

Cuadernos del
CEMYR

Cuadernos del
CEMYR

Centro de Estudios Medievales y Renacentistas
de la Universidad de La Laguna

DIRECTOR

Eduardo Aznar Vallejo

CONSEJO DE REDACCIÓN

Dolores Corbella Díaz, José S. Gómez Soliño,
Laura Izquierdo Guzmán, Berta Pico Graña

CONSEJO ASESOR

José María Balcells Domènech (Universidad de León), Jesús Cantera Ortiz de Urbina
(Universidad Complutense de Madrid), Etelvina Fernández González (Universidad de León),
Claudio García Turza (Universidad de La Rioja), Juan Gil (Universidad de Sevilla), Santiago
González Fernández-Corugedo (Universidad de Oviedo), Miguel Ángel Ladero Quesada
(Universidad Complutense de Madrid), Marcos Martínez (Universidad Complutense de Madrid),
Bodo Müller (Universität de Heidelberg), Isabel de Riquer Permanyer (Universidad de Barcelona),
María Jesús Viguera Molins (Universidad Complutense de Madrid).

EDITA

Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna
Campus Central. 38200 La Laguna. Santa Cruz de Tenerife
Tel.: 34 922 31 91 98

DISEÑO EDITORIAL

Jaime H. Vera
Javier Torres/Luis C. Espinosa

PREIMPRESIÓN

Servicio de Publicaciones

IMPRESIÓN

Gráficas Sabater

ISSN: 1135-125X
Depósito Legal: 363/95

Cuadernos del
CEMYR

15

SERVICIO DE PUBLICACIONES
UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA, 2007

CUADERNOS del CEMyR / Centro de Estudios Medievales y Renacentistas de la Universidad de La Laguna. — N° 1 (1993)-. — La Laguna : Servicio de Publicaciones, Universidad de La Laguna, 1993-
Anual
Monografía seriada
ISSN 1135-125X
1. Historia medieval-Publicaciones periódicas 2. Civilización medieval-Publicaciones periódicas I. Universidad de La Laguna. Centro de Estudios Medievales y Renacentistas II. Universidad de La Laguna. Servicio de Publicaciones, ed.
930.9"04/14"(05)

RECEPCIÓN DE ORIGINALES

La Revista *Cuadernos del CEMyR* se edita una vez al año.

Director de la revista
Eduardo AZNAR VALLEJO
UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA
Campus de Guajara
38071 LA LAGUNA (TENERIFE, ESPAÑA)

Los artículos que incluye son conferencias de los profesores invitados al seminario monográfico organizado por el Centro cada primavera.

La correspondencia relativa a intercambios, venta de ejemplares, etc., debe dirigirse a:

Servicio de Publicaciones
UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA
Campus Central
38200 LA LAGUNA (TENERIFE, ESPAÑA)

SUMARIO

Presentación	11
EL MAR COMO PUENTE CREADOR DE ESPACIOS E IDENTIDADES	
El Mediterráneo como puente entre los mundos griego e hispánico (siglos XV-XVII)	
<i>Ioannis Hassiotis</i>	19
« <i>Un espace liquide</i> »: imaginarios de la primera modernidad en Canarias y el Caribe	
<i>Francisco-Javier Hernández Adrián</i>	41
ORIENTARSE EN EL MAR. CIELO, TIERRA, PALABRAS	
Un mar de arena, un mar de estrellas y un mar para navegar: árabes y navegación	
<i>Roser Puig</i>	77
Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge d'après <i>Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer</i> de Pierre Garcie dit Ferrande	
<i>Beatriz Arízaga Bolumburu y Michel Bochaca</i>	91
El vocabulario marítimo y las expresiones relacionadas con el mar en algunos textos del XV al XVI	
<i>María Lourdes García-Macho</i>	109
IMÁGENES, PRESENCIAS, ECOS DEL MAR	
Las imágenes del mar en la poesía anglosajona	
<i>Bernardo Santano Moreno</i>	131
Atributos y funciones del mar en el viaje literario medieval. Algunos ejemplos de la narrativa francesa (siglos XII y XIII)	
<i>Julián Muela Ezquerro</i>	145



EL MAR: DE LA ENSOÑACIÓN POÉTICA AL CONOCIMIENTO PRÁCTICO	
Del mar soñado al mar hollado. El redescubrimiento del Océano <i>Eduardo Aznar Vallejo</i>	175
ACTIVIDADES DEL CEMYR	197



SUMARIO **6**

CONTENTS

Foreword.....	11
THE SEA: A CREATIVE BRIDGE OF SPACES AND IDENTITIES	
The Mediterranean: a bridge between the Greek and Hispanic world (15 th -17 th centuries)	
<i>Ioannis Hassiotis</i>	19
« <i>Un espace liquide</i> »: imaginaries of the first modernity in the Canary Islands and the Caribbean	
<i>Francisco-Javier Hernández Adrián</i>	41
ORIENTATION IN THE SEA: SKY, EARTH, WORDS	
A sand sea, a star sea and a sea to sail: Arabs and navigation	
<i>Roser Puig</i>	77
Nautical knowledge and navigation in the gulf of Gascogne at the end of the Middle Ages in <i>Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer</i> by Pierre Garcie (Ferrande)	
<i>Beatriz Arízaga Bolumburu y Michel Bochaca</i>	91
Maritime vocabulary and expressions related to the sea in some 15 th and 16 th centuries Spanish texts	
<i>María Lourdes García-Macho</i>	109
IMAGES, PRESENCES, ECHOES OF THE SEA	
Images of the sea in Anglo-Saxon poetry	
<i>Bernardo Santano Moreno</i>	131
Attributes and functions of the sea in the medieval literary journey. Some examples of the French narrative (12 th and 13 th centuries)	
<i>Julián Muela Ezquerro</i>	145



THE SEA: FROM POETIC DREAM TO PRACTICAL KNOWLEDGE	
« <i>Del mar soñado al mar hollado</i> ». The rediscovery of the Ocean Eduardo Aznar Vallejo	175
ACTIVITIES	197



CONTENTS **8**

UN MAR DE HISTORIAS

Dulce González Doreste,
Francisca del Mar Plaza Picón
y Maravillas Aguiar Aguilar,
coordinadoras



PRESENTACIÓN

«*Un mar de historias*» fue el lema del XVII seminario del Centro de Estudios Medievales y Renacentistas (CEMyR) de la Universidad de La Laguna desarrollado entre los días 19 y 21 de abril de 2007. El mar es un objeto de estudio que viene siendo de interés para historiadores y filólogos que se acercan a él fundamentalmente desde dos enfoques: el mar como espacio mítico y el mar como espacio histórico. Como espacio mítico el mar supone uno de los espacios naturales más trascendentales para la Humanidad, un espacio misterioso y desconocido que ha desbordado la imaginación del hombre. Como espacio histórico ha servido de marco a viajes y desplazamientos a lo largo del tiempo, y en sus costas se han desarrollado culturas y contactos de gran complejidad socio-económica. El Mediterráneo es el mar representativo y colector de nuestra civilización, es el espacio marítimo por excelencia de la Edad Media. Así, si el Mediterráneo es el mar medieval, el Atlántico es el mar renacentista. El mar tiene en los periodos medieval y renacentista una importancia capital y su estudio es imprescindible para alcanzar un conocimiento profundo de los distintos ámbitos de desarrollo de las sociedades durante aquellos periodos históricos.

El seminario del CEMyR de 2007 se articuló en cuatro bloques diferenciados por la temática de las ponencias presentadas. El primer bloque temático, *El mar como puente creador de espacios e identidades*, arrancó el debate con una amplia reflexión sobre el mar como un lugar geográfico capaz de generar y albergar culturas y construir identidades. En este bloque participaron Ioannis Hassiotis (Universidad Aristóteles de Salónica) y Francisco-Javier Hernández Adrián (Duke University). A través de ambas ponencias tuvimos ocasión de ver cómo el mar es un espacio en el que es posible crear relaciones económicas, políticas, sociales y culturales. Hassiotis se ocupó del Mediterráneo y Hernández Adrián del Atlántico.

El mar es un espacio propicio para el intercambio, para el conocimiento del otro, para el acercamiento o distanciamiento por motivos económicos y/o políticos. Los factores históricos son determinantes para que dos culturas separadas por el mar, aparentemente distantes y sin relación, se acerquen. Tal fue la idea de base de la ponencia de Ioannis Hassiotis que centró su exposición en el análisis de los factores históricos que tuvieron lugar entre los siglos XV y XVII para que el Mediterráneo sirviera de puente entre el mundo griego y el hispánico. Algunos factores específicos, señalaba Hassiotis, atenuaron e incluso borraron un obstáculo geográfico de tal envergadura como el Mediterráneo, lo cual hizo posible la creación de las





relaciones entre ambos mundos durante la baja Edad Media y el comienzo de la Edad Moderna. Estos factores fueron políticos, sociales y económicos. Como factor político Hassiotis destacó la expansión catalano-aragonesa por la península griega a la cual siguió la ampliación de los dominios de la Corona española con la incorporación de Sicilia y la Italia meridional por espacio de casi tres siglos. Otro factor importante para el acercamiento del mundo hispánico y griego fue la actividad comercial de las compañías catalano-aragonesas y mallorquinas en el Mediterráneo oriental desarrollada al menos hasta finales del siglo xv. Hassiotis concluyó su ponencia con un comentario sobre la relación evidente entre la espectacular evolución de la navegación griega en el Atlántico y las condiciones creadas para el comercio, marítimo y terrestre, en el Mediterráneo, el Sureste europeo y el Mar Negro.

Pero si el mar Mediterráneo fue el nexo de unión entre Grecia y España en los inicios de la Edad Moderna, el Atlántico pasó de ser un espacio tenebroso a abrirse hacia Occidente como una realidad tangible y abordable. Tras los primeros viajes de Colón, el movimiento migratorio hacia las Américas comienza su crecimiento. Para Canarias esta etapa es de enorme importancia y trascendencia. Fernández Adrián defendió en su ponencia la importancia epistemológica de la «discontinuidad» frente a la «continuidad» en el acercamiento al universo de figuraciones tardiomedievales del Atlántico y otros universos posteriores. El acceso a ese espacio de la descripción de las discontinuidades podría, según Fernández Adrián, generar un lenguaje crítico para «pensar el mar de manera situada, localizada, insular, en contra de las fáciles evocaciones universalistas». Nuevas prácticas textuales o culturales en torno a la representación y la subjetividad son su propuesta para nuestro campo de estudio, asumiendo como principio epistemológico «que la construcción de tal campo es un terreno fragmentado, marcado por la complejidad y la diferencia, y no por la racionalidad». Tal fue el cañamazo que sirvió a Fernández Adrián para tejer su argumentación sobre la modernidad a través de los «imaginarios y archipiélagos», propuestos en plural, como los de Canarias y el Caribe.

En un segundo bloque temático, *Orientarse en el mar. Cielo, tierra, palabras*, se agruparon las intervenciones de Roser Puig Aguilar (Universidad de Barcelona), Beatriz Arízaga Bolumburu (Universidad de Cantabria) y Michel Bochaca (Université de La Rochelle), y María Lourdes García Macho (UNED), que sirvieron para ilustrar el tema de la navegación a través de los conocimientos científicos y empíricos pero a través también de las palabras propias del espacio marítimo transitable. Así la realidad próxima, aparentemente tan poco sugerente, también ocupó su lugar en el xvii seminario del CEMyR. No hay navegación sin orientación. En la historia de la navegación, el siglo xvi ilustra de forma clara el movimiento pendular que se produce entre ciencia y empirismo en la búsqueda de formas y métodos de orientarse en el mar. También se destacó la importancia del legado técnico, tanto instrumental como léxico, que procede de la navegación.

Roser Puig Aguilar nos situó en los elementos básicos relacionados con la navegación de los árabes. En su ponencia la autora relacionó el desierto, el cielo y el mar como espacios abiertos que comparten estrategias de navegación. Señalaba Puig Aguilar que se pueden rastrear indicios de la relación de los árabes con el mar desde la época preislámica y durante el primer Islam. Posteriormente, continuó Puig

Aguilar, concurren una serie de avances en astronomía durante el califato abbasí en Bagdad. La civilización árabe, y entendamos en este calificativo la producción científica en lengua árabe independientemente del origen lingüístico, étnico o confesional de los autores en cuestión, contribuyó con sus avances en trigonometría, instrumentos y cartografía en los desarrollos náuticos de época posterior.

Beatriz Arízaga Bolumburu y Michel Bochaca expusieron una parte importante de las conclusiones de su estudio sobre *Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer* de Pierre Garcie conocido como Ferrande. Esta obra de finales del siglo XV ofrece interesantes datos e información sobre el saber náutico y la navegación en el golfo de Gascuña. En el contexto de la fluctuación entre ciencia y empirismo en la historia de la navegación, la obra analizada por Arízaga y Bochaca se adscribe a aquellas que acumulan los conocimientos empíricos del navegante, en este caso Pierre Garcie (Ferrande). Más allá de estos conocimientos, la obra integra el saber náutico de generaciones de marineros que los transmitían de forma oral. Matizan Arízaga y Bochaca que este tratado práctico de navegación ofrece una visión del mar que se aleja mucho de la imagen que da habitualmente la literatura medieval. La imagen de la costa atlántica que nos da Pierre Garcie es la de una costa de contornos precisos y conocidos, familiares para los marineros que trabajaban en la zona, lejos de la imagen tenebrosa y fantástica propia de los textos medievales.

María Lourdes García Macho dividió su ponencia en dos partes diferentes pero complementarias. En ambos casos presentó los resultados de una parte del trabajo de investigación que está en curso de realización y que tiene por objetivo la elaboración del léxico náutico del español del Siglo de Oro *LÉNESO (Léxico Náutico del Español del Siglo de Oro)*. La construcción del *LÉNESO* se está llevando a cabo por la UNED y el *Istituto di Linguistica Computazionale del Consiglio Nazionale delle Ricerche* de Pisa. En una primera parte García Macho presentó un estudio del caudal léxico náutico en tres obras, el *Universal vocabulario* de Alonso de Palencia, el *Diccionario latino-español* y el *Vocabulario español-latino* de Antonio de Lebrija. El estudio de García Macho constituyó la comprobación del contenido náutico de estas obras lexicográficas, y más específicamente cuál de estas obras es la que recoge mayor número de voces relativas a la navegación y en qué forma y medida un diccionario incluye estos términos como tecnicismos o como vocablos que pertenecen al caudal general de la lengua. En una segunda parte, García Macho se ocupó del léxico de la navegación en algunos cosmógrafos y navegantes del siglo XVI, como Chaves, García de Palacio, Medina, Siria, Escalante, Guevara o Enciso. Estos textos, señalaba García Macho, reflejan la diversidad temática que tratan en el léxico utilizado. De manera que las obras de García de Palacio y de Chaves son desde este punto de vista las más completas, ya que se ocupan de la tipología de los barcos, los instrumentos de navegación, de cuestiones de astronomía de posición, de las corrientes y mareas, de la descripción de algunas costas, etc. En cambio el libro de Medina, al ser un tratado de cosmografía, aporta un mayor número y riqueza de vocablos de astronomía. Algo similar ocurre con el texto de García de Palacio. El caso opuesto es el texto de Guevara, con muy pocas palabras de astronomía para centrarse en el uso de un vocabulario referente a la actividad del hombre en el mar.



El tercer bloque temático del seminario, *Imágenes, presencias, ecos del mar*, incluyó las ponencias de Bernardo Santano Moreno (Universidad de Extremadura) y Julián Muela Ezquerra (Universidad de Zaragoza). Los ecos del mar en la literatura son extensos y diríamos, sin temor a equivocarnos, inabarcables. Santano Moreno ofreció un análisis de la presencia de imágenes del mar en la literatura de la Inglaterra anglosajona. Los términos referentes al mar en el léxico anglosajón son abundantes, algo llamativo si consideramos que el corpus literario de esta época es reducido, especialmente el corpus poético. Santano Moreno explica esta riqueza léxica con el hecho constatable de la existencia de una estrecha vinculación de esta cultura con el medio marino. Sin embargo, pese a esta interacción que hace esperar un tratamiento directo y realista del tema marino en literatura, se encuentran «textos poéticos en los que esta experiencia adquiere una dimensión más sublime, pues las descripciones del mar que encontramos en textos poéticos llegan a convertirse en lo que podríamos denominar *paisajes de la mente*, de gran sensibilidad expresiva y belleza plástica», concluye Santano Moreno. Su propuesta, en definitiva, constituyó un ejercicio de reflexión sobre la inmediatez de la imagen del mar en una cultura marítima como la anglosajona y la reelaboración plástica de ese espacio real transmutado en un espacio poético que sirvió a los fines de la experiencia espiritual.

Muela Ezquerra ahondó en el tratamiento del mar en el viaje literario medieval a través de la narrativa francesa de los siglos XII y XIII. En su intervención se ocupó de algunas de las funciones narrativas y simbólicas que el medio marino permite desarrollar en los relatos medievales franceses. Premisa de partida fue la evidencia de que el mar azuza el misterio, el miedo y la fascinación tanto en la mentalidad medieval como en la de cualquier otra época. Muela Ezquerra restringió las obras literarias de interés para su reflexión a «algunas obras literarias francesas de los siglos XII y XIII, en las cuales el viaje parece un medio para otro fin, esto es, donde el relato contiene viajes pero no trata de un viaje». Los textos analizados por Muela Ezquerra permiten vislumbrar dos opciones diferenciadas aunque no antagónicas de la presencia mar en la literatura: un «mar superficie» y un «mar volumen». En el primer caso el mar es un espacio geográfico por el cual se desplazan los personajes literarios según su voluntad. Es un espacio que sirve para «separar/unir» territorios o personas y también para provocar el efecto de «distancia» necesario para el progreso de la narración, siendo en general irrelevante el transcurso del tiempo en este tipo de mar. En el caso del «mar volumen», se nos presenta un mar «animizado» y dotado de una cierta voluntad que bien puede ser, señala Muela Ezquerra, reflejo de la voluntad divina, que permite el proceso de «ingresar/conocer/regresar». En este tipo de mar se alcanza un conocimiento espiritual diferente, que trasciende este mundo. Aquí la «distancia» es menos apreciable que la «estancia», de modo que estamos ante un mar en el que hay espacio y tiempo, un mar por el cual los personajes circulan sin voluntad propia.

El cuarto y último bloque del seminario, *El mar: de la ensoñación poética al conocimiento práctico*, corrió a cargo de Eduardo Aznar Vallejo (Universidad de La Laguna). En su ponencia Aznar Vallejo profundizó en la documentación disponible relativa al cambio que se produjo en la percepción del Océano durante la baja Edad Media. El paso del *Mar Tenebroso* al *Ultramar Oceánico* se debió, según Aznar

Vallejo, a un repliegue de la interpretación mítica de este espacio geográfico, nacida de la ensoñación poética y el consiguiente desarrollo de su conocimiento práctico, fruto de los viajes de exploración. Estos viajes hicieron posible un cambio ideológico a través de la experiencia acumulada relativa al mar. Se hicieron tangibles y reales las condiciones de navegación en sus aguas, la posibilidad de traspasar sus fronteras, el alcance de sus riquezas y los derechos de explotación sobre aquéllas.

La intervención de Aznar Vallejo sirvió de cierre para el debate desarrollado a lo largo del seminario en cuanto a la identificación del mar como un espacio enormemente plástico, abordable desde múltiples puntos de vista. El mar es en efecto un espacio de alteridad e identidad, un espacio para el viaje, un espacio para el descubrimiento, un espacio para la explotación pesquera, un espacio de desarrollo económico, un espacio político, un espacio en el que es imprescindible orientarse, un espacio que necesita de conocimientos empíricos y científicos, un espacio en el que fueron necesarias nociones de astronomía y el uso de antiguos instrumentos para adentrarse en sus confines, un espacio léxico, un espacio literario, un espacio poético y metafórico... un espacio al mismo tiempo real e irreal.







EL MAR COMO PUENTE CREADOR
DE ESPACIOS E IDENTIDADES





1



EL MEDITERRÁNEO COMO PUENTE ENTRE LOS MUNDOS GRIEGO E HISPÁNICO (SIGLOS XV-XVII)

Ioannis Hassiotis

Universidad Aristóteles de Tesalónica

RESUMEN

Se analizan los factores que han vinculado —a través del Mediterráneo y, hasta cierto punto, del Atlántico— los mundos griego e hispánico desde el Medievo tardío hasta el siglo XVII. El autor, después de mencionar sucintamente el declive de la marina bizantina (desde el siglo XI en adelante), indaga en los casos indicativos donde se subraya la progresiva recuperación de la familiaridad de los griegos con alta mar y las actividades relacionadas con los transportes marítimos, principalmente en el siglo XVI y principios del XVII. En dicho contexto, analiza la presencia griega en la marina española (principalmente en Nápoles y Sicilia) así como en los descubrimientos y conquistas de ultramar. Según el autor, esta presencia resulta elevada en comparación con otros pueblos europeos que no estaban obligados a superar los obstáculos creados por los factores religiosos, políticos y geográficos que influían negativamente en la conexión entre los dos bordes del Mediterráneo.

PALABRAS CLAVE: Mediterráneo, expansión catalano-aragonesa, Península griega, Levante, Italia meridional, España, Atlántico, ultramar, arquitectura naval bizantina y postbizantina, marineros y «estradiotas» griegos, colonias griegas, marina mercante neohelénica.

ABSTRACT

The factors that connected —via the Mediterranean and, to some extent, the Atlantic—the Greek with the Spanish world from late Middle Ages up to and including the 17th century are examined through published and unpublished sources. The author, after some concise references to the decline of the Byzantine navy (from the 11th century onwards), goes through indicative cases that underline the gradual revival of the Greek familiarity with the open sea and maritime transport activities, especially during the 16th and 17th centuries. In this framework, he examines the Greek presence in the Spanish navy (mainly in Naples and Sicily), but also in overseas explorations and conquests. According to the author's assessment, this presence proved significantly higher compared, at least, to other European people who, moreover, had not to overcome the impediments raised by various religious, political and geographical factors, which influenced negatively the connection between the two opposite parts of the Mediterranean sea.

KEY WORDS: Mediterranean sea, Catalan-aragones expansion, Greek peninsula, Levant, Southern Italy, Spain, Atlantic ocean, Latin America, Byzantine and Post-byzantine ship-building, Greeks marines and «stradioti», Greek colonies, Modern Greek merchant navy.

CUADERNOS DEL CEMyR, 15; diciembre 2007, pp. 19-39





Si relacionamos el mundo hispánico con el griego, vemos que éstos se desarrollaron en los dos lados opuestos del Mediterráneo. En consecuencia, debemos buscar algunos factores históricos específicos que atenuaran —cuando no anularan— el serio obstáculo de la geografía en la creación de las relaciones entre ambos durante la baja Edad Media y el comienzo de la Edad Moderna. Estos factores son variados: políticos, sociales y económicos. A los primeros pertenece, en primer lugar, la expansión catalano-aragonesa por la península griega (lo que condujo a la creación del ducado catalán de Atenas y Neopatria, que perduró desde principios del siglo XIV hasta principios del XV, y a la efímera intervención de los aguerridos soldados navarros en el Peloponeso)¹. A ésta le siguió la ampliación —vigente durante casi tres siglos— de los dominios de la Corona española con la incorporación de Sicilia y la Italia meridional, hecho que avivaba la duradera rivalidad hispanoturca. No era casual el que España no sólo fuera la única gran potencia europea que no estableció relaciones pacíficas oficiales con la Sublime Puerta hasta finales del siglo XVIII, sino que, además, participara en casi todos los enfrentamientos armados de Occidente contra el Imperio Otomano acaecidos entre principios del siglo XVI y mediados del XVII. Estos hechos convirtieron a los monarcas españoles (desde los Reyes Católicos hasta Felipe III) en los polos de atracción por excelencia de las esperanzas que alimentaban los pueblos cristianos bajo dominación otomana —principalmente los griegos— de expulsar a los turcos de sus patrias². A los factores sociales y económicos debemos añadir en primer lugar la actividad comercial de las compañías catalano-aragonesas y mallorquinas en el Mediterráneo oriental, que se desarrolló al menos hasta finales del siglo XV. Además, para muchos historiadores, los dominios de la Corona de Aragón en Cerdeña, Sicilia e incluso Nápoles, conformaban «escalas» de su deseada expansión comercial hacia el Levante³. En el eje más importante del comercio —y del curso— internacional catalano-aragonés, que partiendo de Barcelona llegaba al «Ultramar de las especias»⁴, Rodas y Chipre confor-

¹ Existe una amplia bibliografía sobre la cuestión, inaugurada esencialmente con las investigaciones de Antoni RUBIÓ I LLUCH, *cf.* la colección de fuentes al respecto que supervisó el historiador catalán en su *Diplomatari de l'Orient català, 1301-1409*, Barcelona, IEC, 1947, en combinación con el compendio de Kenneth M. Setton, *Catalan Domination of Athens, 1311-1388*, Cambridge Mass., Mediaeval Academy of America, 1948 (reimpr. Londres, Variorum, 1975).

² En general, para los contactos hispano-helénicos desde finales de la Edad Media hasta mediados del s. XIX, *cf.* I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις Ελλήνων και Ισπανών στα χρόνια της Τουρκοκρατίας* [Relaciones entre griegos y españoles durante la dominación otomana], Tesalónica, s. ed., 1969.

³ Lluís Nicolau D'OLWER, *L'expansió de Catalunya en la mediterrània oriental*, Barcelona, Barcino, 1926, p. 183 y ss. *Cf.* Pablo CATEURA BENASSER, «Mallorca y Grecia en la edad media», *Relaciones inéditas entre España y Grecia*, (ed. Juan S. Nadal), Atenas, Instituto Cultural «Reina Sofía» [Cervantes], s.d. (1986?), pp. 117-179, y del mismo «Política, guerra y esclavitud: Cautivos griegos en la Mallorca de 1388», en *Homenaje a Juan Nadal*, Atenas, Asociación Hispano-Helénica, 1992, pp. 123-163, con interesantes datos sobre la presencia de 386 griegos en Mallorca en 1388.

⁴ Mario del TREPPO, «L'espansione catalano-aragonesa nel Mediterraneo», *Nuove Questioni di Storia Medioevale*, Milano, Marzorati, 1964, pp. 259-300.

maban al mismo tiempo eslabones básicos, escalas, almacenes y factorías, con consulados y valiosas colonias de mercaderes catalanes⁵. Por supuesto, no es casual la correcta utilización de los topónimos griegos en los mapas mallorquines (como, p.ej., en el mapa naval de Cresques Abraham de 1375)⁶, ni la facilidad con que se mueven por el Mediterráneo oriental a mediados del siglo xv los catalanes (militares, marineros, corsarios, comerciantes y peregrinos a Tierra Santa)⁷ o incluso los héroes —reales y fantásticos— del valenciano Joanot de Martorel en su célebre *Tirant lo Blanc*⁸.

La proyección comercial, marítima y corsaria de los catalano-aragoneses en el Mediterráneo oriental, desde Alejandría hasta Constantinopla, estaba también vinculada a aspiraciones políticas. Este interés se acentúa con los intentos de la Corona de Aragón por adquirir derechos dinásticos en Chipre desde principios del siglo xiv hasta casi finales del siglo xv, por regla general, mediante matrimonios de distinguidos personajes aragoneses con princesas o reyes chipriotas, como p.ej. el de Jaime II *El Justo* con María de Lusignan (†1322), hermana del rey de Chipre Enrique II (1285-1324), en 1311-1315; a continuación (en 1317) el del mismo Enrique con Constanza de Sicilia, hija del rey aragonés Federico III, y, cuarenta años más tarde (en 1353), el del también rey de Chipre Pedro I (1359-1369) con la hija del infante Pere de Aragón, conde de Prades. Elionor (†1416), la tan controvertida «Lionora de Raú» de las crónicas y tradiciones populares chipriotas⁹. Con la expan-

⁵ Cfr. Pedro VOLTES BOU, «Repertorio de documentos referentes a los cónsules de Ultramar y al Consulado de Mar, conservados en el Instituto Municipal de Historia de Barcelona», *Aportacions a la Historia Econòmic* 13 (Barcelona, 1964), p. 29 y ss.

⁶ Pablo CATEURA BENASSER, «Política, guerra y esclavitud: cautivos griegos en la Mallorca de 1388», en *Homenaje a Juan Nadal*, Atenas, Asociación Hispano-Helénica, 1992, pp. 126-128.

⁷ Cfr. Martín de RIQUER, *Caballeros andantes españoles*, Madrid, Espasa Calpe, 1967, pp. 130-141. Presenta interés significativo la única «guía» de viaje para el Oriente bizantino, compuesta en 1341-1342; editada por Daniel DURAN I DUELT, *Manual del viatge fet per Berenguer Benet a Romania, 1341-1342. Estudi i edició*, Barcelona, CSIC, 2002. Juan Miguel RIBERA LLOPIS, «Configuración del concepto de 'viaje' (Documentos y diplomas catalanes, siglo xiv)», *Filología Románica* 7 (1990), pp. 301-308, coteja todas las formas de los desplazamientos catalanes al Mediterráneo oriental, ya hubieran sido pacíficas y comerciales o militares. Sobre la actividad de los corsarios de la península ibérica (en la que se distinguieron incluso vascos), en el Mediterráneo, principalmente en el siglo xv, *vid.* los estudios de María Teresa FERRER I MALLOL, «Corsarios vascos (siglos xiv-xv)», y Bernard DOUMERC, «Maîtres de mers par-dessus les autres: Basques et Vénitiens en Méditerranée (xve siècle)», *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 5 (2006), pp. 95-110 y 111-116 respectivamente.

⁸ A modo de cita se pueden mencionar los estudios de Constantín MARINESCO, «Nouvelles recherches sur Tirant lo Blanc», en *Miscel·lània Aramon i Serra*, vol. 1, Barcelona, Curial, 1980, pp. 402-424, y Martín de RIQUER, *Aproximació al «Tirant lo Blanc»*, Barcelona, Quaderns Crema, 1990, pp. 123-137. Cfr. Roberto J. GONZÁLEZ-CASANOVA, «Western Narratives of Eastern Adventures: The Cultural Poetics and Politics of Catalan Expansion, 1300-1500», *Catalan Review* 8 (1994), pp. 211-227, y Martín de RIQUER, *Caballeros andantes españoles*, pp. 10-11.

⁹ *Ιστορία της Κύπρου* [Historia de Chipre], (ed. Th. PAPADÓPOULLOS), vol. 4.1, Nicosia, Ídryma Archiepiskopou Makaríou III, 1995, pp. 49, 52, 56-59, 100-102, 109 y ss. *passim*, 133, en donde se menciona la bibliografía anterior. Cfr. J. Ernest MARTÍNEZ FERRANDO, *Jaime II de Aragón. Su*



sión de los otomanos, el interés de la Corona de Aragón por esa zona menguó, pero no terminó ahí. Más bien se manifestó con la ocupación efímera (1450-1458), por parte de las fuerzas militares de Alfonso *el Magnánimo*, de una pequeña isla griega del sureste del Egeo, Castelóriso (Meguisti) —la cual sirvió de bastión contra los turcos¹⁰—, pero también con la intervención de un número importante de mercaderes y marinos catalanes en la defensa tanto de Constantinopla, sitiada en 1453, como de Rodas, en 1444 y 1480¹¹. Finalmente, es digno de mención un último intento —fracasado— entre 1474 y 1489 de los catalanes de Chipre por combatir, en 1473-1474, la rendición de la isla a Venecia promovida por su misma reina, Catalina Cornaro (†1510)¹².

La consolidación de la soberanía otomana en el Mediterráneo oriental, así como la apertura de las rutas hacia el Atlántico y las Indias occidentales, limitaron

vida familiar, vol. 2, Barcelona, CSIC, 1948, pp. 46-47, 293-294; W.H. RUDT DE COLLEMBERG, «Les Lusignan de Chipre», *Epetiris Kypriakón Epistimonikón Erevnón* 10 (1979-80), pp. 109-110, 115-116, 127-129, y las investigaciones más recientes de Eusebi AYENSA I PRAT, «Nuevos testimonios sobre la vida de Eleonor de Aragón, reina de Chipre (circa 1333-1416)», *Erytheia* 20 (1999), pp. 153-171, «Entre cel i infern: La meravellosa història d'Elionor d'Aragó, reina de Xipre (c. 1333-1416)», *Estudi General: Revista de la Facultat de Lletres de la Universitat de Girona* 23-24 (2004), pp. 83-96, y «Eleonor de Aragón, reina de Chipre, en la tradición historiográfica franciscana», *Hispania Sacra* 56/113 (2004), pp. 103-134. Sobre Eleonor en la tradición chipriota, *cf.* Kyriakos HATZIIOANNOU, *H διπλωματία και οι μηχανορραφίες στις αυλές των Φράγκων ρηγάδων της Κύπρου* [La diplomacia y las intrigas en la corte de los reyes francos de Chipre], Famagusta, s. ed., 1970, pp. 20-24, 26 y ss. *passim*.

¹⁰ A dicha operación hace referencia la monografía de Daniel DURAN DUELT, *Kastellórizo, una isla griega bajo dominio de Alfonso el Magnánimo (1450-1458)*, Barcelona, Institut Milà y Fontanals, Departamento de Estudios Medievales, 2003.

¹¹ Sobre la reacción española ante la caída de Constantinopla, *vid.* Sebastián CIRAC ESTOPAÑÁN, *La caída del imperio bizantino y los españoles*, Barcelona, CSIC, 1954; *idem*, «Η πτώσις της Κωνσταντινουπόλεως εν έτει 1453 και οι Ισπανοί» [La caída de Constantinopla en el año 1453 y los españoles], *Praktiká Pemptou Bizantinologicoú Synedríou*, vol. 2, Atenas, 1956, pp. 304-324; *cf.* Constantino LASCARIS-COMNENO, «Participación catalana en la defensa de Constantinopla durante su último asedio», *Argensola* (Osca) 27 (1956), pp. 159-167. La presencia de mercenarios catalanes en la defensa de Mitilene en 1462 es citada por William MILLER, «The Gattilusi of Lesbos (1355-1462)» *Essays on the Latin Orient*, Cambridge Univ. Press, 1921, pp. 313-353. Numerosas fuentes corroboran el servicio de caballeros nacidos en Aragón, Cataluña, Valencia y Mallorca en la orden de San Juan de Rodas a finales del s. XIV y en el s. XV. Sobre su participación en la defensa de la isla en 1444, *cf.* Luis Nicolau D'OLWER, «Un témoignage catalan du siège de Rhodes en 1444», *Estudis Universitaris Catalans* 12 (1927), pp. 376-387, y Martín de RIQUER, «El sitio de Rodas de 1444 en dos narraciones catalanas», *Relaciones inéditas*, pp. 195-204, con el análisis de la relación en verso de testigo presencial del asedio Francesc FERRER y la novelización realizada una década más tarde por Joanot MARTOREL (*cf. supra*, nota 7).

¹² *Ιστορία της Κύπρου*, p. 198 y ss. *passim*, 213-214, 228, 234, 236, 238-239, 241-245. *Cf.* Nicolau D'OLWER, *L'expansió*, pp. 173-174, 191; George HILL, *A History of Cyprus*, vol. 3, Cambridge University Press, 1948, pp. 601-604, 671; Kyriakos HATZIIOANNOU, *op. cit.*, pp. 73-74, donde, en una fuente contemporánea a los hechos, se refiere que «el rey Farando (Fernando I de Nápoles, 1458-1494) aspiraba clandestinamente el reyno» (*εις τὸ κρυφὸν γυρεύγει τὸ ρηγᾶτον ὀρὲ Φαρᾶντος*).

inevitablemente la presencia hispánica en regiones griegas. Por supuesto, están los casos de varias personas provenientes de diferentes zonas de la Península que —voluntaria o involuntariamente, durante períodos largos o cortos— vivieron en Grecia o simplemente pasaron por ella durante los siglos XVI y XVII: entre las visitas voluntarias encontramos principalmente a los españoles peregrinos de los Santos Lugares, así como a los guerreros, corsarios, aventureros y marineros, en cuyos viajes o campañas por los mares de Levante abordaban con frecuencia islas y pueblos costeros; en los casos de permanencia forzosa en zonas griegas tenemos a los miles de cautivos españoles que vivieron durante bastantes años (en ocasiones decenios o hasta el fin de su vida) bien en Constantinopla, bien en otras provincias del Imperio otomano¹³. Determinados miembros de estos dos grupos recogieron sus experiencias en libros de viajes o textos autobiográficos. De entre los primeros destacamos la doble narración (en verso y prosa) de la peregrinación que hicieron entre 1519 y 1522 Don Fadrique Enríquez de Rivera, ilustre personaje de la Sevilla del siglo XVI, y Joan del Encina, importante poeta, dramaturgo y músico de la misma época¹⁴. La mayoría de las autobiografías de soldados o cautivos españoles que narran su participación en campañas bélicas en el Mediterráneo oriental o sus aventuras personales durante sus años de cautiverio forman un género especialmente productivo del Siglo de Oro, al tiempo que constituyen fuentes interesantes sobre situaciones y hechos del mundo griego¹⁵. De las muestras conocidas, me limito aquí a recordar solamente los casos del corsario madrileño Alonso de Contreras y de quienes fueran durante muchos años cautivos de los turcos, el aragonés Jerónimo de Pasamonte y Diego Galán de Consuegra¹⁶. En cuanto a la importancia de estos tres personajes, quisiera señalar que al primero, a Contreras, pertenece también un manual de navegación del Mediterráneo (el *Derrotero universal desde el Cabo de San Vicente hasta...*

¹³ I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 32-33.

¹⁴ *Desde Sevilla a Jerusalén. Con versos de Juan de la Encina y prosa del primer marqués de Tarifa*, ed. Joaquín GONZÁLEZ MORENO, Sevilla, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla, 1974; *cf. Viajeros españoles a Tierra Santa (siglos XVI y XVII)*, ed. Joseph R. JONES, Madrid, Miraguano, 1998, p. 76 y ss., y Pedro GARCÍA MARTÍN, «La Odisea al Paraíso. La peregrinación a Jerusalén de Don Fadrique Enriquez de Rivera», *Arbor* 711/712 (2005), pp. 559-580.

¹⁵ Alessandro CASSOL, *Vita e scrittura. Autobiografie di soldati spagnoli del Siglo de Oro*, Milano, Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Milano, 2000, pp. 58 y ss., 64 y ss.

¹⁶ Manuel SERRANO Y SANZ, «Vida del capitán Alonso de Contreras, caballero del hábito de San Juan, natural de Madrid, escrita por él mismo (años 1582 a 1633)», *Boletín de la Real Academia de la Historia* 38 (1900), pp. 129-270; *cf. Vida, nacimiento, padres y crianza del capitán Alonso de Contreras*, edición y notas de Fernando REIGOSA, Madrid, Alianza, 1967. El texto de la *Vida y trabajos de Jerónimo de Pasamonte* se publicó en *Biblioteca de Autores Españoles [BAE]*, vol. 90, Madrid 1956, pp. 5-73, y de Galán por Matías BARCHINO, *Edición crítica de cautiverio y trabajos de Diego Galán*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2001, pp. 232-234. Para un acercamiento a lo literario de estos textos, *cf.* George CAMAMIS, *Estudios sobre el cautiverio en el Siglo de Oro*, Madrid, Gredos, 1977, pp. 205-208, 225-258, y Margarita LEVISI, *Autobiografías del Siglo de Oro. Jerónimo de Pasamonte, Antonio de Contreras, Miguel de Castro*, Madrid, Sociedad General Española de Librería, 1984, pp. 21-176.



Chipre), el cual, según mi opinión, es la obra española de la época mejor informada sobre los mares griegos¹⁷. Al segundo, a Pasamonte, posible héroe de la «historia del cautivo» de Cervantes, se le atribuye la segunda parte —apócrifa— del *Quijote*¹⁸. Por último, quisiera resaltar que la *Relación* de Diego Galán ofrece la primera descripción del Partenón de Atenas en castellano —interesante por la época y el estilo de su escritor¹⁹—.

Por el lado griego tenemos también bastantes casos (más de lo que generalmente se cree) de movimientos migratorios inversos hacia territorios españoles: el refugio en las posesiones hispánicas de gentes de diferentes condiciones sociales (prófugos, militares, clérigos, marinos, aventureros, emigrantes, etc.), las cuales, unas veces por aversión al régimen otomano y otras seducidas por la fama de la riqueza española, buscaban allí refugio, disfrutes y, en general, mejores condiciones de vida y de proyección profesional²⁰. Como veremos más abajo, de estos desplazamientos tuvieron carácter masivo solamente las sucesivas oleadas de emigrantes griegos que se dirigían a los dominios españoles de Nápoles y de Sicilia tanto en el siglo XVI como en el XVII²¹. No obstante, grupos menores pasaban, a continuación, a la península ibérica y, de allí, a las posesiones españolas de ultramar. La mayoría de los emigrantes griegos hizo carrera en el ejército y la marina; otros se ganaban la vida como comerciantes, copistas de manuscritos, profesores de griego (en Alcalá de Henares, El Escorial y Salamanca) e incluso como artistas (siendo los más señalados los ejemplos de Belisario Corensios, en Nápoles, y, ciertamente, el más célebre, el de Doménico Theotocópoulos, en Toledo)²².

¹⁷ BAE, *loc. cit.*, pp. 149-248. Cfr. Alonso de CONTRERAS, *Derrotero universal del Mediterráneo (Manuscrito del siglo XVII)*, ed. Ignacio FERNÁNDEZ VIAL, Málaga, Editorial Algazara, 1996.

¹⁸ Martín de RIQUER, *Para leer a Cervantes*, Barcelona, Acantilado, 2003, pp. 387-535; Alfonso MARTÍN JIMÉNEZ, *El «Quijote» de Cervantes y el «Quijote» de Pasamonte: Una imitación recíproca. La «Vida» de Pasamonte y «Avellaneda»*, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos, 2001, pp. 149-159, y, sobre las peculiaridades «internas» de la obra de Pasamonte, Juan Antonio FRAGO GRACIA, *El Quijote apócrifo y Pasamonte*, Madrid, Gredos, 2005, pp. 29 y ss., 97 y ss.

¹⁹ Matías BARCHINO, *op. cit.*, pp. 232-234.

²⁰ I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 15-16, 25 y ss. Cfr. Luis GIL, «Griegos en España (siglos XV-XVII)», *Erytheia* 18 (1997), pp. 111-132.

²¹ Cfr. I.K. HASSIOTIS, «Η Πελοπόννησος στο πλαίσιο της μεσογειακής πολιτικής του Καρόλου Ε΄» [El Peloponeso en el marco de la política mediterránea de Carlos v], *Peloponnesiáká* 15 (1984), pp. 187-225 (= *Erytheia* 19 [1998], pp. 79-115); *idem*, «Ελληνικοί εποικισμοί στο βασίλειο της Νεάπολης κατά τον δέκατο έβδομο αιώνα» [Inmigraciones griegas en el reino de Nápoles en el siglo XVII], *Helleniká* 22 (Tesalónica, 1969), pp. 116-162.

