinas aparecen dos esquifes dispuestos a emprender el viaje. Uno de estos esquifes es la barca que va al Infierno, comparable a la Barca de Caronte, pero también a la *Narrenschiff*. La otra es la barca que lleva a la Gloria, representación del tópico de la «Nave de Salvación», muchas veces repetido en la patrística y oratoria sacra y comparada, bien con la Cruz, bien con la Iglesia concebida como *Navicula Petri* («barquito de San Pedro»). Ambas barcas, ambas opciones de viaje al Otro Mundo, aparecen reflejadas, *las dos a la vez*, en un único capítulo de *Das Narrenschiff* de Brant. Se trata de un capítulo de enorme trascendencia en la obra, pues en él se narra el temible desenlace que debe esperarse de la proliferación de la locura en nuestro mundo: es el capítulo 103, «Vom Endkrist»:

²³ El título de dicho capítulo es, en efecto: «Das duas barcas, convem a ssaber da sãa e da rrota»: Duarte (ed. 1942: 350).

²⁴ Frei Gil Lobo fue el confesor del rey D. Duarte y, por lo que parece, estrecho colaborador en la redacción del *Leal Conselheiro*, según declara Joseph M. Piel en el «Prefácio» a la edición de esta obra que venimos citando: Duarte (1942: IX-X).

²⁵ Como pone de relieve, entre otros, M. Idalina Resina, en su la «Introducción» a su edición de las obras de Gil Vicente, *Auto da Barca da Glória – Nau d' Amores*: Rodrigues (1995: 37).

Brant (1962: 177-181)²⁶. La nave de San Pedro es débil y quebradiza, como un barquito de papel; los necios que proliferan en este mundo, gobernados por el Anticristo, intentan mojar y así destruir ese barco de papel: «Die heilig gschrift krümmen, um byegen/ Die gent dem glauben erst eyn büff/ Und neßen²⁷ das bapyren schyff»: Brant (1962: 177)²⁸. Pero el destino del Anticristo y de su navío (que es el de los locos) es naufragar sin remisión: «Doch werden sie die leng nit faren/ Inn würt bald brechen schiff, und karren/ Wie wol sie faren umb und umb»: Brant (1962: 179)²⁹. Sin embargo, el equilibrio de la nave de San Pedro es muy precario: «Ich vörcht das schiff kum nym zuo landt/ Sant Peters schyfflin ist im schwangk/ Ich sorg gar vast den undergangk/ Die wällen schlagen all sytt dran/ Es würt vil sturm und plagen han»: Brant (1962: 179)³⁰. El Anticristo, gobernando su nave, cuyo *timón* se encargan de manejar los impresores de libelos, difunde su mensaje por el mundo: «Der endkrist sytzt im grossen schiff/ Und hat sin bottschaftt uß gesandt/ Falscheit verkundt er, durch all landt/ Falsch glauben, und vil falscher ler/ Wachsen von tag zuo tag ye mer/ Dar zuo, duont drucker yetz guot stür»: Brant (1962: 179)³¹. El trabajo es infructífero: el desenlace está recogido en el grabado que encabeza el capítulo, y que carece de leyenda. En él se representa cómo la inmensa nave del Anticristo (el cual se sienta a popa, bajo la leyenda «Der Endkrist», «El Anticristo») se quiebra y zozobra, mientras los necios tratan de salvarse en barquichuelas; la pequeña y frágil *Navicula Sancti Petri* (bajo la cual puede leerse «Sant Peters Schifflin», «El barquito de San Pedro»), llena de sabios y devotos pasajeros que van rezando, es, por su parte, salvada por el Santo, quien con las Llaves del Cielo acerca el esquife a la orilla³².

Esta imagen ultrapasa los límites simbólicos de las *Barcas* vicentinas: en éstas, en efecto, el embarcar en una u otra barca tan sólo se refiere al destino de cada individuo; en el capítulo 103 de *Das Narrenschiff* se nos muestra más o menos lo mismo, pero en su perspectiva universal, cósmica, apocalíptica. Se representa casi una batalla naval, que (al menos indirectamente) alude a la confrontación entre Cristo y su antagonista en el *Apocalipsis*. En este capítulo de la obra de Brant el símil náutico alcanza, pues, sus más amplias consecuencias. La nave, o, mejor dicho, la *dualidad* formada por la nave –inmensa pero abocada a la destrucción– del Anticristo y la chalupa de San Pedro acaban representando nada menos que el Universo, en su dimensión espacial, cósmica, pero también en su dimensión histórica, escatológica, temporal. Las

²⁶ «Del Anticristo»: Brant (1998: 307-309).

²⁷ Este verbo del alemán medieval, «neßen» (¿mojar?) tal vez haya que relacionarlo con el adjetivo alemán moderno «nass» (mojado, húmedo).

²⁸ «Deforman y doblan las Sagradas Escrituras; dan golpes a la Fe y mojan el barco de papel»: Brant (1998: 308).

²⁹ «Pero no irán mucho tiempo con él, pronto se les romperá la nave y la barquilla, aunque vayan de un sitio para otro»: Brant (1998: 308).

³⁰ «Temo que el barco no llegue nunca a tierra. La navecilla de San Pedro se tambalea, temo mucho que se hunda: las olas golpean por todas partes, tendrá muchas tormentas y calamidades»: Brant (1998: 309).