²² Cfr. algunos casos representativos en mis trabajos: «Η Κρήτη και οι Ισπανοί στα χρόνια της βενετοκρατίας» [Creta y los españoles en los años de la dominación veneciana], *Pepragmena III Kretologikou Synedriou*, vol. 2, Atenas 1974, pp. 342-370; «Ειδήσεις για Πατρινούς φυγάδες στην Κάτω Ιταλία κατά τον ΙΣΤ΄ αιώνα» [Noticias sobre refugiados de Patras en la Italia meridional en el siglo XVI], *Tomos timitikós K.N. Triantafyllou*, vol. 1, Patras, s. ed., 1990, pp. 301-322; «Ο Έλληνας ζωγράφος της Νεάπολης Βελισσάριος Κορένσιος (1558-μετά το 1646) και η οικογένειά του» [El pintor griego de Nápoles Belisario Corensios (1558-post 1646) y su familia], *Enthymisis Nikolaou*

En casi todos estos desplazamientos —de los españoles hacia oriente y los griegos hacia poniente— un factor fundamental para el periodo que nos ocupa fue el mar Mediterráneo. Esto concierne, por supuesto, a ambas partes, pero particularmente a la griega. Y dado que voy a ocuparme principalmente de esta parte, considero oportuno, antes de analizar el modo en que los griegos se sirvieron del Mediterráneo para acercarse al mundo hispánico, referirme, de una manera sinóptica, a su relación con el mar tal como ésta se forjó durante el crítico periodo que se extiende desde la Edad Media hasta la Moderna.

La relación de los griegos con el mar fue impuesta en principio por la geografía y la morfología del territorio histórico helénico tanto en el mar Egeo (a ambas orillas) como en el Jonio. Incluso los habitantes de zonas montañosas, como es el caso de los pueblos del monte Pelión (Tesalia oriental) o del Epiro (del norte y del sur), en ocasiones tomaban parte enérgicamente en actividades marítimas, siguiendo el ejemplo de sus compatriotas del litoral y de las islas. Esta movilidad se aprecia en todas las direcciones: en principio, dentro de los propios mares Jónico y Egeo, pero también hacia el norte (Adriático y Mar Negro), hacia el sur (los puertos de Oriente Medio) y, principalmente, hacia el oeste, siendo sus primeras «escalas» los puertos de la península itálica, de allí hacia el sur de Francia y España y, a continuación, hacia el Atlántico. El fenómeno se relaciona, en primer lugar, con el desarrollo tanto de la marina mercante como de la diáspora neohelénica, ambos capítulos fundamentales de la historia de los griegos modernos (y no sólo de los antiguos).

Esta imagen generalizada hizo que algunos historiadores, en particular de finales del siglo XIX y principios del XX, atribuyeran a la familiaridad de los griegos con el mar un carácter no sólo diacrónico, sino más bien trascendental, con el supuesto «Ulises» transfiriendo su espíritu inquieto de un modo casi idéntico a través del tiempo, de un periodo de la milenaria historia griega al otro²³. Se trata de la concepción romántica de la apacible continuidad helénica (dominante durante siglos), que no se corresponde siempre con los hechos históricos reales. Los vínculos de los griegos con el mar no han sido siempre dinámicos: como veremos, durante largos espacios de tiempo la población se vio obligada, por diversos motivos, a retirarse del litoral y las islas hacia el interior y, en consecuencia, a reducir drásticamente sus actividades relacionadas con el transporte marítimo y la navegación.

M. Panagiotaki, eds. St. KAKLAMANIS, Ath. MARKÓPOULOS, G. MAVROMATIS, Irakleio, Panepistimiakés Ekdoseis Kritis, 2000, pp. 747-775.

²³ Sobre el problema de la «continuidad griega», *cf.*: Speros VYONIS, Jr., «Recent Scholarship on Continuity and Discontinuity of Culture: Classical Greeks, Byzantines, Modern Greeks», *Byzantina kai Metabyzantina* 1 (Malibu, 1978), pp. 237-256. Sobre la diáspora griega en particular, *cf.*: I.K. HASSIOTIS, «Continuity and Change in the Modern Greek Diaspora», *Journal of Modern Hellenism* 6 (1989), pp. 9-24. Ciertamente, la bibliografía sobre la relación de los griegos antiguos con el mar es abundante, *cf.*: a modo indicativo el trabajo antiguo (y quizás sin igual) de Albin LESKY, *Thalatta. Der Weg der Griechen zum Meer*, Viena, Rohrer, 1947. Para un acercamiento más contemporáneo (si bien excepcionalmente breve), *cf.*: Speros VRYONIS, «The Greeks and the Sea: An Introduction», en *The Greeks and the Sea*, ed. Speros VRYONIS, Jr., New Rochelle, N.Y., Karatzas, 1993, pp. 3-21.



Evidentemente, no es posible discutir aquí estas grandes cuestiones históricas, salvo en cuanto a sus lados cronológico y geográfico. En pocas palabras, intentaré desvelar algunos aspectos, primero, de la presencia marítima griega en el Mediterráneo central y occidental y, a continuación, de las relaciones que el mundo griego estableció mediante dicha presencia con el hispánico. A pesar de que el marco temporal de este trabajo se limita a los siglos XV y XVI, para hacer más clara la imagen de este proceso histórico se hace indispensable tanto retroceder en el tiempo a la época tardo-medieval, como avanzar muy brevemente hacia el siglo XVII o, aun, el XVIII, este último de notable importancia en el desarrollo de la marina mercante neohelénica.

El auge náutico del Imperio Romano Oriental comienza en el siglo VI y coincide con el periodo de la *restauratio imperii*, inaugurada por Justiniano I (527-565) —primordialmente gracias a las victorias de sus célebres generales, de Belisario (†565), en el norte de África en el año 533, y de Narsés (478-573), en Italia veinte años más tarde²⁴—. El apogeo naval bizantino se mantuvo durante los ciento cincuenta años siguientes: en el incipiente siglo VII la flota imperial seguía siendo la única dominante en mar abierto con poderosas bases en Alejandría, Cartago, Ceuta (Septem), Baleares²⁵, Cerdeña, Sicilia, las costas italianas de Aquileia y, por el otro lado, en Jersón y el Ponto del Mar Negro²⁶. En aquella época en el Mediterráneo debió de producirse la primera gran difusión —posterior a la era romana— del vocabulario relacionado principalmente con la vida en el mar y en los barcos, es decir, de la «lingua franca». La intensa influencia griega en la «lingua franca» del Mediterráneo se mantendrá hasta las Cruzadas, cuando los países marítimos occidentales vayan tomando el relevo²⁷. Sin embargo, según los especialistas en la materia, los préstamos grecobizantinos de esta jerga sobrevivirán durante siglos, al menos en el Levante. Entre los siglos XIII y XV, el griego medieval se convertirá además en el canal principal para el paso del vocabulario marineramente occidental más poderoso

²⁴ Sobre la evolución de la marina y flota bizantinas, *cfr.* las dos monografías esenciales de Hélène ANTONIADIS-BIBICOU, *Études d'histoire maritime de Byzance. À propos du 'Thème des Caravisiens'*, París, SEVPEN, 1966, y Hélène AHRWEILER, *Byzance et la mer*, París, PUF, 1966.

²⁵ Es interesante la comprobación de Mikel de EPALZA, «Mallorca bajo la autoridad compartida de bizantinos y árabes (siglos VIII-IX)», *Homenaje a Juan Nadal*, pp. 169-173, sobre la coexistencia de una soberanía bizantina y arabo-cordobesa en las Islas Baleares durante casi dos siglos.

²⁶ H. AHRWEILER, *Byzance et la mer*, pp. 7-12. *Cfr.* Anna AVRAMEA, «Land and Sea Communications (Fourth-Fifteenth Centuries)», y George MAKRI, «Ships», en *The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century*, ed. Angeliki E. LAIOU, Washington, Dumbarton Oaks, 2002, pp. 57-90 y 91-100 respectivamente.

²⁷ En una extensa bibliografía al respecto ocupan un puesto destacado los estudios de la pareja Henry y Renée KAHANE; *vid.*, p.ej., su «Byzantium's Impact on the West: The Linguistic Evidence», *Illinois Classical Studies* 6 (1981), pp. 389-415, y, sobre las influencias recíprocas, «The Western Impact on Byzantium: The Linguistic Evidence», *Dumbarton Oaks Papers*, 36 (1982), pp. 127-153. *Cfr.* Manlio CORTELAZZO, *L'influsso linguistico greco a Venezia*, Bolonia, Pàtron, 1970. Para una actualización de conjunto, *cfr.* Henry R. KAHANE, «The Sea as a Medium of Linguistic Diffusion», *Italica* 28/4 (1951), pp. 287-291.

a la lengua turca y —mediante la expansión otomana— a los idiomas de otros pueblos del Sureste europeo²⁸.

Además, los bizantinos fueron vanguardistas en la arquitectura naval durante grandes espacios de tiempo. Estudios históricos recientes sobre el arte de construcción de barcos en los estados italianos, así como los hallazgos de naufragios que ha sacado a la luz la arqueología marina (desarrollada estos últimos años), muestran que las técnicas y los modelos de muchas de las embarcaciones de guerra occidentales del Bajo Medioevo (sobre todo las remeras y, en menor medida, las de vela) eran de procedencia bizantina (como, p.ej., la galera en relación con el «drómon» (δρόμων) bizantino, buque de guerra de remos con proa de espolón)²⁹. Valoraciones semejantes han sido también puestas de relieve sobre el derecho marítimo de los bizantinos, el llamado «derecho de Almirantazgo», basado en el más antiguo «derecho naval de Rodas» (el *Νόμος Ροδίων ναυτικός*, del siglo VI o VII)³⁰. La normativa grecobizantina, práctica y probada con el paso del tiempo, que daba respuesta a algunos problemas «protocapitalistas» básicos en el tráfico mercantil marítimo, influiría ya en la Edad Media en la formación de la legislación de las ciudades italianas que mantenían vínculos estrechos con Constantinopla (como es el caso de Amalfi). Asimismo, algunas de sus nociones más importantes continuaron sobreviviendo incluso hasta después de la completa decadencia naval del Imperio oriental, influyendo, con posterioridad, en el desarrollo de determinados códigos de comercio y de navegación de Génova, de Pisa, de Venecia e incluso en *Las Siete Partidas* del reinado de Alfonso X *El Sabio*, y en las *Costums del Llibre del Consolat del Mar* de Barcelona (pertenecientes a los ámbitos marítimo-mercantiles mediterráneos)³¹.

²⁸ Henry KAHANE, Renée KAHANE y Andreas TIETZE, *The Lingua Franca in the Levant: Turkish Nautical terms of Italian and Greek Origin*, Urbana, Univ. of Illinois Press, 1958. Cfr. Manlio CORTELAZZO, «Il contributo del veneziano e del greco alla lingua franca», en *Venezia centro di mediazione tra Oriente e Occidente (secoli XV-XVI)*, eds. H.-G. BECK, M. MANOUSSACAS y A. PERTUSI, Florencia, Olschki, 1977, pp. 523-535.

²⁹ G. MAKRISS, «Ships», 93-95, y, en particular, Frederick M. HOCHER y John M. McMAMON, «Mediaeval Shipbuilding in the Mediterranean and Writtem Culture in Venice», *Mediterranean Historical Review* 21/1 (2006), pp. 1-37. Incluso el término «galera» aparece por primera vez en las fuentes griegas (León VII *El Sabio*): Noël FOURQUIN, «Galères du Moyen-Âge», en *Quand voguaient les galères*, París, Association des Amis du Musée de la Marine, 1990, pp. 66-87.

³⁰ G. MAKRISS, «Ships», p. 95.

³¹ Deno J. GEANAKOPOLOS, *Byzantine East and Latin West: Two Worlds of Christendom in Middle Ages and Renaissance*, Oxford, Basil Blackwell, 1966, pp. 34-35, 36 nota 54 (bibliografía). Sobre la influencia indirecta del derecho greco-bizantino en las reglamentaciones legales que predominarán desde el s. XV en adelante en las actividades navales y comerciales de los españoles en ultramar, cfr. el estudio minucioso de Miguel LUQUE TALAVÁN, «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: Notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)», *Revista Complutense de Historia de América* 24 (1998), pp. 113-145. Los resultados de dicho estudio —cuyo contenido sobrepasa los límites del título— se han recogido también en el primer capítulo del libro de Marta Milagros DEL VAS MINGO y Miguel LUQUE TALAVÁN, *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 2004.



Este monopolio bizantino empezó a ponerse en duda principalmente con las perseverantes incursiones árabes en el Egeo³², hecho que impedía asimismo los contactos entre el Mediterráneo oriental y occidental, socavaba el comercio internacional y, ya desde el siglo VII, llamaba a la seguridad a las poblaciones cristianas que se dirigían hacia el interior y, en consecuencia, se volcaban hacia el sector agrícola en detrimento del naval³³. Pero los cambios más importantes que empezaron a debilitar dramáticamente los vínculos del mundo griego con el mar pueden situarse cronológicamente a principios del siglo XI. Desde entonces se hizo notable la decadencia de la marina bizantina, sobre todo la militar³⁴. Hacia finales de ese mismo siglo el emperador Alexio I Comneno (1081-1118) se encontró en una situación tan desesperante ante los ataques normandos de Italia al noroeste de Grecia que se vio obligado a apoyarse en la flota veneciana para el envío de sus tropas al Epiro³⁵. Durante los dos siglos siguientes la situación se volverá aún más desfavorable, para tornarse catastrófica tras la cuarta cruzada, la conquista de Constantinopla por los Latinos en 1204 y la consecuente desmembración del Imperio Oriental, la notoria «Partitio Romaniae»³⁶. Desde entonces los grandes puertos y la mayoría de las islas del mundo griego pasarán bajo el dominio colonial de los estados italianos, principalmente los de Génova y Venecia. Aun después de la expulsión de los «Francos» de Constantinopla, en 1261, el ya desmembrado Bizancio se encontrará en una casi completa debilidad naval³⁷. Además, un importante sector de su territorio nacional —insular y litoral en su totalidad— quedará bajo dominio genovés y, sobre todo, veneciano, teniendo como centro, en el primer caso, la isla de Quíos en el Egeo nororiental, y, en el segundo, Creta, Chipre y las Islas Jónicas. Pero también las islas Cícladas, del Archipiélago central, pasarán a la soberanía de familias provenecianas feudales de Italia³⁸. Bastante indicativo de la debilidad naval del Imperio Oriental

³² H. AHRWEILER, *op. cit.*, pp. 13-14, 18 y ss. Cfr. Ekkehard EICKHOFF, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. Das Mittelmeer unter byzantinischen und arabischer Hegemonie (650-1040)*, 2ª ed. (reimpr.), Berlín, De Gruyter, 1966, p. 14 y ss.

³³ Élisabeth MALAMUT, *Les îles de l'empire byzantin, VIII-XII siècles*, vol. 1, París, Publications de la Sorbonne, 1988, p. 141 y ss., donde se incide en las consecuencias de las incursiones árabes en Quíos; cfr. las observaciones de Xenophon M. MONIAROS, «Αραβικές επιδρομές στη Χίο τον 7º αιώνα» [Incursiones árabes en Quíos en el s. VII], *Byzantiaká* 18 (Tesalónica, 1998), pp. 133-150. Con respecto a las probables causas del auge de la marina bizantina, sobre todo desde el siglo XI en adelante, *vid.* ANTONIADIS-BIBICOU, *op. cit.*, pp. 123-125, y H. AHRWEILER, *op. cit.*, p. 10 y ss., 13-14.

³⁴ H. AHRWEILER, *op. cit.*, pp. 130-135, 171, donde no obstante se señala que, pese al receso de la armada bizantina, el comercio no dejó de prosperar.

³⁵ H. AHRWEILER, *op. cit.*, p. 179 y ss.

³⁶ Sobre las aproximaciones enfrentadas a las consecuencias de la Cuarta Cruzada, cfr. D. QUELLER y S. STRATTON, «A Century of Controversy on the Fourth Crusade», *Studies in Medieval and Renaissance History* 6 (1969), pp. 235-277, y C.M. BRAND, «The Fourth Crusade: Some Recent Interpretations», *Medievalia et Humanistica*, n.s., 12 (1984), pp. 33-45.

³⁷ H. AHRWEILER, *op. cit.*, pp. 288 y ss., 374 y ss., 387-388.

³⁸ Sigue siendo fundamental para este capítulo de la historia del Mediterráneo oriental el antiguo trabajo de William MILLER, *The Latins in the Levant: A History of Frankish Greece (1204-1566)*, Londres, John MURRAY, 1908; cfr. Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*

decadente es el hecho de que su último emperador, Constantino XI Paleólogo, para trasladarse con su séquito en 1449 del Peloponeso a Constantinopla y tomar el trono, necesitará hacer uso de barcos catalanes³⁹.

La situación se agravará aún más tras la caída de la capital bizantina a manos de los turcos en 1453: a partir de entonces y durante bastantes siglos el mundo griego no sólo se verá completamente privado de jefatura política, sino que estará además dividido geopolítica y económicamente entre el territorio sometido al dominio otomano —el más extenso— y el que seguía estando bajo la administración colonial de los italianos, principalmente de los venecianos. Las crisis que provocaron los cambios del mapa político del Mediterráneo oriental y, lo principal, la inseguridad del tráfico marítimo a causa de las sucesivas guerras y del recrudecimiento de la piratería⁴⁰, provocarán serias regresiones en el desarrollo demográfico, económico y social de la población indígena. Con esa época se relaciona también la caída demográfica de muchas islas del Egeo que, en algunos casos, quedaron totalmente despobladas⁴¹. Esta situación duró al menos una centuria. Justo a finales del siglo XVI y, aún más, durante el siglo XVII comenzó, a un ritmo lento, la gradual inversión de este proceso: el reestablecimiento de población cristiana en las islas desiertas, incluso en las menores, y, lo más importante, su familiarización con el mar abierto, la navegación e incluso con el comercio exterior⁴².

Sin embargo, debemos aclarar que el desmoronamiento de la potencia naval de Bizancio no significó el fin de su tradición en el arte de la construcción naval. Es más, la habilidad de los griegos de construir o modificar barcos, en particular para los difíciles mares del Mediterráneo oriental, fue utilizada para cubrir necesidades de otros soberanos, de los venecianos y los otomanos. Hasta en los «oscuros» (en la historia helénica) siglos XIV y XV, la experta Venecia aprovechaba a los constructores navales griegos en la fabricación de galeras ligeras («galee sottili»)⁴³. Se

[Historia del Nuevo Helenismo], vol. 1, 2ª ed., Tesalónica, s. ed., 1974, pp. 350-357, vol. 3, Tesalónica, s. ed., 1968, pp. 211-240, 273-284, 297-328 y *passim*.

³⁹ Steven RUNCIMAN, *The Fall of Constantinople, 1453*, Cambridge Univ. Press, 1965, p. 52.

⁴⁰ Sobre la escalada de la piratería en el Egeo y sus consecuencias demográficas y de otro tipo, *vid.* Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *op. cit.*, vol. 1, pp. 127-130, vol. 2, Tesalónica, s. ed., 1976, pp. 117-125, 137-157. Ciertamente, el fenómeno ya había comenzado a ser endémico desde el siglo anterior, influenciando negativamente incluso a las fuertes fuerzas navales occidentales que operaban en los mares griegos; *cf.* Irene B. KATALE, «Piracy and the Venetian State: The Dilemma of Maritime Defense in the Fourteenth Century», *Speculum* 63/4 (1988), pp. 865-889.

⁴¹ F.W. HASLUCK, «Depopulation in the Aegean Islands and the Turkish Conquest», *Annual of the British School of Athens* 15 (1910-1911), pp. 151-181. *Cf.* Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *op. cit.*, vol. 2, pp. 120 y ss., 150 y ss., vol. 3, pp. 98-104, y Alexandra KRANTONELLI, *Ιστορία της πειρατείας στους πρώτους αιώνες της Τουρκοκρατίας, 1390-1538* [Historia de la piratería durante los primeros siglos de la dominación turca], *Atenas, Estia*, 1985, pp. 436-449 y *passim*, con presentación promenorizada de incidentes.

⁴² F.W. HASLUCK, «Depopulation», p. 156 y ss. *Cf.* Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *Ιστορία*, vol. 2, pp. 125 y ss., 449 y ss., 482 y ss.

⁴³ Frederick M. HOCKER y John M. MCMANAMON, «Mediaeval Shipbuilding in the Mediterranean and Written Culture at Venice », *Mediterranean Historical Review* 21/1 (junio de 2006),



pueden mencionar, a modo de ejemplo, algunos nombres de constructores griegos, todos originarios de la isla de Rodas, como el de Teodoro Vasos (que aparece como Baxon en las fuentes italianas), a finales del siglo XIV, sus herederos Nicolás Palopanos («Nicolò il Greco») y «Giorgio il Greco», y Miguel de Rodas en la primera mitad del siglo XV. Estudios relativamente recientes han puesto de relieve al menos a dos de estos personajes —a Teodoro Vasos (†1407) y, sobre todo, al hasta ahora casi desconocido Miguel de Rodas (†1445)— no sólo por su actividad en construcción naval, sino también por los manuales sobre su técnica, escritos por ambos, los cuales, según parece, dejaron notables huellas en la evolución posterior de la arquitectura naval italiana⁴⁴. Nótese que Miguel de Rodas es además un ejemplo interesante de marino griego viajero de la época que, aparte de casi todos los grandes puertos del Mediterráneo oriental, del Mar Negro, del Adriático y de Italia, visitó repetidas veces Marsella, Aguas Muertas, Barcelona, Valencia, Lisboa, Brujas (nueve veces) y Londres (en dos ocasiones)⁴⁵.

Con el vertiginoso desarrollo de la arquitectura naval europea occidental disminuía el trabajo de los carpinteros navales griegos en Occidente; por el contrario, en el Oriente otomano permaneció durante siglos meritorio y, a veces, preponderante⁴⁶. A pesar de que los testimonios hasta ahora disponibles son fragmenta-

pp. 1-37. En general, sobre la presencia en el Arsenal de Venecia de astilleros griegos en el s. XV, *vid.* Frederic LANE, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1934, pp. 56-59.

⁴⁴ Mauro BONDIOLI - Gilberto PENZO, «Teodoro Baxon e Nicola Palopano, protti delle galee sottili. L'influsso greco nelle costruzioni navali veneziane della prima metà del XV secolo», *Archeologia delle Acque* 1/2 (1999), pp. 67-80. Sobre Miguel de Rodas y Giorgio Palopanos y sus descendientes, *vid.* Frederick M. HOCKER y John M. McMANAMON, *op. cit.*, pp. 3 y ss., 22 y ss., donde se incide en las realizaciones del astillero veneciano de los siglos XV y XVI, con referencias también a otros griegos constructores de barcos, p. ej., la familia Millo, Zorzi Trombetta de Modón, Nicolás y Hieronimo Sécula, Francesco di Todaro de Corfú («Pre' Teodoro di Nicolò»), la colaboración del helenista y constructor de barcos Vittore Fausto con griegos en el arsenal veneciano, y otros. *Cfr.* R.C. ANDERSON, «Italian Naval Architecture about 1445», *Mariner's Mirror*, 11 (1925), pp. 135-163; Éric REITH, «Les illustrations d'un livre de recettes techniques d'architecture navale du milieu du XVe siècle: Le *Libro de Zorzi Trombetta de Modon*», en *Pour une histoire du fait maritime. Sources et champ de recherche*, eds. Christiane VILLAIN-CANDOSSI y Éric REITH, Paris, Éditions du CTHS, 2001, pp. 81-104; John M. McMANAMON, SJ, «The 'Archaeology' of Fifteenth-Century Manuscripts on Shipbuilding», *The Institute of Nautical Archaeology [INA] Quarterly* 28/4 (2001), pp. 17-26.

⁴⁵ Pamela O. LONG - David MCGEE y Alan M. STAHL (eds.), *The Book of Michael of Rhodes. A Fifteenth-Century Mariner in Service to Venice*, en prensa, The MIT Press, 2008. *Cfr.* Sergio BELLA-BARBA, «The Square Rigged Ship of the 'Fabbrica di Galere' Manuscript», *Mariner's Mirror* 74/2 (1988), pp. 113-130, y la página electrónica del Museo de la Historia de las Ciencias de Florencia, <http://brunelleschi.imss.fi.it/michaelofrhodes/life.html>.

⁴⁶ Referencias esporádicas en Vasilis VI. SFYRÓERAS, *Ta ελληνικά πληρώματα του τουρκικού στόλου* [Las tripulaciones griegas de la flota turca], Atenas, s. ed., 1968, p. 22 y ss. *Cfr.* A.I. TZAMTZÍS, «Ναυτικοί, καράβια και λιμάνια» [Marineros, buques y puertos], en *Hellenikí Emporikí Naftilia*, ed. St. A. Papadopoulos, Atenas, Ethnikí Trápeza Ellados, 1972, pp. 101, 104-105, 107-108, 117-118, y Aik. Bekiároglou-Exadaktylou, «Έλληνες και ξένοι στα οθωμανικά ναυπηγεία κατά τον 18° αιώνα» [Griegos y extranjeros en los astilleros otomanos en el siglo XVIII],



rios, revelan, sin embargo, una presencia constante de artesanos griegos —sobre todo de isleños— en los astilleros de Constantinopla desde el siglo xv hasta la guerra de la Revolución griega de 1821⁴⁷. Es indicativo el hecho de que los reiterados intentos por parte de los venecianos y de los españoles de incendiar las «tarazanas» de Constantinopla, que empezaron a mediados del siglo xv y continuaron —con modestos resultados— los doscientos años siguientes, contaban con la indispensable participación de los griegos que trabajaban allí en la fabricación de galeras⁴⁸.

No obstante, la enérgica presencia de griegos en los transportes marítimos domésticos (entre finales del siglo xv y principios del xvi) se hace notar en el papel que empezó a desempeñar su clase mercante en la explotación de los puertos del Imperio otomano. Ya en 1477 una compañía griega de cinco miembros logra obtener del sultán (previo pago de enormes cantidades de dinero) el arrendamiento de los aranceles portuarios de Constantinopla, Galatá, Galípoli y de numerosos importantes puertos del Egeo⁴⁹. En esa misma época, mercaderes griegos empezaron a dedicarse también al comercio exterior, desde el Mar Negro hasta el Adriático, Marsella y Amberes. En pocas décadas la ciudad de Ancona destacó como centro de su comercio occidental que, hacia mediados del siglo xvi, disponía de doscientas casas comerciales en dicho puerto⁵⁰. En todo caso, en los transportes marítimos los griegos todavía no podían competir ni con los venecianos (quienes, además, mantenían la primacía incluso con medidas drásticas) ni con los comerciantes de Ragusa-Dubrovnik (que disponían de una experiencia de siglos y de un puesto privilegiado entre el Oriente otomano y el Occidente cristiano)⁵¹. Para los negociantes «locales» del Imperio otomano la situación se volvió aún más desfavorable tras la aplicación de las *Capitulaciones* político-comerciales entre la Sublime Puerta y Francia que, desde 1535 en adelante, daban derechos de monopolio a los mercaderes franceses y que, seguidamente, fueron ampliados a los ingleses y holandeses. Y sólo cuando empezó la dura rivalidad de las potencias comerciales en el Mediterráneo oriental (a la par que sus problemas en el continente europeo y las colonias), los griegos comenzaron a sustituir paulatinamente a los extranjeros en bastantes sectores del co-

The Evolution of Wooden Shipbuilding in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th Centuries, Atenas, Kentro Neohellenikón Erevnón, 1993, pp. 33-39.

⁴⁷ Αϊκ. ΒΕΚΙΑΡΟΓΛΟΥ-ΕΧΑΔΑΚΤΥΛΟΥ, *Οθωμανικά ναυπηγεία στον παραδοσιακό ελληνικό χώρο* [Astilleros otomanos en el territorio tradicional griego], Atenas, Politistikó Technologikó Ídryma ETBA, 1994, pp. 115 y ss., 146, 158, con referencias al papel de los astilleros de la isla de Hidra en la preparación de galeras ligeras («kirlaguitsi»), principalmente a finales del s. xviii.

⁴⁸ Cfr. I.K. HASSIOTIS, *Οι Έλληνες στις παραμονές της ναυμαχίας της Ναυπάκτου, 1568-1571* [Los griegos en vísperas de la batalla naval de Lepanto, 1568-1571], Tesalónica, Ídryma Meletón Chersonisou tou Aimou, 1970, pp. 35 y ss., 56 y ss.

⁴⁹ Halil İNALCIK, «Notes on N. Beldiceanu's Translation of the Kanunname, *fonds turc ancien* 39, *Bibliothèque Nationale*, París», *Der Islam* 43/1-2 (1967), pp. 153-155.

⁵⁰ Peter EARLE, «The Commercial Development of Ancona, 1479-1551», *Economic History Review*, 19 (1969), pp. 35-37. Cfr. Georgios B. LEÓN (LEONTARITIS), «Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)», en *Helleniki Emporiki Naftilia*, p. 15.

⁵¹ Georgios B. LEÓN, *op. cit.*, pp. 15-16, 473 notas 23-24 (bibliografía).





mercio exterior. Pero esto empezó a hacerse notar sólo una vez entrada la segunda mitad del siglo xvii y, con más frecuencia, en las primeras décadas del siglo xviii⁵². No es casual que la primera escuela de marina mercante griega comenzó a funcionar sistemáticamente en la isla de Hidra en 1749⁵³.

No obstante, la participación griega en los transportes marítimos domésticos no pareció verse afectada siempre de forma negativa por la presencia extranjera. Por el contrario, la población nativa aprovechó la experiencia náutica y comercial de sus competidores, así como de la circulación de la moneda occidental (en particular la española) en el Levante, para ampliar sus iniciativas marítimas. Los datos de que disponemos son, una vez más, fragmentarios, pero suficientes para mostrar que este sector, ya desde comienzos del siglo xvi, había pasado a manos griegas, sobre todo con la actividad naval de algunas islas del Egeo, principalmente de Lesbos y de Quíos (tras la expulsión de los genoveses), del Dodecaneso (antes y después de la expulsión de los caballeros de San Juan), de Creta (antes y después de la conquista turca), del Heptaneso (sometido a Venecia hasta 1797) o de islas menores, como p.ej., de Hidra, Spetses y Psará⁵⁴. Consideramos oportuno señalar que incluso las incursiones corsarias de las flotas de Nápoles, Sicilia, Malta y Toscana, que tuvieron lugar en el Levante entre finales del siglo xvi y principios del xvii, a pesar de los problemas de inseguridad que provocaban, repercutieron más bien favorablemente en el desarrollo de la navegación griega; y ello se debe a dos razones. En primer lugar, suscitaron la retirada gradual de los barcos mercantes musulmanes de la peligrosa ruta marítima tradicional de Alejandría a Constantinopla, blanco principal y frecuente de los corsarios europeos, y su gradual reemplazo por barcos y marinos cristianos. Por otro lado, benefició el tráfico ilegal de los botines (de procedencia tanto oriental como occidental): por norma, la mayor parte era liquidada en puertos e islas del Archipiélago⁵⁵.

Pese a todo, debemos señalar que la familiaridad de la población griega con el mar se produjo incluso bajo condiciones de coacción: con los reclutamientos masivos —por regla general, forzados— que llevaban a cabo tanto los turcos como

⁵² Los factores que han conducido al desarrollo de la actividad comercial griega, particularmente en las vías continentales del Sureste de Europa, son analizados por Traian STOIANOVICH, «The Conquering Balkan Orthodox Merchant», *Journal of Economic History* 20/2 (1960), pp. 234-313 (reimpr. = *Between East and West. The Balkan and Mediterranean Worlds*, vol. 2, Nueva York, Karatzas, 1992, pp. 1-77).

⁵³ A.I. TZAMTZIS, *Ναυτική γνώση και παιδεία στη νεότερη Ελλάδα (16ος-19ος αιώνας)* [Saber náutico y educación marítima en la Grecia moderna, siglos xvi-xix], Volos, ed. Volos, 2007, p. 105.

⁵⁴ Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *Ιστορία*, vol. 4, Tesalónica, s. ed., 1973, p. 195 y ss.

⁵⁵ Cfr. Alexandra KRANTONELLI, «Η σημασία της ναυμαχίας της Ναυπάκτου στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας» [El significado de la batalla naval de Lepanto en el desarrollo de la marina mercante griega], *Symmeikta* (Ethniko Ídryma Erevnón), 9 (1994), pp. 269-282 (p. 273 y ss.). Sobre el papel de los puertos de Creta en este campo, *vid.* Mitsa OIKONOMOU, «Όψεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κατά τον 17° αιώνα» [Aspectos de la marina mercante griega en el siglo xvii], *Parousia* 10 (Universidad de Atenas, 1994), pp. 363-436.

los venecianos. Con tales reclutamientos ambas potencias proveían sus galeras no sólo de tripulación, sino de la mano de obra condenada a soportar el gran peso de la tarea de remar. En definitiva, la parte más importante de la tripulación de las armadas otomana y veneciana que actuaban entre el mar Adriático y Chipre se componía de habitantes de las islas y del litoral de la península griega y de Asia Menor. Éstos conformaban asimismo la mayoría anónima de remeros y marineros de ambas partes, malogrados en los hundimientos acaecidos durante los sucesivos enfrentamientos bélicos en el Mediterráneo oriental (desde mediados del siglo xv hasta principios del xviii). Como muestra de ello pueden recordarse los ocho mil griegos que, según las crónicas de la época, se perdieron en Lepanto el 7 de octubre de 1571⁵⁶. Al número de marineros griegos que participaron en Lepanto deben añadirse no sólo las treinta galeras de la armada veneciana —que tenían capitanes y tripulación procedentes de la población de Creta y las Islas Jónicas— sino también los centenares de griegos que ya servían a las galeras de Nápoles y Sicilia⁵⁷. Este último dato nos resulta interesante debido a que nos conduce a un capítulo importante de las relaciones hispano-helénicas: el servicio de militares y marinos griegos a la Corona española.

Este capítulo comenzó básicamente hacia el último cuarto del siglo xv, con el primer desplazamiento masivo de combatientes griegos desde el Peloponeso hasta el reino de Nápoles. Procedían de las «compañías» especiales de caballería ligera, conocidos en la historia militar como «stradioti» (del vocablo griego «στρατιώτης», recogido en el idioma veneciano como «stradioto», y en castellano como «estradiota»), que desde entonces servían primordialmente a los venecianos tanto en sus dominios del Mediterráneo oriental como en la Tierra Firme y en la península itálica. Los «estradiotas», rechazando la paz de la Serenísima con la Sublime Puerta en 1479, se sublevaron contra turcos y venecianos, inaugurando así en el Peloponeso la larga cadena de insurrecciones antitúrcas de la historia neogriega, que acabará sólo a finales del siglo xix⁵⁸. Los insurgentes pidieron ayuda al rey aragonés de Nápoles, Fernando I, quien acudió a socorrerlos primero proporcionándoles armas y municiones de guerra y, posteriormente, trasladándolos a Nápoles con sus propias naves e incorporándolos a sus escuadrones de la caballería ligera. Esta fuerza militar fue utilizada también en la defensa del litoral de Apulia por los ataques otomanos (que, como es sabido, culminaron con la toma de Otranto por parte de las tropas desembarcadas del sultán Mehmet II en 1480-81), así como en una osada empresa naval de contraataque en las costas opuestas, las del sur de Albania y del Epiro, en agosto

⁵⁶ Vasilis VI. SFYRÓERAS, *Τα ελληνικά πληρώματα*, pp. 20ff., 29-34; I.K. HASSIOTIS, *Οι Έλληνες στις παραμονές*, pp. 197-209; Manoussos MANOUSSACAS, «Lepanto e i Greci», *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, (ed. Gino Benzoni), Florencia, Olschki ed., 1974, pp. 215-241 (en particular, p. 224 y ss.).

⁵⁷ I.K. HASSIOTIS, *Οι Έλληνες στις παραμονές*, pp. 209-212.

⁵⁸ Sobre esta insurrección, *vid.* Diana Gilliland WRIGHT, *Bartolomeo Minio: Venetian Administration in 15th-Century Nauplion*, *EJOS (Electronic Journal of Oriental Studies)* 3/5 (2000), p. 139 y ss.



de 1481⁵⁹. De todos modos, no es seguro que los griegos, que según algunos testimonios tomaron parte unos años más tarde en la última etapa de la Reconquista, procedieran de esta fuerza militar de Nápoles o se tratara de fugitivos que se habían refugiado en España en la década de 1470⁶⁰. Una nueva oportunidad de contacto entre el mundo griego y el español surgió durante la exitosa campaña naval de Gonzalo Fernández de Córdoba en el mar Jónico en 1500-1501, la cual condujo a la expulsión definitiva de los otomanos de Cefalonia⁶¹. De hecho, las tradiciones locales de la isla atribuyen ese supuesto linaje español de determinadas antiguas familias heptanesias a aquella campaña del Gran Capitán⁶².

Pero el traslado sustancial y relativamente regular de población griega hacia los dominios españoles comenzó en la época de Carlos V. El emperador concedió además privilegios especiales a algunos de los cabecillas de los emigrados, en ocasiones incluso pequeños feudos que habían sido sustraídos a los barones partidarios de los franceses⁶³. Así pues, desde esa época hasta tres siglos más tarde, los «estradiotas», al igual que los marinos griegos, engatusados sobre todo por los satisfactorios sueldos que daban los españoles, empezaron a abandonar el servicio veneciano y a pasarse al español⁶⁴. Su número aumentó aún más después del fin de la efímera ocupación de la ciudad de Corón en 1532-1534 por parte de las tropas imperiales de Andrea Doria. Entonces, por orden del emperador, varios millares de habitantes del sureste del Peloponeso, para salvarse de la represalia de los otomanos por haber colaborado con los españoles, fueron trasladados por mar a Sicilia y a Nápoles. De aquel éxodo masivo y de asentamientos posteriores de pequeños grupos en los dominios españoles se formaron las nuevas colonias greco-ortodoxas de la Italia meridional⁶⁵.

En la creación de puentes culturales entre la península ibérica y el Mediterráneo oriental pusieron también su grano de arena los miles de fugitivos judíos, procedentes de España y, posteriormente, de Portugal que, desde 1492 hasta mediados del siglo XVI, se refugiaban en los grandes centros urbanos del Imperio Oto-

⁵⁹ Cfr. K.W. TREPTOW, «Albania and the Ottoman Invasion of Italy, 1480-1481», *Studia Albanica* 1 (1990), pp. 81-105; Konstantinos GIAKÓUMIS, «The Ottoman campaign to Otranto and Apulia (1480-1481)», *Epeirotiká Chroniká* 38 (2004), pp. 277-310.

⁶⁰ Luis GIL, «Griegos en España», pp. 112-113; I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 15-16.

⁶¹ La bibliografía sobre el tema es extensa. Desde la perspectiva griega es minuciosa la relación de Nicolás FOCAS-COSMETATOS, *Το Κάστρο του Αγίου Γεωργίου Κεφαλληνίας* [El Castillo de San Jorge de Cefalonia], Atenas, s. ed., 1966, pp. 20-27.

⁶² Elias A. TSITSELIS, *Κεφαλληνιακά σύμμικτα* [Miscellanea cefalonenses], vol. 1, Atenas, P. Leonís, 1904, pp. 229, 505, 618, 781, 782.

⁶³ Jesús Ernesto MARTÍNEZ FERRANDO, *Privilegios otorgados por el emperador Carlos V en el Reino de Nápoles (Sicilia aquende el Faro)*, Barcelona, CSIC, 1943, pp. VII-XXIII, 31, 35, 36, 52.

⁶⁴ I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 27-29.

⁶⁵ I.K. HASSIOTIS, «Sull'organizzazione, incorporazione sociale e ideologia politica dei Greci a Napoli (dal XV alla metà del XIX sec.)», *Epistimonikí Epetirida tis Filosofikís Scholís* (Universidad de Tesalónica) 20 (1981), pp. 411-452 (= «Sobre la organización, incorporación social e ideología política de los griegos en Nápoles», *Erytheia* 10/1 (1989), pp. 73-112; cfr. *supra*, nota 21).

mano. A pesar de que, por motivos religiosos, las comunidades sefarditas siguieron durante siglos una trayectoria autónoma, sin embargo, importantes elementos de su cultura ibérica (vocabulario, romances, villancicos, ritmos musicales, cuentos, juegos infantiles, etc.) fueron transmitidos a su entorno cristiano en su forma original o con las inevitables variaciones balcánicas. Esta difusión cultural era evidente en bastantes ciudades griegas, especialmente en Tesalónica, donde el elemento sefardí conformaba hasta principios del siglo XX el mayor grupo étnico-religioso. Por esta razón no sonaba extraño el antiguo dialecto castellano que se oía en los mercados y bazares macedonios durante casi cuatro siglos hasta la Segunda Guerra Mundial, de catastróficas consecuencias para las comunidades sefarditas de Grecia⁶⁶.

La presencia de marinos griegos al servicio español queda registrada en bastantes fuentes ya desde finales del siglo XV y, con mayor frecuencia, desde principios del siglo XVI, primero, como hemos dicho, en la marina de Sicilia y Nápoles, y, a continuación, en las campañas de ultramar. Muchos procedían de las islas de Chipre, las Cícladas, Rodas, Creta, Zante y Cefalonia; un número igualmente significativo vivía en las colonias griegas de Italia. Sin embargo, desconocemos la tierra natal de la mayoría: en las fuentes aparecen inscritos por norma con su nombre de pila y su adjetivo gentilicio (Constantino Griego, Jorge Griego, Juan Griego, Manuel Griego, etc.) o el de sus nuevas patrias en la diáspora (de Nápoles, Mesina, Palermo, Venecia, Sevilla etc.)⁶⁷. Sus actividades pertenecían a sectores variados: contramaestres, pilotos, maestros calafates, pero también simples grumetes, marineros y algunos... buzos (se distinguían por su larga permanencia bajo la superficie del mar). Los encontramos en las expediciones navales más importantes de la armada española, desde Lepanto y Túnez hasta la Invencible, desde las Antillas y Cuba hasta Nueva España y Florida, y desde California hasta las Filipinas. Su número no puede calcularse ni siquiera por aproximación (además, la mayoría de ellos permanecen envueltos en el anonimato). Esencialmente su localización depende bien de las listas salariales de la tripulación de la armada que se conservan (y que se deben examinar cuidadosamente una a una), bien de los memoriales de los propios marinos o de sus familiares. Con todo, la frecuencia con la que los encontramos en estas fuentes —dispersas entre los archivos, sobre todo de Simancas y Sevilla— nos permite estimar su número como bastante alto en comparación con el de los marinos procedentes de otras naciones europeas mayores⁶⁸. Lo mismo es válido para los griegos que participaron

⁶⁶ La bibliografía al respecto es grande, *cf.* la colección de estudios de S.G. ARMISTEAD y J.H. SILVERMAN, *En torno al romancero sefardí. Hispanismo y balcanismo de la tradición judeo-española*, Madrid, Seminario Menéndez Pidal, 1982; *cf.* la exposición concisa, con la bibliografía precedente y actualizada, de Dimitrios FILIPPIS, «An Introduction to the Sephardic Language and Literature of the Spanish-speaking Jews of Thessaloniki», *The Jewish Communities of Southeastern Europe (From the Fifteenth Century to the End of the World War II)*, ed. I.K. HASSIOTIS, Tesalónica, Institute for Balkan Studies, 1997, pp. 123-145.

⁶⁷ *Cf.* I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 30-32.

⁶⁸ Algunos escritos simanquinos de este tipo, que se refieren sólo a los marinos chipriotas, en *Πηγές της κυπριακής ιστορίας από το ισπανικό αρχείο Simancas* [Fuentes de la historia chipriota



en las exploraciones y conquistas de ultramar, ya desde el segundo viaje de Colón, la conquista de México y de Perú y el periplo de Magallanes⁶⁹. Con todo, la investigación de prueba que nosotros mismos llevamos a cabo en el Archivo de Indias mostró que sobrepasan el número de los nombres que encontramos en los catálogos de conquistadores, pasajeros y pobladores de la América hispánica durante los siglos XVI y XVII, que han sido publicados. Por último, las mismas fuentes, en combinación con testimonios publicados antiguamente, dan a conocer los logros de algunos de ellos, como p.ej., del artillero, y compañero de Francisco Pizarro, Pedro de Candia (uno de los que la historia denominó más tarde «Trece de la fama», que constituyeron la vanguardia en la conquista del imperio inca)⁷⁰ o de los casi míticos Juan Griego (probablemente el fundador del puerto del mismo nombre de la Isla Margarita, al norte de Venezuela)⁷¹ y Juan Valeriano de Fuca (también posible primer explorador del estrecho que lleva el mismo nombre («Strait of Juan de Fuca»), del extremo noroccidental del actual estado de Washington en los Estados Unidos)⁷². Además de estos particulares, encontramos asimismo dinastías familiares completas de marinos y comerciantes griegos que, teniendo como base Sevilla (principalmente el barrio de Triana), se movían constantemente entre el Mediterráneo oriental y

en el archivo español de Simancas], ed. I.K. HASSIOTIS, Nicosia, Kentro Epistimonikón Erevnón, 2000, pp. 53, 56, 64, 66, 69, 70, 77, 79, 82, 85, 97, 100, 104, 108, 112, 119, 125, 130, 179.

⁶⁹ Cfr. u.g., ejemplos indicativos de marineros y colonos griegos en los inventarios y diccionarios biográficos redactados por Francisco Asís de ICAZA, *Conquistadores y pobladores de Nueva España*, vol. 1, Madrid, El Adelantado de Segovia, 1923, pp. 64, 126, vol. 2, pp. 232-233, 323; Luis de ROA Y URSÚA, *El Reyno de Chile, 1535-1810. Estudio histórico, genealógico y biográfico*, Valladolid, Instituto Jerónimo Zurita, 1945, pp. 156-157, 211; Ernesto SCHÄFER, *Índice de la Colección de documentos inéditos de Indias*, vol. 1, Madrid, CSIC, 1946, pp. 14, 22, 28, 73, 208, 218, 279, 492, 494; Peter BOYD-BOWMAN, *Índice geobiográfico de más de 56 mil pobladores de la América hispánica. I (1492-1519)*, 2ª ed., vol. 1, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, pp. 135, 174-175, 287; y Antonia HEREDIA HERRERA, *Catálogo de las consultas del Consejo de Indias*, vol. 2, Madrid, Dirección General de Bellas Artes y Archivos, 1972, p. 102. Cfr. Christos D. LAZOS, *Έλληνες στην ανακάλυψη και εξερεύνηση της Αμερικής* [Griegos en el descubrimiento y la exploración de América], Atenas, Aiolos, 1990, pp. 25-29. Creo que es indicativo el hecho de que en el periplo de Magallanes formaran parte al menos ocho marinos griegos (Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV*, vol. 4, Madrid, Imprenta Real, 1837, pp. 12, 70, 94, 96, 310), a uno de los cuales, Francisco Albo, piloto de la nao *Trinidad* y luego de la *Victoria*, debemos uno de los dos cuadernos de bitácora que se conservan (el otro pertenece al erudito italiano Antonio Pigafetta): el «Diario o Derrotero del viaje de Magallanes... hasta el regreso a España de la nao *Victoria*, escrito por Francisco Albo», publicado por Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *ibid.*, pp. 209-247 (reimpr. Buenos Aires, Editorial Guaranía, 1944), y *BAE*, vol. 76/2, Madrid 1955, pp. 532-556.

⁷⁰ Christos D. LAZOS, *op. cit.*, pp. 55-118, 175-177, 179-181, 183-188.

⁷¹ La penuria de los datos que acompañan las referencias a las personas que se descubren en las fuentes de los archivos no nos permite identificar a uno de los «Juanes Griegos» en relación con este puerto venezolano.

⁷² Christos D. LAZOS, *op. cit.*, pp. 119-173; cfr. la novelización (fundamentada en una amplia bibliografía) de los descubrimientos de Ioannis-Apóstolos Focás-Valerianos (Juan de Fuca) de Evrydiki LEIVADÁ-DUKA, *Στα Στενά της Χίμαιρας* [En los Estrechos de la Quimera], Atenas, Kedros, 2007.



occidental y los dominios de ultramar hasta prácticamente mediados del siglo XVII. De entre esas «dinastías» destaca la familia cretense Darodis —denominada en las fuentes españolas como «de Rodas» afincada en Sevilla desde 1530—, diversos miembros de la cual participaron activamente tanto en las expediciones exploratorias como en la conquista de Cuba, México, Guatemala, Paraguay, etc.⁷³ Para cerrar este capítulo, quisiera notar que algunos de esos marinos regresaron a sus tierras natales llevando consigo parte de su riqueza acumulada, además de sus conocimientos sobre los grandes mares, que causaban sensación entre sus compatriotas⁷⁴.

Así, no resultaba extraño el hecho de que ya desde las primeras décadas del siglo XVI griegos diseñadores de mapas y confeccionadores de portulanos e islarios —como p.ej. el cretense Jorge Sideris Calapodas y, hacia finales del mismo siglo, Antonio Milios, natural de las Cícladas— incluyeran en sus obras topónimos y zonas no sólo del Mediterráneo, sino también del Atlántico y del Nuevo Mundo⁷⁵. Empero, la mayoría de los griegos que se movían en los dominios españoles de ultramar no volvían a ver el suelo patrio: se quedaban allí, se casaban con españolas⁷⁶ o indígenas, y al llegar a la tercera generación, e incluso desde la segunda, habían sido completamente asimilados. Incluso se da el caso de grandes familias, como la «de Rodas» citada anteriormente, de las que no quedó —ya entrada la segunda mitad del siglo XVII— más que el apellido (que, además, tanto en Sevilla, como en Méjico, Guatemala y Paraguay, no se relacionaba con Grecia sino con la toponimia homónima de Galicia o la familia igualmente homónima de Navarra)⁷⁷. En la propia España sucedía prácticamente lo mismo justo después de la conversión de los griegos al catolicismo, siendo el ejemplo más emblemático el de Jorge Manuel Theotocópoulos, hijo del pintor, ya totalmente hispanizado⁷⁸. Existen excepciones, pero las verificadas pertenecen al siglo siguiente, siendo quizás más importante el caso de la familia Ladico y Font (en gr. Λαδικός), la cual, procedente de la colonia griega de Mahon de finales del siglo XVIII, aún hoy es consciente de su origen griego⁷⁹. Quisiera añadir que lo mismo sucedió con los españoles que se

⁷³ Miembros de la familia «de Rodas» se han registrado en todos los índices anotados *supra*, nota 68. Sobre la presencia de varios griegos con apellido «de Rodas», residentes en la Sevilla decimosexta, *cf.* Juan Gil Fernández, «Griegos en Sevilla (Siglo XVI). Documentación de Protocolos», *Erytheia* 25 (2004), pp. 150, 151, 153, 155, 156, 160, 162, 163, 164, 167-168.

⁷⁴ *Cfr.* I.K. Hassiotis, «Η Κρήτη και οι Ισπανοί», p. 347.

⁷⁵ Anna Avramea, «Η χαρτογράφηση του παράλιου χώρου» [El trazado de mapas del litoral (griego)], *Helleniki Emporiki Naftilia*, pp. 180-18, 490 nota 9 (bibliografía).

⁷⁶ *Cfr.* Juan Gil Fernández, *op. cit.*, p. 145 y ss., donde las mujeres de la mayoría de los griegos de Sevilla tienen apellidos españoles.

⁷⁷ *Cfr.* Julio de Atienza, Barón de Cobos de Belchite, *Nobiliario español. Diccionario heráldico de apellidos y de títulos nobiliarios*, Madrid, Aguilar, 1948, p. 1.142.

⁷⁸ *Cfr.* Francisco de Borja de San Román y Fernández, *El Greco en Toledo. Nuevas investigaciones acerca de la vida y obras de Dominico Theotokopuli*, Madrid, Libr. Victoriano Suárez, 1910, pp. 15 y ss., 23 y ss.

⁷⁹ Francisco Hernández Sanz, «La colonia griega establecida en Mahón durante el siglo XVIII», *Revista de Menorca*, 20 (1925), pp. 340, 345-346, 367-372; *cf.*, I.K. Hassiotis, «Οι Αλεξιανοί





establecieron en Grecia incluso durante el siglo XIX: el ejemplo más conocido es del alicantino Lorenzo Mabili de Bouligny, cónsul de España en Corfú entre 1804-1811, tocayo y abuelo del célebre sonetista griego Lorentzos Mavilis⁸⁰.

Las fuentes referidas a casos de griegos que cruzaron el Mediterráneo para llegar a España —siempre a través de Sicilia y Nápoles— y a los dominios de ultramar, se vuelven más escasas desde mediados del siglo XVII. Esta escasez refleja obviamente la correspondiente disminución del número de personas que, partiendo del Levante otomano, elegían territorios españoles para su establecimiento. Se pueden considerar excepciones algunas migraciones relativamente masivas a Italia meridional y Sicilia, que se efectuaron durante la segunda mitad del siglo XVII; pero, con el paso del tiempo, los casos eran cada vez más limitados en frecuencia y volumen. Este proceso tuvo que deberse, principalmente, a condiciones que empezaban a imperar en los países de acogida. España, que no constituía aquella impresionante potencia del Mediterráneo —con sus espectaculares «empresas» navales, la proyección de sus ambiciosos planes contra los turcos y la compensación económica de sus diversos colaboradores en el Levante y en el Occidente— llamaba la atención de cuantos querían librarse de la dominación otomana en sus territorios. Naturalmente, esta gente no renunció a la búsqueda de mejores condiciones de vida y oportunidades para enriquecerse, pero ya se orientaba hacia otras direcciones, principalmente a la Rusia ortodoxa⁸¹. A pesar de ello, hacia finales del siglo XVII y principios del XVIII bastantes marinos griegos empezaron a atravesar de nuevo el Mediterráneo occidental, esta vez comerciando trigo —legal y, más a menudo, ilegalmente— procedente sobre todo de los mercados otomanos o del norte de África⁸². Cuando los ingleses ocuparon Menorca en 1748, varios centenares de marinos y comerciantes griegos convirtieron el puerto de Mahon en base de sus actividades navales y mercantiles en la zona, creando al mismo tiempo una colonia muy activa⁸³.

La disolución de la colonia de Menorca, una vez recuperada la isla por los españoles en 1783, no significó el fin de la presencia naval griega en el Mediterráneo occidental. En los años siguientes, sobre todo tras el comienzo de los bloqueos de la Europa continental, los barcos griegos —principalmente los bergantines de Hydra⁸⁴— operaron en el abastecimiento de la Península así como en el cabotaje

της Μονόρκας. Συμβολή στην ιστορία των ελληνικών αποδημιών κατά τον ΙΗ΄ αιώνα» [Los Alexianos de Menorca: Contribución a la historia de las migraciones griegas en el siglo XVIII], *Rodonía. Timi ston M.I. Manousaka*, Atenas-Retimno, Panepistimio Kritis, 1994, pp. 659-660.

⁸⁰ I.K. HASSIOTIS, «Juan, José Eliodoro Bouligny και Lorenzo Mabili de Bouligny: Οι πρόγονοι του Μαβίλη και η διπλωματική τους αλληλογραφία, τέλη ΙΗ΄- αρχές ΙΘ΄ αιώνα» [Juan, José Eliodoro Bouligny y Lorenzo Mabili de Bouligny: Los antepasados de Mavilis y su correspondencia diplomática, f. s. XVIII-p. s. XIX], *Mnemon* 7 (1979), pp. 99-117 (= «La diplomacia española en Grecia a finales del siglo XVIII», *Erytheia* 7/2 [1986], pp. 279-301).

⁸¹ Cfr. Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *Ιστορία*, vol. 4, Tesalónica, s. ed., 1973, p. 70 y ss.

⁸² Sobre estas actividades, cfr. Godfrey FISHER, *Barbary Legend: War, Trade and Piracy in North Africa, 1415-1830*, Oxford, Clarendon Press, 1957, pp. 286 y ss., 326 y ss.

⁸³ I.K. HASSIOTIS, «Οι Αλεξιανοί», pp. 649-660.

⁸⁴ A. BEKIÁROGLOU-EXADAKTYLOU, *Οθωμανικά ναυπηγεία*, p. 155.

entre los comercios sudamericanos (primordialmente de Venezuela y Argentina) y los puertos ibéricos (Lisboa, Cádiz, Algeciras, Málaga, Barcelona, etc.)⁸⁵. Las fuentes españolas concernientes a estos hechos hablan de barcos (*polacras*) musulmanes u otomanos, pero los nombres de las naves y de sus capitanes no dejan ninguna duda de su procedencia nacional⁸⁶. Por otro lado, las fuentes griegas (que proceden principalmente de los archivos de las islas que protagonizaron en dichas actividades, a saber, Hidra y Spetses) manifiestan la presencia de marinos españoles en los barcos griegos que circulaban por las rutas transatlánticas⁸⁷.

La espectacular evolución de la navegación griega en el Atlántico se debe también, sin duda, a otros factores importantes que guardan relación con las condiciones creadas para el comercio, marítimo y terrestre, en el Mediterráneo, el Sureste europeo y el Mar Negro. De todos modos, los factores afines —políticos, económicos y sociales— contribuyeron al despegue de la marina mercante griega, que no sólo ayudó unos años más tarde (en 1821-1827) al feliz desenlace de la guerra por la independencia nacional y la formación del estado neogriego, sino que sirvió de punto de partida del proceso que condujo a la actual supremacía naval helénica en el mundo⁸⁸.

⁸⁵ Vid. los estudios de Eloy MARTÍN CORRALES, «Cereales y capitanes greco-otomanos en la Málaga de fines del siglo XVIII», *Estudis d'Història Econòmica* 2 (Mallorca, 1989), pp. 87-114, «Comercio de Cataluña con el Levante otomano en el siglo XVIII (1782-1808)», *VII Jornades d'Estudis Històrics Locals. La Mediterrània: Antropologia i història*, Mallorca, 1991, pp. 145-160, y «El comercio de Cádiz con el Levante otomano en el siglo XVIII», *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna II*, Córdoba 1995, pp. 389-400. De todas formas, parece que el traslado de cereales desde los mercados otomanos a los puertos del Mediterráneo occidental fueron a menudo sin el consentimiento de la Sublime Puerta, como revelan con claridad las severas advertencias del capudán pasá (almirante otomano) Husein de junio de 1792, publicadas por Antonios LIGNÓS, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας, 1778-1832* [Archivo de la comunidad de Hidra, 1778-1832], vol. 1, Pireo, Sfaira, 1921, pp. 25-26.

⁸⁶ Eloy MARTÍN CORRALES, «El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias», *Manuscripts. Revista d'Historia Moderna* 10 (1992), pp. 387-389: *Virgen de Idhra* (Panagía Faneromeni de Hidra), *Virgen de Turliani* (Panagía denominada Turlianí de Miconos o de Milos), *San Miguel Arcangel*, *San Spiridon*, *Agios Nikólaos* (San Nicolás), Kagi Kanelacia (Hatzikanelakis), Demetri Christóforo (Christofilu), Demetrio M. Samado [Tsamadós], Stabros Kagi Jorge (Stavros Hatzigueorgis), Demetri Giorgi (Guiorgis), Ciriaco Stamato (Stamatis), Demetrio de Joannes (Yanni o Ioannu), Georgi Apostolich (Apostolakis). Casi todos estos «capitanes» están registrados en fuentes griegas de la época: Antonios LIGNÓS, *op. cit.*, pp. 120, 154, Ant. A. MIAOULIS, *Ιστορία της νήσου Ύδρας* [Historia de la isla de Hidra], 2ª ed., Atenas, Ant. N. Manikis, 1936, pp. 61 nota 38, 85, 128, 280.

⁸⁷ Antonios LIGNÓS, *op. cit.*, pp. 135-136.

⁸⁸ Sobre el despegue de la marina mercante helénica contemporánea, *vid.* Tzelina HARLAFTI, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας* [Historia de la marina mercante de propiedad griega], Atenas, Nefeli, 2001, pp. 66 y ss., 320 y ss., 436 y ss. *Cfr.* Matheos D. LOS, «Post-War Greek Shipping: The Road to the Top», *The Greeks and the Sea*, pp. 189-213, y, para su desarrollo más reciente, Nikos BARDOUNIAS, «Η ελληνική ναυτιλία του σήμερα» [La marina mercante griega de hoy], *Kathimerini* (periódico de Atenas), 28 de noviembre de 2006.





«UN ESPACE LIQUIDE»: IMAGINARIOS
DE LA PRIMERA MODERNIDAD
EN CANARIAS Y EL CARIBE

Francisco-Javier Hernández Adrián
Duke University

RESUMEN

El despliegue de los imaginarios sobre el Atlántico que surgen hacia el final de la Edad Media ofrece un interesante desafío crítico al campo emergente de los «estudios atlánticos». El análisis crítico de los textos escritos y visuales de este momento requiere la adopción autoconsciente de una perspectiva descentrada y proléptica, inspirada en los debates teóricos del presente. A través de un recorrido discontinuo por el medievalismo crítico del siglo XX, este ensayo interroga las nociones de *longue durée*, de Fernand Braudel, y *genealogía*, de Michel Foucault, con el fin de complicar los discursos eurocentrados sobre el «origen» de las Islas Canarias y los archipiélagos del Caribe en las primeras figuraciones europeas del Nuevo Mundo.

PALABRAS CLAVE: imaginarios, estudios atlánticos.

ABSTRACT

The deployment of Atlantic imaginaries in the Late Middle Ages offers a compelling critical challenge to the emerging field of «Atlantic studies». Critical analyses of written and visual texts from this period require the self-conscious adoption of a de-centered, proleptic viewpoint, inspired by current theoretical debates. This essay traces a discontinuous itinerary of twentieth-century critical medievalism, and it engages Fernand Braudel's notion of *longue durée*, and Michel Foucault's concept of *genealogy*. Ultimately, the essay seeks to complicate Eurocentric discourses on the «origin» of the Canary Islands and the archipelagos of the Caribbean featured in early European imaginings of the New World.

KEY WORDS: Imaginaries, Atlantic Studies.



Para José Antonio Ramos Arteaga

Every view of things that is not wonderful is false.
Caroline WALKER BYNUM

PROLEPSIS

He señalado en el título de este ensayo una «primera modernidad» pero no puede hablarse de un inicio de la modernidad con certidumbre, ya que la noción misma de lo moderno se establece a partir de una cierta forma de relación entre la autoconciencia del presente y un pasado que siempre aparece no solamente construido e imaginado, sino diferido. Por ello puede decirse que el tiempo de la modernidad atlántica, o la modernidad del nuevo mar, se ha pensado y descrito, o se ha recuperado, *prolépticamente*¹. Figura privilegiada del discurso histórico, la prolepsis requiere un análisis desde el punto de vista de la genealogía. Y tal análisis debe resistir la fácil evocación del *anacronismo* como medida de validez de toda construcción histórica. Más bien, creo que deberíamos situar los problemas de la prolepsis en relación a los usos políticos o ideológicos del pasado a los que todos estamos sometidos². Pues la operación de la prolepsis imagina las continuidades y las sume en procesos que habrían surgido para hacer avanzar el curso de la historia en la dirección de una subjetividad presente, acaso el sujeto crítico de la modernidad ilustrada, capaz de juzgar y *situar* en el pasado los acontecimientos antiguos, los modernos, y los inapropiadamente desplazados fuera de su obligada temporalidad. Tal como ha observado Jonathan Goldberg, «en torno a la relación entre la escritura de la historia como predicción y como retrospección»³:

La historia que ha de ser es, después de todo, tanto la forma en que relatamos lo que sucedió como la manera en que proyectamos un futuro. La historia que ha de ser es, inevitablemente, una historia del presente, ese lugar dividido que debe mirar hacia dos lados a la vez⁴.

¹ Tomo aquí *prolepsis* en el sentido amplio de anticipación, pero también en el del verbo *prolambanoo*, es decir, tomar (y todo su campo léxico, de ricas connotaciones territoriales): robar, ganar, recibir con hospitalidad. Me interesa en la noción de *analepsis*, por otra parte, el sentido restaurativo y recuperativo (*analeptikos*, *analambanoo*). Volveré al final de este ensayo a la noción positiva de *analepsis* como recuperación, curación, y descolonización.

² Respondo así a los análisis y la llamada a la discusión de Giovanni LEVI, «The Distant Past: On the Political Use of History», en Jacques Revel y Giovanni Levi, eds., *Political Uses of the Past: The Recent Mediterranean Experience*, London/Portland, OR, Frank Cass, 2002, pp. 61-73. Véase también Rosamond MCKITTERICK, *Perceptions of the Past in the Early Middle Ages*, Notre Dame, Indiana, University of Notre Dame Press, 2006; Jacques LE GOFF, *L'Europe est-elle née au moyen âge?*, Paris, Seuil, 2003.

³ Jonathan GOLDBERG, «The History that Will Be», en Louise Fradenburg y Carla Freccero, eds., con la asistencia de Kathy Lavezzo, *Premodern Sexualities*, New York/London, Routledge, 1996, pp. 3-21: «...on the relation between the writing of history as prediction and as retrospection», p. 4. Las traducciones de las citas a lo largo de este ensayo son mías, a menos que se indique otro traductor.

Son, precisamente, los problemas de localización de lo extraño o lo indecible dentro de la «marea» discursiva y textual de la historia (o de los textos escritos, visuales y materiales, extraviados u ordenados históricamente en los archivos) los que mayor fuerza crítica contienen de cara a entender el sentido de la modernidad que se nos presenta todavía hoy como teleología, como modernización o como globalización⁵. ¿Y qué hay del afuera de la modernidad, a saber, el tiempo primitivo o ahistórico que se despliega en los albores de las nuevas territorializaciones que conocemos como «El Nuevo Mundo»⁶? El tiempo, como sabemos, y el tiempo histórico, tienen sus escrituras, y son esas las que me interesan. Quisiera detenerme aquí en una forma de escritura que merodea por entre las líneas y las desplaza, pero también las transforma. Me refiero a la que podríamos llamar escritura del imaginario, escritura de lo imaginario y aun de la imaginación⁷. Los críticos han hablado de las riquezas del Nuevo Mundo en el doble sentido, figurativo y económico, de la

⁴ *Ibidem*, pp. 4-5: «The history that will be is, after all, as much how we recount what happened as how we project a future; the history that will be is, inevitably, a history of the present, that divided site that must look both ways at once». Agradezco a Marc Schachter la mención de este ensayo de J. Goldberg, así como las muy intensas, a menudo hilarantes conversaciones sobre la necesidad del trabajo interdisciplinar, y la urgencia del diálogo, entre los especialistas de diferentes periodos.

⁵ Para un abundante catálogo de metáforas sobre el archivo, véase, de Arlette FARGE, *Le goût de l'archive*, Paris, Seuil, 1989. En su *La vie fragile. Violence, pouvoirs et solidarités à Paris au XVIII^e siècle* (Paris, Hachette, 1986), ha escrito Farge: «J'aime aussi penser à l'archive comme une irruption. Parce que irruption signifie attaque, incursion, entrée brusque et inattendue, envahissement. Dès lors l'archive prend toute sa mesure: elle est saillante, déborde et dépasse, elle est caprice, boutade ou tragédie. Elle n'avalise pas, ne résume pas, ne confirme pas, n'aplanit rien, surtout pas les conflits ni les tensions, et hérisse le réel de ses sautes inopportunes dont l'historien doit tisser à la fois le sens et la déraison, puis nouer un texte avec tous les écarts entrevus, les contradictions observées. Texte rugueux, où chaque incident se pense à travers l'avènement du singulier», p. 12.

⁶ J.H. PARRY, «Spaniards in the New World», en G.R. POTTER, ed., *The New Cambridge Modern History*, vol. 1, *The Renaissance, 1493-1520*, Cambridge, Cambridge University Press, 1957, pp. 430-444. En el mismo vol., H.P. LIVERMORE, «former Educational Director, the Luso-Brazilian Council», redactó el apartado dedicado a «Portuguese expansion», y E.E. RICH, «Master of St Catharine's College and Professor of Imperial History in the University of Cambridge», se ocupó de escribir la última sección de la obra, titulada «Expansion as a concern of all Europe». Que Parry, a lo largo de cuya carrera, iniciada en la Universidad de Cambridge en 1938, ocupara puestos docentes en Jamaica y Nigeria antes de otros en las universidades de Gales y de Harvard, no es simple casualidad. En el año de publicación de la *New Cambridge Modern History*, vol. 1, Parry era «Principal of University College, Ibadan, Nigeria». Que, como por arte de magia, *Professor Potter* incluyera al final de esta obra una constelación de textos donde sutilmente se entrecruzan algunos azares biográficos de la geografía del Imperio Británico con los de la expansión europea es tal vez un síntoma de la muy íntima relación entre intereses imperiales y producción de saberes a lo largo de los últimos siglos. Cfr. el polémico libro de Henry Kamen, *Empire: How Spain Became a World Power, 1492-1763*, New York, Perennial, 2004 [2002], pp. 95-329.

⁷ Usaré aquí la noción de imaginario no solo en sus denotaciones de *representación, imagen* o *imaginación*, sino también a partir de sus connotaciones ideológicas y culturales. Véanse J. LE GOFF, *L'imaginaire médiéval. Essais*, Paris, Gallimard, 1985, pp. 1-XXI, y Jean-Jacques Wunenburger, *L'imaginaire*, Paris, PUF, 2003, pp. 63-87.



palabra. Desde la época de las primeras crónicas y relaciones, palabras como maravilla, fabuloso, extrañeza, forman parte tanto de los discursos alucinados como de los más avezados y novadores sobre el Nuevo Mundo. Y es en este cruce, en esta coincidencia nada fortuita entre lo nuevo y lo fabuloso, donde procuraré situar mis reflexiones sobre los imaginarios de «la primera modernidad», en un contexto que llamaré atlántico y que, por azares de la historia, podríamos imaginar, tal vez con un menor equívoco histórico y etimológico, aunque no sin ironía crítica, *panmediterráneo*⁸.

La cita que se inserta en el inicio del título, «Un espace liquide», proviene de *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, de Fernand Braudel⁹. La revolución intelectual que supuso este estudio en sus dos ediciones principales de 1949 y 1966 se expresa tal vez en toda su complejidad en el proyecto de la llamada escuela de los *Annales* en los años 30 del siglo XX¹⁰. En Francia, esta escuela, que fue en buena medida un espacio crítico de inspiración mediterránea, transformó el horizonte y las prácticas historiográficas a partir de, entre otras, la noción de *longue durée*. Indudablemente, un determinado recorte histórico y territorial del mar, el Atlántico, ha sido en Canarias el «lugar» de la experiencia insular de la *longue durée* de los últimos seis siglos. Pero, al margen de las evocaciones visionarias, líricas o épicas, del océano (pienso sobre todo en *Os Lusíadas*), ¿a qué nos referimos cuando imaginamos el Atlántico del discurso? El extenso campo de los imaginarios atlánticos, los de Canarias y el Caribe en particular, nos sitúa en el espacio de las prácticas iconográficas, de los regímenes visuales y de sus lógicas performativas; se trataría, dice Foucault, de «recuperar las diferentes escenas»¹¹. En las islas, ¿acaso la distinción entre referente y figuración no se presta a una continua, a veces desconcertante oscilación? Si bien la «primera modernidad» que menciono en el título elude, como he indicado al principio, la fijación de un inicio y un *locus* concretos, quisiera, con los historiadores, situarla en los oscuros albores del Renacimiento, hacia los confines marítimos del *quattrocento*, o hacia el expansivo siglo XV de la historiografía eurocentrada¹². En estas reflexiones marcadas por la prolepsis

⁸ Anticipo la objeción al gesto, ya casi *de rigueur* entre algunos historiadores franceses, de evocar la obra de Fernand Braudel para anclar los trabajos sobre el Atlántico. Véase la crítica, dirigida específicamente a Pierre Chaunu (el deslumbrante historiador del Atlántico ibérico, perteneciente a la escuela de los *Annales*), que esboza Bernard BAILLYN, *Atlantic History: Concepts and Contours*, Cambridge, Mass./London, England, Harvard University Press, 2005, pp. 4-5.

⁹ Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966 [1949], 2 vols., 2ª ed.

¹⁰ He hablado en otro contexto de la particular ejemplaridad de este libro de Braudel para los nuevos estudios atlánticos. FRANCISCO-J. HERNÁNDEZ ADRIÁN, «Atlantic Nescologies. Image, Territory, Value», *ST&TCL (Studies in Twentieth and Twenty-First Century Literature)*, 30 (Winter, 2006), pp. 20-43.

¹¹ Michel FOUCAULT, «Nietzsche, la généalogie, l'histoire», en *Philosophie. Anthologie*, Arnold I. Davidson y Frédéric Gros, eds., Paris, Gallimard, 2004, p. 393: «retrouver les différentes scènes».

¹² Trabajos como el de Charles HOMER HASKINS, *The Renaissance of the Twelfth Century*, Cleveland/New York, World Publishing Company, 1957, o el influyente libro de J. HUIZINGA, *El*

hacia el texto de Braudel, me preocupa la articulación cambiante de la pregunta sobre el mar. Se trataría de expresar la pregunta, de modificarla y variarla, hasta transformar sus límites (las preguntas, evidentemente, carecen de final o de *telos*: aperturas, o puertos, están abiertas a toda suerte de juegos dialécticos). Me propongo, en fin, señalar, desde el punto de vista del imaginario, algunas estrategias críticas que nos permitan abordar la complejidad de los diafragmas temporales, disciplina-rios y epistemológicos donde pudiera situarse el trabajo futuro sobre los llamados «estudios atlánticos».

Los estudios medievales, con su sólida vocación filológica, textual y mate-rial, han elaborado, a través de un vasto despliegue erudito, la contextualización de cada gesto del discurso, de cada palabra o signo, dentro del tejido de las culturas de la Edad Media¹³. La comprensión de la imaginación del Atlántico en su «primera modernidad», si no un ejercicio exegético y hermenéutico de cada palabra a partir de su contexto cultural, implicaría al menos un acercamiento genealógico a los procesos que dieron lugar a la invención de un *espacio* que llamaríamos atlántico. Tal espacio, entendido desde el punto de vista necesariamente proléptico de quienes nos preguntamos por las genealogías singulares de la modernidad postilustrada, se nos aparece como un diafragma entre los tiempos del Viejo y el Nuevo Mundo, cuyos imaginarios serían fundamentalmente los de esta modernidad. Para el espe-cialista del Caribe moderno y contemporáneo, el acercamiento a las Islas Canarias representa la posibilidad de ejercer el trabajo crítico desde una perspectiva que no es precisamente la europea, y que no es sin duda tampoco la criolla americana. Las Américas, pensadas desde la Península Ibérica y desde las Islas Canarias, como suele hacerse en la reinscripción perenne de algunos lugares comunes del archivo colom-bino, «aparecen» en el momento oportuno como la coronación de una teleología de sucesivos avances civilizadores. No es este mi punto de partida. Mi estrategia es similar a la del crítico postcolonial; mis preguntas se sitúan en el espacio crítico de un Atlántico que está aún en proceso de construcción epistémica y en relación con proyectos descoloniales cuyas genealogías se constituyen desde la crítica y la diver-sidad. Estas genealogías, en cualquier caso, cuestionan y resisten la celebración autista

otoño de la Edad Media, de 1919, ¿acaso no expresaban un medievalismo crítico que venía a enjuiciar el fetichismo racionalista de las visiones postilustradas del Renacimiento? Los discursos sobre el Renacimiento que se forjan entre los siglos XVIII y XIX apuntarían a un momento *original* del desarrollo de una racionalidad cuyas luces habrían hallado en la construcción de las *edades oscuras* un necesario contrapunto ideológico y discursivo. Véase Régine PÉRNAUD, *Pour en finir avec le Moyen Âge*, Paris, Seuil, 1977. Walter D. MIGNOLO (*The Darker Side of the Renaissance: Literacy, Territoriality, and Colonization*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1995) ha explicado extensamente cómo las articulaciones entre tiempo moderno y proyectos colonizadores moldearon en el hemisferio ame-ricano los contextos de extrema violencia que constituyen el reverso negativo del Renacimiento *racional* y triunfante.

¹³ Naturalmente, la reducción del mapa cultural y hermenéutico de los siglos que se engloban en esta categoría imposible, «la Edad Media» es un proyecto inacabado. Así lo sugiere R. PÉRNAUD, *op. cit.*, p. 5, n. 1.



de una Europa racional, situada en el ápice de la historia escrita desde la perspectiva del triunfo de Occidente¹⁴.

En las páginas que siguen esbozo la idea de un diafragma territorial, temporal y cultural cuya importancia para los «estudios atlánticos» se revela crucial desde el punto de vista fragmentario y diverso de los espacios del Atlántico. «Un espace liquide», el espacio del mar, se dibuja entre el Mediterráneo, el Atlántico y el Caribe como una cartografía donde cada delimitación, cada frontera, límite y margen puede y debe abrirse a la investigación genealógica. La intuición de que a partir de estos imaginarios surgirán otros que, a lo largo de más de sesenta décadas, nutrirán las imágenes fragmentadas, a menudo excluyentes, del Atlántico, me inclinan a no descartar del todo la práctica de un pensamiento de la *longue durée*, inspirado explícitamente en los primeros trabajos de Fernand Braudel. Pero, en tensión con este pensamiento, quisiera sugerir que el modelo «genealógico» de Michel Foucault nos permitirá cuestionar un cierto hegelianismo residual pero todavía totalizante, el de las visiones panorámicas, esquemáticas y en último término coherentes, cuyo gozne originario nos retrotrae siempre a una imagen profundamente autocomplaciente de Europa. Para Foucault, «la genealogía es gris; es meticulosa y pacientemente documental. Trabaja en los pergaminos emborronados, rasgados, varias veces reescritos»¹⁵. Más allá de los pergaminos, y más allá de la inicial inspiración foucauldiana, las reescrituras y borraduras del Atlántico se nos presentan como un inmenso panorama de caminos, proyectos y lugares de reinscripción donde se insinúan las figuras, silenciadas o provocativas, de la anticipación, de la prolepsis.

CIRCULACIÓN

En 1927, en un estudio hoy canónico, Charles Homer Haskins, el famoso medievalista de Harvard, situaba los orígenes de las universidades de Occidente en relación a «The Renaissance of the Twelfth Century»¹⁶. Sobre las instituciones monásticas que tanto marcaron la vida intelectual de la Baja Edad Media, Haskins observaba: «Situadas como islas en un mar de ignorancia y barbarie, habían salvado

¹⁴ Robert J.C. YOUNG, *Postcolonialism: An Historical Introduction*, Oxford, Blackwell Publishing, 2001, pp. 1-11; 15-112; Dane KENNEDY, «Imperial History and Post-Colonial Theory», en James D. LE SUEUR, ed., *The Decolonization Reader*, New York/London, Routledge, 2003, pp. 10-22; Enrique DUSSEL, «Beyond Eurocentrism: The World-System and the Limits of Modernity», en Frederic JAMESON y Masao MIYOSHI, eds., *The Cultures of Globalization*, Durham/London, Duke University Press, 1998, pp. 3-31.

¹⁵ M. FOUCAULT, *op. cit.*, pp. 393-423: «La généalogie est grise; elle est méticuleuse et patiemment documentaire. Elle travaille sur des parchemins embrouillés, grattés, plusieurs fois récrits», p. 393.

¹⁶ C.H. HASKINS, *op. cit.* Véase también la importante colección de textos publicados en ocasión del cincuentenario del libro de Haskins: Robert L. BENSON y Giles CONSTABLE, eds., *Renaissance and Renewal in the Twelfth Century*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1982.

de la extinción la erudición en Europa occidental, en un momento en que no había otras fuerzas que actuaran vigorosamente con este fin»¹⁷. Después, en una de las síntesis más brillantes sobre la historia de las universidades medievales, citaba a Hastings Rashdall: «París se convirtió en una ciudad de maestros, la primera ciudad de maestros que había conocido el mundo medieval»¹⁸. En otro momento de su libro, meditaba sobre la sorprendente actividad cosmopolita de la vida universitaria en la ciudad de París: allí vivieron y estudiaron, en los orígenes difusos de algo que más tarde se llamará *universitas*, los jóvenes que pronto se harían conocer como John of Salisbury, Otto von Freising, Adalbert von Mainz, Abelardo y Thierry de Chartres, y también Petrus Lombardus, o el no menos célebre (tal vez el más literario entre ellos) Giraldus Cambrensis, Gerald of Wales¹⁹. La ciudad de París —pero también Venecia, Lieja, Palermo o Constantinopla— fue insular, y no solo fluvial, pues l'île de France y l'île de la Cité articulaban los espacios internos de manera que estos se abrían a partir y a través de los puentes insulares. Haskins ponía el acento sincopadamente en el anacronismo de la palabra *internacional*, ya que esta idea del dinamismo contagioso o interconexión entre los centros urbanos y universitarios habría definido en buena medida el espacio social de los intelectuales de la llamada Baja Edad Media. Con estas palabras, cargadas del optimismo de unos años 20 todavía ajenos del desastre bursátil de 1929, concluía Haskins su hermoso libro: «El estudiante internacional del *studium generale* es el complemento natural del lenguaje y la cultura internacionales del siglo doce»²⁰. Y ya desde aquí, antes de que podamos reconocer la primera gran comunidad pedagógica e intelectual del occidente europeo, el comercio, el agua, los caminos, rutas, y navegaciones se entretejan. Ciertas islas aparecían así integradas en el orbe (tal como figuran abundantemente en el interior de los *mappaemundi* que describen los contornos de la cristiandad), pero constituían también los fragmentos difusos, el *finis terrae* múltiple y circundante de la imaginación cartográfica.

Desde la perspectiva urbanística de los estudios medievales, Haskins quiso mostrarnos cómo las vías imperiales del antiguo mundo romano aparecían transformadas, en el «Renacimiento del siglo XII», en arterias peregrinantes y eruditas²¹. Ya Henri Pirenne había recordado en sus conferencias norteamericanas de 1922 que «salvo en invierno, el comerciante de la Edad Media está permanentemente en ruta. Los textos ingleses del siglo XII le llaman pintorescamente con el nombre de

¹⁷ C.H. HASKINS, *op. cit.*, p. 33: «Set like islands in a sea of ignorance and barbarism, they had saved learning from extinction in Western Europe at a time when no other forces worked strongly toward that end».

¹⁸ *Ibidem*, p. 379. La cita es del libro de Hastings RASHDALL, *The Universities of Europe in the Middle Ages*, Oxford, 1895, p. 289: «Paris became a city of teachers —the first city of teachers the medieval world had known».

¹⁹ *Ibidem*, pp. 397; 380.

²⁰ *Ibidem*, p. 396: «The international student of the *studium generale* is the natural accompaniment of the international language and the international culture of the twelfth century».

²¹ *Ibidem*, pp. 65-7.



‘pies polvorientos’ (*pedes pulserosi*)»²². La tesis de Pirenne, que consistía en demostrar la presencia de estructuras capitalistas o burguesas ya desde aquel otro «renacimiento comercial» del siglo X, hallaba en la circulación de los intercambios comerciales un sólido fundamento; otro en el florecimiento de diferentes tipos de ciudades. El resultado, y no poco convincente, es la imagen de una Baja Edad Media no solo protocapitalista, sino ¡burguesa! «La libertad es en la Edad Media un atributo tan inseparable de la condición de habitante de una ciudad como lo es, en nuestros días, de la de ciudadano de un Estado»²³. Así, en el tejido cultural de la Baja Edad Media, los espacios de partida o llegada —la Tour Saint-Jacques, Puente la Reina (Gares), Jerusalén, Roma, Santiago de Compostela— informarán también en el siglo XV la geografía espiritual de Ignacio de Loyola, y la de innumerables ambiciones de evangelización y de lucro. A lo largo de este siglo, Canarias y el Nuevo Mundo «aparecen» en el imaginario cartográfico de la Europa continental como regiones ultramarinas o espacios oceánicos definidos por la cultura de la navegación. El mar de los *mappaemundi* se ha transformado en los textos de las crónicas en un mar de portulanos e insularios, donde lo monstruoso y sus subjetividades imaginarias adornan los espacios, o limitan sus contornos. Desde los hoy famosos mapas de Erbstorf y Hereford hasta la *Autobiografía* de Ignacio de Loyola, el Occidente medieval se nos presenta sin ambivalencias como un gran y complejo mundo en circulación. Imaginar un siglo XIV estático frente a un dinámico, aventurero siglo XV es hoy un error de perspectiva o una demostración de ignorancia. Tal como lo vieron Adam Smith o Marx y Engels, el siglo XVIII, el gran siglo de la circulación mercantil, se construyó sobre los «caminos» abiertos por las empresas colonizadoras, mediterráneas e ibéricas, de los siglos precedentes. No obstante, los llamados «estudios atlánticos» se han venido centrando hasta hoy en una idea más bien limitada de la noción de modernidad.

En «Los fundamentos medievales del pensamiento occidental», la conferencia magistral que leyó en los Estados Unidos después de la Segunda Guerra Mundial, Ernst Robert Curtius se expresaba así, como quien aspiraba a emprender una gran tarea de reconstrucción: «En mi opinión hay demasiadas ideas confusas sobre las divisiones tradicionales entre los periodos. Habrá que *revisarlas*»²⁴. Revisar y, si se me permite el anglicismo, *revisitar*, era en aquel momento y sigue siendo hoy el proyecto crítico para quienes, como Curtius, entendían no solo los límites sino las limitaciones de la historia cultural entendida como sucesión de periodos. Revi-

²² Henri PIRENNE, *Las ciudades de la Edad Media*, trad. Francisco Calvo Serraller, Madrid, Alianza Editorial, 1972, p. 83.

²³ *Ibidem*, p. 130.

²⁴ Ernst ROBERT CURTIUS, «The Medieval Bases of Western Thought», en *European Literature and the Latin Middle Ages*, trad. Willard R. Trask, Princeton, NJ, Princeton University Press, 1973, pp. 587-598: «There is too much loose thinking, I believe, about the traditional period-divisions. They will have to be revised», p. 589. Más recientemente, J. LE GOFF lamentaba «la scandaleuse spécialisation des domaines universitaires...», *op. cit.*, 1985, p. III.

sar se emparenta con *video* y *videor*, y acaso sea la visión el terreno ejemplar hacia donde podamos aproximarnos para flanquear las lindes imaginarias de los periodos, que son también las de las disciplinas académicas que heredamos y defendemos como si fuesen realidades incuestionables. Curtius desplegaba su erudición en un pasaje bien conocido de su *Literatura europea y Edad Media latina* en torno a los «antiguos» y «modernos»: *neoterici, antiqui*, y, siglos después, *modernus*. Ahí también reflexionaba sobre la arbitrariedad y naturaleza cambiante del moderno esquema tripartito Antigüedad/Edad Media/Edad Moderna, considerado desde el punto de vista de otro anterior, antiguos/modernos²⁵. De alguna manera es la idea de modernidad la que nos encierra en una relación perniciosamente teleológica cuyo esquema «crítico», me parece necesario señalarlo, es el kantiano de la dialéctica entre minoridad y madurez. Más allá de los límites académicos que autorizan y desautorizan el acercamiento a otra disciplina, el medievalismo —tal vez la ejemplaridad de un medievalismo tan abierto como el de Curtius— nos permitiría dialogar como especialistas de periodos diversos pero contiguos, para comprender cómo y con qué fines se han estructurado los imaginarios de la modernidad atlántica, y para reconstruir sus genealogías²⁶. El especialista de las modernas humanidades, o, prefieren algunos, de la «postmodernidad», se ve abocado a emprender la tarea genealógica analépticamente. Su dependencia y escucha de los estudios medievales y renacentistas es el velamen sin el cual su perspectiva temporal perdería la orientación genealógica. Dentro de los contextos atlánticos, ¿acaso no es este un viaje fundamentalmente *ético*, que se inicia desde un espacio siempre fragmentado y múltiple, y cuya temporalidad permanece constantemente en crisis? Pues el trabajo genealógico es textual, documental y material en el sentido de un avance permanente hacia la relación con otros universos discursivos. Este trabajo sobre el mar del archivo —sobre los innumerables archivos del Atlántico— se alimenta singularmente del margen, de lo liminal, de la pérdida, de la averiguación y la pesquisa, de la reconstrucción y la restitución²⁷.