³¹ «El Anticristo está sentado en la gran nave y ha difundido su mensaje, falsedad anuncia por todo el país, falsa Fe y muchas falsas enseñanzas crecen de día en día más y más, para lo cual los impresores ahora bien se aplican al timón»: Brant (1998: 309).

³² La ilustración puede verse en Brant (1998: 307).

dos naves que conducen a toda la Humanidad surcan aquí el mar infinito del Tiempo y del Cosmos.

BIBLIOGRAFÍA

- Bernardes, José Augusto Cardoso: *Sátira e Lirismo. Modelos de síntese no teatro de Gil Vicente*, Coimbra, Por Ordem da Universidade, 1996.
- Brant, Sebastian: *Das Narrenschiff* (original: *Narrenschyff*), Nach der Erstausgabe (Basel, 1494) mit den Zusätzen der Ausgaben von 1495 und 1499, Herausgegeben von Manfred Lemmer, Tübingen, Max Niemeyer Verlag, 1962.
- : *La Nave de los Necios*, edición, traducción e introducción de Antonio Regales Serna, con la totalidad de los grabados originales atribuidos a Alberto Durero y otros maestros, Madrid, Ediciones Akal, 1998.
- Caro Baroja, Julio: *Las formas complejas de la vida religiosa*, Barcelona, Galaxia Gutenberg/Círculo de Lectores, 1995, 2 vols.
- Castillo, Hernando del: *Cancionero General de Hernando del Castillo*, según la edición de 1511, con un Apéndice de lo añadido en las de 1527, 1540 y 1557, Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1882.
- Castro, Rosalía de: *Poesía Galega completa, II: Follas Novas. Poemas soltos. Traduccions*, edición de Andrés Pociña Pérez e Aurora López, Santiago de Compostela, Sotelo Blanco, 2004.
- Dias, Aínda Fernanda: *Cancioneiro Geral de Garcia de Resende*, ed. de A. F. D., vol. V, *A Temática* (estudio literario), Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1998 (cf. RESENDE).
- Duarte, Rei Dom: *Leal Conselheiro o qual fez Dom Eduarte, Rey de Portugal e do Algarve e Senhor de Cepta*, Edição Crítica e anotada organizada por Joseph M. Piel, Lisboa, Livraria Bertrand, 1942.
- Ferreira, Maria do Rosario: *Águas doces, águas salgadas. Da funcionalidade dos motivos aquáticos na Cantiga de Amigo*, Porto, Granito, 1999.
- Foulché Delbosc, R.: *Cancionero Castellano del siglo XV*, Madrid, Casa Editorial Bailly/Baillièrre, 1915.
- Lapa, Manuel Rodrigues: *Lições de Literatura Portuguesa. Época Medieval*, Coimbra, Coimbra Editora, 1977.
- Lírica galego-portuguesa: *Lírica profana galego-portuguesa. Corpus completo das cantigas medievais, con estudio biográfico, análise retórica e bibliografía específica*, coordinación de Mercedes Brea, Santiago de Compostela, Centro de Investigacións Lingüísticas e Literarias «Ramón Piñeiro», 1996, 2 vols.
- López de Yanguas, Hernán: *Triumphos de locura nuevamente compuestos por Hernan Lopez de Yanguas* (sin fecha ni lugar de edición, pero datable en c. 1520, o antes), edición cotejada y completada con la de Valencia (Juan de Joffre, 1521) en *Cuatro Obras del Bachiller Hernán López de Yanguas, siglo XVI*, Cieza, Editorial «...la fonte que mana y corre...», 1960.
- Pascoaes, Teixeira de (= Joaquim Teixeira de Vasconcelos): *Os Poetas Lusíadas*, Lisboa, Assírio & Alvim, 1987.
- Patch, Howard Rollin: *El otro mundo en la Literatura Medieval*, trad. de Jorge Hernández Campos, México/Madrid/Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1983.
- Pociña López, Andrés José: «As aventuras de Ulises: algunhas concordancias e discordancias entre as versións da *Odisea*, a *Crónica Troiana* e a *História Troyana*», *Boletín Galego de Literatura*, 24, 2000, pp. 57-71.
- : *Gil Vicente y las naves de los locos*, Salamanca, Luso-Española de Ediciones, 2006.

- Pociña López, Andrés y López López, Aurora: *Rosalía de Castro. Estudios sobre a vida e a obra*, Santiago de Compostela, Laiovento, 2000.
- Resende, Garcia de (comp.): *Cancioneiro Geral de Garcia de Resende*, ed. de Aida Fernanda Dias, Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1990-1998, 5 vols. (para el vol. V, cf. Dias).
- Ribeiro, Cristina Almeida: «Apresentação Crítica» a la edición de su antología del *Cancioneiro Geral*, Lisboa, Editorial Comunicação, 1993.
- Rodrigues, Maria Idalina Resina: «Introducción» a su edición de Gil Vicente, *Auto da Barca da Glória – Nao d' Amores*, Madrid, Castalia, 1995, pp. 7-46.
- Riquer, Martín de: *Los Trovadores. Historia Literaria y textos*, Barcelona, Planeta, 1975, 3 vols.
- Vicente, Gil: *As obras de Gil Vicente*, Edição, Introdução, Reprodução facsimilada de todos os testemunhos quinhentistas e Bibliografia, Direcção de José Camões, Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 2002, 5 vols.
- Vulgata: Biblia Vulgata*, ed. de Alberto Colunga y Lorenzo Turrado, Madrid, BAC, 1994.