A partir de los modelos de circulación estudiados por los medievalistas, un mundo expansivo y totalizante (el del Renacimiento mercantil, y el del Barroco) parece extenderse como una inmensa mancha expansiva, hasta culminar en el orden nacional-imperial de la segunda mitad del siglo XIX, cuyas representaciones cartográficas (las políticas y las populares) exhiben un mapa de coloreadas coloniza-

²⁵ E.R. CURTIUS, *op. cit.*, pp. 251-255. Véanse también las influyentes reflexiones de Matei CALINESCU, *Five Faces of Modernity: Modernism, Avant-Garde, Decadence, Kitsch, Postmodernism*, Durham, Duke University Press, 1987, pp. 13-92.

²⁶ Helen SOLTERER, «The Waking of Medieval Theatricality: Paris 1935-1995», *New Literary History*, 27 (1996), pp. 357-390. Bruce HOLSINGER, *The Premodern Condition: Medievalism and the Making of Theory*, Chicago and London, University of Chicago Press, 2005.

²⁷ A. FARGE, *op. cit.*, 1989; 1986, pp. 7-13; Francisco-J. HERNÁNDEZ ADRIÁN, «On Imperial Archives and the Insular Vanishing Point. The Canary Islands in Viera y Clavijo's *Noticias*», en Benita SAMPEDEO y Simon DOUBLEDA, eds., *Border Interrogations: Questioning Spanish Frontiers*, Oxford/New York, Berghahn Books, 2008, pp. 253-290.





ciones²⁸. Si el modelo territorial del Barroco es el del espacio hegemónico, el pensamiento de Leibniz, Machiavelo o Spinoza servirán de punto de referencia crítico para los fecundos trabajos de decodificación de ciertos aspectos de la modernidad elaborados por Louis Althusser, Gilles Deleuze, Toni Negri y Michael Hardt. Al margen, pero no lejos, del horizonte postestructuralista, la teoría de los *world-systems* de Immanuel Wallerstein ofrece un panorama de la *longue durée* que viene a complicar las visiones más interesadas o patrioterías del Atlántico imperial. Los trabajos, en fin, de Janet Lippman Abu-Lughod y J.M. Blaut han abierto alentadoramente la visión de la modernidad atlántica de los quinientos años a una profunda crítica de los modelos territoriales y culturales centrados en el Occidente cristiano. Los estudios de Abu-Lughod analizan y cuestionan no solo el inmanentismo claramente eurocéntrico de esta visión, sino también los olvidos y limitaciones de la escala temporal²⁹. La pregunta que se sugiere a partir de estas referencias es desde dónde se producen los discursos en torno a la idea de circulación en el Atlántico. En contraste con el privilegiado modelo de territorio ligado a la modernidad de los últimos seis siglos, el proyecto emergente de respuesta requiere una estrategia de lectura descentrada, liminal, y decididamente antieurocéntrica. En este proyecto, la marginalidad no es necesariamente lo contrario de la hegemonía epistémica y económica del neoliberalismo globalizado. El horizonte se proyecta hacia la producción de un pensamiento *líquido*, de una crítica genealógica capaz de articular diferentes luchas antihegemónicas, y nuevas visiones de los territorios, desde la especificidad de los caminos intercontinentales e interinsulares. La adopción de una perspectiva excéntrica nos llevará a asumir el riesgo de anacronismo que sin duda conlleva la crítica de los métodos de la historia objetiva. Imaginar la apertura a los de una historia documental y genealógica, no sujeta al punto de vista eurocéntrico, podrá ayudarnos a comprender los «estudios atlánticos» como el espacio crítico desde donde se alteren las imágenes especulares que se proyectan hoy en los discursos más reaccionarios sobre Europa.

LOS «ESTUDIOS ATLÁNTICOS»

Los llamados «estudios atlánticos» han supuesto una forma muscular y totalizante de pensar los contextos del expansionismo europeo de los últimos siglos³⁰. Como sucede con tantas otras formaciones discursivas, son el resultado de

²⁸ Martin W. LEWIS y Kären E. WIGEN, *The Myth of Continents: A Critique of Metageography*, Berkeley, University of California Press, 1997, pp. 157-188.

²⁹ Janet L. ABU-LUGHOD, *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350*, New York/Oxford, Oxford University Press, 1989. Véase también su ensayo *The World System in the Thirteenth Century: Dead-End or Precursor?*, Washington, D.C., American Historical Association, 1993.

³⁰ Véanse, por ejemplo, las síntesis de Barry CUNLIFFE, *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples, 8000 BC-AD 1500*, Oxford, Oxford University Press, 2001, y Paul BUTEL, *The Atlantic*, trad. Iain Hamilton Grant, London, Routledge, 1999.

una dialéctica entre los procesos de articulación de conocimientos más o menos empíricos y los proyectos de colonización en el Atlántico. El discurso de los «estudios atlánticos» configura, jerarquiza y fija las fronteras *naturales* del inagotable campo de estudio. Para la mayoría de los estudiosos del Atlántico, que generalmente han sido historiadores, con frecuencia investigadores de historia militar, diplomática y económica, se trataba de describir un universo de procesos políticos, económicos, demográficos, a partir de la organización monumental de la inmensa materia de los archivos, y de alinear sus problemas dentro de una sola perspectiva, un solo discurso, una sola escritura y una única subjetividad intelectual³¹. A partir del pensamiento heterogéneo, los modelos de la diferencia y la recuperación de discursos críticos que se han producido desde el propio Atlántico, surgen hacia mediados del siglo XX otros vocabularios y otras perspectivas: las del *Discurso sobre el colonialismo* de Aimé Césaire, *Los condenados de la tierra* de Franz Fanon, los discursos y ensayos políticos de Amílcar Cabral, el *Retrato del colonizado, precedido por Retrato del colonizador* de Albert Memmi, *Poética de la relación* de Édouard Glissant³². Más allá incluso de estos ejemplos, mucho tendrán que decir y han dicho los caribeños de origen africano, o quienes se han acercado a los documentos de sus diásporas, sobre las nociones de *expansión y comercio* atlántico. En cuanto al estratégico valor cultural de nuestra europeidad atlántica, ansiosamente celebrado en tantas instancias, tanto en Canarias como en las Antillas, ¿es posible imaginar otros valores, otras figuraciones de nuestros imaginarios, desde la perspectiva de una genealogía consciente de los proyectos descoloniales? La respuesta, no menos ansiosa, será: difícilmente. Pero ¿por qué? Tal vez, para poder acercarnos de veras a la cuestión de la heterogeneidad debamos abordar primero el problema del tiempo heterogéneo. Pues es ese el tiempo que se ha venido tejiendo como tiempo de la modernidad, y el fenómeno (más valdría decir, el espejismo) de la modernidad es también, inextricablemente, el de la construcción de imaginarios diversos sobre el Atlántico.

La temporalidad de estos discursos se ha resumido con frecuencia en una vaga noción epocal de lo moderno, en la experiencia del tiempo nuevo del Renacimiento colonial. El ápice de este proceso, repetido desde Montesquieu y Kant hasta Hegel y, todavía hoy, tanto dentro de la historiografía conservadora como de la de inspiración marxista (excepción hecha de los estudios subalternos y postcoloniales), es *la idea de Europa*³³. Las claves eran las grandes continuidades históricas, los basa-

³¹ F.-J. HERNÁNDEZ ADRIÁN, *op. cit.*, 2006; 2008.

³² Inspiradas en parte por estos discursos anticoloniales y descoloniales, otras visiones del Atlántico y del Caribe (comprendidos en sus dimensiones intercontinentales) han aparecido expresadas en obras de importante valor crítico: José F. BUSCAGLIA-SALGADO, *Undoing Empire: Race and Nation in the Mulatto Caribbean*, Minneapolis and London, University of Minnesota Press, 2003; Michel-Rolph TROUILLOT, *Silencing the Past: Power and the Production of History*, Boston, Mass., Beacon Press, 1995; Paul GILROY, *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1993.

³³ Véanse, de Roberto M. DAINOTTO, *Europe (in Theory)*, Durham/London, Duke University Press, 2007, pp. 52-86, y «Of the Arab Origin of Modern Europe: Giammaria Barbieri, Juan An-





mentos, por así decir, de la modernidad colonizadora y mercantil cuyos ejes se habrían descrito en términos de totalidad o de *longue durée*. Desde mediados del siglo XIX hasta hoy, el Atlántico de la historia política, militar y económica ha estado *naturalmente* ligado por una suerte de intimidad familiar a los proyectos nacionales e imperiales. No deberá entonces sorprender que las Islas Canarias, Madeira, las Islas Azores, Cabo Verde y los diferentes archipiélagos del Caribe, aparezcan solo liminalmente (o fijados en un Sur tropical de connotaciones arcaizantes y primitivistas) en lo que podríamos llamar el discurso o texto cultural-imperial de los últimos doscientos años, claramente centrado en el Atlántico Norte³⁴. De manera análoga, también el tiempo de la «primera modernidad», extendido inicialmente desde el Mediterráneo y la Península Ibérica, habría sido dubitativo y liminar, como el imaginario medieval que lo antecedía. Las continuidades discursivas, culturales, visuales y textuales que el investigador del Atlántico Sur hallará a partir de su punto de vista crítico situado en el presente aparecen todavía hoy definidas como antigüedades, como *cultura*, pues el discurso hegemónico que define la modernidad globalizada se apoya en los imperialismos hegemónicos de los siglos XVIII y XIX³⁵. El discurso sobre la originalidad civilizadora del Atlántico Norte y sus regiones continentales e insulares (el de la sociología de Max Weber o, si se me permite la insolencia, el de la OTAN), es el que con mayor éxito ha venido definiendo, y reduciendo al lugar de la historia marginal, a aquel primer Atlántico de la modernidad. Este planteamiento del Atlántico como redivivo «espacio» imaginario de una salvífica circulación mercantil, de una inagotable «riqueza de las naciones», portadora del progreso civilizado del liberalismo, se despliega una vez más desde un punto de vista universal y agresivamente eurocentrado. El eje y los imaginarios del moderno proyecto hegemónico (escindido en proyectos nacionales-imperiales que contextualizan buena parte de los conflictos bélicos que se suceden desde 1700 hasta la Segunda Guerra Mundial) aparecen ahora situados en torno a un Atlántico Norte, cuya *civilización* se define globalmente como un nuevo orden colonial-imperial. Me refiero a lo que el geógrafo del «Tercer Mundo» J.M. Blaut ha llamado «difusio-

drés, and the Origin of Rhyme», *Comparative Literature*, 58, (Fall, 2006), pp. 271-292. Véanse también los ensayos recogidos en Anthony PAGDEN, ed., *The Idea of Europe: From Antiquity to the European Union*, Washington, DC/Cambridge, Woodrow Wilson Center Press/Cambridge University Press, 2002, y en particular el de James TULLY, «The Kantian Idea of Europe: Critical and Cosmopolitan Perspectives», pp. 331-358. Para la perspectiva de los estudios subalternos y postcoloniales, véanse, de Dipesh CHAKRABARTY, *Habitations of Modernity: Essays in the Wake of Subaltern Studies*, Chicago/London, University of Chicago Press, 2002, y *Provincializing Europe: Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton/Oxford, Princeton University Press, 2000, pp. 27-71; 237-255.

³⁴ Walter D. MIGNOLO, «The Many Faces of Cosmo-polis: Border Thinking and Critical Cosmopolitanism», en Carol A. BRECKENRIDGE, Sheldon POLLOCK, Homi K. BHABHA, y Dipesh CHAKRABARTY, eds., *Cosmopolitanism*, Durham/London, Duke University Press, 2002, pp. 157-187.

³⁵ Véase, para un fascinante momento de esta construcción ideológica, Belén CASTRO MORALES, «Alexander von Humboldt y los pueblos perdidos: indios y guanches a trasluz», en José M. OLIVER, Clara CURELL, Cristina G. URIARTE y Berta PICO, eds., *Escrituras y reescrituras del viaje: Miradas plurales a través del tiempo y de las culturas*, Bern, Peter Lang, 2007, pp. 117-130.

nismo eurocéntrico»³⁶. La fantasía utópica de un Atlántico todavía mítico en *The Tempest*, que escribe Shakespeare hacia 1611, aparecerá reconfigurada como razón instrumental en *Robinson Crusoe*, de Daniel Defoe, en 1719. Desde esta perspectiva, la distancia discursiva entre la obra de Defoe y el primer texto que articula la moderna idea de economía política, *The Wealth of Nations* de Adam Smith, de 1776, es mínima, y será, en muchos sentidos, la que siga operando hasta hoy en la concepción de un «espacio atlántico», dentro de la tradición textual que se despliega de manera particularmente vibrante en no pocos textos de Melville y de Jules Verne³⁷.

Una nueva visión del Atlántico está aún por definir, y pienso que tal visión será poco menos que absurda si no se articula a partir de la investigación *proléptica* de lo que aquí llamo la «primera modernidad», tal como se expresó aquella en las Islas Canarias y en los archipiélagos concatenados del Caribe. Dentro del mismo haz de procesos históricos, debemos tener también muy en cuenta las islas portuguesas que los tratados de Alcaçovas-Toledo (1479-1480) y Tordesillas (1494) sujetaron a contextos geoimperiales diversos³⁸. ¿Es posible hoy un «pensiero meridiano» capaz de situarse en una relación de no pertenencia con respecto a los mitos fundacionales, y a los fundamentos ideológicos, que sustentan la visión eurocentrada del «mundo atlántico»? Los trabajos de Braudel, Wallerstein, Abu-Lughod, Gilroy, y muchos otros, expresan una respuesta contundente. Los modelos de análisis discursivo y genealógico son un primer paso importante en esta dirección. El plural *pensamiento de la frontera* (el de Gloria Anzaldúa, Franco Cassano, Eugenio Trías) somete a la presión de las preguntas epistemológicas las prácticas y la producción de verdades universalizables sobre el Atlántico³⁹. Desde estas mesetas teóricas, un cam-

³⁶ J.M. BLAUT, *The Colonizer's Model of the World: Geographical Diffusionism and Eurocentric History*, New York/London, Guilford Press, 1993, pp. 9-17; 201-206. Cfr. M.W. LEWIS y K.E. WIGEN, *op. cit.*, pp. 73-156.

³⁷ En los procesos de configuración de un imaginario plenamente moderno y *septentrional* del Atlántico, en el sentido mercantil, o económico-político del término, los textos de Thomas Paine, y en particular su *Common sense*, de 1776, ocupan un lugar sintomático. 1776 es también el año de la *Declaración de Independencia* de los Estados Unidos de Norteamérica, y a partir de este momento, el apetito mercantil y territorial de las antiguas colonias no dejará de aumentar, paralelamente al crecimiento global de los imperios británico y francés.

³⁸ Véanse J.H. PARRY, *La época de los descubrimientos geográficos, 1450-1620*, trad. F. Morales Padrón, Madrid, Ediciones Guadarrama, 1964; Felipe FERNÁNDEZ-ARMESTO, *Pathfinders: A Global History of Exploration*, New York/London, W.W. Norton & Company, 2006, pp. 109-190.

³⁹ Tomo como ejemplos que deben entrar en diálogo crítico con nuestro «campo» no solo los trabajos de Eugenio TRÍAS, en particular *La razón fronteriza*, Barcelona, Destino, 1999 (y un texto suyo singularmente localizado: «La ciudad del sol», en Nilo PALENZUELA, ed., *Las islas extrañas. Espacios de la imagen*, Las Palmas de Gran Canaria, Centro Atlántico de Arte Moderno/Cabildo de Gran Canaria, 1998, 123-140); también, el muy influyente libro de Gloria ANZALDÚA, *Borderlands/La Frontera: The New Mestiza*, San Francisco, Aunt Lute Books, 1987. Véanse también Franco CASSANO, *Il pensiero meridiano*, Roma/Bari, Editori Laterza, 1996, y Aimé CÉSAIRE, *Discours sur le colonialisme*, Paris, Présence Africaine, 1955, así como la importante traducción al castellano y los ensayos de Immanuel Wallerstein, Samir Amin, Ramón Grosfoguel, Nelson Maldonado-Torres y



po de prácticas críticas se extiende ya y empieza a dibujar mapas diversos («diferentes escenas», reescrituras) donde se subrayan los contrastes a partir de las nociones genealógicas de discontinuidad y especificidad⁴⁰. La pregunta que surge a partir de aquí no es tanto si una crítica múltiple y antieurocéntrica es posible, sino si el trabajo de cuestionar la *necesidad* de la idea de Europa y la ideología implícita en la noción de modernidad pueden pensarse diacrónicamente a partir de nuestro complejo siglo XV, allí donde un «système-monde» continental cae en crisis en el dilatado proceso del gran deslizamiento oceánico, e inaugura una nueva hegemonía global cuyo eje se situará al final del proceso en torno al Atlántico Norte.

IMAGINARIOS

El archivo iconográfico de un periodo, de un territorio o de un discurso se ha convertido en las últimas décadas en un referente textual y simbólico insustituible, o tal vez, junto a la creciente atención crítica que ha venido recibiendo la cultura material, la vida cultural de los objetos, en el terreno predilecto de un número creciente de especialistas de las humanidades y las ciencias sociales. En la estela crítica de Aby Warburg, medievalistas como la historiadora Caroline Walker Bynum han centrado su trabajo en demostrar la relevancia del estudio, la comprensión y explicación de los universos iconográficos medievales en relación con las preguntas críticas del presente⁴¹. Los estudios de Bynum son «genealógicos» en un sentido del término próximo al que le quisiera dar Foucault, y determinantes a la hora de desestabilizar los lugares comunes que todavía configuran el imaginario de los siglos XV y XVI como un universo iconográfico y discursivo artificialmente escindido de las mentalidades tardomedievales. Desde nuestra perspectiva geográficamente descentrada, los archivos iconográficos del Atlántico se nos revelan como un «lugar» sin orígenes precisos. O como el *corpus* extremadamente inestable de los discursos sobre un en apariencia ingenuo Mundus Novus poblado por extrañas figuraciones del cuerpo, cuyos ecos han recorrido ya cinco siglos⁴².

Walter D. Mignolo que acompañan al *Discours* de Césaire, en Aimé CÉSAIRE, *Discurso sobre el colonialismo*, Madrid, Akal, 2006.

⁴⁰ M. FOUCAULT, *op. cit.*, p. 393.

⁴¹ C.W. BYNUM, *op. cit.*; «The Presence of Objects: Medieval Anti-Judaism in Modern Germany», *Common Knowledge*, 10 (Winter, 2004), pp. 1-32; *Fragmentation and Redemption: Essays on Gender and the Human Body in Medieval Religion*, New York, Zone Books, 1992. Véase también su sugerente «Why All the Fuss about the Body? A Medievalist's Perspective», *Critical Inquiry*, 22 (Autumn, 1995), pp. 1-33.

⁴² Me inspiro, en general, para mi uso de *corpus*, de los trabajos citados de C. BYNUM, y en particular del capítulo titulado «The Female Body and Religious Practice in the later Middle Ages», *op. cit.*, 1992, pp. 131-238. Véanse, para dos sugerentes reinscripciones recientes de las topografías y etopeyas de A. VESPUCCI, F. FERNÁNDEZ-ARMESTO, *Amerigo: The Man Who Gave his Name to America*, London, Widenfeld & Nicolson, 2006, y Américo VESPÚCIO, *Novo Mundo: As cartas que batizaram a América*, Eduardo Bueno, ed., São Paulo, Editora Planeta do Brasil, 2003.

El archipiélago semántico e imaginativo de Colón, la materialidad histórica de cuyo texto se genera en parte en las plumas de Fray Bartolomé de las Casas y Fernando Colón es, como las figuraciones de las Islas Canarias que se vertieron en la crónica normanda, un diafragma epistémico, difuso e indeciso «espace liquide». ¿Qué habría «nacido» antes, los textos o las figuraciones iconográficas del Atlántico? Es importante definir las relaciones entre texto e imagen a lo largo del sinuoso siglo xv, y plantear la pregunta genealógica: textos e imágenes, ¿cambian, son nuevos, constituyen una continuidad entre los tiempos imaginarios del Nuevo y, por derivación, Viejo Mundo, o una ruptura, una falla epistémica? ¿Sigue el Caribe siendo un «lugar» nuevo, diferente, una vez consolidado el paso al continente americano? Parece claro que el Caribe «aparece», se inventa y modula como síntoma radical de la conciencia de un tiempo moderno. Y esta expansiva novedad del espaciotiempo no carece de implicaciones ideológicas que incidirán en las prácticas de significación de los imaginarios atlánticos⁴³. Tanto Canarias como el Caribe se constituyen no solo como territorios coloniales, sino como lugares de tránsito —puertos en el portulano— hacia más abundantes riquezas. La conservación estratégica de las islas, como es sabido, a lo largo de los siglos xv, xvi y xvii, resultará fundamental para gestionar el portentoso despliegue de «aparatos estatales», las instituciones del imperialismo⁴⁴. «Europa vuelve a comenzar en América, para su inmensa suerte. Vuelve a

⁴³ A partir, en parte, de los trabajos de Edmundo O’Gorman (*La invención de América: el universalismo de la cultura de Occidente*, México, Fondo de Cultura Económica, 1958), y de los de Antonello Gerbi, en torno a la «disputa» hermenéutica sobre el llamado Nuevo Mundo, se han ampliado los debates alrededor la «question de l’Autre». Tales debates han venido constituyendo un espacio de investigación y disensión de corte marcadamente político. Véase W.D. MIGNOLO, *op. cit.*, p. 17, así como sus desarrollos críticos más recientes: *Local Histories/Global Designs: Coloniality, Subaltern Knowledges, and Border Thinking*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 2000, y *The Idea of America*, Oxford, Blackwell Publishing, 2005. Véanse, de A. GERBI, *La Disputa del Nuovo Mondo. Storia di una Polemica, 1750-1900*, Milano, Riccardo Ricciardi, 1983 [1955], y *La natura delle Indie nove: da Cristoforo Colombo a Gonzalo Fernández de Oviedo*, Milano/Napoli, Riccardo Ricciardi, 1975; Diana BONNETT y Felipe CASTAÑEDA, eds., *El Nuevo Mundo. Problemas y debates*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2004; también, el conocido y polémico ensayo de Tzvetan Todorov, *La conquête de l’Amérique. La question de l’autre*, Paris, Seuil, 1982, y la persuasiva crítica de Margarita ZAMORA, *Reading Columbus*, Berkeley, University of California Press, 1993, p. 159.

⁴⁴ Eduardo AZNAR, Dolores CORBELLA, Berta PICO y Antonio TEJERA, eds., «Introducción», en *Le Canarien. Retrato de dos mundos. I. Textos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2007, 2ª ed., pp. 43-47; véase también la importante bibliografía crítica, pp. 65-72; Sergio BAUCCELLS MESA y Jorge ONRUBIA PINTADO, «Betancores y Maciotes: La conquista francesa y *Le Canarien* en la primera historiografía canaria (ss. xv-xviii)», en AZNAR, CORBELLA, PICO y TEJERA, eds., *Le Canarien. Retrato de dos mundos. II. Contextos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, pp. 333-365; F. FERNÁNDEZ-ARMESTO, *Before Columbus: Exploration and Colonization from the Mediterranean to the Atlantic, 1229-1492*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1987. Sobre los «aparatos estatales» del Nuevo Mundo, véase Silvio A. ZAVALA, *Las instituciones jurídicas en la conquista de América*, México, Porrúa, 1971 [1935], 2ª ed.; William D. PHILLIPS, Jr., «The Old World background of slavery in the Americas», en Barbara L. SOLOW, ed., *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, pp. 43-61; Robin BLACKBURN, *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, London/New York, Verso, 1997; Anthony PAGDEN, *Lords of All*





comenzar en su diversidad, que se sobrepone a la diversidad del continente nuevo», escribió Braudel⁴⁵. Esta afirmación optimista aparecía ya corroborada, desde un cierto punto de vista, en los dos textos que nos han llegado de la crónica de la conquista normanda de las Islas Canarias (1402-1404), conocidos como *Le Canarien*: exploración y descripción del terreno, localización de las materias primas y de la riqueza agrícola, vías de comunicación o su planificación⁴⁶. Como ha afirmado contundentemente el historiador Eduardo Aznar, «la expedición francesa a Canarias tenía un doble objetivo: conquistar y colonizar el territorio»⁴⁷. ¿No hay, acaso, inscrita en *Le Canarien*, una «cartografía» que es también un discurso del terreno insular representado como prólogo visual de las maravillas de aquel mítico Río de Oro, ahora al alcance de un puñado de normandos y castellanos que buscaban, cautelosamente, echar mano de las riquezas que África escondía? Desde una esquina del magnífico «Atlas Catalán» (1375) de Cresques Abraham, «aquest senyor negre», Mansa Musa, legendario rey de Mali, parece mirar directamente al rostro de un tuareg que se figura sobre su dromedario. Sentado en su trono, el rey, coronado de oro, sostiene no solo el dorado cetro, sino también una pepita de oro del tamaño de un huevo de avestruz. En otra sección del suntuoso *mappamundi*, en el entonces y ahora territorio musulmán, la reina de Saba, idénticamente coronada, sostiene una pepita similar sobre la Península Arábiga⁴⁸. Las continuidades imaginarias y geográficas, ya atlánticas, ya africanas, que vinculan el oro mítico de la reina de Saba (todavía no el petróleo), con «aquest senyor negre», con el Sáhara y, en fin, con las ya accesibles Islas Afortunadas, son muy reveladoras. Y no ha de sorprendernos que casi un siglo más tarde encontremos en la célebre «Carta a Luis de Santángel» y en el *Diario* de Colón, y, más lejos aun, en las *Cartas de relación* de Hernán Cortés, una equivalente estructura geoeconómica del imaginario⁴⁹. Pero no nos alejemos

the World: Ideologies of Empire in Spain, Britain and France, c. 1500-c. 1800, New Haven/London, Yale University Press, 1995; J.H. ELLIOTT, *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492-1830*, New Haven/London, Yale University Press, 2006. Véase, por último, el texto pionero de F. BRAUDEL, «Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577», *Revue Africaine* 2 y 3 (1928), pp. 184-233 y 351-428, recogido ahora en F. BRAUDEL, *Autour de la Méditerranée*, ed. Roselyne de Ayala et Paule Braudel, Paris, Éditions de Fallois, 1996, pp. 31-89.

⁴⁵ F. BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, t. 2, *Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 236: «L'Europe recommence en Amérique. Chance immense pour elle. Elle y recommence dans sa diversité, laquelle se superpose à la diversité du continent nouveau».

⁴⁶ Eduardo AZNAR VALLEJO, «Conquistar y colonizar en las *regiones meridionales*», en Aznar, Corbella, Pico y Tejera, eds., *op. cit.*, 2006, pp. 63-88.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 63.

⁴⁸ Véase la exposición virtual del «Atlas Catalán» en la Bibliothèque Nationale de France: <http://expositions.bnf.fr/ciel/catalan/index.htm>.

⁴⁹ Antonio TEJERA GASPÁR, *Colón en Gran Canaria (1492, 1493, 1502): Las Islas Canarias en las Fuentes Colombinas*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria/Casa de Colón, 2006, 2ª ed., pp. 23-69; Cristóbal COLÓN, *Textos y documentos completos*, ed. Consuelo Varela, *Nuevas cartas*, ed. Juan Gil, Madrid, Alianza, 1995, 3ª ed.; M. ZAMORA, *op. cit.*, pp. 95-151; W.D.

del eje Canarias-Caribe, no olvidemos la preeminencia de este espacio múltiple, transitorio pero aún inaugural en el sentido más mítico del adjetivo. Pues este «espacio» atravesado por diversas fragmentaciones *representa* la estructura inestable del «origen» desde donde se articula, tal vez, el Atlántico de la «primera modernidad»⁵⁰. Más allá de los contornos físicos e historiográficos del Mediterráneo, el Atlántico de las islas es, en los textos visuales y en la extensión imprecisa del imaginario, un archipiélago de figuras que apenas se sostienen en el estrecho reborde liminal donde se escinden y religan dos temporalidades. El Atlántico que se despliega a lo largo de los siglos XV y XVI es menos una distante constelación documental que la figura de un organismo vivo (*corpus*, cuerpo), raro y nuevo, o es ya el convulso y ajetreado cuerpo monstruoso de aquella Hidra cuyos múltiples rostros contemplarán perplejos los historiadores en los archivos de la modernidad⁵¹. Las estructuras del imaginario de lo nuevo, que tan honda e intrincadamente se reflejarán en las culturas del Renacimiento y el Barroco, tienen algo en común con las de los imperialismos del Atlántico. Análogas a las del mercantilismo, simultáneamente construyen fantasías y vistas del océano, y ofrecen un archivo de imágenes especulares, donde lo clásico, lo presente, lo por venir, se reflejan y articulan en las novedosas superficies, territorios y cuerpos del «tiempo nuevo», allí donde se reinventa también una implacable teratología de las culturas del Atlántico.

Los medievalistas han estudiado ampliamente las figuraciones de lo monstruoso y sus imaginarios. Para los caribeñistas y especialistas del llamado periodo colonial en Latinoamérica, resulta imposible no preguntarse sobre la aparición de las figuras de lo monstruoso casi tan pronto como nos aplicamos a la lectura de los primeros textos. En ellos se imaginan las Islas Canarias, las Indias y, en vertiginosa sucesión (el «tiempo nuevo» de la modernidad), se multiplican los acontecimientos nominales, las novedosas toponimias del Caribe, del Nuevo Mundo, de las Américas⁵². Las representaciones iconográficas y relatos escritos de los siglos XV y XVI sobre

MIGNOLO, *op. cit.*, 1995; Serge GRUZINSKI, *La colonisation de l'imaginaire: Sociétés indigènes et occidentalisation dans le Mexique espagnol, XVI^e-XVII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1988.

⁵⁰ Véanse las muy útiles «Referencias bibliográficas» en S. BAUCCELLS MESA y J. ONRUBIA PINTADO, *op. cit.*, pp. 358-365. James H. SWEET, *Recreating Africa: Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441-1770*, Chapel Hill/London, University of North Carolina Press, 2003; Álvaro MANUEL MACHADO, *Do Ocidente ao Oriente: mitos, imagens, modelos*, Lisboa, Editorial Presença, 2003.

⁵¹ Peter LINEBAUGH y Marcus REDIKER, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, London, Verso, 2000; Benedict ANDERSON, *Under Three Flags: Anarchism and the Anti-Colonial Imagination*, London/New York, Verso, 2005; Ian BAUCOM, *Specters of the Atlantic: Finance Capital, Slavery, and the Philosophy of History*, Durham/London, Duke University Press, 2005. Véase también Eric HOBBSBAWM, *The Age of Revolution, 1789-1848*, New York, Vintage Books, 1996 [1962].

⁵² Véase, sobre el contexto de las Islas Canarias, Maximiano TRAPERO, «La toponimia de Canarias en *Le Canarien*: problemática de una toponomástica inaugural», en AZNAR, CORBELLA, PICO y TEJERA, eds., *op. cit.*, 2006, pp. 273-329. También, Edward F. TUTTLE, «Borrowing versus Semantic Shift: New World Nomenclature in European Languages», en *First Images of America: The Impact of*



ese espacio nuevo llamado «Caribe», inauguran un tiempo paradójicamente anterior, fluido y flotante, y radicalmente exterior al de los circuitos iconográficos europeos. Tal vez ningún otro espacio (espacio vacío, especular) haya servido tan adecuadamente para anclar la ipseidad ontológica de la idea de Europa. Si Braudel no se equivocaba al escribir que «l'Europe recommence en Amérique», no es menos cierto que aquel nuevo comienzo estaba ya anclado en otros «mundos»⁵³. Pues ya el interés medieval y renacentista por las transformaciones del cuerpo parecería no tener límites⁵⁴. Todo puede tornarse otro, toda la realidad puede estar llena de metamorfosis, y las imágenes dibujan los fragmentos del imaginario de las transformaciones. En 1924, en un prodigioso proyecto titulado *Mnemosyne*, Aby Warburg construyó un «atlas» de paneles donde las imágenes sugerían sorprendentes conexiones iconológicas y establecían una compleja máquina indicial capaz de resistir, en la forma de un espectáculo de simultaneidades, la torpeza y acartonada retórica de la historia del arte⁵⁵. La realización de este vasto proyecto, que parece desafiar la datación histórica de los ordenadores y la tecnología digital, se adelantó con mucho al conocido *Musée Imaginaire* de André Malraux, cuyas ediciones datan de 1947 y 1965⁵⁶.

the New World in the Old, vol. 2, Fredi Chiappelli, ed., Berkeley, University of California Press, 1976, pp. 595-611; A. GERBI, *Nature in the New World: From Christopher Columbus to Gonzalo Fernandez de Oviedo*, trad. Jeremy Moyle, Pittsburgh, Pa., University of Pittsburgh Press, 1986 [1975], pp. 282-283.

⁵³ F. BRAUDEL, *op. cit.*, 1979, p. 236. No podemos dejar de tener muy en cuenta otros espacios de fricción cultural y textual de la Europa cristiana medieval y renacentista, particularmente los del Mediterráneo y el Océano Índico. Comparto hasta cierto punto las ideas de David NORTHROP, en su «Globalization and the Great Convergence: Rethinking World History in the Long Term», *Journal of World History*, 16: 3 (2005), pp. 249-267. Véanse J.L. ABU-LUGHOD, *op. cit.*, 1989; J. LE GOFF, «L'Occident médiéval et l'océan Indien: un horizon onirique», en *Pour un autre Moyen Âge. Temps, travail et culture en Occident: 18 essais*, Paris, Gallimard, 1977, pp. 280-298. Véase también, más allá del contexto medieval, el fascinante estudio, traducción y edición de Thomas D. GOODRICH, *The Ottoman Turks and the New World: A Study of Tarih-i Hind-i Garbi and Sixteenth-Century Ottoman Americana*, Wiesbaden, Harrassowitz, 1990.

⁵⁴ C.W. BYNUM, *op. cit.*, 2005. Cfr. el indispensable estudio de Francisco Rico, *El pequeño mundo del hombre. Varia fortuna de una idea en la cultura española*, Barcelona, Destino, 2005, p. 253, n. 64.

⁵⁵ Philippe-Alain MICHAUD, *Aby Warburg and the Image in Motion*, trad. Sophie Hawkes, New York, Zone Books, 2004 [1998], p. 240. Giorgio Agamben se ha referido a las prácticas iconográficas de Warburg como a «a discipline that, in contrast to many others, exists but has no name», en «Aby Warburg and the Nameless Science», *Potentialities: Collected Essays in Philosophy*, trad. Daniel Heller-Roazen, Stanford, University of Stanford Press, 1999, p. 89.

⁵⁶ André MALRAUX, *Le Musée Imaginaire*, Paris, Gallimard, 1965 [1947]. Hay otros antecedentes para el trabajo de Malraux, que sin duda habrían también hecho posible la estrategia iconológica de Warburg; entre ellos, el proyecto de Disderi, en 1860, de fotografiar la totalidad de las obras del Louvre, que quedaría frustrado, y los *Autographes des Maîtres*, de Adolphe Braun, de la misma década. Véase Gisèle FREUND, *Photographie et société*, Paris, Seuil, 1974, pp. 93-97. Sobre las relaciones del experimento de Warburg con otro de similares dimensiones, véase Mathew RAMPLEY, «Archives of Memory: Walter BENJAMIN'S Arcades Project and Aby Warburg's Mnemosyne Atlas», en Alex COLES, ed., *The Optic of Walter Benjamin*, vol. 3 of *de-, dis-, ex-*, London, Black Dog Publishing, 1999, pp. 94-117.

El rígido esquema museístico e historiográfico del *Musée* contrasta vivamente con la fluidez y apertura de los montajes de Warburg. En uno de ellos, que recuerda las alucinaciones arquetípicas de Jung o de Borges, una imagen del *Liber divinorum operum* de Hildegard von Bingen se sitúa hacia el noroeste del más conocido de los dibujos de Leonardo, el torturado «Hombre de Vitruvio» (ca. 1485-1492). En el entorno de la reproducción del dibujo de Leonardo hay otras imágenes (un total de diez llena el panel), que datan de entre el siglo XII y mediados del siglo XVI⁵⁷. El artilugio iconológico de Warburg desafía críticamente la idea de las imágenes originarias —un imaginario, parece sugerir, siempre precede a otro imaginario—, e incluso cuestiona la estabilidad del instante de un cambio sensible en la figuración de cualquier imagen, o en la construcción de una determinada forma de ver.

Tal como intuyó Warburg, un gran *atlas*, un diálogo iconológico y genealógico, o una cacofonía de discursos y fragmentos de innumerables disquisiciones sobre el cuerpo, se extendería desde la Antigüedad hasta los albores del siglo ilustrado como una de las continuidades que mayor y mejor atención crítica han recibido en las últimas décadas⁵⁸. La incorporación de ciertos aspectos de las culturas amerindias a las del «mundo mediterráneo» aparece como reducida, ya desde el primer viaje de Colón, a aquello que los cuerpos indiales de los indígenas secuestrados podían (de)mostrar de forma performativa. Mucho se ha escrito sobre el crecimiento y despliegue del maravilloso imaginario colonial de los siglos XVI y XVII, hay no pocos estudios sobre el «origen», las inercias culturales, las continuidades entre «la idea de Europa» y el Renacimiento americano o colonial. O los Renacimientos, ha de decirse, pues los matices importan, y hubo variantes significativas en las prácticas de colonización, representaciones, formas culturales impuestas en el Nuevo Mundo que provenían no solo de España, sino de Portugal, Francia, Inglaterra o los Países Bajos, en regiones tan diversas como las que más tarde se llamarían Brasil, Québec, Virginia o Nueva Inglaterra. Como he venido insistiendo a lo largo de estas páginas, el análisis crítico de ese periodo-diafragma que los historiadores y críticos literarios suelen glosar como el preámbulo de una cierta modernidad, nos plantea preguntas muy reveladoras. En este texto material sobre el que se extienden fragmentos de una textualidad liminal figuran, como puentes diversos entre las orillas del atlas, las islas de ambos lados del Atlántico.

Si bien es cierto que la a veces llamada «imaginación medieval» no estaba tan profusamente poblada por lo monstruoso como tanto se ha escrito, no por ello podemos ignorar la proliferación de un inquietante catálogo de monstruosidades en el discurso de las maravillas del Nuevo Mundo⁵⁹. Recordemos que la no poco

⁵⁷ Aby WARBURG, *Der Bilderatlas Mnemosyne, Gesammelte Schriften*, Martin Warnke, ed., vol. II.1, Berlin, Akademie Verlag, 2000, pp. 10-11.

⁵⁸ C.W. BYNUM, *op. cit.*, 1995.

⁵⁹ Henri BRESCH, «Mer», en Jacques LE GOFF y Jean-Claude SCHMITT, eds., *Dictionnaire raisonné de l'Occident médiéval*, Paris, Fayard, 1999: «Les géographes arabes et les auteurs anglo-normands du XII^e siècle témoignent d'un vaste folklore maritime qui ne se réduit pas à la peur des voyages et des monstres», p. 705.



maravillosa *Historia naturalis* de Plinio el Viejo influyó mucho en las descripciones cartográficas medievales. Tuvo, además, entre sus muchos lectores e imitadores de los siglos XVI y XVII, a quien tal vez fuese el primer cronista de las Indias, Gonzalo Fernández de Oviedo y Valdés, autor de un exquisito *Sumario de la natural y general historia de las Indias* (1526), y de una vasta *Historia general y natural de las Indias, islas y Tierra-firme del mar Océano* (1535), cuya segunda parte quedó inédita hasta que José Amador de los Ríos editó la totalidad de la obra, entre 1851 y 1855⁶⁰. El espacio nuevo del «mar Océano» es el escenario de las maravillas que saturan los discursos renacentistas sobre el Nuevo Mundo, pero lo es también de una insaciable curiosidad materialista, de un interés desmedido y violento por aquello que Simon Schama ha llamado acertadamente un «embarrassment of riches»⁶¹. Anthony Alan Shelton, en un persuasivo ensayo que vincula los discursos medievales y renacentistas sobre las maravillas, concluye además que «el logro verdaderamente admirable y extraordinario del pensamiento medieval consistió en convertir lo maravilloso en una categoría de lo mundano»⁶². No lejos de este deslumbrante renacer de «lo medieval maravilloso» se sitúa, en el silencioso mapa de las navegaciones atlánticas, el sistema sin precedentes de la esclavitud mercantil. Las figuraciones de rarezas, maravillas y monstruos del Nuevo Mundo se producen muy cerca de este momento, y en realidad son coetáneas con la aparición de los esclavos en sus islas y costas. Entre las «maravillas» que perdurarán hasta hoy en las culturas del Nuevo Mundo, una entre todas raras será la que el etnógrafo cubano Fernando Ortiz señalará en el siglo XX: la «transculturación», y otros, menos delicadamente, quizá olvidados ya de Plinio el Viejo, «hibridez»⁶³. En ambas nociones críticas, la idea antigua de la Naturaleza primitiva del tiempo nuevo reverbera y persiste, como si *historia y natural* se resistieran a la separación en los imaginarios del Atlántico. Muy pronto, las figuraciones iconográficas y literarias del canibalismo sentarían un precedente de muy largo aliento para la posterior construcción de lo primitivo⁶⁴. Si observamos detenida-

⁶⁰ Manuel BALLESTEROS, «Introducción», en Gonzalo FERNÁNDEZ DE OVIEDO, *Sumario de la natural historia de las Indias*, Manuel Ballesteros, ed., Madrid, Historia 16, 1986, pp. 18, 35-36; Denis COSGROVE, *Apollo's Eye: A Cartographic Genealogy of the Earth in the Western Imagination*, Baltimore/London, Johns Hopkins University Press, 2001, p. 63.

⁶¹ Simon SCHAMA, *The Embarrassment of Riches: An Interpretation of Dutch Culture in the Golden Age*, Berkeley, University of California Press, 1988. Véase también el popular estudio de Lisa JARDINE, *Worldly Goods: A New History of the Renaissance*, London, Macmillan, 1996.

⁶² Anthony ALAN SHELTON, «Cabinets of Transgression: Renaissance Collections and the Incorporation of the New World», en John ELSNER y Roger CARDINAL, eds., *The Cultures of Collecting*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1994, pp. 177-203: «The truly marvellous and extraordinary accomplishment of medieval thought was that it made marvellousness itself a category of the mundane», p. 203.

⁶³ Enrico MARIO SANTÍ, ed., «Fernando Ortiz: Contrapunteo y transculturación», en Fernando ORTIZ, *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar*, Madrid, Cátedra/Música Mundana Maqueda, 2002, pp. 25-119. Para algunos debates sobre la noción de hibridez, véase Ania LOOMBA, *Colonialism/Postcolonialism*, London/New York, Routledge, 2005, 2ª ed., pp. 145-153.

⁶⁴ Peter HULME, *Colonial Encounters: Europe and the Native Caribbean, 1492-1797*, London/New York, Routledge, 1986; Peter HULME y Neil L. WHITEHEAD, eds., *Wild Majesty: Encounters with*

mente el muy disperso archivo iconográfico, veremos que el Atlántico es un «lugar» de maravillas, de encantos obscenos⁶⁵. En sus *Décadas del Nuevo Mundo* (primera Década, Libro II, escrita el 29 de abril de 1492), Pedro Mártir de Anglera le comentaba a su señor:

A treinta millas de ese monte les pareció ver un río que se despeñaba con señales de poseer gran caudal y anchura. Esta fue la primera tierra que encontraron habitada desde las Afortunadas. Por propia experiencia y por los intérpretes que el Almirante había llevado e España en su primer viaje, supieron que los pobladores eran obscenos caribes, de los cuales hasta entonces sólo de oídas habían tenido noticias⁶⁶.

En esta *íntima* descripción epistolar, las imágenes de la naturaleza y habitantes de las Antillas aparecen como en un espejismo, diferidas por las semanas de viaje y las incalculables millas, hasta el momento en que un testigo del ínfimo acontecimiento pudo relatar la experiencia de aquello que «les pareció ver». El límite entre lo que se sabe o se sabe de oídas, lo que se ve, y lo que se escribe aparece por todas las páginas de las *Décadas* como una trama de equívocos sobre la que se van hilando las imágenes del imaginario. En esta trama, o en el imaginario, ha quedado atrapado el obsceno caribe.

ANALEPSIS

¿Qué relaciones revelan los imaginarios con las formas totalizantes del poder político, con la producción de nuevos saberes territoriales, cartográficos e imperiales en el diafragma atlántico de la Baja Edad Media? ¿Cómo se imagina el tiempo de aquella «primera modernidad» atlántica? Los imaginarios tardomedievales representaban un tiempo que conocemos bien gracias a los textos teológicos, legales, literarios, visuales y arquitectónicos. El tiempo en apariencia cíclico del primer Renacimiento —el de los reinos cristianos del Sur de Europa a fines del siglo XIV y durante el siglo XV— se expresa por imágenes escatológicas y cristocéntricas⁶⁷. Es

Caribs from Columbus to the Present Day: An Anthology, Oxford, Clarendon Press, 1992; Michel DE CERTEAU, «Montaigne's 'Of Cannibals': The Savage 'I'», en *Heterologies: Discourse on the Other*, trad. Brian Massumi, Minneapolis/London, University of Minnesota Press, 1997, pp. 67-79; Stephen GREENBLATT, *Marvelous Possessions: The Wonder of the New World*, Chicago, University of Chicago Press, 1991, pp. 119-151; Aldo SCAGLIONE, «A Note on Montaigne's *Des Cannibales* and the Humanist Tradition», en F. CHIAPPELLI, ed., *op. cit.*, vol. 1, pp. 63-70.

⁶⁵ La bibliografía crítica sobre este punto es extensísima. Ver en particular C.W. BYNUM, *op. cit.*, 2005, pp. 37-75; S. GREENBLATT, *op. cit.*

⁶⁶ Pedro MÁRTIR DE ANGLERIA, *Décadas del Nuevo Mundo*, t. 1, ed. Edmundo O'Gorman, México, José Porrúa e Hijos, 1964, p. 113.

⁶⁷ J. LE GOFF, «Au Moyen Âge: Temps de l'Église et temps du marchand», en *op. cit.*, 1977, pp. 46-65. Mi punto de vista crítico sobre la importancia de analizar las ideologías del tiempo en la «primera modernidad» atlántica, en tensión con las nociones universalistas y etnocéntricas del tiempo



todavía el tiempo sagrado del calendario eclesiástico, tiempo *caléndrico* (y económico), el de las estaciones y los pequeños ciclos, los de los años y la vida, que se encierran en la gran rueda trascendente de la creación, la caída, la redención y la resurrección⁶⁸. Y este tiempo no se concibe iconográfica e indicialmente si no es en referencia al *punctum* de Jerusalén, sobre cuyo lugar, dentro y fuera del palpitar cíclico de la creación, se extiende el orbe de las tierras (*terra continentis*), de los ríos y mares, y de las islas. Más allá, es bien sabido, se dibuja el mundo de las preguntas, y se dibuja, literalmente, sobre el *vellum* de los *mappaemundi* (como, entre los que han perdurado, los de Ebstorf y Hereford), un mundo de *marginalia*, glosado y sobrefigurado, lleno de extrañezas y figuraciones de lo desconocido. En estos textos visuales y periféricos, textos «híbridos», donde la graña se desliza entre las fabulaciones de un mundo sin duda irreal más allá de las tierras conocidas, de las islas apenas conocidas (estoy pensando siempre en los contextos ahora tan magníficamente esclarecidos de *Le Canarien*), se despliega un discurso generador de los imaginarios de la primera modernidad atlántica o, para ser más exactos, de la primera modernidad insular. La modernidad, aquí, no es el acontecimiento civilizador de la inclusión salvífica del salvaje en el tiempo de la razón cristocéntrica. La modernidad, aquí, es un proceso de intervención y proyección de la curiosidad exploradora, territorial y mercantil, tardomedieval; un proceso de colonización y reinención de los espacios donde la gran preocupación medieval por las metamorfosis de la identidad actúa sobre el territorio para normalizarlo y esclarecerlo, para santificar el límite de lo maravilloso o lo monstruoso. Las Islas Canarias aparecen en el proceso de esta «primera modernidad» como un «descubrimiento» desde donde se ha de medir la distancia temporal entre dos cartografías maravillosas del Nuevo Mundo, y a partir de donde se dibujarán inicialmente los contornos apenas más suaves de aquellas formas animales y demoníacas que más tarde definirán a los taínos, caribes o arauacos, y a muchas otras sociedades del Nuevo Mundo⁶⁹.

La cartografía es la escritura que antecede a los textos narrativos y figurativos. Es este el texto que leemos para comprender al menos en parte la extensión de estos imaginarios de la primera modernidad atlántica, donde las islas son sujetos cartográficos y los nuevos sujetos reciben un estatus legal nuevo, entre la esclavitud

europeo, se apoya en gran medida en los trabajos de Johannes Fabian, y en particular en su *Time and the Other: How Anthropology Makes Its Object*, New York, Columbia University Press, 1983, pp. 1-35; 37-69; véase también su «Time, Narration, and the Exploration of Central Africa», en *Anthropology with an Attitude: Critical Essays*, Stanford, Stanford University Press, 2001, pp. 140-157.

⁶⁸ J. LE GOFF, «Le temps du travail dans la 'crise' du XIV^e siècle: du temps médiéval au temps moderne», en *op. cit.*, 1977, pp. 66-79. Véanse también los importantes artículos recogidos en J. LE GOFF, ed., *L'homme médiéval*, Paris, Seuil, 1989, y la edición original en *L'uomo medievale*, Romal Bari, Editori Laterza, 1987; C.S. LEWIS, «Imagination and Thought in the Middle Ages», en *Studies in Medieval and Renaissance Literature*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998 [1966], pp. 41-63; *The Discarded Image: An Introduction to Medieval and Renaissance Literature*, Cambridge, Cambridge University Press, 1964.

⁶⁹ P. MÁRTIR DE ANGLIERA, *op. cit.*, t. 1, p. 123. Véanse los ensayos contenidos en Samuel M. WILSON, ed., *The Indigenous People of the Caribbean*, Gainesville, University Press of Florida, 1999.

y la obediencia requerida por la participación en el tiempo de la modernidad⁷⁰. ¿Sorprenderá, en fin, que las primeras «imágenes» visuales de las Islas Canarias y el Caribe sean textos cartográficos? En los textos coloniales de los siglos XV y XVI, el imaginario del Atlántico adopta las formas del *proyecto* geopolítico (hallamos aquí la expresión meridional de un imaginario mercantil e imperial), y de la *proyección* cultural y cartográfica⁷¹. Ambos proyectos están estrechamente relacionados, el imaginario se pliega, en sus proyecciones cartográficas, ideológicas y libidinales, no solo a las necesidades políticas y económicas, sino a las que podríamos llamar intelectuales o, más específicamente, humanistas. Dentro de este contexto, las figuraciones y elevaciones del territorio (sus costas y tierras, habitantes, culturas materiales, usos y costumbres «idólatras», lenguas, paisajes diversos) configuran un nivel de territorialización donde no solo se teje el discurso de las maravillas, sino también la descripción del avance de un «Nuevo Mundo» de los colonizadores⁷². Entre los más antiguos textos conocidos de la «primera modernidad» atlántica, *Le Canarien*, los *Diarios* de Colón, las *Décadas del Nuevo Mundo* de Pedro Mártir, expresan esta preocupación perenne por *imaginar* los nuevos territorios. En estos y otros textos, el análisis de las genealogías insulares y litorales del Atlántico sugiere, como inmenso campo de desafíos culturales e ideológicos de la «primera modernidad» de los siglos XIV al XVI, no solo la conciencia creciente de un nuevo territorio difuso y fragmentado, sino la experiencia de una temporalidad desconocida. ¿Cómo medir el tiempo nuevo de la expansión marítima y terrestre a partir de los modelos del Mediterráneo y del Atlántico de los *mappaemundi*? La respuesta es simultáneamente sencilla y compleja: a través de la *extensión* del modelo mediterráneo, de su reproducción y magnificación en el Atlántico. Pero el tiempo cristocéntrico del discurso se expandía ahora mucho más allá de los límites del Islam. Jerusalén y Roma se perdían tras la muy dilatada curva del horizonte, y el tiempo del Atlántico aparecía así alterado no solo por las circunstancias de la travesía, sino por la ausencia de puntos de referencia inmediatos que permitieran jerarquizar o sacralizar los territorios. La *empresa* de la conquista se expresa entonces en la expansión de un tiempo universal sobre un vacío de tiempo, el tiempo anterior y sin historia de las sociedades «idólatras», se imaginara o no su relación con aquel otro espaciotiempo mítico o protohistórico de las Indias de Marco Polo.

⁷⁰ J.H. SWEET, *op. cit.*; Francis PATRICK SULLIVAN, *Indian Freedom: The Cause of Bartolomé de Las Casas, 1484-1566: A Reader*, Kansas City, MO, Sheed & Ward, 1995; F. FERNÁNDEZ-ARMESTO, *op. cit.*, 1987, pp. 169-222; *The Canary Islands after the Conquest: The Making of a Colonial Society in the Early Sixteenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1982.

⁷¹ En relación con la noción de imaginario, me parece importante tener en cuenta la idea de *Projektion*/proyección en psicoanálisis. J. LAPLANCHE y J.-B. PONTALIS, *Vocabulaire de la psychanalyse*, Paris, Quadrige/PUF, 1998 [1967], pp. 343-50; J. LE GOFF, «Les rêves dans la culture et la psychologie collective de l'Occident médiéval», *op. cit.*, 1977, pp. 299-306.

⁷² Elvira VILCHES, «The Economy of the Marvelous: Columbus's Transatlantic Tokens», en Heidi SLETTEDAHL MACPHERSON y Will KAUFMAN, eds., *New Perspectives in Transatlantic Studies*, Lanham, Md., University Press of America, 2002, pp. 15-26.



En una breve nota («Avertissement») a su *Moyen Âge. Survivances et réveils. Études d'Art et d'Histoire* (1943), el historiador del arte Henri Focillon presentaba en su exilio norteamericano una serie de ensayos («esquisses» o «mémoires d'un chercheur») que se habían publicado de forma dispersa⁷³. Focillon subrayaba no obstante un *método constante* —el método del grabado, tal vez— que le había inspirado a lo largo de aquellos veinte años del siguiente modo:

Las mentes atentas se interesarán quizás en nuestras hipótesis sobre la estructura interna de la historia, completamente opuestas al devenir hegeliano cuya doctrina se hace sentir aún muy pesadamente sobre nuestros estudios. Mas para nosotros, la historia es más bien como una pila de capas geológicas en las que ciertas fallas bruscas, ciertos «canyons» hacen aparecer ante los ojos del viajero la simultaneidad en la duración. Tal vez nos sea dado un día cercano regresar a esta aparente contradicción. He aquí que algunas crisis restituyen una temible actualidad al pasado cruel de los pueblos⁷⁴.

Focillon no vacila a continuación en expresar una analogía entre «la période crépusculaire qui précède l'âge roman» y el panorama del totalitarismo durante la Segunda Guerra Mundial. Pero no es este deslizamiento sobradamente comprensible del anacronismo lo que más llama la atención en la nota. Walter Cahn ha sugerido la influencia de las ideas de Bergson en la obra de Focillon⁷⁵. Aquí, no obstante, la metáfora tectónica recuerda a otro de sus contemporáneos, muy interesado también en cuestiones de arqueología, sedimentación y primitivismo, el inevitable Sigmund Freud⁷⁶. Pero más significativa para mis conclusiones es la coincidencia o resonancia de este pasaje de Focillon no solo con la escuela de los *Annales*, sino con las teorías del discurso y la genealogía de Foucault⁷⁷. La recuperación visual de las

⁷³ El primero de estos textos apareció en París en 1925. Otros se publican a partir de 1939 en Cambridge, Massachusetts, aparecen ahora, junto a otros inéditos, en Montreal. Henri FOCILLON, *Moyen Âge. Survivances et réveils. Études d'Art et d'Histoire*, Montréal, Bernard Valiquette, 1945 [1943]. Debo la referencia al «Avertissement» de Focillon a Walter CAHN, «Henri Focillon (1881-1943)», en Helen DAMICO, Donald FENNEMA y Karmen LENZ, eds., *Medieval Scholarship: Biographical Studies on the Formation of a Discipline*, vol. 3: *Philosophy and the Arts*, New York/London, Garland Publishing, 2000, pp. 259-271.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 11: «Les esprits attentifs prendront peut-être intérêt à nos hypothèses sur la structure interne de l'histoire, complètement opposées au devenir hégélien dont la doctrine pèse encore si lourdement sur nos études. Mais pour nous, l'histoire est plutôt comme un empilage de couches géologiques dont certaines failles brusques, certains «canyons» font apparaître aux yeux du voyageur la simultanéité dans la durée. Peut-être nous sera-t-il donné un jour prochain de revenir sur cette apparente contradiction. Ainsi certaines crises restituent une redoutable actualité au cruel passé des peuples».

⁷⁵ W. CAHN, *op. cit.*, pp. 263-264.

⁷⁶ Véase el incisivo ensayo de Edward W. SAID, *Freud and the Non-European*, London/New York, Verso/Freud Museum, 2003, pp. 13-55.

⁷⁷ M. FOUCAULT, *L'ordre du discours*, Paris, Gallimard, 1971, pp. 56-69; *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969, pp. 9-28; 166-183.

«fallas bruscas» o repentinas, así como la experiencia de «la simultaneidad en la duración» (la superposición de capas o estratos) requiere, como demostró Focillon en su último libro, y por toda su obra, una actitud no solamente arqueológica sino también genealógica ante la materialidad del archivo visual. La experiencia doble de los «canyons» (sin duda pensaba Focillon en el Gran Cañón del Colorado) y la simultaneidad de los tiempos nos puede proyectar hasta el vértigo de un momento crítico, tan extremo, tal vez, como el del conocido soneto de Quevedo: «¡Fue sueño ayer; mañana será tierra!». Interpretado desde la perspectiva de una muy elusiva «primera modernidad», no solo son la vida y la muerte lo que se contempla, sino un antes y un después, algo así como un momento de decisión o de simultaneidad que podríamos llamar el Atlántico: «Ya no es ayer; mañana no ha llegado». La *analepsis*, como figura de la recuperación y la curación, puede ser aquí el horizonte donde todavía se decide la representación abierta o líquida de los imaginarios como un gesto cuyo proyecto sea el horizonte de la des-colonización y no su reverso irrecuperable. «La historia que ha de ser es, inevitablemente, una historia del presente, ese lugar dividido que debe mirar hacia dos lados a la vez»⁷⁸.

Así como las imágenes, y las palabras que acompañan a estos imaginarios de la expansión territorial y epistémica, circulan por entre y por sobre las islas, son las islas mismas los espacios de sedimentación o como de anclaje de las especulaciones fabuladoras de un tiempo *arqueológico* que antecede a la modernidad⁷⁹. Naturalmente, es en el ciclo artúrico, en la tradición de San Borondón, en las novelas de caballerías, donde los críticos de los primeros textos coloniales del Nuevo Mundo han buscado los antecedentes literarios, discursivos, del nuevo imaginario americano. El ejemplo del *Claribalte* (1519), primera obra publicada de Gonzalo Fernández de Oviedo, ha ocupado un lugar extraordinariamente fecundo en el juego de las especulaciones⁸⁰. Este mundo, poblado de caníbales, amazonas, viragos, patagones y otras maravillas, no se diferencia mucho de los bestiarios medievales: los «híbridos», en fin, seguirían mutando casi indefinidamente, a medida que la extensión de los nuevos mares y tierras se desvelaba como un vasto tapiz⁸¹. Pero son, insisto, las regiones fragmentadas, extrañas, inconexas, que circundan los continentes y parecen anclarse en el mar silencioso, las que se señalan en los *mappaemundi* y en los portulanos, las que me interesa contemplar. ¿Qué implicaciones podemos derivar, para una mejor comprensión del «mundo atlántico», del funcionamiento del tiempo, del poder, y de los silencios sintomáticos que estructuraban estos imaginarios?

⁷⁸ J. GOLDBERG, *op. cit.*, pp. 4-5.

⁷⁹ M. FOUCAULT, *Les mots et les choses: Une archéologie des sciences humaines*, Paris, Gallimard, 1966, pp. 45-49.

⁸⁰ A. GERBI, *op. cit.*, 1986 [1975], pp. 201-212.

⁸¹ Véase el fascinante ensayo de Belén CASTRO MORALES, «Catalina de Erauso, la monja amazona», *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana*, 52 (2000), pp. 227-242. Para un panorama crítico sobre nociones de canibalismo cultural y económico en la cultura latinoamericana, véase Carlos A. JÁUREGUI, *Canibalia. Canibalismo, calibanismo, antropofagia cultural y consumo en América Latina*, Madrid, Iberoamericana/Vervuert, 2008.





El ensayo de Foucault sobre la genealogía y la historia expresaba tal vez un valor que podemos considerar tanto crítico como *ético*: «La genealogía es gris...»⁸². Pero los críticos de la literatura y la cultura, o quienes nos entregamos a campos que, por su relación más o menos inmediata con el presente, parecieran poder prescindir de la actitud genealógica, debemos con toda urgencia pensar más allá de los sugerentes análisis de Foucault. Un pensamiento atlántico *que ha de estar* situado en sus múltiples espacios expresará con toda legitimidad nuestra tarea crítica, ética y política, antes de someter los textos a los procesos hermenéuticos de fijación, decodificación, exégesis y construcción cultural. El trabajo del paleólogo, del filólogo, del editor, es, para mí, el trabajo al que siempre debemos regresar o, mejor aun, aquel que nunca podemos dejar atrás: «La genealogía [...] Trabaja en los pergaminos emborronados, rasgados, varias veces reescritos»⁸³. Nuestra labor crítica, en fin, se desarrolla incesantemente, pacientemente, en relación a algo que podríamos llamar *indecidibilidad*. Esta labor es incansablemente genealógica, y busca, en las tensiones entre prolepsis y analepsis, formular las preguntas que han de ser.

La posibilidad de que no exista una relación de continuidad, sino de discontinuidad cargada de sentido, entre el universo de figuraciones tardomedievales del Atlántico y otros universos posteriores, es el «espacio» donde inciden las estructuras epistémicas que en parte explican nuestro presente crítico. El trabajo de lectura y reflexión crítica debe permanecer alerta ante la tentación de configurar álbumes, archivos diacrónicos y simultáneos que ocultarían, en lugar de revelar, la incidencia de cambios, de discontinuidades, entre las diferentes formaciones discursivas e iconográficas. Digamos que, por tentador que resulte, sería erróneo interpretar un texto visual de la primera mitad del siglo XVI en referencia a su «antecedente» iconográfico de fines del siglo XV y, más aun, del siglo XIII. En la descripción de las discontinuidades entre los diversos momentos puede llegar a articularse un lenguaje crítico que nos permita pensar el mar de manera situada, localizada, insular, en contra de las fáciles evocaciones universalistas. La irrupción de nuevas prácticas textuales y culturales, de nuevas modalidades institucionales, de métodos de producción del territorio o del paisaje, de la representación y de la subjetividad, son, en mi opinión, nuestro campo de estudio. Creo que debemos asumir como principio epistemológico que la construcción de tal campo es un terreno fragmentado, marcado por la complejidad y la diferencia, y no por la racionalidad, coherencia e ipseidad universalizantes que nuestra vocación de universitarios todavía dentro de la estela de la Ilustración impondría con la mayor *auctoritas*, y con el mayor riesgo de autoritarismo. De ahí mi elección de «imaginarios» y archipiélagos, en plural, como los de Canarias y el Caribe.

⁸² M. FOUCAULT, *op. cit.*, 2004, p. 393.

⁸³ *Ibidem*, p. 393.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABU-LUGHOD, Janet L., *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350*, New York/Oxford, Oxford University Press, 1989.
- *The World System in the Thirteenth Century: Dead-End or Precursor?*, Washington, D.C., American Historical Association, 1993.
- AGAMBEN, Giorgio, «Aby Warburg and the Nameless Science», *Potentialities: Collected Essays in Philosophy*, trad. Daniel Heller-Roazen, Stanford, University of Stanford Press, 1999, p. 89-103.
- ANDERSON, Benedict, *Under Three Flags: Anarchism and the Anti-Colonial Imagination*, London/New York, Verso, 2005.
- ANZALDÚA, Gloria, *Borderlands/La Frontera: The New Mestiza*, San Francisco, Aunt Lute Books, 1987.
- AZNAR, Eduardo, Dolores CORBELLA, Berta PICO y Antonio TEJERA, eds., «Introducción», en *Le Canarien. Retrato de dos mundos. I. Textos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2007, 2ª ed., pp. 43-47.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo, «Conquistar y colonizar en las regiones meridionales», en Eduardo Aznar, Dolores Corbella, Berta Pico y Antonio Tejera, eds., *Le Canarien. Retrato de dos mundos. II. Contextos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, pp. 63-88.
- BAILYN, Bernard, *Atlantic History: Concepts and Contours*, Cambridge, Mass./London, England, Harvard University Press, 2005.
- BALLESTEROS, Manuel, «Introducción», en Gonzalo Fernández de Oviedo, *Sumario de la natural historia de las Indias*, ed. Manuel Ballesteros, Madrid, Historia 16, 1986, pp. 7-44.
- BAUCCELLS MESA, Sergio, y Jorge ONRUBIA PINTADO, «Betancores y Maciotes: La conquista francesa y *Le Canarien* en la primera historiografía canaria (ss. XV-XVIII)», en Eduardo Aznar, Dolores Corbella, Berta Pico y Antonio Tejera, eds., *Le Canarien. Retrato de dos mundos. II. Contextos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, pp. 333-365.
- BAUCOM, Ian, *Specters of the Atlantic: Finance Capital, Slavery, and the Philosophy of History*, Durham/London, Duke University Press, 2005.
- BENSON, Robert L., y Giles CONSTABLE, eds., *Renaissance and Renewal in the Twelfth Century*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1982.
- BLACKBURN, Robin, *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, London/New York, Verso, 1997.
- BLAUT, J.M., *The Colonizer's Model of the World: Geographical Diffusionism and Eurocentric History*, New York/London, Guilford Press, 1993.
- BONNETT, Diana, y Felipe Castañeda, eds., *El Nuevo Mundo. Problemas y debates*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2004.
- BRAUDEL, Fernand, «Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577», *Revue Africaine* 2 y 3 (1928), pp. 184-233; 351-428.
- *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1966 [1949], 2 vols, 2ª ed.
- *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle, t. 2, Les jeux de l'échange*, Paris, Armand Colin, 1979.



- *Autour de la Méditerranée*, ed. Roselyne de Ayala et Paule Braudel, Paris, Éditions de Fallois, 1996.
- BRESC, Henri, «Mer», en Jacques Le Goff y Jean-Claude Schmitt, eds., *Dictionnaire raisonné de l'Occident médiéval*, Paris, Fayard, 1999.
- BUSCAGLIA-SALGADO, José F., *Undoing Empire: Race and Nation in the Mulatto Caribbean*, Minneapolis and London, University of Minnesota Press, 2003.
- BUTEL, Paul, *The Atlantic*, trad. Iain Hamilton Grant, London, Routledge, 1999.
- BYNUM, Caroline Walker, *Fragmentation and Redemption: Essays on Gender and the Human Body in Medieval Religion*, New York, Zone Books, 1992.
- «Why All the Fuss about the Body? A Medievalist's Perspective», *Critical Inquiry*, 22 (Autumn, 1995), pp. 1-33.
- «The Presence of Objects: Medieval Anti-Judaism in Modern Germany», *Common Knowledge*, 10 (Winter, 2004), pp. 1-32.
- *Metamorphosis and Identity*, New York, Zone Books, 2005.
- CAHN, Walter, «Henri Focillon (1881-1943)», en Helen Damico, Donald Fennema y Karmen Lenz, eds., *Medieval Scholarship: Biographical Studies on the Formation of a Discipline*, vol. 3: *Philosophy and the Arts*, New York/London, Garland Publishing, 2000, pp. 259-271.
- CALINESCU, Matei, *Five Faces of Modernity: Modernism, Avant-Garde, Decadence, Kitsch, Postmodernism*, Durham, Duke University Press, 1987.
- CASSANO, Franco, *Il pensiero meridiano*, Roma/Bari, Editori Laterza, 1996.
- CASTRO MORALES, Belén, «Catalina de Erauso, la monja amazona», *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana*, 52 (2000), pp. 227-242.
- «Alexander von Humboldt y los pueblos perdidos: indios y guanches a trasluz», en José M. Oliver, Clara Curell, Cristina G. Uriarte & Berta Pico, eds., *Escrituras y reescrituras del viaje: Miradas plurales a través del tiempo y de las culturas*, Bern, Peter Lang, 2007, pp. 117-130.
- CERTEAU, Michel de, «Montaigne's «Of Cannibals»: The Savage I», en *Heterologies: Discourse on the Other*, trad. Brian Massumi, Minneapolis/London, University of Minnesota Press, 1997, pp. 67-79.
- CÉSAIRE, Aimé, *Discours sur le colonialisme*, Paris, Présence Africaine, 1955.
- *Discurso sobre el colonialismo*, Madrid, Akal, 2006.
- CHAKRABARTY, Dipesh, *Provincializing Europe: Postcolonial Thought and Historical Difference*, Princeton/Oxford, Princeton University Press, 2000.
- *Habitations of Modernity: Essays in the Wake of Subaltern Studies*, Chicago/London, University of Chicago Press, 2002.
- COLÓN, Cristóbal, *Textos y documentos completos*, ed. Consuelo Varela, *Nuevas cartas*, ed. Juan Gil, Madrid, Alianza, 1995, 3ª ed.
- COSGROVE, Denis, *Apollo's Eye: A Cartographic Genealogy of the Earth in the Western Imagination*, Baltimore/London, Johns Hopkins University Press, 2001.
- CUNLIFFE, Barry, *Facing the Ocean. The Atlantic and its Peoples, 8000 BC-AD 1500*, Oxford, Oxford University Press, 2001.
- CURTIUS, Ernst Robert, «The Medieval Bases of Western Thought», en *European Literature and the Latin Middle Ages*, trad. Willard R. Trask, Princeton, NJ, Princeton University Press, 1973, pp. 587-598.

- DAINOTTO, Roberto M., «Of the Arab Origin of Modern Europe: Giammaria Barbieri, Juan Andrés, and the Origin of Rhyme», *Comparative Literature*, 58 (Fall, 2006), pp. 271-292.
- *Europe (in Theory)*, Durham/London, Duke University Press, 2007.
- DUSSEL, Enrique, «Beyond Eurocentrism: The World-System and the Limits of Modernity», en Frederic Jameson y Masao Miyoshi, eds., *The Cultures of Globalization*, Durham/London, Duke University Press, 1998, pp. 3-31.
- ELLIOTT, J.H., *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492-1830*, New Haven/London, Yale University Press, 2006.
- FABIAN, Johannes, *Time and the Other: How Anthropology Makes Its Object*, New York, Columbia University Press, 1983.
- *Anthropology with an Attitude: Critical Essays*, Stanford, Stanford University Press, 2001.
- FARGE, Arlette, *La vie fragile. Violence, pouvoirs et solidarités à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1986.
- *Le goût de l'archive*, Paris, Seuil, 1989.
- FERNÁNDEZ-ARMESTO, Felipe, *The Canary Islands after the Conquest: The Making of a Colonial Society in the Early Sixteenth Century*, Oxford, Clarendon Press, 1982.
- *Before Columbus: Exploration and Colonization from the Mediterranean to the Atlantic, 1229-1492*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1987.
- *Pathfinders: A Global History of Exploration*, New York/London, W.W. Norton & Company, 2006.
- *Amerigo: The Man Who Gave his Name to America*, London, Widenfeld & Nicolson, 2006.
- FOCILLON, Henri, *Moyen Âge. Survivances et réveils. Études d'Art et d'Histoire*, Montréal, Bernard Valiquette, 1945 [1943].
- FOUCAULT, Michel, «Nietzsche, la généalogie, l'histoire», en *Philosophie. Anthologie*, editado por Arnold I. Davidson y Frédéric Gros, Paris, Gallimard, 2004, pp. 393-423.
- *L'ordre du discours*, Paris, Gallimard, 1971.
- *L'archéologie du savoir*, Paris, Gallimard, 1969.
- *Les mots et les choses: Une archéologie des sciences humaines*, Paris, Gallimard, 1966.
- FREUND, Gisèle, *Photographie et société*, Paris, Seuil, 1974.
- GERBI, Antonello, *La Disputa del Nuovo Mondo. Storia di una Polemica, 1750-1900*, Milano, Riccardo Ricciardi, 1983 [1955].
- *La natura delle Indie nove: da Cristoforo Colombo a Gonzalo Fernández de Oviedo*, Milano/Napoli, Riccardo Ricciardi, 1975.
- *Nature in the New World: From Christopher Columbus to Gonzalo Fernandez de Oviedo*, trad. Jeremy Moyle, Pittsburgh, Pa., University of Pittsburgh Press, 1986 [1975].
- GILROY, Paul, *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1993.
- GOLDBERG, Jonathan, «The History that Will Be», en Louise Fradenburg y Carla Freccero, eds., con la asistencia de Kathy Lavezzo, *Premodern Sexualities*, New York/London, Routledge, 1996, pp. 3-21.
- GOODRICH, Thomas D., *The Ottoman Turks and the New World: A Study of Tarih-i Hind-i Garbi and Sixteenth-Century Ottoman Americana*, Wiesbaden, Harrassowitz, 1990.



- GREENBLATT, Stephen, *Marvelous Possessions: The Wonder of the New World*, Chicago, University of Chicago Press, 1991.
- GRUZINSKI, Serge, *La colonisation de l'imaginaire: Sociétés indigènes et occidentalisation dans le Mexique espagnol, XVI-XVII^e siècle*, Paris, Gallimard, 1988.
- HASKINS, Charles Homer, *The Renaissance of the Twelfth Century*, Cleveland/New York, World Publishing Company, 1957.
- HERNÁNDEZ ADRIÁN, Francisco-J., «Atlantic Nesselologies. Image, Territory, Value», *ST&TCL (Studies in Twentieth and Twenty-First Century Literature)*, 30 (Winter, 2006), pp. 20-43.
- «On Imperial Archives and the Insular Vanishing Point. The Canary Islands in Viera y Clavijo's *Noticias*», en Benita Sampedro and Simon Doubleday eds., *Border Interrogations: Questioning Spanish Frontiers*, Oxford/New York, Berghahn Books, 2008, pp. 253-290.
- HOBBSAWM, Eric, *The Age of Revolution, 1789-1848*, New York, Vintage Books, 1996 [1962].
- HOLSINGER, Bruce, *The Premodern Condition: Medievalism and the Making of Theory*, Chicago and London, University of Chicago Press, 2005.
- HUIZINGA, Johan, *El otoño de la Edad Media: Estudios sobre la forma de la vida y del espíritu durante los siglos XIV y XV en Francia y en los Países Bajos*, trad. José Gaos, Madrid, Alianza, 2001 [1919].
- HULME, Peter, *Colonial Encounters: Europe and the Native Caribbean, 1492-1797*, London/New York, Routledge, 1986.
- HULME, Peter, and Neil L. WHITEHEAD, eds., *Wild Majesty: Encounters with Caribs from Columbus to the Present Day: An Anthology*, Oxford, Clarendon Press, 1992.
- JARDINE, Lisa, *Worldly Goods: A New History of the Renaissance*, London, Macmillan, 1996.
- JÁUREGUI, Carlos A., *Canibalía. Canibalismo, calibanismo, antropofagia cultural y consumo en América Latina*, Madrid, Iberoamericana/Vervuert, 2008.
- KAMEN, Henry, *Empire: How Spain Became a World Power, 1492-1763*, New York, Perennial, 2004 [2002].
- KENNEDY, Dane, «Imperial History and Post-Colonial Theory», en James D. Le Sueur, ed., *The Decolonization Reader*, New York/London, Routledge, 2003, pp. 10-22.
- LAPLANCHE J. y J.-B. PONTALIS, *Vocabulaire de la psychanalyse*, Paris, Quadrige/PUF, 1998 [1967].
- LE GOFF, Jacques, *Pour un autre Moyen Âge. Temps, travail et culture en Occident: 18 essais*, Paris, Gallimard, 1977.
- *L'imaginaire médiéval. Essais*, Paris, Gallimard, 1985.
- *L'Europe est-elle née au moyen âge?*, Paris, Seuil, 2003.
- Le Goff, Jacques, ed., *L'homme médiéval*, Paris, Seuil, 1989; ed. original, *L'uomo medievale*, Romal Bari, Editori Laterza, 1987.
- LEVI, Giovanni, «The Distant Past: On the Political Use of History», en Jacques Revel y Giovanni Levi, eds., *Political Uses of the Past: The Recent Mediterranean Experience*, London/Portland, OR, Frank Cass, 2002, pp. 61-73.
- LEWIS, C.S., *The Discarded Image: An Introduction to Medieval and Renaissance Literature*, Cambridge, Cambridge University Press, 1964.
- «Imagination and Thought in the Middle Ages», en *Studies in Medieval and Renaissance Literature*, Cambridge, Cambridge University Press, 1998 [1966], pp. 41-63.

- LEWIS, Martin W. y Kären E. WIGEN, *The Myth of Continents: A Critique of Metageography*, Berkeley, University of California Press, 1997.
- LINEBAUGH, Peter, and Marcus REDIKER, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, London, Verso, 2000.
- LOOMBA, Ania, *Colonialism/Postcolonialism*, London/New York, Routledge, 2005, 2ª ed.
- MACHADO, Álvaro Manuel, *Do Ocidente ao Oriente: mitos, imagens, modelos*, Lisboa, Editorial Presença, 2003.
- MALRAUX, André, *Le Musée Imaginaire*, Paris, Gallimard, 1965 [1947].
- MÁRTIR DE ANGLERIA, Pedro, *Décadas del Nuevo Mundo*, t. 1, ed. Edmundo O'Gorman, México, José Porrúa e Hijos, 1964.
- MCKITTERICK, Rosamond, *Perceptions of the Past in the Early Middle Ages*, Notre Dame, Indiana, University of Notre Dame Press, 2006.
- MICHAUD, Philippe-Alain, *Aby Warburg and the Image in Motion*, trad. Sophie Hawkes, New York, Zone Books, 2004 [1998].
- MIGNOLO, Walter D., *The Darker Side of the Renaissance: Literacy, Territoriality, and Colonization*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1995.
- *Local Histories/Global Designs: Coloniality, Subaltern Knowledges, and Border Thinking*, Princeton, New Jersey, Princeton University Press, 2000.
- «The Many Faces of Cosmo-polis: Border Thinking and Critical Cosmopolitanism», en Carol A. Breckenridge, Sheldon Pollock, Homi K. Bhabha, y Dipesh Chakrabarty, eds., *Cosmopolitanism*, Durham/London, Duke University Press, 2002, pp. 157-187.
- *The Idea of Latin America*, Oxford, Blackwell Publishing, 2005.
- NORTHROP, David, «Globalization and the Great Convergence: Rethinking World History in the Long Term», *Journal of World History*, 16: 3 (2005), pp. 249-267.
- O'GORMAN, Edmundo, *La invención de América: El universalismo de la cultura de Occidente*, México, Fondo de Cultura Económica, 1958.
- PAGDEN, Anthony, *Lords of All the World: Ideologies of Empire in Spain, Britain and France, c. 1500-c. 1800*, New Haven/London, Yale University Press, 1995.
- PAGDEN, Anthony, ed., *The Idea of Europe: From Antiquity to the European Union*, Washington, DC/Cambridge, Woodrow Wilson Center Press/Cambridge University Press, 2002.
- PARRY, J.H., «Spaniards in the New World», en G.R. Potter, ed., *The New Cambridge Modern History*, vol. 1, *The Renaissance, 1493-1520*, Cambridge, Cambridge University Press, 1957, pp. 430-444.
- *La época de los descubrimientos geográficos, 1450-1620*, trad. F. Morales Padrón, Madrid, Ediciones Guadarrama, 1964.
- PERNOUD, Régine, *Pour en finir avec le Moyen Âge*, Paris, Seuil, 1977.
- PHILLIPS, William D. Jr., «The Old World background of slavery in the Americas», en Barbara L. Solow, ed., *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, pp. 43-61.
- PIRENNE, Henri, *Las ciudades de la Edad Media*, trad. Francisco Calvo Serraller, Madrid, Alianza Editorial, 1972.



- RAMPLEY, Mathew, «Archives of Memory: Walter Benjamin's *Arcades Project* and Aby Warburg's *Mnemosyne Atlas*», en Alex Coles, ed., *The Optic of Walter Benjamin*, vol. 3 of *de-, dis-, ex-*. London, Black Dog Publishing, 1999, pp. 94-117.
- RASHDALL, Hastings, *The Universities of Europe in the Middle Ages*, Oxford, 1895.
- RICO, Francisco, *El pequeño mundo del hombre. Varia fortuna de una idea en la cultura española*, Barcelona, Destino, 2005.
- SAID, Edward W., *Freud and the Non-European*, London/New York, Verso/Freud Museum, 2003.
- SANTÍ, Enrico Mario, ed., «Fernando Ortiz: Contrapunteo y transculturación», en Fernando Ortiz, *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar*, Madrid, Cátedra/Música Mundana Maqueda, 2002, pp. 25-119.
- SCAGLIONE, Aldo, «A Note on Montaigne's *Des Cannibales* and the Humanist Tradition», en *First Images of America: The Impact of the New World in the Old*, vol. 1, ed. Fredi Chiappelli, Berkeley, University of California Press, 1976, pp. 63-70.
- SCHAMA, Simon, *The Embarrassment of Riches: An Interpretation of Dutch Culture in the Golden Age*, Berkeley, University of California Press, 1988.
- SHELTON, Anthony Alan, «Cabinets of Transgression: Renaissance Collections and the Incorporation of the New World», en John Elsner and Roger Cardinal, eds., *The Cultures of Collecting*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1994, pp. 177-203.
- SOLTERER, Helen, «The Waking of Medieval Theatricality: Paris 1935-1995», *New Literary History*, 27 (1996), pp. 357-390.
- SWEET, James H., *Recreating Africa: Culture, Kinship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441-1770*, Chapel Hill/London, University of North Carolina Press, 2003.
- SULLIVAN, Francis Patrick, *Indian Freedom: The Cause of Bartolomé de Las Casas, 1484-1566: A Reader*, Kansas City, MO, Sheed & Ward, 1995.
- TEJERA GASPAS, Antonio, *Colón en Gran Canaria (1492, 1493, 1502): Las Islas Canarias en las Fuentes Colombinas*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria/Casa de Colón, 2006, 2ª ed.
- TODOROV, Tzvetan *La conquête de l'Amérique. La question de l'autre*, Paris, Seuil, 1982.
- TRAPERO, Maximiano, «La toponimia de Canarias en *Le Canarien*: problemática de una toponomástica inaugural», en Eduardo Aznar, Dolores Corbella, Berta Pico y Antonio Tejera, eds., *Le Canarien. Retrato de dos mundos. II. Contextos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, pp. 273-329.
- TRÍAS, Eugenio, «La ciudad del sol», en Nilo Palenzuela, ed., *Las islas extrañas. Espacios de la imagen*, Las Palmas de Gran Canaria, Centro Atlántico de Arte Moderno/Cabildo de Gran Canaria, 1998, pp. 123-140.
- *La razón fronteriza*, Barcelona, Destino, 1999.
- TROUILLOT, Michel-Rolph, *Silencing the Past: Power and the Production of History*, Boston, Mass., Beacon Press, 1995.
- TULLY, James, «The Kantian Idea of Europe: Critical and Cosmopolitan Perspectives», en Anthony Pagden, ed., *The Idea of Europe: From Antiquity to the European Union*, Washington, DC/ Cambridge, Woodrow Wilson Center Press/Cambridge University Press, 2002, pp. 331-358.

- TUTTLE, Edward F., «Borrowing versus Semantic Shift: New World Nomenclature in European Languages», en *First Images of America: The Impact of the New World in the Old*, vol. 2, ed. Fredi Chiappelli, Berkeley, University of California Press, 1976, pp. 595-611.
- VESPÚCIO, Américo, *Novo Mundo: As cartas que batizaram a América*, ed. Eduardo Bueno, São Paulo, Editora Planeta do Brasil, 2003.
- VILCHES, Elvira, «The Economy of the Marvelous: Columbus's Transatlantic Tokens», en Heidi Slettedahl Macpherson y Will Kaufman, eds., *New Perspectives in Transatlantic Studies*, Lanham, Md., University Press of America, 2002, pp. 15-26.
- WARBURG, Aby, *Der Bilderatlas Mnemosyne, Gesammelte Schriften*, Martin Warnke, ed., vol. II.1, Berlin, Akademie Verlag, 2000.
- WILSON, Samuel M., ed., *The Indigenous People of the Caribbean*, Gainesville, University Press of Florida, 1999.
- WUNENBURGER, Jean-Jacques, *L'imaginaire*, Paris, PUF, 2003.
- YOUNG, Robert J.C., *Postcolonialism: An Historical Introduction*, Oxford, Blackwell Publishing, 2001.
- ZAMORA, Margarita, *Reading Columbus*, Berkeley, University of California Press, 1993.
- ZAVALA, Silvio A., *Las instituciones jurídicas en la conquista de América*, México, Porrúa, 1971 [1935], 2ª ed.





ORIENTARSE EN EL MAR.
CIELO, TIERRA, PALABRAS



UN MAR DE ARENA, UN MAR DE ESTRELLAS Y UN MAR PARA NAVEGAR: ÁRABES Y NAVEGACIÓN*

Roser Puig
Universidad de Barcelona

RESUMEN

El desierto, el cielo y el mar son tres espacios abiertos (*maydān*) que comparten estrategias de navegación. En primer lugar se tratará la relación que los árabes preislámicos y del primer Islam mantuvieron con el mar y, después, se expondrán algunos avances en astronomía durante el califato abbasí en Bagdad que redundaron en desarrollos náuticos de época posterior.

PALABRAS CLAVE: navegación árabe, astronomía, instrumentos para la navegación.

ABSTRACT

The desert, the sky and the sea are three open spaces (*maydān*) that share navigation strategies. First, we explore the relationship of the Arabs of the pre-Islamic and early Islamic eras with the sea, and then describe some of the advances in astronomy made during the Abbasid Caliphate in Baghdad, which had an important bearing on later developments in the nautical field.

KEY WORDS: Arabic navigation, Astronomy, nautical instruments.

1. UN MAR DE ARENA: EL DESIERTO

La península arábiga ocupaba una situación estratégica en el centro de la red cultural y económica del Mundo Antiguo, rodeada por los mares Mediterráneo, Rojo, el Golfo y el Índico. Mares que habían sido surcados desde la Antigüedad por mesopotámicos, egipcios y fenicios¹. Su situación estratégica le otorgó un papel relevante en el tráfico comercial internacional, terrestre y marítimo.

Ptolomeo ya había dividido la península arábiga en Arabia *petrea* y Arabia *felix*. La Arabia *petrea*, o desierta, correspondía a la región septentrional, del desierto sirio a la meseta del Naýd. La Arabia *felix* se encontraba al sur del Naýd: Ḥaḍ ramawt, al este, y el Yemen, al oeste. Ésta era una zona fértil convertida en ruta caravanera desde donde, ya en época del Imperio Romano, se difundían los productos llegados de la India. Entre la costa occidental, la Tihāma, y el Naýd se extendía el Ḥijāz,

CUADERNOS DEL CEMyR, 15; diciembre 2007, pp. 77-90



77

UN MAR DE ARENA, UN MAR DE ESTRELLAS...

cuyos límites han sido variables a lo largo de la historia de la región. Al sudeste se encontraba la región de Oman y en el Golfo, las islas Bahrain.

La mayor parte de la población del norte (los árabes arabizados, *al-musta'ariba*, descendientes de Adnan) se dedicaba al pastoreo nómada, mientras que en el suroeste los pobladores de los estados sudarábigos (Saba', Ma'in, Qatabān, Ḥaḍ ramawt y Ḥimyar), los auténticos árabes, *al-'arab al-'ariba*, se dedicaban a la agricultura², al comercio del incienso, de las especias y de la seda, y a la navegación por el Índico³.

Esta navegación se beneficiaba del conocimiento que tenían los árabes de los monzones. El monzón, cuyo descubrimiento se atribuye a Hipalo o a Eudoxo de Cícico (siglo I a.C.), es un viento que sopla desde el sudoeste en verano y desde el nordeste en invierno y ha sido un elemento de unificación histórica para una región tan variada lingüística, étnica, cultural y religiosamente como la del Océano Índico. La palabra monzón procede del árabe *mausim* que significa «fecha o estación fijada para hacer algo» y en la práctica se refería a la temporada en la que los barcos podían zarpar del puerto con seguridad y sin temor. Entre los años 750 y 1500 todo un sistema comercial asociado al monzón adquirirá forma y se desarrollará desde Širāf, en el Golfo, hasta Cantón.

Los cambios climatológicos y orográficos que desecaron progresivamente las zonas fértiles y verdes de la península arábiga, convirtiendo los bosques en estepa y la estepa en desierto, propiciaron el que algunos de sus habitantes, empujados por la desertización y el empobrecimiento económico, emigraran más al norte, hacia las áreas de Siria y Mesopotamia, y protagonizaran algunos intentos de colonización agrícola en zonas del Ḥiḡāz. En cuanto a los nómadas, algunos se reconvirtieron en conductores de caravanas que comerciaban en los mercados de los centros urbanos atravesados por las rutas caravaneras, como el mercado de 'Ukāz.

Entre los siglos IV y VII d.C., en el período inmediatamente anterior al Islam, la península arábiga contaba entre su población, además de la tribus árabes, a judíos, autóctonos o inmigrados de Palestina, y a cristianos procedentes de Siria,

* Este trabajo se ha realizado en el marco del proyecto *Ciencia y sociedad en el Mediterráneo occidental en la baja edad media* financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (HUM2004-02511/Filo).

¹ A lo largo de la Antigüedad, muchas de las navegaciones se realizaron costeano. Es a finales del Imperio Romano (s. V d.C.) cuando se generalizan los viajes de un extremo a otro del Mediterráneo a lo largo de las islas y perdiendo de vista la tierra durante días enteros. En cuanto a los sistemas de navegación astronómica, su evolución fue muy lenta desde la Antigüedad hasta el siglo XIII (VERNET 1979: 384).

² La presa de Marib, capital del reino de Saba', de más de 700 metros, había sido construida hacia el 500 a.C. e irrigaba un área que abarcaba unas 300.000 personas. Símbolo de la capacidad tecnológica y administrativa de los sabeos, fue destruida en el 554 d.C.

³ No tuvieron rival ya que a los pueblos de la India, al parecer, les bastaba esperar en sus puertos la llegada de los árabes. En cuanto a los chinos que habían empezado con las expediciones del almirante Zengh He, quien llegó por primera vez a África hacia el 1417 y atracó en Jedda el año 1432, pronto dejaron de navegar por el Índico, incluso uno de sus emperadores lo prohibió por decreto (GROSSET-GRANGE 1997: 234).

Palestina y Abisinia. Sus vecinos eran estados helenizados por las conquistas de Alejandro Magno (356-323 a.C.) que en ese momento configuraban los imperios Bizantino y Sasánida (entre el 240 y el 630 d.C.) y dominaban la navegación por el Mar Rojo y el Océano Índico.

Aunque el papel de los árabes preislámicos en la navegación marítima fue marginal, no hay duda sobre su práctica y desarrollo. Fuentes griegas y latinas de los períodos helenístico y romano se refieren a algunas tribus árabes como piratas y también, y principalmente, como marinos que navegaban a través del Mar Rojo hacia la costa de África para comerciar, aplicando modos de la navegación fluvial mesopotámica, como por ejemplo el uso de embarcaciones soportadas por flotadores hechos de pieles de animales hinchadas.

También atestiguan la relación de las tribus árabes y el mar las fuentes árabes de que disponemos para el conocimiento de la época y que son, fundamentalmente, la poesía preislámica, el Corán y los *anwā'*.

El corpus de la poesía preislámica está formado por diez poemas largos, de una media de 80 o 90 versos, compuestos en el período pre-clásico de la literatura árabe y conocidos por *mu'allaqāt*. Aunque su autenticidad ha sido muy discutida, a veces de manera furibunda, estas poesías están consideradas un reflejo de la vida y los ideales anteriores al Islam y, en el aspecto literario, son uno de los monumentos de la literatura universal.

En el *raḥīl* introductorio de la *mu'allaqa* de Ṭarafah (m.c. 500 d.C.), célebre por ser, en palabras de Federico Corriente, «el más famoso monumento preislámico de descripción de la camella», aparece el *topos* del camello como «bajel del desierto» (*safīnat al-ṣaḥrā'*), que será recurrente en la poesía de época preislámica y, también, en la de época posterior que sigue la misma tradición.

Una mañana los palanquines de la Mālikī parecieron,
Como grandes naos, por los ensanches de la vaguada de Dad,
Naves adultas o como las de Ibn Yāmin,
Que, ora en su curso, ora a bordadas, el marinero lleva,
Surcando su proa con las ondas del agua,
Cual divide la tierra con la mano quien juega al *fiyal*

(Trad. de CORRIENTE-MONFERRER 2005: 108)

Así los camellos son naves que surcan el mar del desierto, gobernadas por el marinero, el *mallāḥ*, el jinete. Este término, que se utiliza también con el significado de navegante, deriva de la misma raíz que la palabra *milāḥa*, navegación, cuya procedencia remonta a las lenguas más antiguas de Mesopotamia, el sumerio y el acadio, y cuya proximidad con la palabra árabe *milḥ*, que significa «sal», ha propiciado otra etimología más fácil. Más adelante, el marinero árabe será el *baḥrī*, de *baḥr*, mar, o el *nautī*, préstamo directo del *nauta* griego. En la misma línea de interferencia entre la vida del desierto y la navegación marítima se encuentra la palabra *maḥra* cuyo significado original era el de «jornada que recorre un dromedario en el desierto» y que pasará a designar la jornada marítima, mientras que para la terrestre se utilizará el término *marḥala*.





Uno de los intelectuales y escritores árabes más decididamente escéptico sobre la autenticidad de la poesía preislámica fue el egipcio Tāḥā Ḥusayn (1889-1973) quien, en un conocido ensayo titulado *Los yāḥilīes* (es decir, los árabes preislámicos). *Su lengua y su literatura*⁴, basa parte de su argumentación en contra de considerar dicha poesía un «espejo» de la vida preislámica precisamente en lo que él considera escasa presencia del mar. Tāḥā Ḥusayn defiende el Corán como fuente para conocer la presencia del mar entre los árabes y dice que éstos, por gracia divina, lo habían sometido y estaban bajo su influencia: dedicándose a la navegación, a la pesca, a la extracción del coral, de conchas y de perlas. En el Corán el mar aparece mencionado en 40 versículos⁵. A veces, mezclado con referencias geográficas y astronómicas⁶ que reflejan antiguos conceptos babilónicos, iraníes y griegos, así como las tradiciones bíblicas judía y cristiana.

El muy citado versículo «Él os puso los astros para guiaros en las tinieblas de la tierra y el mar» (Corán, 6, 97) nos conduce al tercer tipo de fuente y a fijarnos en el cielo, observado tanto por los navegantes del Índico como por los caravaneros del desierto.

De las observaciones empíricas de la localización de los astros particularmente visibles en el cielo surge el sistema de los *anwā'*, plural de *naw'*⁷. Pastores, agricultores y navegantes seguramente habrían observado la relación entre ciertas condiciones meteorológicas y el orto y el ocaso de algunas estrellas conocidas. Incluso habrían constatado que iban por pares y que una vez al año, al aparecer el Sol, una de ellas se ocultaba por el Oeste, mientras que otra se elevaba simultáneamente por el Este. Este sistema de ortos helíacos y puestas acrónicas de determinados pares de estrellas es el que los árabes denominan *anwā'*⁸. Con el tiempo, y por una utilización restringida del término en los tratados lexicográficos, *naw'* acabó designando a la estrella que se ocultaba, a la lluvia que provocaba y al período que seguía a su ocaso.

Los *anwā'* dividían el año en períodos (27 de 13 días más uno de 14) y actuaban como un calendario rudimentario. Han sido relacionados con sistemas calendáricos parecidos chinos, indios y persas. Y también con los *parapegma* griegos de la plaza de la ciudad que mostraban ortos y puestas de constelaciones con la meteorología asociada. También con la larga tradición helénica de calendarios

⁴ Véase la traducción de Carmen Ruiz Bravo en MARTÍNEZ MONTÁVEZ (1983: 23-39).

⁵ La palabra *safīna*, en tres (KASSIS 1983).

⁶ En el Corán hay un total de 282 versículos de tema geográfico y astronómico (KHARCHAF 1989: 209-282).

⁷ PELLAT 1955.

⁸ Los griegos denominaban a ciertos pares de estrellas *paranatellonta* (VERNET 1979: 398).

⁹ En el siglo XI la tradición araboislámica oriental de los libros de *anwā'*, *kutub al-anwā'*, consolidada ya como género literario llegará a al-Andalus en donde se refundirá con la tradición calendárica local de calendarios dietéticos y agrícolas enriquecidos en la Hispania visigótica con los santorales y calendarios aplicados al culto cristiano, cuya primera muestra es el calendario de Córdoba (FORCADA 1992).

astronómicos y agrícolas bien conocida por el mundo árabe⁹. A partir del siglo VIII se combinaron con la tradición india de las «mansiones» de la luna, *manāzil al-qamar*, una especie de zodíaco lunar presente también en la astronomía china y persa dividido en 28 casas que delimita la zona del cielo en la que pernocta la luna cada noche.

Son almanaques que relacionan fechas y posiciones de los astros y anuncian fenómenos meteorológicos: de cambios de tiempo, de lluvias, de vientos, que son de interés tanto para la agricultura como para la navegación. Estas características podían durar unos días o alargarse todo el período. Para algunos tienen un fuerte carácter predictivo¹⁰. También pueden indicar las fechas idóneas para realizar una actividad, por ejemplo: para cortar la madera que servirá para construir un barco, o para la temporada de navegación¹¹. O bien las fechas nefastas. Así por ejemplo, el Calendario de Córdoba previene de navegar en marzo (al menos hasta el 11 de abril) a causa del magnetismo y previene, también, contra determinados vientos y contra las mareas del equinoccio¹².

En los textos de *anwā'* encontramos también información sobre los efectos, cualidades y dirección de los vientos, definida por los ortos y ocasos astronómicos, del Sol y de las estrellas. Es una más de las características que, según David King, vinculan los *anwā'* con el folclore árabe preislámico y la astrometeorología popular árabe¹³.

Fruto de esta tradición serán las redes de vientos, los diagramas de alquibla y las rosas náuticas basadas en los cuatro vientos cardinales, en el centro de los cuales está la Ka'ba. Más adelante, la rosa náutica clásica¹⁴ de doce vientos será substituida por la de treinta y dos. Juan Vernet, por un lado, cita al piloto Ibn Māyīd, quien distingue entre la rosa de veinticuatro rumbos o javanesa y la de treinta y dos o árabe. Por otro, se hace eco de un texto de Chaucer, quien escribe: «hay 24 acimutes, que entre las gentes del mar son 32»¹⁵.

¹⁰ Este carácter quizás explica por qué la palabra *naw'* no aparece en el Corán. Sí aparece *manzil*.

¹¹ En el Mediterráneo se extendía de abril-mayo a septiembre-octubre. Según Plinio, la temporada de navegación se abría el 8 de febrero. Según Vegetius, que sigue a Varrón, la navegación era buena entre el orto helíaco de las Pléyades hasta el de Arturo (27 de mayo-14 de julio); insegura hasta el 11 de noviembre y, desde esta fecha hasta el 10 de marzo, los mares permanecían cerrados. San Isidoro recoge esta tradición al afirmar que las Pléyades anuncian el tiempo de la primera navegación. Documentos de la *genizá* de El Cairo indican que el mar permanecía cerrado de noviembre a marzo y asimismo lo indican al-ʿUdrī e Ibn Ḥayyān (VERNET 1979: 393).

¹² *Calendrier*: 55, 69, 167.

¹³ KING 2004.

¹⁴ Plinio el Viejo recoge, en su *Historia Natural*, una variante de la rosa de doce vientos diseñada por Aristóteles muy parecida a una que describe Qāsim ibn Muṭarrif al-Qaṭṭān (CASULLERAS 1994: 87).

¹⁵ VERNET 1978: 239.

¹⁶ Cada noche es visible la mitad de las mansiones lunares, y siguiendo la rotación de sus asterismos, se podía hacer una división aproximada de los momentos de la noche, según la sucesiva



Miquel Forcada señala que el sistema de los *anwā'* también se utilizará como medio para determinar las horas de la oración y las horas nocturnas¹⁶. Con este uso aparece documentado por primera vez en una fuente andalusí: el *Kitāb al-Hay'a* de Qāsim ibn Muṭarrif (siglos X-XI). En época más tardía, el procedimiento se acompañará de un instrumento como el que describe al-Umawī al-Qurṭubī (m. 1205-1206) en su tratado de *anwā'* que consta de tres láminas¹⁷.

2. UN MAR DE ESTRELLAS: EL CIELO

Es de lamentar que los manuales árabes más antiguos sobre navegación se hayan perdido. El primero que se conserva es del siglo XV. Se trata de una guía náutica de navegación por el Índico escrita por el mencionado piloto Ibn Māyīd¹⁸ en 1490 (FERRAND 1921-1928). En el prólogo de uno de sus derroteros menciona como pilotos anteriores a dos persas, Aḥmad b. Tabaruya y Khash b. Yūsuf, que navegaron hacia 1009-10, y a «los tres leones» del siglo XII, autores de unos textos de navegación que Ibn Māyīd había leído, pero que tampoco se han conservado.

Los textos disponibles para tratar el tema del mar en el período entre el advenimiento del Islam, siglo VII, y la caída del califato abbasí de Bagdad, a mediados del siglo XIII, se encuentran desperdigados en crónicas y obras literarias de los más variados géneros: la tradición de cuentos náuticos de los siglos IX y X cuyo desarrollo posterior conducirá a los cuentos de Simbad en *Las Mil y una noches*; la literatura de *riḥla* o viaje de peregrinación y estudios, como por ejemplo la de Ibn Yubayr¹⁹, y las fuentes geográficas, entre otras.

A pesar de lo disperso, pues, de las fuentes, estudios como los de Jorge Lirola o Christophe Picard han sido capaces de poner de relieve el poder naval de los Omeyas de al-Andalus y la relación de los musulmanes del Occidente medieval con el mar, respectivamente.

En lo que concierne a Oriente, sabemos que el califato Omeya oriental (661-750) se caracterizó por sus esfuerzos en la construcción de navíos de guerra y

culminación de cada uno de ellos, que permitía determinar la hora (FORCADA 1995: 212; SAMSÓ 1992: 71-75 y CASULLERAS 1994: 81).

¹⁷ FORCADA (1995).

¹⁸ Piloto que condujo las naves de Vasco de Gama de Melinde a Calicut y quedó inmortalizado por Camoens en *Os Lusíadas* (6,5) (VERNET 1978: 235).

¹⁹ Ibn Yubayr en su *Riḥla* aplica, de modo instintivo, la técnica de observación del horizonte: escrutarlo en el momento del ocaso (u orto) del Sol y así percibir una serie de montañas costeras (Montgó, *Qaun*, desde Ibiza; el Etna) con cotas elevadas que reducen a pocas jornadas la navegación sin tener a vista la tierra (VERNET 1979: 387). El estudio, que hace Vernet, de los radios de visibilidad de los distintos montes costeros del Mediterráneo permite ver que en la navegación a lo largo del eje del Mediterráneo eran escasos los días en que se permanecía, con buen tiempo, sin avistar tierra. Ibn vubayr se sorprende, también, del régimen de los vientos en el Próximo Oriente del que dice que constituye «un extraño misterio» (VERNET 1979: 392).

el reclutamiento de marinos. Y que durante los primeros siglos abbasíes hubo un desarrollo gradual de las flotas de guerra musulmanas que alcanzó su punto álgido en el siglo X²⁰. Ibn al-Nadīm (siglo X) menciona en el *Fihrist* dos manuales de guerra, que incluyen la guerra en el mar, compuestos entre los siglos VIII y IX.

Sabemos, también, que el comercio y el tráfico generado por la peregrinación a la Meca, uno de los preceptos de la nueva religión, contribuyeron al tráfico marítimo en ambos lados al norte del Mar Rojo, manteniéndose al mismo tiempo el tráfico de la antigua ruta del incienso hacia los puertos del sur del Golfo y de la India.

En el siglo IX, además de navegar codo a codo con los bizantinos por el Mediterráneo y alcanzar, en el Índico, la India, el sudeste asiático y la China, los árabes navegaron también el Atlántico²¹.

Al inicio del califato abbasí se produjeron algunos avances científicos, auspiciados por los califas ilustrados: al-Manṣūr (753-775), Harūn al-Rašīd (786-809) y su hijo al-Ma'mūn (813-833), que sentaron las bases para la navegación astronómica de época posterior. Avances que se enmarcan en cuatro ámbitos fundamentales: geodesia, tablas astronómicas, cartografía e instrumentos.

En geodesia se implementan procedimientos astronómicos de orientación no excesivamente complicados. El primero de ellos es la determinación de la latitud, teniendo en cuenta que la determinación de la latitud y longitud geográficas de un lugar es fundamental en la navegación por tierra o por mar.

La determinación de la latitud se puede llevar a cabo resolviendo una fórmula sencilla:

$$\varphi = 90^\circ - (h - \delta)$$

Para lo cual necesitamos disponer de la altura meridiana del Sol o de la altura de una estrella vecina al polo y, además, será indispensable conocer la declinación²². Con este fin será muy útil disponer de unas tablas de declinación.

Los progresos en la determinación de las latitudes permitieron, por un lado, dimensionar la Tierra. Así, los astrónomos de al-Ma'mūn, en diversas expediciones

²⁰ A mediados del período abbasí (750-1258), al inicio del siglo IX, la supremacía Bizantina en el mar fue seriamente desafiada, gracias al desarrollo de máquinas de guerra y armas como el fuego griego (PICARD 1997: 115-116).

²¹ VERNET 1979: 384.

²² Durante el día, el observador puede tomar la altura meridiana del Sol (h) y calcular su declinación (δ). Entonces, para las localidades del hemisferio norte: $\varphi = 90^\circ - (h - \delta)$, ya que la altura culminante del ecuador celeste es el complemento de la altura polar. Por la noche, se puede observar también la altura meridiana de una estrella cuya declinación conozcamos y aplicar la misma fórmula. O incluso tomar las respectivas alturas de una estrella circumpolar en los dos momentos en los que cruza el meridiano. En esta línea, la observación de la polar o de sus guardas era suficiente (KENNEDY 1997: 218).

²³ El objetivo era encontrar una localización llana y conveniente para observar la latitud (φ) a partir de un cierto punto inicial. Los observadores se dirigían entonces hacia el norte y hacia el sur,



organizadas por su mecenas hacia Samarra y Sinjar, midieron el grado de meridiano terrestre²³ y obtuvieron un valor que adoptó Alfargani y ratificó Colón.

Por otro, permitieron calcular las longitudes geográficas y establecer meridianos de base desde donde computarlas. El cálculo de las longitudes geográficas se realizaba a partir de la observación de eclipses o por métodos geodésicos. A partir de estos cálculos se elaboraban listas geográficas²⁴.

Todos estos valores se tabulaban para disponer de ellos en cualquier momento. Junto a las tablas de coordenadas geográficas, de indudable interés en cartografía, existieron tablas para el cálculo de las longitudes y latitudes del Sol, la Luna y los cinco planetas observables a simple vista; tablas que daban la hora del día o de la noche a partir de la altura del Sol o de las estrellas; tablas que daban la altura del Sol a mediodía. Los astrónomos les aplicaban procedimientos matemáticos que les permitían, además, determinar la *qibla*, la dirección de la Meca, desde un lugar determinado. Estas tablas se conocen también como *zīyēs*²⁵.

Entre los siglos VII al XIX se calcularon un número ingente de *zīyēs* y tablas auxiliares, principalmente de funciones trigonométricas que, no siendo propiamente *zīyēs*, facilitaban enormemente su cómputo y su uso. En la actualidad se conserva un corpus de unas 225 tablas y obras conexas²⁶.

Tablas de declinación solar formarán parte indispensable de los directorios de navegación de época posterior.

mediendo la distancia recorrida. Cuando la expedición alcanzaba un punto en donde el valor de φ difería en un grado respecto al valor inicial, la distancia recorrida daba la longitud de un grado del meridiano (KENNEDY 1997: 219-220).

²⁴ Las listas geográficas de las que disponemos (tablas, compilaciones y obras geográficas) se pueden clasificar en dos categorías según el meridiano origen que consideren: Ptolemaicas si, como Ptolomeo (ca. 150 d.C.), miden las longitudes hacia el Este a partir de las Islas Canarias (*al-ʿyazāʾir al-jālidāt*) y khwarizmianias si, como al-Khwārizmī (ca. 820 d.C.), escogen como primer meridiano la orilla Oeste del océano occidental (*saḥil al-baḥr al-muḥīṭ al-garbī*) que en la literatura al uso se encuentra 10° al Este del meridiano del grupo anterior. Por lo tanto, a partir de esta época se puede enmarcar el Mediterráneo dentro de un cañamazo mucho más real que el del mundo antiguo y del que el renacimiento volverá a imponer con sus sucesivas impresiones de la *Geografía* de Ptolomeo (KENNEDY 1997: 220-221; COMES 2000).

²⁵ Un *zīyēs* es un manual de astronomía que contiene tablas. Estas tablas, en árabe o en persa, solían ir precedidas de unos cánones en los que se explica cómo utilizarlas o la teoría según la cual han sido calculadas. La palabra *zīyēs* un préstamo del persa que tiene que ver con la disposición tabular en filas y columnas, parecido al entramado de un tejido o a los surcos del arado. Un *zīyēs* puede contar con un centenar de folios de texto y tablas.

²⁶ KING-SAMSÓ, *EI*; KING-SAMSÓ 2001.

²⁷ Por orden cronológico, el periplo, la brújula y la ampollita dieron origen al derrotero y éste a su vez a la carta náutica a la que pronto completó el marteiolo. Los periplos, conocidos desde la Antigüedad, son descripciones hidrográficas de la cuenca de un mar dado con anotación de distancias, pero no de rumbos, aunque esporádicamente puedan estar indicados. El derrotero es un periplo en el que se indican sistemáticamente los rumbos. La carta náutica, a veces indebidamente llamada portulano, no existe sin derrotero previo y el del Mediterráneo se estaba levantando en el siglo X. Los derroteros inician su tímida aparición en el occidente cristiano a mediados del siglo XI (VÉNET 1979: 430).

Los precedentes árabes de los atlas, cartas náuticas y portulanos bajo medievales son también de este período²⁷.

Sabemos que en la *Bayt al-ḥikma*, la Casa de la Sabiduría, ma'muní se preparó una representación del mundo conocido que mejoraba en algunos aspectos la de Ptolomeo y de la cual no han sobrevivido más que versiones reducidas. Al parecer la proyección utilizada era la de Marino de Tiro (siglo I J.C.).

Sabemos, también, y de buena fuente que el astrónomo Ibn Yūnus (m. 1009) elaboró en el siglo IX un mapa para el califa fatimí al-ʿAzīz, aunque se desconocen los pormenores.

Y, por el geógrafo al-Maqdisī (m. 898) sabemos que los geógrafos árabes del siglo IX eran perfectamente conocedores de que la configuración de las costas carecía de regularidad. En el prólogo a su *Geografía* nos cuenta que cierto día sentado en la playa de Adén junto a un viejo marino le preguntó por la configuración de los mares: «Éste —cuenta— allanó la arena con la mano y dibujó un mar que no tenía forma ni de turbante (*taylasan*) ni de pájaro. Trazó sinuosidades de múltiples entrantes y ensenadas. Luego dijo: Ésta es la figura del Océano Índico. No tiene otra forma. He dibujado sólo un esquema y he omitido los golfos y las ensenadas de poca importancia... He puesto aquello en lo que no se discrepa y he dibujado los accidentes en que todos estamos de acuerdo»²⁸. Este mapa concordaba con los derroteros que al-Maqdisī dice haber tenido en sus manos y constituye un paso previo al mapa o portulano que Ibn Māyīd dice haber manejado y que había sido trazado en el siglo XII (año 1184) por Ismāʿīl ibn Abān, posterior en unos pocos años al conocido mapa de al-Idrisī²⁹.

Menos conocida es la aportación del astrónomo al-Bīrūnī. Este gran matemático y prolífico erudito de Asia Central del siglo XI escribió hacia 1005 una obra breve sobre cartografía del globo celeste³⁰. En este tratado, Bīrūnī, que cita como referentes a Marino y a Ptolomeo entre otros, discute ocho maneras distintas de proyectar las constelaciones celestes en un plano y se atribuye la invención de tres de ellas que comparten la ventaja de ser equidistantes y cuyas denominaciones actuales son: *globular*, *doble-equidistante* y *equidistante azimutal*.

Pasar de la representación de las constelaciones a utilizarlas en la proyección de instrumentos y en cartografía es, de hecho, bastante lógico. Así, encontramos un ejemplo primitivo y bastante intuitivo de la equidistante azimutal en la carta (mapa mundi) de al-Sfaqsī en 1571 y su aplicación en Europa de la mano de

²⁸ VERNET 1978: 235.

²⁹ El geógrafo magrebí al-Idrisī fue encargado por el rey normando Roger II de Sicilia de la compilación de un atlas completo del mundo que acabó en 1154, después de 15 años de trabajo. Consta de 70 hojas rectangulares agrupadas en siete rollos de diez hojas. El norte está abajo. El borde superior e inferior de cada hoja coincide con los límites superior e inferior de cada uno de los siete climas. Hay indicios de astronomía y en la introducción cita doce fuentes, una de ellas la *Geografía* de Ptolomeo.

³⁰ Se trata del *Kitāb fī tastaḥ al-suwar wa-taḥīṭ al-kuwar* editado, traducido y comentado por J.L. Berggren (BERGGREN 1982).



Postel en 1581. En cuanto a la proyección globular, reaparece en Europa seis siglos después de Bīrūnī: en 1660 el siciliano Nicolosi publica dos ejemplos, representación del hemisferio este y del oeste, respectivamente. En 1701 el francés Philippe de la Hire también describe un sistema de proyección perspectiva que produce una red de coordenadas muy parecida a la producida por la proyección globular³¹.

3. UN MAR PARA NAVEGAR: INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN

La época abbasí es la época dorada de los instrumentos astronómicos y la literatura científica producida sobre este tema es de gran interés para el estudio de la matemática aplicada y de la geometría descriptiva. La iconografía existente es, asimismo, muy rica, pues son muchos los instrumentos conservados.

Los tratados sobre instrumentos de la época no hacen referencia específica a la navegación, aunque algunos de los procedimientos descritos pueden tener su aplicación a la náutica. Por ejemplo, el método de triangulación que Vernet califica de suficiente cuando la navegación es costera y no de altura³².

La primera mención del uso de un astrolabio a bordo de una nave procede del siglo XII y se encuentra en el tratado original sobre este aparato escrito por Raymon de Marsella (fl. 1140), quien, además, alude a su uso por los marineros para determinar la latitud mediante la observación del paso superior e inferior de una estrella circumpolar como Bennesas (η Osa Mayor) o Algedi, *Maris Stella* (α Osa Menor).

Vernet considera que la aplicación a la náutica del instrumental astronómico «remonta al siglo XII y que, desde este momento, se inicia una lenta y progresiva diferenciación, a partir de un arquetipo común, de los instrumentos astronómicos, más complejos y de los náuticos, simplificación de aquéllos»³³. El astrolabio astronómico estándar y el astrolabio náutico son un caso paradigmático de tal simplificación.

El astrolabio astronómico, de origen ptolemaico y conocido por los árabes a través de los textos siríacos del siglo VII d.C., alcanza un extraordinario desarrollo entre los árabes, quienes conciben simultáneamente variantes geoméricamente sofisticadas.

En la variedad estándar, consiste en la proyección estereográfica polar de las coordenadas horizontales (almucantarates y verticales) de la esfera celeste en el plano del ecuador. Como quiera que estas coordenadas, y los arcos de círculo que

³¹ KENNEDY 1997: 226-229.

³² Se señala el Índico como cuna del nacimiento del procedimiento para la determinación de la situación del Polo con ayuda de las Dos Guardas. Éste y otros procedimientos náuticos del Índico alcanzaron el Mediterráneo en época relativamente temprana (VERNET 1979: 407).

³³ VERNET 1977: 203

las representan, varían en función de la latitud del lugar, aparecen trazadas sobre una lámina para una latitud determinada que es intercambiable con otro número de láminas correspondientes a otras tantas latitudes. Para guardarlas, se da al instrumento forma de caja cilíndrica (*madre*) que encierra las láminas, unas encima de otras. Encima de todas ellas la proyección de la eclíptica complementada con un sistema de indicadores en forma de garfio que indican las posiciones de una selección de estrellas. Todo el conjunto se sujeta con una chaveta que atraviesa el instrumento por el eje central.

El dorso de la madre lleva grabados una serie de círculos y divisiones en grados destinados a conocer la altura de los astros con la ayuda de una alidada de pínulas. Si el astrolabio es occidental, incorpora además un calendario zodiacal que muestra la correspondencia entre los meses del calendario juliano y los signos zodiacales. Frecuentemente, los astrolabios astronómicos, tanto occidentales como orientales, incluyen en este dorso algún trazado gráfico de sombras y/o de horas de la oración.

Algunos de los usos del astrolabio estándar tienen su aplicación a la navegación, especialmente la determinación de la declinación del Sol en una fecha cualquiera y el cálculo de la latitud a partir de la culminación superior del Sol o de culminaciones de estrellas circumpolares. Para estos propósitos, de todos los elementos del astrolabio, basta con la graduación del dorso para medir la altura de los astros.

La morfología del astrolabio astronómico estándar ha mantenido estas características hasta nuestros días, en paralelo a la existencia de otras variantes interesantes geoméricamente e igualmente útiles³⁴.

En cuanto al astrolabio náutico —mucho más tardío, ya que surgió, probablemente, a fines del siglo xv—, se trata de un instrumento de observación utilizado para determinar la altura meridiana del Sol o de una estrella. Para ello requiere únicamente del círculo graduado y la alidada de pínulas del dorso del astrolabio astronómico. El instrumento resultante es un astrolabio «vacío», desprovisto de láminas y muy simplificado.

Además del astrolabio náutico, son instrumentos auxiliares en navegación anteriores a él la brújula y las ampolletas.

La forma más antigua de brújula conocida es la calamita. Se trata de una aguja imantada que se apoya sobre un trozo de madera o de corcho, el cual, a su vez, flota en la superficie del agua pudiendo orientarse libremente. Los orígenes de la brújula son oscuros y, generalmente, se retrotraen a la China milenaria. Aunque las primeras menciones en la Europa occidental corresponden a la primera mitad del s. XIII, es posible que fuese conocida en al-Andalus a mediados del IX y, con mayor seguridad, en el XI. Su conocimiento, como el de otras técnicas de navegación,

³⁴ Por ejemplo la proyección del dorso de la azafea redescubierto en la variante de Juan de Rojas con fines exclusivamente náuticos (VERNET 1979: 365).



habría sido mantenido en secreto por los marinos andalusíes para no perder las grandes ventajas que les proporcionaba frente a sus competidores. La brújula está íntimamente relacionada con el derrotero y las cartas náuticas.

Las ampolletas o reloj de arena eran el instrumento más habitual para medir el tiempo a bordo de una nave. Para obtener una mejor precisión, era indispensable conseguir un vidrio inalterable al paso del tiempo y a las circunstancias meteorológicas de manera que no perdiera su transparencia ni alterara su forma. Estas características se obtuvieron con el empleo de la sosa, cuya obtención con estos fines sólo conocían en el siglo X los egipcios y los catalanes. Hacia principios del siglo XII, el secreto se divulga y los venecianos serán los primeros en fabricar las ampolletas rellenándolas de arena, mucho más económica que el mercurio, y ofrecer a los marinos un reloj de muy buen rendimiento.

Por último, queda introducir el instrumento que podemos considerar propiamente útil en navegación: el nocturlabio. Se trata de un reloj de tiempo sidéreo utilizado desde el siglo XIII cuya función principal consistía en determinar la hora nocturna y conocer la cantidad que hay que sumar o restar a la altura observada de la Estrella Polar para hallar la latitud de lugar. Tanto para conocer la hora nocturna como para determinar la latitud, el nocturlabio se basa en la posición relativa de ciertas estrellas de la Osa con la Polar³⁵ y es frecuente encontrar instrumentos preparados para una y otras estrellas.

Para utilizarlo se coge el instrumento por el mango, se sitúa a unos 25 cm del ojo y se lanza una visual a la estrella polar a través del orificio central. El instrumento lleva dos dientes que marcan las estrellas de referencia y se hace coincidir el que marca la estrella que se quiere utilizar con el día de la fecha en la escala calendárica del disco mayor. Con ello tendremos a la estrella correspondiente en la posición que ocupa a medianoche del día en cuestión. A continuación, haremos girar la regla hasta que su borde coincida con la estrella que queremos utilizar. Esta misma regla nos marcará entonces la hora, antes o después de la medianoche, en la corona horaria del disco menor.

El dorso del instrumento presenta dos escalas graduadas que permiten calcular la corrección que debe introducirse al determinar la latitud tomando la altura de la Polar sobre el horizonte ya que esta estrella no coincide exactamente con el Polo Norte, sino que gira en torno a él.

La historia del nocturlabio es confusa. Aunque J. Needham alude a un instrumento parecido de tradición China, sólo se encuentran referencias a él en textos latinos y romances. Las primeras descripciones inequívocas corresponden al siglo XIII, aunque existe la posibilidad de que lo conociera Gerberto de Aurillac en el siglo X. No existen referencias a este instrumento en textos árabes, pero estudios relativamente recientes han establecido que en tratados andalusíes de astrometeorología popular aparece, desde el siglo X, la descripción de un procedimiento para determinar la hora durante la noche mediante el giro de las mansiones lunares en torno al Polo, haciendo plausible la hipótesis de que los andalusíes hubieran conocido y utilizado un instrumento de esta índole.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BERGGREN, J.L., «Al-Bīrūnī on Plane Maps of the Sphere», *Journal for the History of Arabic Science (JHAS)*, 6, pp.47-97, 1982.
- CALENDRIER DE CORDOUE de 961 (le), composé par Arib ibn Saïd et Rabi ibn Zayd (Xème siècle), éd. R. Dozy, tr. Ch. Pellat, Leyde, 1961.
- CASULLERAS, J., «El contenido del *Kitāb al-Hay'a* de Qāsim ibn Muṭarrif al-Qaṭṭān». En J.M. Camarasa, H. Mielgo y A. Roca (coord.), *Actes de les I Trobades d'Història de la Ciència i de la Tècnica (Maó, 11-13 setembre 1991)*. Barcelona, pp. 75-93, 1994.
- COMES, M., «Islamic Geographical Coordinates: al-Andalus' Contribution to the correct Measurement of the size of the Mediterranean». En *Science in Islamic Civilization. Studies and Sources on the history of Science*, Istanbul, pp. 123-138, 2000.
- CORRIENTE, F. y MONFERRER, J.P., *Las diez mu'allaqāt. Poesía y panorama de Arabia en vísperas del Islam*. Madrid, 2005.
- FERRAND, G., *Instructions nautiques et routiers arabes et portugais des xvè et xviè siècles. Reproduits, traduits et annotés*. T. 1. *Ibn Majid. Texte arabe*, Paris 1921-1923. T. 2. *Sulayman al-Mahri et Ibn Majid. Texte arabe*, Paris, 1925 et T. 3. *Introduction à l'astronomie nautique arabe*, Paris, 1921-1928.
- FORCADA, M., «Los libros de *anwā'* en al-Andalus». En: J. Vernet y J. Samsó (eds.), *El Legado Científico Andalusi*. Madrid, pp. 103-115, 1992.
- «El origen del nocturlabio a la luz de fuentes hispánicas y andaluses». *Revista del Instituto Egipcio de Estudios Islámicos en Madrid (RIEEM)*, 27, pp. 207-219, 1995.
- GROSSET-GRANGE, H., (avec la collaboration d'Henri Rouquette), «La science nautique arabe». En: Rashed, R. (dir.), *Histoire des Sciences Arabes. Vol. 1. Astronomie, théorique et appliquée*. Paris, pp. 233-269, 1997.
- KASSIS, H.E., *A Concordance of the Qur'an*. Berkeley, Los Angeles, London, 1983.
- KHARCHAF, I., *Lexique des versets coraniques scientifiques*, T. 1: *Biologie, Mathématiques, Physique et Chimie, Géographie, Astronomie, Écologie et Paléontologie*. Casablanca, 1989.
- KENNEDY, E.S., «Géographie mathématique et cartographie». En: Rashed, R. (dir.), *Histoire des Sciences Arabes. Vol. 1. Astronomie, théorique et appliquée*. Paris, 1997, pp. 217-232, 1997.
- KING, D.A., *In Synchrony with the Heavens. Studies in Astronomical Timekeeping and Instrumentation in Medieval Islamic Civilization*. Leiden-Boston, 2004.
- KING, D.A. y SAMSÓ, J., «*Zidj*» *Encyclopaedia of Islam*, IX, 497-508.
- (with a contribution by B. Goldstein), «Astronomical Handbooks and Tables from the Islamic World (750-1900): an Interim Report», *Suhayl* 2, pp. 9-105, 2001.
- LIROLA, J., *El poder naval de Al-Andalus en la época del Califato Omeya*. Granada, 1993.
- «Algunas consideraciones sobre el desarrollo náutico árabe en al-Andalus y su repercusión en los reinos cristianos de la Península Ibérica». *RIEEM*, 26, pp. 169-177, 1993-94.
- MARTÍNEZ MONTÁVEZ, P. (coord.), *Taha Husayn. Ensayos de crítica literaria*. Madrid, 1983.
- ARTÍCULOS «Milāḥa», «Rīḥ», «Djugrāfiyya», *Encyclopaedia of Islam* (v.e.).
- PÉLLAT, Ch., «Dictons rimés, *anwā'* et mansions lunaires chez les arabes». *Arabica* II, pp. 17-41, 1955.
- PICARD, Ch., *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge. VIII-XIII siècle*. Paris, 1997.



- RIUS, M. y COMES, M., «Circulació de coneixements per la Mediterrània: entre Orient i Occident». En J. Batlló, J. Ferran y M. Piqueras (coord.), *Actes de la VIII Trobada d'Història de la Ciència i de la Tècnica*, Barcelona, pp. 409-418, 2006.
- SAMSÓ, J., *Las ciencias de los antiguos en Al-Andalus*, Madrid, 1992.
- VERNET, J., «Instrumentos Astronómicos (1250-1600)». Publicado en el *Coloquio sobre Historia de la Ciencia Hispano-Americana*. Madrid, pp. 203-216, 1977.
- *La cultura hispanoárabe en Oriente y Occidente*. Barcelona, 1978.
- «La navegación en la Alta Edad Media». *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, 1 (Spoleto, 1978), pp. 323-388. Reimpreso en *Estudios sobre Historia de la Ciencia Medieval*. Barcelona-Bellaterra, pp. 383-448, 1979.



SAVOIR NAUTIQUE ET NAVIGATION DANS LE GOLFE
DE GASCOGNÉ À LA FIN DU MOYEN ÂGE D'APRÈS
LE GRANT ROUITIER ET PYLLOTAGE ET ENCRAGE
DE LA MER DE PIERRE GARCIE DIT FERRANDE

Beatriz Arízaga Bolumburu

Universidad de Cantabria

Michel Bochaca

Université de La Rochelle

RÉSUMÉ

Dans ce travail les auteurs analysent le traité de navigation rédigé par Pierre Garcie à la fin du xve siècle. *Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer* est un texte rare pour l'époque puisqu'il s'agit d'une compilation qui montre une connaissance pratique acquise par l'expérience personnelle de son auteur. Il y offre toute une série de détails précis de la côte du golfe de Gascogne de grande utilité pour s'y repérer et pour fixer les routes de la traversée à partir de toute une série de dessins représentant des éléments topographiques caractéristiques de la côte. Ces connaissances, transmises oralement, avant la publication de l'ouvrage de Garcie, qui a connu plusieurs éditions, ont permis à plusieurs générations de marins d'éviter les éventuels dangers qui pouvaient surgir sur leur route, mais elles nous permettent, nous aussi, de reconstruire les pratiques de la navigation et de nous approcher de la manière dont un marin de la fin du moyen âge concevait son métier.

KEY WORDS: navigation, golfe de Gascogne, xv^{ème} siècle.

RESUMEN

En este trabajo los autores analizan el tratado de navegación redactado por Pierre Garcie a finales del siglo xv. *Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer* es un texto excepcional para la época en tanto que se trata de una compilación que demuestra un conocimiento práctico adquirido gracias a la experiencia personal del autor. En él se proporcionan una serie de detalles precisos de la costa del golfo de Gascuña muy útiles para orientarse y para fijar las rutas de la travesía a partir de una serie de dibujos que representan los accidentes topográficos característicos de la costa. Estos conocimientos, que fueron difundidos oralmente antes de la publicación de la obra de Garcie, reeditada varias veces, permitieron a varias generaciones de marinos evitar los peligros que podían surgir en la travesía, al mismo tiempo que nos ayudan a reconstruir las técnicas de navegación y nos acercan a la concepción que un marino de finales de la edad media tenía de su oficio.

PALABRAS CLAVE: navegación, golfo de Gascuña, siglo xv.

CUADERNOS DEL CEMyR, 15; diciembre 2007, pp. 91-107



91

SAVOIR NAUTIQUE ET NAVIGATION DANS LE GOLFE...



Pierre Garcie dit Ferrande est passé à la postérité pour avoir rédigé à la fin du xv^e siècle un routier de la mer, qui fut régulièrement réédité jusqu'au 1643 avec des corrections et des augmentations. Auguste Pawlowski a rassemblé le peu de choses que l'on peut savoir de l'homme et de sa vie¹. Maître de navire de Saint-Gilles sur Vie, en Bas Poitou (actuelle Vendée), il était le fils de Jean Garcie Ferrande et de Jeanne Oliver. Le patronyme et le surnom désignent une ascendance castillane qui ne saurait surprendre en raison des relations maritimes entre le nord de la Péninsule ibérique et les ports de l'Aunis, du Bas Poitou et la basse Loire². Pierre Garcie consigna sa propre expérience nautique dans un livre rédigé en partie avant le 31 mai 1483, date à laquelle il dédicace son travail à son filleul, Pierre Ymbert. Des compléments ont été apportés au moins jusqu'au 24 juin 1484. Une version abrégée fut publiée à Rouen en 1502 sous la forme d'un opuscule de 64 pages, intitulé: *Le routier de la mer*. Une édition augmentée vit ensuite le jour. Celle parue à Poitiers de 1520 est la plus ancienne connue du *Grant routtier et pyllotage et engrage de la mer*³. Plus développée que la précédente (196 pages), elle s'enrichit de nombreux dessins qui représentent des éléments topographiques caractéristiques de la côte, principalement entre le cap Higuer et La Corogne (pp. 41-75)⁴.

Cette combinaison entre un texte rédigé à la manière d'instructions nautiques et des dessins illustrant des détails précis de la côte permet d'appréhender la manière dont un marin de la fin du Moyen Âge se représentait mentalement son univers de travail. Le témoignage d'un homme de la mer est d'autant plus intéressant qu'il donne une perspective très particulière, à l'opposé de celle des terriens, dans la mesure où la terre est perçue depuis la mer. Nous centrerons notre réflexion

¹ A. PAWLOWSKI, «Pierre Garcie dit Ferrande, et ses imitateurs», *Bulletin de Géographie historique et descriptive*, 1900, pp. 135-173. Id., «Pierre Garcie dit Ferrande, et son Grand Routier. Notice additionnelle», *Bulletin de Géographie historique et descriptive*, 1902, pp. 155-158.

² Compte tenu de l'ascendance castillane du personnage, il aurait été plus logique de restituer Garcíe (pour García) et Ferrandé (pour Ferrandez / Fernandez). C'est cependant sous les graphies de Garcie et de Ferrande que l'homme est passé à la postérité.

³ Nous utiliserons cette édition reproduite sous forme de fac-similé dans D.W. WATERS, *The Rutters of the Sea. The Sailing Direction of Pierre Garcie*, Londres, 1967, pp. 205-400. Sur les relations entre la Péninsule ibérique et les ports la basse Loire, du Bas Poitou et de l'Aunis, voir entre: J. MATHOREZ, «Notes sur les rapports de Nantes avec l'Espagne», *Bulletin hispanique*, t. XIV, 1912, pp. 119-126, 383-407 et t. XV, 1913, pp. 188-206. H. TOUCHARD, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, 1967. P. BOISSONNADE, «La renaissance et l'essor de la vie maritime en Poitou, Aunis et Saintonge du x^e au xv^e siècle», *Revue d'histoire économique et sociale*, t. XII, 1924, pp. 259-325. M. DELAFOSSE, «Trafics rochelais aux xv^e-xvi^e siècles. Marchands poitevins et laines d'Espagne», *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, 1952, pp. 61-64. H. OTTE, «La Rochelle et l'Espagne, l'expédition de Diego Ingenios», *Revue d'histoire économique et sociale*, 1959. J.I. RUIZ DE LA PEÑA, «Presencia de los puertos cantábricos en las líneas del comercio atlántico bajomedieval: la relaciones entre Asturias y La Rochelle», *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, t. 141, 1993, pp. 21-47. M. TRANCHANT, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, 2003.

⁴ L'édition de 1520 n'étant pas paginée, nous avons choisi d'utiliser à titre de référence la pagination ajoutée en marge des planches reproduites dans l'ouvrage de D.W. Waters.

sur le golfe de Gascogne, ou golfo de Vizcaya pour les Castellans, dont Pierre Garcie était un excellent connaisseur du fait de son expérience personnelle.

1. LES ROUTES MARITIMES DANS LE GOLFE DE GASCOGNE

Pour les marins, le golfe de Gascogne correspond à la vaste extension maritime de 223.000 km² qui s'enfonçe en coin entre les côtes françaises et espagnoles, délimitée à l'ouest par une ligne imaginaire de quelque 460 kilomètres reliant la pointe de Penmarch au cap Ortegal (fig. 1). Deux types de navigations étaient envisageables, dont Pierre Garcie rend compte dans son ouvrage. La première consistait en une traversée directe de part en part, qui s'apparentait à une navigation quasi hauturière, tandis que l'autre route privilégiait un cabotage le long de la côte, sans perdre de vue la terre.

1.1. LA NAVIGATION EN DROITURE À TRAVERS LE GOLFE DE GASCOGNE

Sous le titre: «*S'ensuyt les trauersees et routes d'Espagne, de Poyctou et Bretagne pour sçavoir en quel ryn de vent les poinctes des terres demeurent les unes des autres*», Pierre Garcie consacre un chapitre entier à la navigation en droiture à travers le golfe de Gascogne (pp. 18-23). Il décrit une série de routes directes à partir de huit points de référence qui sont du sud au nord: «*les Asnes de Bourdeaux*», «*le partuy d'Antioche*», «*la poincte de Sainct Estienne d'Ars de l'isle de Ré*», «*les barges d'Olonne*», «*l'isle d'Yeux*», «*Belisle*», «*l'isle de Glenans*» et «*Penmarch*»⁵. Chacun d'eux correspond à un repère remarquable situé à faible distance de la côte: des hauts fonds comme le banc des Ânes à l'embouchure de la Gironde, des îles telles Ré, Yeux, les Glénans et Belle-Ile, ou bien encore des caps (pointe septentrionale de l'île de Ré, pointe de Penmarch) (fig. 2). Il ne s'agit pas seulement de secteurs côtiers dangereux qu'il convient de reconnaître avec soin pour garder le navire de tout péril. Ces amers donnent aussi aux patrons leur dernière position géographique exacte avant de s'élancer vers la haute mer et de perdre la côte de vue.

Pierre Garcie énumère pour chaque point de traversée une série de ports ou de points précis sur la côte opposée qu'il est possible de rallier en droiture. Depuis le banc des Ânes, les atterrissages cités sur la côte espagnole entre la Biscaye et les Asturies sont: Lequeitio, le cap Machichaco, Santander, Villaviciosa et le cap de Peñas. Depuis Belle-Ile sont mentionnés les Ânes de Bordeaux, Arcachon, Saint-Jean-de-Luz, le cap Machichaco, Santoña, San Vicente de la Barquera, Gijón et Ribadeo (fig. 3). Pour chacune des routes, Pierre Garcie précise le cap à suivre et la

⁵ À partir des îles Sorlingues, les navires faisaient une route directe d'un Finisterre à l'autre (pp. 23-24).



distance à parcourir en lieues (environ 4 kilomètres). Pour ce qui est du cap, il donne des indications en fonction de la précision relative des compas de l'époque. En plus des quatre points cardinaux principaux, la rose des vents était divisée en 20 autres «ryns» ou caps qui, à leur tour, se subdivisaient en 32 «quarts», mesurant chacun 11,25 degrés d'angle (fig. 4). Pierre Garcie situe ainsi Saint-Jean-de-Luz par rapport aux Ânes de Bordeaux selon un alignement nord-sud et à une distance de 63 lieues l'un de l'autre⁶. De même, les Ânes de Bordeaux et Lequeitio s'alignent nord —un quart de nord-est/sud— un quart de sud-ouest et sont séparés par 68 lieues⁷.

Pour rallier un secteur de côte à l'autre il fallait non seulement faire route au compas selon un cap déterminé, mais aussi naviguer à l'estime en tenant compte de la dérive supposée du navire. En l'absence de mesures précises des courants marins dans le golfe, les marins corrigeaient empiriquement le cap en fonction des conditions de navigation (allure et manoeuvrabilité du navire, force du vent et état de la mer). Au début de son ouvrage, Pierre Garcie explique «*la maniere de rottoyer*» (p. 13) et met les maîtres de navires en garde contre les effets de la dérive:

En toutes ces routes et seilleures il fault savoir s'il y a maree transportent l'hault ou le bas, et s'il y a aucunes marees il te fault bien les compasser, et s'il advient par aucun cas en faisant ladite seilleure et route qu'il te faille mettre ton nauire a la cappe et qu'il te conuienne cappoier il te fault bien que tu aduise en quel ryn de vent tu mettras le cap de ton nauire car ung nauyre a la cappe court tousiours l'aduent (pp. 14-15).

Il conseille de corriger la route et donne un ordre de grandeur de la dérive possible:

Si tu veulx bien et parfaitement compasser une route il te fault savoir [...] que une route de IIII^{xx} lieues ung de ces quars de vent hors de route laquelle tu seras porter une nauyre seize lieues le hault ou le bas (p. 13).

Ce cas théorique d'une dérive de 16 lieues au terme d'une route de 80 lieues correspond exactement à ce qui pouvait se produire entre Belle-Ile et Santoña, avec des conséquences que l'on imagine désastreuses en cas d'impéritie du maître du navire (fig. 5)⁸.

⁶ «Saint Jehan de Lucz et les Asnes de Bordeaux gisent nort et su et y a de l'ung a l'autre soixante et III lieu [*sic*]» (p. 18).

⁷ «Les Asnes de Bordeaux et Laquestiue nort et su quart de norest et de syroest et y a de l'ung a l'autre LXVIII lieues» (p. 18).

⁸ «Exemple familier si tu veulx seiller une route qui gise nort et su comme fait Bellisle et Saint Hoigne et tu preigne ung quart de nordest ou de syroest ou de noroest ou de suest icelluy quart de vent te portera XVI lieux l'hault ou le bas en IIII^{xx} lieux. Sache que en IIII^{xx} lieues ung demy ryn de vent qui sont deux quars de vent portent une nauyre XXXII lieux l'hault ou le bas. Sache que en XL lieues de seilleure demy ryn de vent vault que seize lieues» (p. 13).

1.2. LA NAVIGATION CÔTIÈRE: EXEMPLE DU LITTORAL SEPTENTRIONAL DE LA PÉNINSULE IBÉRIQUE

Pierre Garcie indique les principaux ports, mouillages et abris qui jalonnent la côte atlantique depuis le «*boucquau de Bayonne*» jusqu'à Sanlúcar de Barrameda, en Andalousie, et précise les distances en lieues qui les séparent (pp. 24-26). Pour la partie du littoral du golfe de Gascogne qui nous intéresse, 29 lieux sont cités entre l'embouchure de l'Adour et le cap Ortegal (fig. 6). Si l'on excepte les huit lieues qui séparaient l'embouchure de l'Adour⁹ de Fontarabie ou bien Luarca de Ribadeo, les distances à parcourir varient en général entre deux et six lieues, soit 8 à 24 kilomètres (fig. 7). La manière d'aborder ces différents ports et mouillages est longuement décrite au fil des pages 40 à 62 avec, au passage, des indications supplémentaires sur six autres mouillages : le cap Higuier (p. 40), le havre de Pasajes (p. 43), le cap Machichaco (p. 49), Santoña (p. 52), l'anse du Sardinero (p. 58) et le havre de la Basme près de Viveiro (p. 65).

Bien que non exhaustive, cette liste donne une idée des nombreux ports, mouillages et abris que comptait la côte septentrionale de la Péninsule ibérique et témoigne indirectement de l'activité maritime qui animait celle-ci à la fin du Moyen Âge¹⁰. La présentation de Pierre Garcie est de ce point de vue assez proche de celle des portulans contemporains de la première version du *Grant Routtier*, tels ceux de Grazioso Benincasa d'Ancône (1467)¹¹ et de Pedro Reinel (v. 1485)¹². Assortie d'un texte explicatif et de dessins, elle présente l'avantage de fournir une description détaillée de la côte.

2. CONDITIONS ET TECHNIQUES DE NAVIGATION: L'EXEMPLE DE LA CÔTE BASCO-CANTABRE

Lorsque les maîtres de navires optaient pour une route en droiture à travers le golfe, il leur fallait identifier rapidement les lieux d'atterrissage dès que la terre se

⁹ Il s'agit de l'embouchure primitive de l'Adour située au droit du Gouf de Capbreton. Celle-ci était alors en passe de devenir impraticable suite à l'ouverture naturelle, au début du XIV^e siècle, d'une autre embouchure à une quinzaine de kilomètres plus au nord, à hauteur de l'actuel Vieux-Boucau. Voir: M. BOCHACA, «Bayonne et le déplacement de l'embouchure de l'Adour d'après l'enquête de 1491», M. BOCHACA et J.-L. SARRAZIN (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, 2007, pp. 97-117.

¹⁰ B. ARÍZAGA BOLUMBURU, «Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular», *XXIX Semana de Estudios medievales de Estella*, Pamplona, 2003, pp. 195-242. B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA, «El comercio marítimo de los puertos del País vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media», *Itas memoria*, núm. 4, 2003, pp. 41-53. Id., «Caractères généraux des villes portuaires du littoral castillan nord-péninsulaire au Moyen Âge», *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Actes du XXXV^e congrès de la Société des Historiens Médiévistes de l'Enseignement Supérieur Public, La Rochelle (2004), Paris, 2005, pp. 63-78.

¹¹ British Library, Add. Ms. 11.547.

¹² Archives départementales de Gironde, 2 Z 1482 bis.



présentait à eux. S'ils choisissaient de longer la côte, ils devaient à tout moment savoir exactement où ils se trouvaient afin de parer à l'avance les éventuels dangers qui surgissaient sur leur route (caps et promontoire, îles et rochers, hauts fonds...). Un bon repérage visuel, faisant appel à la mémoire des lieux et à l'expérience pratique acquise par leur fréquentation régulière, constituait le plus sûr moyen de mener le navire, son équipage et sa cargaison sains et saufs à destination.

2.1. DÉFINIR LA POSITION DU NAVIRE DEPUIS LA MER

2.1.1. *Les points de référence à la côte*

Pour se situer le long de la côte, reconnaître les accès d'un port ou bien éviter un danger (doubler un cap, esquiver des hauts fonds...), les marins utilisaient tous les indices visuels que leur fournissait la physionomie de la côte: contour et profil de celle-ci, relief de l'arrière-pays, constructions visibles depuis la mer.

Îles, caps et promontoires constituaient des éléments significatifs du paysage côtier à même de fournir des points de référence précis (fig. 8). Au long de la côte du Guipúzcoa, de Biscaye et de Cantabrie, Pierre Garcie cite nommément le cap Higer (p. 41), le cap Quejo (p. 55), la pointe de la Galée (p. 50), deux pointes correspondant aux caps Galizano et Quintres (pp. 56-57), la pointe de la Late (p. 60), la pointe du Cuerno (p. 61), la pointe du Dichoso et celle de Ballota (p. 62). Il mentionne indirectement les caps de Santa Catalina (p. 46), Ogoño (p. 47), Machichaco (p. 49), Villano (p. 49) et la pointe de Somocueva (p. 60), présentés comme des montagnes tombant dans la mer. Il décrit la forme d'un certain nombre d'entre eux et dessine parfois leur silhouette afin qu'ils soient plus aisément reconnaissables depuis la mer.

Outre le contour et le profil particuliers de la côte, les marins pouvaient se fier au relief situé plus à l'intérieur des terres. Les abords de Fontarabie se caractérisent par la présence du cap Higer qui s'avance dans la mer et, à l'arrière plan, par la silhouette caractéristique des Peñas de Haya:

Le Fier [cap Higer] est un cap et a ceulx qui sont au bas de luy il se monstre estre long et bas a la mer, dehors de luy a ung petit isle pres du cap qui se monstre comme ung sarrailon [...] Sache que tu verras en su de Fonterrabye une montaigne qui est haulte et a dessus iiii bosses comme iiii cornes (pp. 42-43).

Pierre Garcie mentionne aussi les édifices notables (tours, églises, chapelles) visibles depuis la mer et pouvant servir d'amers. Dans l'édition de 1520, il a dessiné plusieurs d'entre eux (fig. 8). Une fois identifiée la tour surmontant le mont Urgul, il était possible de faire route vers Pasajes ou bien de se diriger vers Saint-Sébastien:

Si tu veulx aller au Passage, qui est haure de toute maree, la meilleure cognoissance qui y soit empres le Fier c'est mont Orgueilleux, qui est une grosse montaigne sus laquelle y a une tour asses haulte et est entre la voye de Saint Sebastian et se Passage, et l'haure de Saint Sebastian est en hault de luy (p. 43).

Une tour à la pointe de Somocueva servait de repère pour trouver l'entrée du port de Liencres (p. 60) et une autre à la pointe du Dichoso signalait l'embouchure de la ria de Suances par laquelle on accédait au port de San Martín de la Arena (p. 62). Ailleurs ce sont des églises ou des chapelles qui tenaient lieu d'éléments remarquables. La chapelle édifée sur l'île de San Atón près de Guetaria (p. 45), une autre à la pointe du cap de Santa Catalina (p. 47) et une troisième sur l'île d'Izaro près de Bermeo (p. 48), indiquaient la présence de promontoires rocheux au large desquels il convenait de passer et donnaient aussi un point de référence pour rallier respectivement les ports de Guetaria, de Lequeitio et de Bermeo.

2.1.2. Les éléments de localisation spatiale

Pierre Garcie décrit la côte selon une navigation hypothétique d'ouest en est, correspondant à la progression d'un navire venant de France. À la différence des grands alignements servant à fixer les routes de traversée directe du golfe de Gascogne qui s'effectuait ensuite au compas, il utilise rarement les points cardinaux pour la navigation côtière¹³. En vue de terre, le repérage s'effectuait à l'œil. Pour décrire la position d'un navire par rapport à un point de la côte, Pierre Garcie emploie habituellement les mots «amont» pour désigner l'est et «aval» pour l'ouest (fig. 9). Ainsi, Pasajes est «en amont» de la tour du Mont Urgul (p. 43) au contraire de l'île de Guetaria située «*auval de Saint Sebastian quatre lieues*» (p. 44). Quand le navire se trouve à la hauteur d'un point, la position est définie par la notion de «travers»:

Quant tu seras le trauers de Deue [Deua] tu voyrras une montaigne qui est bien grande qui est semblable a ceste figure» (p. 46).

Pour un observateur situé en mer, les distances entre le navire, la côte et l'intérieur des terres sont appréciées en fonction de la profondeur du champ visuel, les points de référence les plus proches étant «au bas» de lui et les plus éloignés «en haut». À l'approche de Castro Urdiales apparaissait «*une grosse montaigne, et quant l'on est au bas d'elle elle semble estre double et qu'il en ayt deux*» (p. 51). Près de Fontarabie, les chaînons pyrénéens dominent une côte basse. La silhouette caractéristique de la Rhune se découpe plus à l'intérieur des terres que celle des Peñas de Aya:

Sache que en amont du Fier toute la terre est esaglle et plange et ne voyrras plus de haulte terre que une montaigne qui est en terre, laquelle est roiste deuers l'est, et en hault d'elle voyrras une autre montaigne poinctue dessus et non plus comme ceste montaigne (p. 41).

¹³ «Sache que en amont du Fier toute la terre est esaglle et plange et ne voyrras plus de haulte terre que une montaigne qui est en terre, laquelle est roiste deuers l'est» (p. 41) ; «Et quant tu seras pres de terre tu pourras veoir la chapelle de Sainte Catherine qui est dessus une montaigne deuers l'est aupres de la couste en l'hault du haure» (p. 46).



Enfin, il était possible de déterminer la position du navire à partir de deux ou trois repères pris à la côte en observant l'angle qu'ils formaient entre eux et avec le navire. Selon les cas, il suffisait de les aligner les uns avec les autres, de sorte à les voir l'un «dedans» l'autre, ou bien de les apercevoir plus ou moins écartés les uns des autres de sorte à ce qu'ils forment un angle plus ou moins «ouvert» (fig. 9).

3. PORTS ET MOUILLAGES

3.1. LA QUALITÉ DES REFUGES SELON LA PROTECTION OFFERTE

Pierre Garcie énumère tout au long de la côte basco-cantabre une vingtaine de mouillages. Il les distingue en fonction de leur topographie et de la qualité de l'abri offert. Pour la partie française de la côte, il conserve le nom gascon de boucau qui désigne localement l'embouchure de l'Adour et celle de la Nivelle. Au-delà de la Bidassoa, il qualifie certains abris de «havre» (Pasajes, Lequeitio, San Vicente de la Barquera), d'autres de «baie» (Portugaleta) ou de «conche» (Laredo). Saint-Sébastien est défini à la fois comme une baie et un havre, sans doute parce que les installations sont doubles avec un port commercial dans la baie proprement dite et un port de pêche à Santa Catalina à l'embouchure de l'Urumea. Près de Santander, le Sardinero est qualifié indistinctement d'anse ou de rade (p. 58).

Le havre, plus fermé que la baie ou la conche et par conséquent davantage abrité, offrait une meilleure protection pour les navires. Celui de Pasajes était l'un des meilleurs de toute la côte basco-cantabre, accessible à toute heure de la marées (p. 43)¹⁴. Toutefois, il fallait se méfier d'un haut fond situé peu après l'entrée et, lors de vents violents d'ouest, les vagues pouvaient compliquer les manœuvres d'accès. Par comparaison, la baie de Saint-Jean-de-Luz offrait un abri précaire, sûr seulement par vent soufflant de terre, cas peu fréquent compte tenu des vents dominants d'ouest. Pierre Garcie déconseille d'y entrer deux heures avant la pleine mer à cause des vagues qui forment une barre dangereuse (p. 40). Tel était aussi le cas de Castro Urdiales où, par forte mer d'ouest, les ancres chassaient facilement sur des fonds de mauvaise tenue (p. 50-51). Toutes les zones de mouillage ouvertes n'étaient pas pour autant dangereuses. À Guetaria, les navires pouvaient jeter l'ancre au sud-est de l'île de San Antón qui les protégeait des vents de nord, de nord-ouest et de nord-est. Les ancres crochaient bien dans des fonds sableux d'une douzaine de brasses de profondeur (p. 45).

3.2. CONSEILS PRATIQUES POUR LE MOUILLAGE

Près de la côte, au moment de chercher un mouillage, les marins en plus de se situer visuellement contrôlaient la profondeur de l'eau au moyen d'une sonde.

¹⁴ «Tu y auras abris de tout temps et pourras entrer de toutes mares» (p. 43).

En ajoutant de la graisse sous le plomb, ils recueillaient des indices sur la nature du fond (sable, vase...). Pierre Gracie explique que le cap Higuier offre un bon abri:

Beau font de sable et mettz ton ancre a VIII brasses (p. 40-41).

Il en était de même près du cap Machichaco:

Si tu veulx pauser a Maschessac pouse a douze brasses ou a quatorze et tu auras bon abris de noroest et de oest et de syroest et de su et de suest (p. 49).

Le patron pouvait choisir le meilleur emplacement pour jeter l'ancre en combinant les informations sur la composition du fond et la profondeur d'eau sous la quille. Pierre Garcie recommande de mouiller à l'entrée de la conche de Laredo dans des eaux de 15 à 16 brasses de profondeur et sur fond de sable:

tu trouveras bon fond sable et boute l'ancre et si puis auoir meilleur il y aura quinze ou seze brasses. Et si tu pause plus hors tu trouveras rochoys enquel y a prou raix pour pescher (pp. 52-53).

Plus à l'intérieur, il indique deux mouillages possibles, un près de Santoña, au pied de la roche du Moine, et l'autre devant la ville de Laredo (fig. 10)¹⁵.

¹⁵ « Sache que a l'entree de la conche de Laredo deuers bas y a une grosse montaigne laquelle est roitte deuers l'est. Et quant l'on est en l'hault d'elle se monstre de telle maniere. Et semble estre blanche et s'appelle Sainte Hoigne. Si tu veulx pauser a Laredo mettz le cap que l'on appelle Lavos de Quechos parmy Sainte Hoigne et l'ung parmy l'autre c'est beau fond de sable. Et nonobstant que tu soye amont de la conche de Laredo a ses merches tu trouveras bon fond sable et boute l'ancre et si puis auoir meilleur il y aura quinze ou seze brasses. Et si tu pause plus hors tu trouveras rochoys enquel y a prou raix pour pescher. Mais si tu veulx pauser a Sainte Hoigne en bon lieu, pause le trauers du moynne qui est une pierre qui ressemble estre ung moynne et est quasi en meilleu de la montaigne de Sainte Hoigne par ce si tu veulx pauser a Sainte Hoigne pause le trauers du moynne et par le dedans le luy le trauers d'une pierre qui est platte dessus et tu trouveras beau fond ardille et forte tenue mais que aye bon cable n'aye paour. Tu auras abris de syroest, de noroest, de nort noroest et iusques au nort et si nort te faict tort tu puy lien aller en la conche de Laredo et pourras pauser iusques a troys brasses de basse mer et y a beau font et bonne tenue vase et sable vasoux et tu auras abris de nordest, d'est, de suest, de su et de syroest mais que aye bon cable et bon ancre et amarre nort et su. Garde toy de la poincte deuers le nordest car elle va bien hors iusques au meilleu de la conche et est rochoys et si y a en terre d'elle et pour le dedans d'elle deux brasses bien mauuaises qui demourent a sec du grant de l'eau et ne seront point plus loing de toy et de ton ancre si tu pause a troys brasses de celluy deuers le nort des deux pars d'ung cable et parce quant tu iras pauser garde toy bien d'elles elles sont deuers le nordest pause le plus deuers le su le trauers d'une petite tour carree qui est sus une poincte de rochoys bort a bort de la mer. Et en su d'elle et bien pres y a une grant tour haulte et blanche et carree laquelle est dehors de la ville deuers le su il faut qu'elle soit ouuerte deuers le su de celle qui est sus le roc pour toy garder de la basse qui est en la conche comme dit est. Et il te fault passer ou su d'elle et en mer et aussi de ladicte poincte qui te demourra a deuers le nort. Il y aura en poux dessoubz toy de basse mer deux brasses et demye et beau font sable et bonne tenue et tu seras en costumes car pour ne metcre point en costume il fault que aye une poincte de rochoys que voyrras a la poincte deuers l'est ouuerte de la grosse poincte de l'est qui est



Certains mouillages comme celui de Plazencia nécessitaient des manœuvres d'approche particulières mais ne présentaient aucun danger particulier. Les navires devaient s'avancer résolument à l'intérieur de celle-ci, au-delà de l'alignement formé par les actuelles pointes Astondo et Barrikondo. Un petit chemin de sable au nord, une île blanche surmontée d'une croix et une pointe rocheuse à la droite de l'île constituaient des alignements sûrs pour positionner le navire le plus près possible de terre. Protégée des vents d'ouest à nord-est, la baie restait ouverte aux vents soufflant du nord et du nord-ouest. Pour assurer le navire, Pierre Garcie conseille l'usage de trois ancres portées respectivement au nord, au sud et au nord-est¹⁶. D'autres mouillages combinaient au contraire le handicap d'un accès difficile et d'une sécurité aléatoire. Castro Urdiales était l'un d'eux (fig. 11). Pour mouiller dans la baie, il fallait d'abord s'approcher d'assez près d'un arc de pierre reliant l'église et l'ermitage de sorte à ouvrir le plus possible l'angle que le navire formait avec des deux édifices. Une première amarre devait être portée jusqu'au rocher situé sous l'église. Par mer formée, il convenait d'en frapper une deuxième dans la zone de l'arc¹⁷. Vers la baie, Pierre Garcie conseille de mouiller deux ancres par l'arrière du navire. Mais, pour être sûr de ne pas les perdre sur des fonds de sable de mauvaise tenue et parsemés de roches, il recommande instamment l'emploi de bouées. Destinées à maintenir les câbles entre deux eaux, elles évitaient qu'ils raguent sur le fond, au risque de se couper, ou bien qu'ils s'engagent entre les roches en entraînant la perte des ancres¹⁸.

icelle poincte comme un ferrailon et elle demourera au nordest. Tu pourras pousser a troys ou a quatre ou a cinq brasses». (pp. 52-54).

¹⁶ «Si tu veulx pousser au Maillart qui est deuant l'entree de Plaisance, deuers le su tu auras abris de oest, de syroest, de su, de suest et d'est et de nordest, et te viendra dessus la poincte et oest noroest dessus l'autre poincte, il y a bon font, c'est de vase et bonne tenue. Quant voudras pousser ne pouse point iusques tu aye fermé la terre du bas dedans la poincte qui faict l'entree deuers l'oest noroest et quant tu l'auras fermé l'une parmy l'autre et tu voyrras ung petit chemin qui est en sable rangent la poincte deuers le nort par le dedans de la poincte. Et icelluy chemin ouert d'icelle poincte de rochoys et la terre de bas fermee dedans l'autre poincte mouille ton ancre parement car il est temps parce qu'il fault estre pres de terre et tu voyrras une isle blanche qui est dedans en laquelle y a une croix dessus qui te demourra au suest, et en terre de luy voyrras une poincte de boys fermé icelle poincte dedans la grosse poincte qui est a droict l'isle et tu seras en bon lieu et tu seras pres de terre, et il y a huyt brasses de basse mer et vase, il te fault amarrer nort et su et le tiers ancre au noroest». (p. 50).

¹⁷ De toute évidence, ces manœuvres requéraient l'emploi de l'annexe du bord ou l'aide des marins du lieu pour porter et amarrer les cordages à terre.

¹⁸ «Les esmes pour pousser a Castro sont telles car quant tu voudras pousser il fault que aye ung arceau de pierre qui est entre l'église et une aultre chapelle a ouuert. Et quant tu les auras ouueert metcz ton ancre car tu seras dedans. L'église te demourra au nort et il fault que tu aye ung cable au rochoys qui est deuers l'église et aussi a icelluy qui est deuers l'arceau, et s'il y a grosse mer il fault mettre a l'un et a l'autre si tu puis et le meilleur deuers l'arceau, car il cheoit grant vague. Il fault que tu soye bien pres a la longueur d'ung cable et il te fault porter ung ancre ou deux au su car la tenue est mauuaise et y a mauuais font, car ce n'est que sable et rochoys. Et auras abris de nort, nordest et de nort et de noroeste, de oeste, de syoeste et de du. Il te fault garnir tes cables de boys car autrement ilz seront perduz et se mangeroient au fond». (pp. 51-52).

Œuvre exceptionnelle par sa rareté, *Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer* compile une connaissance empirique acquise par l'expérience personnelle de Pierre Garcie dit Ferrande. Au-delà de son auteur, elle condense un savoir nautique enrichi au fil de générations successives de marins qui se le transmettaient habituellement de façon orale et que la publication de l'ouvrage nous permet d'approcher. Ce traité pratique à usage des gens de mer offre une vision de la mer très éloignée de celle qu'en donne habituellement la littérature médiévale, prompte par ses descriptions des paysages et des dangers à frapper les imaginaires et à susciter les peurs de populations majoritairement composées de terriens. Sous la plume de Pierre Garcie, les côtes de l'Europe atlantique et les eaux qui les baignent acquièrent une toute autre dimension. Elles apparaissent comme espace géographique aux contours précis et familiers, relativement bien connus des marins dans la mesure où ils constituent leur univers quotidien de travail. À défaut d'être totalement maîtrisés, les dangers réels qui les parsèment sont identifiés, nommés, voire apprivoisés par le dessin. À l'aube des Grandes Découvertes, *Le grant routtier et pyllotage et encrage de la mer* témoigne d'un «*ars navigandi*» éprouvé par des générations de marins avant tout rompus à une navigation méridienne le long de la façade atlantique de l'Europe et du nord de l'Afrique.



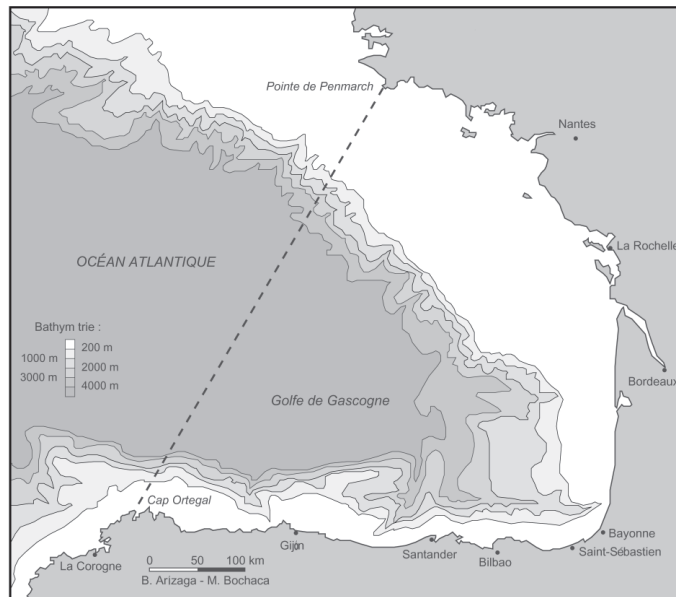


Figure 1. Le Golfe de Gascogne.



Figure 2. Points de référence pour la traversée du Golfe de Gascogne d'après Pierre Garcie.



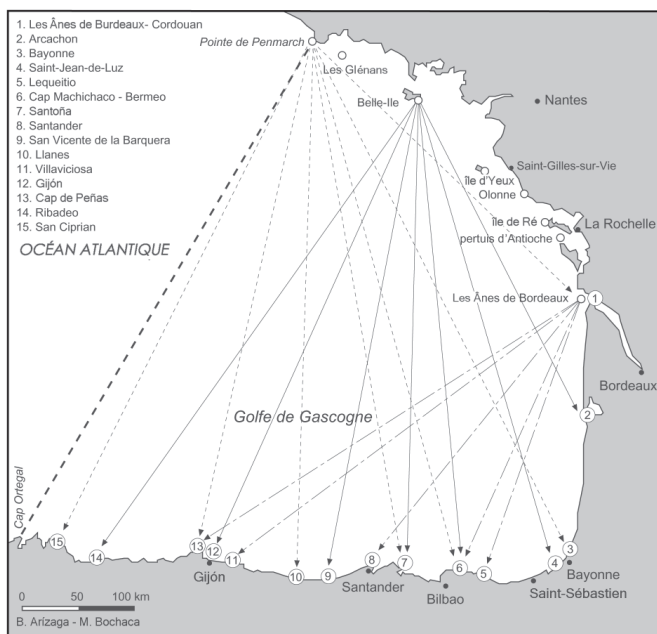


Figure 3. Traversée du Golfe de Gascogne à partir des points de référence donnés par Pierre Garcie.

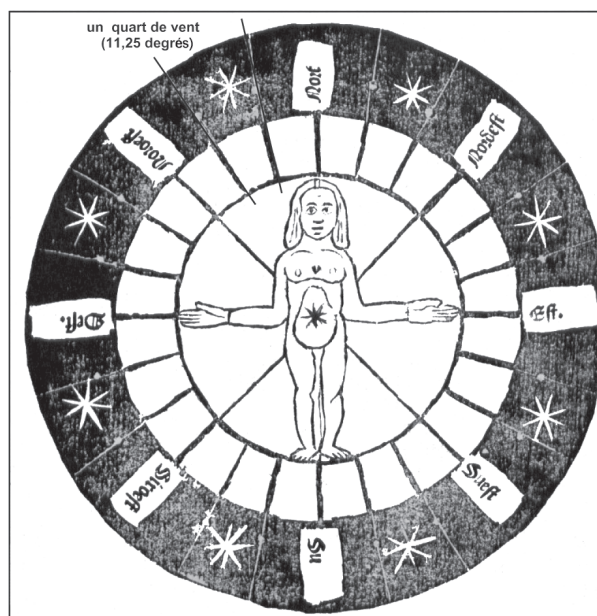


Figure 4. Rose des vents divisée en 32 quarts (Pierre Garcie, Grant routtier..., p. 4).



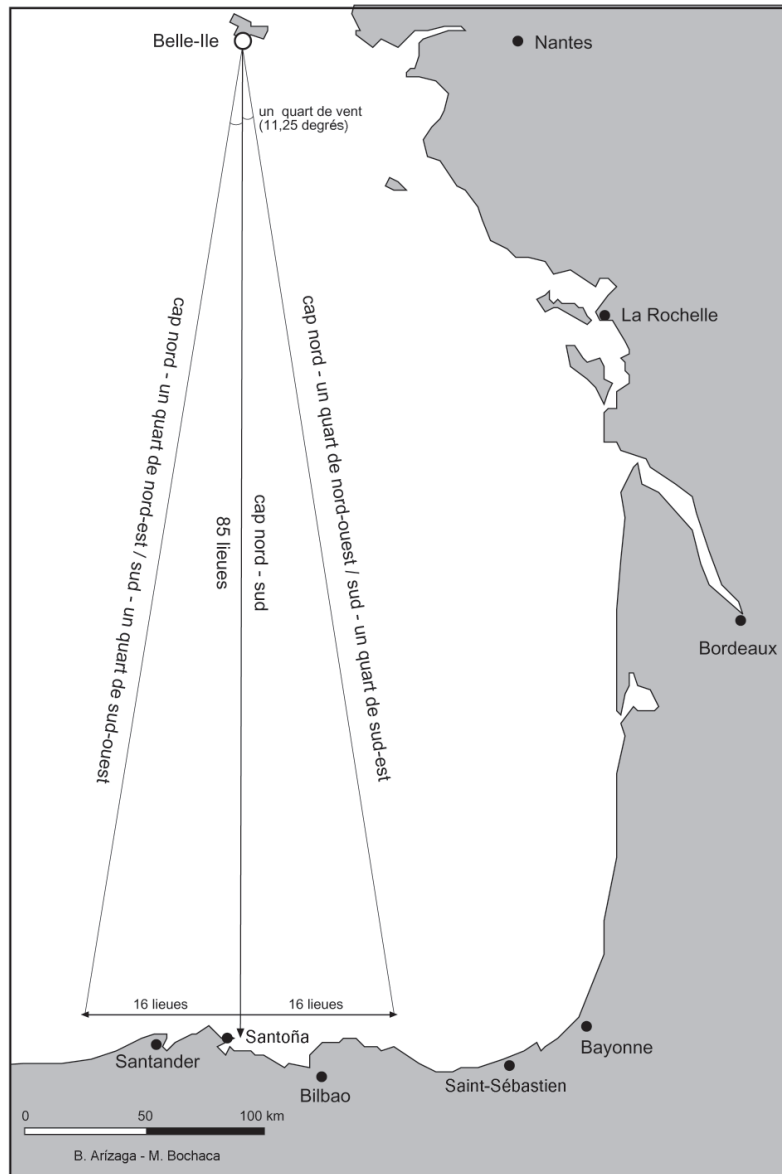


Figure 5. Effets d'une dérive d'un «quart de vent» entre Belle-Ile et Santoña.



Figure 6. Ports et mouillages de la côte cantabrique d'après Pierre Garcie.



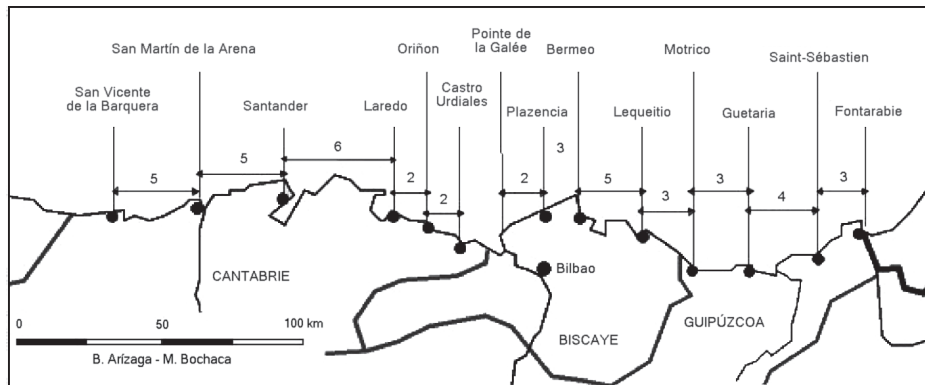


Figure 7. Distances en lieues entre les ports de la côte basco-cantabre d'après Pierre Garcie.

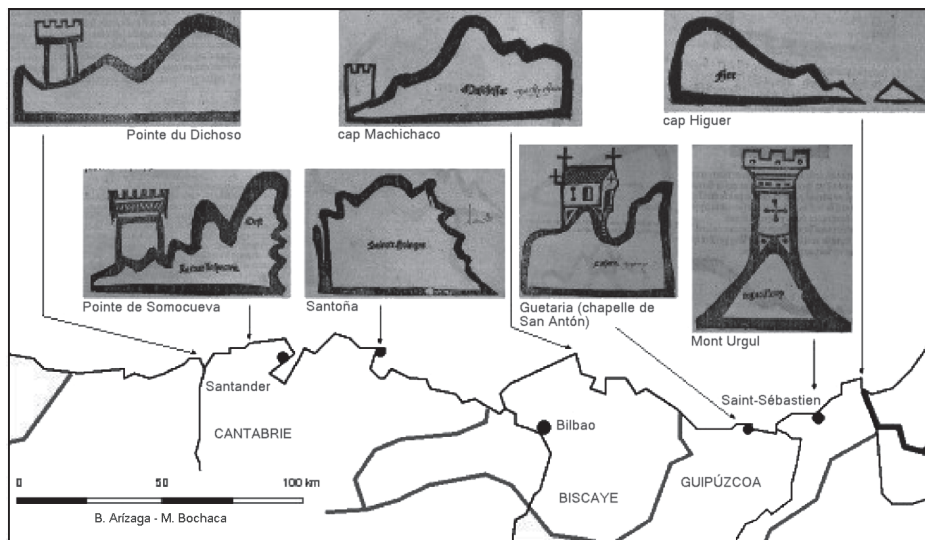


Figure 8. Exemples de repères remarquables sur la côte basco-cantabre d'après Pierre Garcie.

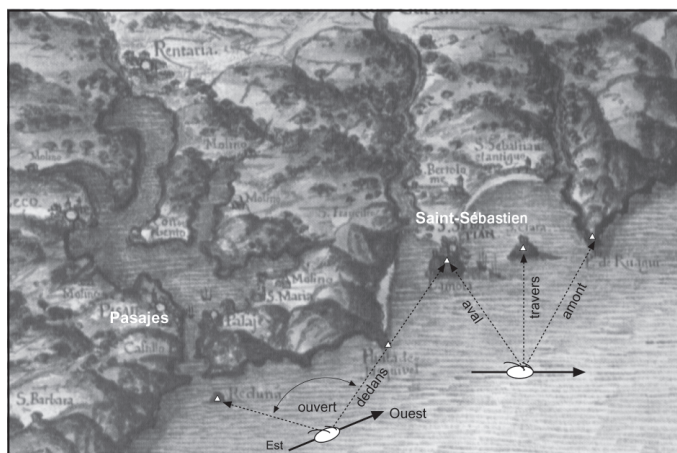


Figure 9. Positionnement du navire par rapport à des repères pris à la côte (report sur la feuille «Saint-Sébastien» de l'Atlas del rey Planeta de Pedro Texeira, 1647).

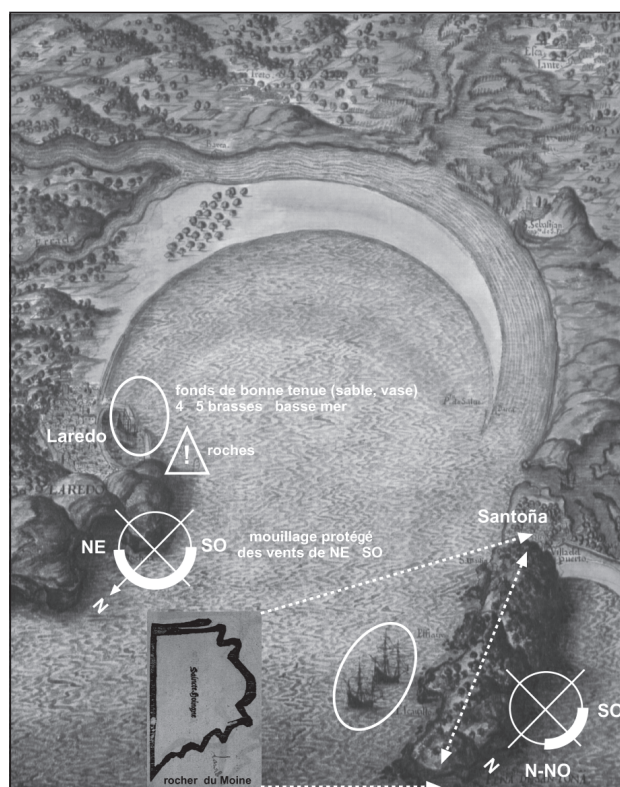


Figure 10. Instructions de Pierre Garcie pour mouiller dans la conche de Laredo (report sur la feuille «Laredo» de l'Atlas del rey Planeta de Pedro Texeira).



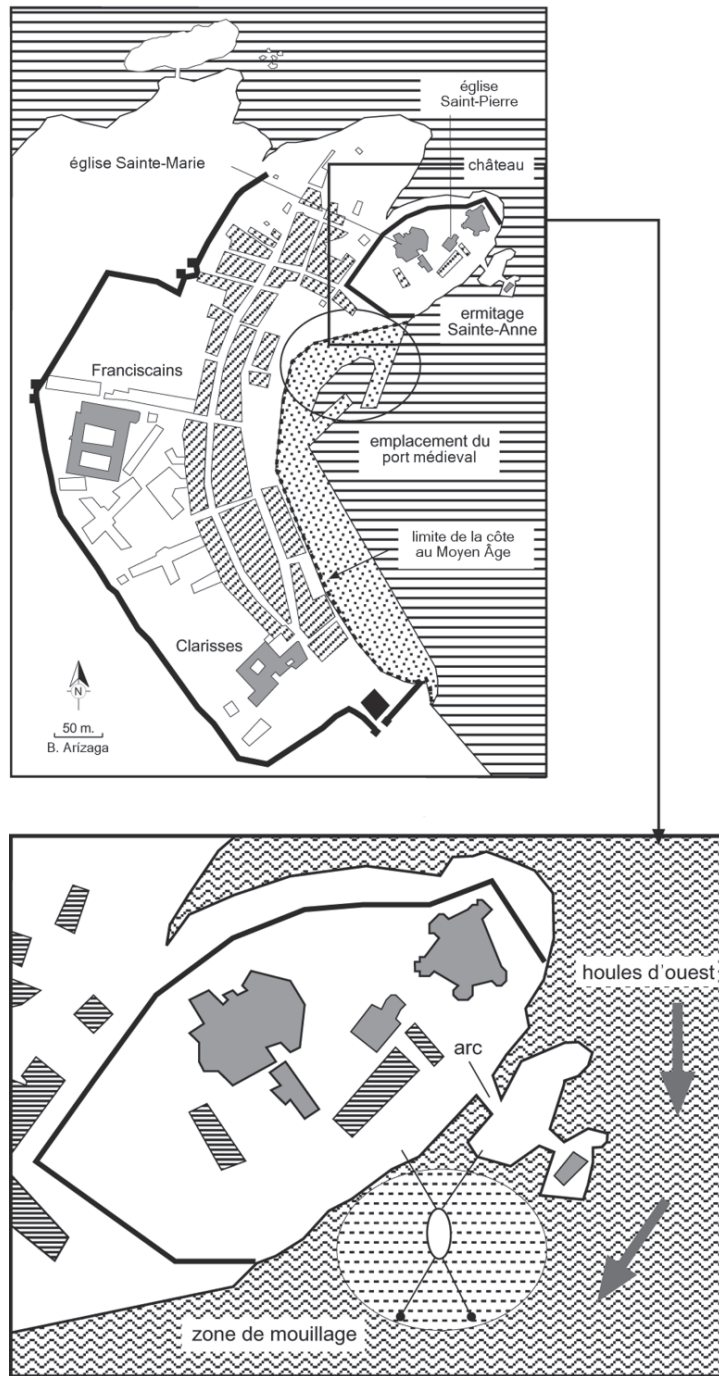


Figure 11. Mouillage de Castro Urdiales d'après Pierre Garcia.

EL VOCABULARIO MARÍTIMO Y LAS EXPRESIONES RELACIONADAS CON EL MAR EN ALGUNOS TEXTOS DEL XV AL XVI

María Lourdes García-Macho
UNED

RESUMEN

Este artículo en su primera parte analiza el léxico referente a la mar en tres repertorios publicados a finales del siglo xv: el *Universal vocabulario*, de Alonso de Palencia y el *Diccionario latino-español* y el *Vocabulario español-latino*, de Antonio de Nebrija. Este estudio tiene por objeto comprobar cuál es el que recoge mayor número de voces relativas a la navegación y cuándo un diccionario incluye estos términos como tecnicismos y cuándo figuran en esos repertorios como vocablos que pertenecen al caudal general de la lengua. Seguidamente se atiende al vocabulario marítimo en algunos de los numerosos tratados que en el siglo xvi se escribieron acerca de la navegación, la astronomía, la cosmografía y la geografía.

PALABRAS CLAVE: vocabulario marítimo, términos relativos a la navegación, siglos xv-xvi.

ABSTRACT

In the first part of this paper, we examine the words used in the semantic field «sea», as found in three books from the 15th century: the *Universal vocabulario* by Alonso de Palencia, the *Diccionario latino-español* and the *Vocabulario español-latino* both by Antonio de Nebrija. The aim of this paper is to discover which of the texts includes more words related to navigation. We also analyze when a dictionary includes these terms as technical vocabulary or when they are used as words which belong to common speech. Furthermore, we study the maritime vocabulary found in some 16th century navigation, astronomy, cosmography and geography texts.

KEY WORDS: Maritime vocabulary, terms used in navigation, 15th and 16th centuries.

0. INTRODUCCIÓN

0.1. El descubrimiento de América y el inicio de las navegaciones iba a contribuir a que los avances en el campo de la ciencia y en todas las cuestiones relacionadas con la náutica y la construcción naval adquiriesen mayor importancia. Como consecuencia se produjo un desarrollo político y económico de repercusión

CUADERNOS DEL CEMYR, 15; diciembre 2007, pp. 109-128



mundial favoreciendo los intercambios comerciales entre Europa y el Nuevo Mundo, y fue precisamente la Península Ibérica y sobre todo España uno de los países más favorecidos, puesto que con sus barcos cruzaba el mar hasta otro continente, llegando a tener numerosas posesiones transoceánicas¹. Los reyes para salvaguardar sus conquistas organizaron todos los asuntos relacionados con el comercio que se derivaba como consecuencia de las idas y venidas al nuevo mundo y crearon algunas instituciones de control, entre las que se encuentran la Real Audiencia, como alto tribunal judicial de las Indias, el Real Consejo de las Indias, como alta autoridad legislativa y administrativa de tipo consultivo del imperio, y la Casa de la Contratación, que fue instituida en 1503 en Sevilla, y cuyo papel fue seleccionar los pilotos para la navegación de altura, llevar a cabo las cartas náuticas, fabricar instrumentos náuticos, etc.

España llegó a ser una de las potencias más avanzadas de Europa en el comercio y en las disciplinas relacionadas con la navegación: cartografía, astronomía, cosmografía, meteorología y técnicas de navegación y de maniobra. Para ello tuvo que invertir en planificar derroteros, construir barcos cada vez más seguros y organizar tripulaciones y formar marineros. Las conquistas dieron un fuerte impulso a lo que llamaban arte de navegar basado en unos principios más o menos científicos y con una técnica bien estructurada.

La enseñanza náutica, teórica y práctica, llevada a cabo por pilotos mayores y navegantes de prestigio como Alonso de Chaves, Alonso de Santacruz, Francisco Faleiro, Rodrigo Zamorano, Pedro de Siria, Américo Vespucio, y otros, asumió en poco tiempo un matiz científico, incluyendo disciplinas como la astronomía, las matemáticas, la cosmografía, la cartografía, la hidrografía, la artillería, etc.

Así pues, durante ese período navegantes, catedráticos y pilotos consiguieron gran importancia con la redacción de textos relacionados con la navegación en los que transcribieron sus experiencias, los adelantos que se produjeron en esa materia y las investigaciones que se estaban realizando en la náutica. Muchos de estas obras forman parte del corpus náutico realizado por la UNED y el Istituto di Linguistica Computazionale del Consiglio Nazionale delle Ricerche, de Pisa. A partir de esta colección de textos digitalizados y etiquetados se está elaborando el léxico de la navegación para la compilación del *LÉNESO (Léxico Náutico del Español del Siglo de Oro)*.

0.2. El vocabulario de una ciencia o de cualquier oficio lleva consigo el enfrentamiento entre lo que es la lengua de un grupo de profesionales y lo que es la lengua común. Es cierto que numerosos vocablos no significan lo mismo en la lengua general que para un conjunto de personas especializadas en una ciencia o en un oficio. Hay, pues, términos que sólo son comprensibles para unos especialistas, y otros que son comunes a los hablantes en general. Por lo tanto, hay un léxico que

¹ Vid. F.J. GONZÁLEZ, *Astronomía y navegación en España siglos XVI-XVII*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, pp. 13-14.

es exclusivo de unos cuantos profesionales, y otro que forma parte del fondo común de la lengua.

La creación de un vocabulario técnico como la de cualquier terminología se apoya en la propia lengua². Es evidente que el corpus de nuestra lengua es polisémico, de ahí que muchas de las palabras que se seleccionan de cualquier texto pueden pertenecer a la lengua estándar o simplemente pueden incluirse en diferentes campos semánticos.

1. EL VOCABULARIO DE LA NAVEGACIÓN EN LOS DICCIONARIOS DE ALONSO DE PALENCIA Y DE ANTONIO DE NEBRIJA

1.1. Alonso de Palencia y Antonio de Nebrija consiguieron tal repercusión en el tiempo y en el espacio, que sus vocabularios han pasado las fronteras de España, ya que han sido los que han iniciado la lexicografía en nuestro país. Los objetivos y los planteamientos de cada uno de estos diccionarios son distintos, por lo que los resultados serán también diferentes, como veremos aquí.

En esta primera parte he analizado el léxico referente a la mar, sus instrumentos, maniobras y formas de navegar, astronomía, fenómenos atmosféricos, etc., en tres repertorios publicados a finales del siglo xv. Éstos son el *Universal vocabulario*, de Alonso de Palencia, y el *Diccionario latino-español* y el *Vocabulario español-latino*, de Antonio de Nebrija³. Se ha analizado el vocabulario de la navegación en estas tres obras, para verificar cuál es la que contiene más palabras de la navegación y cuándo un diccionario incluye estos términos como tecnicismos o cuándo esas mismas voces figuran en esos repertorios como vocablos que pertenecen al caudal general de la lengua.

Palencia y Nebrija realizaron vocabularios bilingües, es decir, en una columna aparece el latín y en la otra la traducción correspondiente castellana; y al contrario, como entrada el castellano y como traducción el latín en el *Vocabulario español-latino*, de Antonio de Nebrija. Por su propia estructura, no es fácil saber en algunos casos cuándo un lema pertenece a un campo determinado y cuándo a la lengua general; incluso cuando una palabra es un tecnicismo común a varias ciencias, es difícil saber a qué ciencia se referían Palencia y Nebrija al escribir sus diccionarios. A veces, en cambio, hay indicaciones específicas, que nos señalan que esos

² Cfr. M. ALVAR, «La formación del léxico psiquiátrico en español», *Revista de Filología Española*, LXXVIII, 1998, pp. 8-9.

³ Para seleccionar el léxico de la navegación de Palencia he usado el libro de J.M. HILL, *Universal vocabulario de Alfonso de Palencia. Registro de voces españolas internas*, Madrid, Real Academia Española, 1957, y para confeccionar el de Nebrija he utilizado la obra de M^a.L. GARCÍA-MACHO, *Léxico castellano de los vocabularios de Antonio de Nebrija*, 3 tomos, Hildesheim, Olms-Weidmann, 1996.



términos son de la navegación, en concreto en el *Vocabulario español-latino* del nebrisense. Son estos vocablos de la náutica los que he seleccionado.

Estos repertorios a pesar de que no son obras técnicas de la navegación ofrecen numerosos tecnicismos, como veremos a continuación, aunque algunos de ellos han quedado anticuados.

Las artes y las ciencias son dinámicas y su evolución va a dar lugar al nacimiento de nuevas voces técnicas. Estos términos se introducen en los diccionarios tiempo después de su creación, pues las obras van por detrás de la evolución científica⁴. De ese modo, el vocabulario que hemos reunido sería un léxico conocido, al figurar ya en esos repertorios.

1.2. A continuación voy a indicar algunos términos de la navegación que figuran en estos diccionarios. Para ello los he organizado en diversos campos semánticos para poder ver cuáles son los grupos más ricos:

1.2.1. El primer grupo está compuesto por los barcos y su equipamiento. Dentro de él hallamos:

1.2.1.1. Clases o tipos de embarcaciones, con 23 términos aproximadamente tanto en Nebrija como en Palencia⁵.

1.2.1.1.1. El nebrisense recurre con frecuencia a los sinónimos para explicar algunos de estos tecnicismos, y para ello: a) incluye los dos sinónimos juntos: *nave tafurea*: E, *tafurea nave*: L; b) utiliza la conjunción *o*: *barca de nao o esquife*: E, *nave o navío*: L; c) se sirve de *lo mismo*: *navío lo mismo que nave*: E.

1.2.1.1.2. En estos diccionarios, los diversos barcos están sujetos a breves aclaraciones, para ello: a) indica el tipo de nave o cómo es el barco: *cópano barco pequeño*: E, *galea de dos órdenes*: E; b) a veces, señala quiénes son sus ocupantes o para qué está destinada: *barca de pescador*: E, *nao para mercadería*: E, *nave o barca de passage*: L; c) acude, a veces, a los términos: *especie o género: caravela especie de navío*: E, *fusta género de nave*: E/L, *leño especie de nave*: L; d) o se refiere a la materia con la que está hecha: *nave cavada de un madero*: L.

1.2.1.1.3. Los términos que están aclarados con mayor precisión y a los que Nebrija dedica más lemas son: *barca y nave: barca de pescador, barca de piloto, barca de passage, nave cavada de passage, nave de piloto, nave tafurea, nave de cossario, nave de vigas*, etc. Sin embargo, en Alonso de Palencia es el *navío* el que ofrece más

⁴ M. ALVAR, «Art. cit.», pp. 7-8.

⁵ Llamaremos *Lexicon: L* al *Lexicon ex sermone latino in hispaniensem*, es decir, al *Diccionario latino-español*, y *Vocabulario: E* al *Dictionarium ex hispaniensi in latinum sermonem*, es decir, al *Vocabulario español-latino*.

explicaciones: *nauío*, *nauío chico*, *nauío grande* y *pequeño*, *nauío tardinero* y *pesado*. Este lexicógrafo introduce, además, los vocablos más técnicos: *parandaria*, *trireme*, y en muchas ocasiones, cada lexicógrafo incluye tecnicismos diferentes: *canoas*, *cópano*, *galeaza*, *leño* en Nebrija, *armada*, *copanete*, *galera*, *parandaria* en Palencia.

1.2.1.2. Partes y elementos de los barcos, con unas 27 palabras en Palencia y 31 aproximadamente en Nebrija. En este subapartado señalo varios términos que a través de algunas matizaciones se convierten en vocablos de la navegación: *banco de galea*, *cisterna de agua* en Nebrija; mientras que en estos casos en Palencia: *banco*, *cisterna* figuran como genéricos. Otros, como *gavia dela nave*: E/L o *gauia*: P⁶, *timón del governallo*: E/L o *temón o governalle de la naue*: P, *sentina dela nave*: E/L o *sentina*: P se hallan en los tres repertorios.

Está claro que los tres diccionarios responden a estructuras distintas, de ahí que el término *ancla* que ha seguido la evolución de la lengua se encuentre en Nebrija, y en cambio, la voz culta *áncora* esté en Palencia; o que en el primero aparezca *antena de nave*: E/L, y en el segundo sólo *antena*; o que en el lexicógrafo salmantino figure *timón del governallo*: E/L y en Palencia las dos formas: *temón* y *timón*; o que en aquél se incluya: *messana vela*, *poleatos*, *ripias de madera*, y en Palencia: *leme* «timón», *percha*, *quicialera*. Estas diferencias las ofrecen también los dos vocabularios de Nebrija, así *algibe o cisterna de agua* E / *cisterna o algibe* L, *polea para alçar peso*: L y *poleatos aquello mesmo que polea*: E.

En el estudio comparativo entre estos dos lexicógrafos, comprobamos que en este apartado Nebrija da entrada a más vocablos que Palencia. A veces, algunos de ellos son extranjerismos, entre los que hallan varios catalanismos: *esquife*, *fusta*, *governallo*, *nao* en Nebrija, y *esquife*, *governalle*, *nao* en Palencia; algunos galicismos: *batel*, *flota*, *mástel*, *tilla* en Nebrija, y *flota*, *mástel* en Palencia; el lusismo: *caravela* en los dos repertorios; el italianismo: *messana* en Nebrija; el arabismo: *algibe*, sólo en el lexicógrafo salmantino; un americanismo: *canoas* en Nebrija. Los arcaísmos: *governallo* y *poleatos* se documentan en el lebrijano, y los cultismos: *áncora* y *cisterna* en Palencia, y *cisterna* en el lexicógrafo salmantino.

En general, Nebrija introduce más extranjerismos que Palencia, ya que este último no incluye ni los arabismos, ni los italianismos, ni los arcaísmos que figuran en Nebrija, es decir, si tenemos en cuenta la orientación y organización de su vocabulario acude más a los cultismos y a las voces patrimoniales; mientras que Nebrija, en su *Vocabulario*, cuya obra partía del español, no tiene inconveniente en introducir un léxico más variado, incluso en su *Lexicon*, pues los arabismos se encuentran en sus dos obras.

Con estos datos nos damos cuenta de que Nebrija no tuvo presente el repertorio de Palencia, así como que no hubo un trasvase del *Lexicon* al *Vocabulario* de Nebrija, como, a veces, ha aparecido publicado. Son, pues, tres diccionarios cuyas estructuras, organizaciones y fines eran diferentes.

⁶ Llamamos P al *Universal vocabulario* de Alonso de Palencia.



1.2.2. En el segundo grupo se analiza el vocabulario relacionado con los fenómenos meteorológicos, atmosféricos y marítimos. El léxico referente a este ámbito es numeroso en los dos lexicógrafos. En Alonso de Palencia están documentados alrededor de 69 vocablos, frente a unos 71 en Antonio de Nebrija. Es un apartado muy numeroso, lo que evidencia un hecho cierto: la importancia de estos fenómenos en aquel período, ya que los conocimientos geográficos no eran los del siglo XXI, ni los adelantos técnicos de los siglos XV y XVI eran los mismos que los de hoy. Por este motivo, en aquella época habría que tener en cuenta todas las palabras concernientes a la meteorología, vientos. De ahí la cantidad de vocablos vinculados con este campo que se encuentran en esos tres repertorios.

Son muchos los lemas que Nebrija dedica en sus dos diccionarios a la palabra *viento*: *áquilo*, *austro*, *cierço*, *gallego*, *liviano*, *noto*, *ocidente*, *regañón*, etc., y asimismo son numerosas sus explicaciones: *viento entre gallego e cierço*, *viento entre oriente e austro*, *viento entre este e noto*, *viento es meridional un poco*, *viento del ocidente estival*, etc.; mientras que Palencia, aunque incluye algunas entradas, no ofrece matizaciones o éstas son muy breves: *ábrego / ábrigo*, *aquilón*, *coro*, *subsolano*, *viento húmido*, *viento torbellino*.

A veces, algunas palabras de este apartado se transforman mediante una breve explicación en vocablos que se refieren a los fenómenos marítimos: *auenida de agua*, *calma enla mar*, *onda de agua*, *tranquilo mar*.

Frente a los extranjerismos que veíamos en el campo referente a los barcos, en este grupo lo que hallamos son voces patrimoniales o cultas: *aquilón*, *estiuual*, *fauonio*, *invernal*, *solano*, *temporal*, *turbulento*. E incluso, encontramos alguna voz arcaica: *ventanera*.

1.2.3. En el tercer apartado al tratarse de diccionarios bilingües es difícil saber, a veces, si esa entrada se refiere a un fenómeno astronómico o geográfico, como indica el *Diccionario* de la Real Academia Española⁷. Por ese motivo, en unos casos muy concretos, he agrupado las voces pertenecientes a la astronomía y a la geografía. En Palencia figuran aproximadamente unas 80 palabras y en Nebrija alrededor de 70. Hay que tener en cuenta que algunas de estas palabras son términos latinos en el repertorio de Palencia: *constelación*, *emisferio*, *horóscopo*.

En este grupo el *Lexicon* incluye más términos técnicos que el *Vocabulario*, debido quizá a que este apartado contiene bastantes vocablos técnicos y cultos y ese diccionario tiende hacia esta clase de voces, como: *aquario*, *septentrional*, *virgo*, etc. Del mismo modo, el repertorio de Palencia contiene más vocablos técnicos que el de Nebrija, siendo además estos tecnicismos palabras cultas y novedosas en los siglos XV y XVI, como: *austral*, *boreal*, *cosmos*, *crepúsculo*, *hiemal*, *syderal* «día», *véspero*.

⁷ En casos, como *meridiano* en sentido astronómico «círculo máximo de la esfera celeste, que pasa por los polos del mundo y por el cenit y nadir del punto de la Tierra a que se refiere» y *meridiano* en sentido geográfico «cada uno de los círculos máximos de la esfera terrestre que pasan por los dos polos».

Como en otras ocasiones Nebrija introduce estas entradas: a) mediante un sintagma preposicional: *línea del norte al mediodía, luzero dela tarde, planeta del cielo*; b) recurre a un sinónimo: *claridad o luzero, estrella o planeta*; c) o si se trata de adjetivos los ofrece a través del término *cosa*: *meridional cosa de allí, solar cosa de Sol*; d) o acude a una explicación: *astilejos costelación del cielo, círculo el auge del círculo en astrología, corona costelación del cielo*; e) o los incluye mediante una proposición de relativo: *cierço que corre del norte, estrellas que parecen en tempestad*.

En este apartado no se registran extranjerismos, a excepción del arabismo: *auge*; mientras que son numerosas las palabras doctas: *antártico, ártico, cáncer, canicular, diástole* «parte diestra del círculo», *epacta, lunación, meridional, orizón, plenilunio, solsticial*, etc.

Es, pues, un léxico variado y completo, formado por términos cultos y voces neológicas.

1.2.4. El cuarto apartado está formado por las profesiones, oficios y labores relacionados con la navegación. En el *Universal vocabulario* figuran unas 22 palabras y alrededor de 31 en Nebrija. Varias están muy bien representadas, como *capitán, cossario, governador, marinero* en los dos lexicógrafos, y *nauchel, piloto* en Nebrija. Así, *capitán* aparece en el *Lexicon* nebrisense con su matización correspondiente para señalar que se refiere a la navegación: *capitán de galea*.

Algunas son cultismos: *astrólogo, cosmógrafo, geómetra, patrono*; otras catalanismos: *cómitre, nauchel*; y no faltan los arabismos: *almirante, almirantadgo*.

1.3. CONCLUSIONES

Con los datos que hemos obtenido de estos apartados se pueden sacar estos primeros resultados:

1.3.1. Los fenómenos astronómicos y geográficos son los más numerosos en los dos lexicógrafos, seguidos de cerca de los hechos atmosféricos y marítimos, siendo un grupo menos copioso los barcos y su equipamiento. Estas conclusiones no nos extrañan, pues a finales del siglo XV la navegación estaba condicionada, en parte, por la meteorología y la astronomía al no poseer los medios técnicos actuales, y al tener que contar con estos fenómenos.

1.3.2. Las divergencias entre estos diccionarios se deben a que el planteamiento y los objetivos de estos lexicógrafos eran distintos, como se comprueba en el vocabulario de la navegación estudiado.

1.3.2.1. En los cuatro grupos analizados, las diferencias no se manifiestan en el número de términos que presenta cada diccionario, ya que hay unos 230 vocablos en Nebrija frente a unos 220 en Palencia. Es probable que esta pequeña balanza en contra de Palencia sea debida a la perspectiva latina de su diccionario, mientras que Nebrija previó la importancia que iba tener el castellano a partir del



siglo XVI fuera de las fronteras de España. De todos modos, aunque Nebrija tiene más palabras en todos los apartados, es, en cambio, el *Universal vocabulario* el que ofrece en el apartado de los fenómenos atmosféricos más entradas que los repertorios de Nebrija. En definitiva, el léxico referido a la navegación está bien representado en los tres repertorios, incluso, a veces, Nebrija se excede con todo tipo de detalles.

1.3.2.2. La diferencia fundamental viene dada por el hecho de que la organización de cada vocabulario es diferente y debido a que Nebrija sigue una estructura precisa. Con frecuencia Palencia se pierde en divagaciones al explicar cada lema con pequeños detalles y al estar cada entrada presentada de manera diversa; en cambio, Nebrija incluye cada término sin más en una sola línea o con explicaciones escuetas. Así, el lexicógrafo salmantino sigue siempre, de forma rigurosa, esta estructura se trate de un verbo, un sustantivo o un adjetivo y únicamente se permite enriquecerlos con breves sinónimos, aposiciones, o sintagmas preposicionales. En lo que coinciden los dos lexicógrafos es en la imprecisión que, a veces, ofrecen debido tal vez a la precipitación o a la falta de conocimiento del término que introducían.

1.3.2.3. Lo que sí puede afirmarse es que Nebrija al escribir sus vocabularios no se apoyó en el *Universal vocabulario*⁸, pues las divergencias entre los dos son numerosas y van desde las variantes de cada vocablo que son diferentes en cada uno hasta las entradas que cada uno incluye. Así, Palencia se decanta por una variante con *e*: *cámara*, mientras Nebrija prefiere la moderna: *cámara*; o en el *Universal vocabulario* se incluye una sola entrada: *cela*, en cambio el lebrijano introduce dos lemas, en el *Lexicon*: *cela* y en sus dos repertorios: *celda*; o Palencia recurre al sufijo *-ete*: *copanete*, mientras Nebrija se decide por el vocablo sin sufijo: *cópano*; o en el *Universal vocabulario* figura *cisterna* y sin embargo el *Lexicon* da entrada a *cisterna o algibe* y el *Vocabulario* a *algibe o cisterna de agua*; y al contrario Palencia añade dos entradas: *sentina* y *centina*, mientras Nebrija se queda con *sentina*; o en el *Universal vocabulario* aparece el cultismo: *áncora*, en cambio en los diccionarios de Nebrija figura la forma patrimonial con una explicación: *ancla de nave*; o *cancro* en Palencia y *cáncer* en los vocabularios del lebrijano.

1.3.3. Estas diferencias también se observan en los dos vocabularios del lexicógrafo salmantino:

1.3.3.1. El *Lexicon* incluye menos lemas de la navegación que el *Vocabulario*. En este sentido los datos del *Lexicon* enlazan con el *Universal vocabulario* de

⁸ El *Lexicon* de Nebrija podía haber copiado al de Palencia al haberse publicado dos años más tarde que el *Universal vocabulario*.



Palencia, ya que los dos eran diccionarios latino-españoles en los que el objetivo principal era el latín, y al estar toda la entrada en esa lengua faltan algunos términos castellanos que sí se hallan en el *Vocabulario*: *canoas, cárabo, caravela, galeaça*.

En otras ocasiones hay dos entradas en cada repertorio, pero en el *Lexicon* se conforma con la misma traducción castellana, mientras que en el *Vocabulario* añade un sinónimo nuevo que no figura en el *Lexicon*, pero como contrapartida en el *Vocabulario* figuran dos palabras latinas y en el *Lexicon*, tres: *albolear o amanecer: lucesco, is diluculo, as / amanecer de mañana: diluculo, as lucesco, is* en el *Vocabulario* y *amanecer: diluceo uel dilucesco / amanecer: diluculo*, en el *Lexicon*.

Es decir, los términos latinos son los mismos o con pequeñas variantes en los dos diccionarios, en cambio se incluyen nuevas entradas y sinónimos castellanos en el *Vocabulario*.

1.3.3.2. En alguna ocasión, estos dos repertorios coinciden en la parte castellana, mientras que la parte latina uno introduce más términos que el otro. Así, en el *Vocabulario*: *barca de pasaje: cimba traiecticia, timón de governallo: clauus, i, temo, onís, solano viento: subsolanus, i⁹, solano este mesmo en griego: apeliotes*, y en estos casos en el *Lexicon*: *barca de pasaje: cymba, ae, timón del governallo: clauus, i, viento solano: apeliotes, ae*.

1.3.3.3. A veces, la entrada del *Vocabulario* y la traducción del *Lexicon* es la misma, pero la redacción de los dos repertorios es distinta y para ello, cambia la preposición o la omite, introduce un artículo, invierte el orden de los vocablos, o cambia una palabra por otra, etc. Así, en el *Lexicon*: *cabrillas del cielo, gobernador de proa, nauchel o piloto, tafurea nave, cosa ventosa con lluvia*; en el *Vocabulario*: *cabrilla constelación, gobernador dela proa, nauchel de nave, nave tafurea, ventosa cosa con lluvia*. Incluso, alguna vez, la traducción latina es distinta en los dos repertorios: *nave o barca de pasaje: actuaria nauis* en el *Lexicon*, en cambio, *passage de nave o barca: uectura, ae* en el *Vocabulario*.

1.3.3.4. En general, las entradas del *Vocabulario* van acompañadas de concisas matizaciones o añade una palabra más: *añublar el cielo, eclipse del sol o luna, flota de naves iuntas, luzero estrella dela mañana, navegación allende, neblina o niebla, ola o onda de agua, patrón de nao o carraca, popa de nave o navío*; en cambio, en esos mismos casos el *Lexicon* presenta un lema solamente o la explicación es más breve: *añublar, eclipse del sol, flota de naves, luzero estrella, navegación¹⁰, niebla, onda del agua, patrón de nave, popa dela nave*; aunque, en alguna ocasión es al revés, pues en el *Vocabulario* figura: *auge enel astrología*, mientras que en el *Lexicon* incluye una precisión más: *auge del círculo en astrología*.

⁹ En el *Lexicon* no figura *subsolanus, i y temo, temonis* se encuentra sólo con los significados de «pértigo de carro» y «timón de arado».

¹⁰ En el *Vocabulario* también: *navegación*.



1.3.3.5. A veces, dos o tres entradas de uno de los diccionarios se comprimen en una entrada en el otro. Así, tres entradas del *Vocabulario* con una misma traducción en la lengua latina, quedan reducidas a una sola en el *Lexicon* al no ser su fin el español: *barca de nao o esquife: scapha, ae / batel de nave o esquife: scapha, ae / esquife de nave: scapha, ae* en el *Vocabulario*, frente a *esquife especie de barco: scapha, ae* en el *Lexicon*, y así la palabra *batel* no lo introduce en este repertorio. Y al contrario, en el *Vocabulario: antena de nave: antemna, ae, serena cosa clara: serenus, a, um sudus, a, um*; y en el *Lexicon: antena dela nave: antemna, ae y antena dela nave: ceruchus, i*¹¹, *cosa serena e clara: serenus, a, um y cosa serena: sudus, a, um*.

1.3.3.6. El *Lexicon* con más frecuencia que el *Vocabulario* no da el término exacto castellano al traducir el lema latino, al tratarse de un diccionario latino-español. En los ejemplos siguientes puede verse claramente la diferencia entre los dos diccionarios de Nebrija: *cáрабо especie de navío: carabus, i, caravela especie de navío: celox, ocis*¹² en el *Vocabulario*, frente a *esquife especie de barco: scapha, ae, leño especie de nave: lembus, i, especie de navío: stlata, ae, cierto género de nave: paro, paronis, una cierta nave: cydarum, i, un género de nave: cercira, ae, un género de nave: catascopium, ij, un género de nave: corbita, ae*¹³ en el *Lexicon*.

Estos ejemplos que he analizado no son los únicos sino que hay otros en estos diccionarios; con ellos se comprueba que no ha habido un trasvase del *Lexicon* al *Vocabulario*, como a veces se ha indicado, sino que los dos repertorios se complementan, presentando cada uno entradas, palabras y sinónimos que no se hallan en el otro.

1.3.4. Muchos de los vocablos que hemos estudiado son voces de la navegación y otros pertenecen a la lengua general, que se transforman en términos de la navegación mediante pequeñas matizaciones sobre los fenómenos marítimos, meteorológicos, etc.; y es que a pesar de que hay un vocabulario específico de la navegación, la terminología científica se apoya en la propia lengua, ya que la creación de un léxico técnico parte de un repertorio general¹⁴. Así pues, palabras de la lengua general pasan al campo técnico y voces especializadas a la lengua común.

De este modo, aunque los repertorios de Alonso de Palencia y de Antonio de Nebrija son diccionarios generales de la lengua española y latina, incluyen, sin embargo, un léxico científico y técnico, en este caso un vocabulario que está formado por tecnicismos de la navegación y por voces de la lengua común que a través de precisiones se convierten en unidades léxicas de la navegación.

¹¹ *Ceruchus, i* no se halla en el *Vocabulario*.

¹² En el *Lexicon celox, ocis* no se documenta y *carabus, i* figura con el significado de «por una especie de cangrejo».

¹³ Las palabras latinas *lembus, i, stlata, ae, paro, paronis, cydarum, i, cercira, ae, catascopium, ij* y *corbita, ae* no aparecen en el *Vocabulario*.

¹⁴ M. ALVAR, «Art. cit.», pp. 8-9.

2. EL LÉXICO DE LA NAVEGACIÓN EN ALGUNOS ESCRITORES DEL SIGLO XVI: CHAVES, GARCÍA DE PALACIO, MEDINA, SIRIA, ESCALANTE, GUEVARA, ENCISO...

Durante el siglo XVI se escribieron numerosos tratados referidos a la navegación, a la astronomía, a la cosmografía y a la geografía. En ellos se trata del mundo, de su orden y composición, del mar y sus movimientos; de los vientos y sus nombres y cómo se ha de navegar con ellos; de la luna y cómo sus crecientes y menguantes sirven en la navegación; del movimiento del Sol y los efectos que sus movimientos causan; de las reglas del arte de la navegación; se ofrecen tablas astronómicas referidas a la latitud de algunas ciudades; se explica el método para determinar la latitud mediante la observación de la altura del sol y de la estrella polar; se habla de los instrumentos que se han de usar para ello: astrolabio, cuadrante, ballestilla, sonda, ampolletas, agujas de marear, reloj del Norte; se muestra cómo se deben hacer las cartas de marear y la forma de fijar un punto determinado en una carta de marear y sobre la conversión de los grados en distancias; se explica el modo cómo se sabrá el camino y las leguas que ha navegado el piloto por cualquier rumbo y los métodos más usuales entre los navegantes para la determinación de la longitud; se describen los tipos de barcos y su construcción; se indican las obligaciones de los pilotos, la vida en las galeras y los peligros del mar; y además se señalan las costas de las Indias, derroteros de los puertos y costas atlánticas de Europa desde el estrecho de Gibraltar, etc.

En cada uno de los textos de Cortés, Medina, Escalante, Enciso, Chaves, se trata alguno de los temas que acabo de citar, de ahí que cada obra sea diferente, según lo expuesto en ellas, lo que conlleva a un vocabulario distinto o al menos con matizaciones diferentes. Creo que en este momento no es arriesgado decir que los libros de Chaves, Cortés, Escalante y García de Palacio son quizá los más ricos desde un punto de vista del léxico náutico, mientras que los topónimos, hidrónimos, nombres de las costas, puertos, orónimos... están muy bien representados en Enciso, Poza y Chaves.

2.1. Si comparamos algunos de los campos de la navegación en tres autores que he trabajado: García de Palacio¹⁵, Medina¹⁶, Guevara¹⁷ y en Chaves¹⁸, compro-

¹⁵ M^a.L. GARCÍA-MACHO, *El léxico de la Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México de Diego García de Palacio*, Madrid, Estudios de la UNED, 2004.

¹⁶ M^a.L. GARCÍA-MACHO, *El Léxico del Arte de navegar en que se contienen todas las reglas, declaraciones, secretos y auisos, que a la buena navegación son necesarios, y se deuen saber de Pedro de Medina*, Madrid, Estudios de la UNED, 2007.

¹⁷ M^a.L. GARCÍA-MACHO, *El léxico del Libro de los inventores del arte de marear y de muchos trabajos que se passan en las galeras de Antonio de Guevara*, Madrid, Estudios de la UNED, 2001.

¹⁸ E. CARPI, *El léxico del Cuatripartitu en cosmographía práctica de Alonso de Chaves*, Madrid, Estudios de la UNED, 2001.



bamos que es García de Palacio el que presenta en su *Instrucción náutica* el mayor número de términos referentes a la náutica, con unos 729 vocablos. En segundo lugar, Medina en su *Arte de navegar en que se contienen todas las reglas* figuran unos 195 vocablos, y en Guevara en su *Libro de los inventores del arte de marear* aparecen alrededor de 121 voces. Si tenemos en cuenta que el tema principal de la obra de Antonio de Guevara versa sobre cuál debe de ser el comportamiento del ser humano durante la navegación, podemos decir que su texto contiene numerosos términos de la náutica siendo el grupo relacionado con los elementos que forman parte de un barco el más rico, hecho acorde con el objetivo del libro, ya que el franciscano explica, de manera detallada, todo lo que tiene que ver con la vida del barco y lo que hay en su interior.

2.1.1. Si analizamos los tipos de barcos en los cuatro autores, comprobamos los siguientes resultados:

En García de Palacio figuran unas 28 voces, de las cuales 12 son específicas¹⁹: *bajel**, *barco*, *barquillo**, *batel*, *bergantín*, *botequín**, *canoa*, *cáraba**, *carabela*, *caro** «embarcación, cárabo», *cárobo**, *chalupa*, *escuadra**, *esquife*, *esquilazo**, *flota*, *fragata**, *fusta* «navío que usan los moros», *galeaza*, *galeota*, *galera*, *garra** (*navío de media garra*) «el que no tiene gavia», *nao*, *nave*, *navío*, *pataje*, *raso** (*navío*) «el que tiene el bordo bajo» y *velero** (*navío*).

En Chaves, unas 27 palabras y 9 son específicas de esta obra: *armada*, *barca*, *barco*, *batel*, *bergatín*, *canoa*, *caravela*, *carraca*, *carracones**, *chalupas*, *copatenes** «copanete», *esquife*, *esquiraca**, *flota*, *fusta*, *galeaça*, *galeón**, *galeota*, *galera bastarda*, *gavarra**, *nao*, *navío* (*mancos y pesados, sutiles o ligeros*), *pataxe*, *pinaca**, *tafurea**, *urca** y *zabra**.

En Guevara, unos 12 vocablos y 3 son específicos de este autor: *armada*, *barca*, *barco*, *barqueta**, *canaballa**, *carraca*, *esquife*, *flota*, *fusta*, *galera*, *navío* y *trirreme**.

Y en Pedro de Medina, 5 voces y 1 es específica de este texto: *carraca* «nave italiana», *galea** «embarcación», *nao*, *nave* y *navío*.

La mayor variedad se encuentra en García de Palacio y en Chaves, siendo el primero el que tiene el mayor número de términos usados sólo por él. Es normal que en Medina no se encuentren diferentes tipos de navíos, ya que este libro es un tratado sobre la esfera, la cosmografía y algunas cuestiones de la astronomía, mientras que el de Guevara aunque es un texto menos técnico introduce bastantes clases de barcos.

En este grupo hallamos muchos extranjerismos que se corresponden con las lenguas exportadoras de vocablos relativos a la navegación, siendo los catalanismos los más frecuentes, como *bajel*, *bergantín*, *esquife*, *fusta*, *galea*²⁰, *galeaza*, *nao*, *zabra*;

¹⁹ Llamo palabras específicas a aquellas voces que sólo son utilizadas por un escritor en su obra. Estos vocablos aparecen con un asterisco.

²⁰ Esta palabra llegó por conducto del catalán.

encontramos también varios galicismos: *batel, chalupa, flota, galeón, urca*; y algunos italianismos: *esquilazo, esquiraça, fragata*; en cambio, las demás lenguas no tienen la misma influencia, aunque aparecen palabras procedentes del vasco: *gabarra*; algún portuguesismo: *carabela*; el arabismo: *tafurea*; o el americanismo: *canoá*.

2.1.2. Durante el siglo XVI los asuntos sobre los fenómenos atmosféricos y marítimos suscitaban gran preocupación, ya que en aquel momento había que tener muy presente todos los hechos relacionados con las tormentas, mareas, vientos, etc.

De ello, precisamente, nos da cuenta García de Palacio con un nutrido grupo de palabras (unas 53 voces, de las cuales 22 son específicas de este autor): *abonanzar* «perder el viento el grado excesivo», *aguas muertas* «aguas sin movimiento y sin corriente», *aguas vivas, austral* (véase *viento*), *bajamar* «fin del refluo del mar», *barlovento* «parte de donde viene el viento», *boarrete** «temporal», *boreal* (véase *viento*), *borrasca, brisa* «viento del nordeste o del este en tierras americanas», *calma, celaje** «conjunto de nubes», *crecer (la marea), creciente* «la subida que hace el agua del mar», *declinar** «rolar: dicho del viento es ir variando de dirección», *embravecer**, *espuma, estela** «rastros del oleaje y espuma que deja una embarcación», *flujo**, *galerno** «ni mucho ni poco viento», *gilovento* «sotavento», *golpe de mar** «tormenta», *hincharse el mar** «irse embraveciendo», *huracán**, *jacio** «calma chicha: cuando la mar está sosegada», *leva (mar de)** «mar de fondo», *marea, marero** (véase *viento*), *menguante* «descenso del agua del mar por efecto de la marea», *menguar, nube, nublado, ñubloso, ola, onda (del mar), plea*, pleamar* «fin o término de la creciente del mar», *reflujo** «movimiento de descenso de la marea», *relámpago, resaca* «movimiento en retroceso de las olas después que han llegado a la orilla», *saltear** «venir ampollada hacia el buque una ola del mar», *sotavento* «la parte opuesta a la de donde viene el viento con respecto a un punto o lugar determinado», *tempestad, templado (zonas), temporal, terral** (véase *viento*), *tormenta, trueno, tumbo de mar** «el golpe que dan en las playas las olas arrolladas del viento hasta la orilla del mar», *variable** «viento», *ventar* «soplar el viento», *viento, viento austral, viento boreal, viento marero*, viento terral** y *virazón** «el viento que en las costas sopla de la parte del mar durante el día».

En Chaves son también numerosos los términos referente a los fenómenos atmosféricos y marítimos (con unas 48 palabras, de las cuales 6 son específicas de Chaves): *abonanzar, aguas bivas, aguas muertas, aguas marítimas*, austral* (véase *viento*), *austro* (véase *viento*), *barlovento* «parte de donde viene el viento», *bonança, bóreas* (véase *viento*), *brisa, crecer la marea o menguar, creciente (de la marea)*, enbates de la mar, espuma de la mar, gilovento* «sotavento», *granizo, marea, mareaje*, marino (lugares)*, marítimo (aguas, lugares)*, menguante (aguas), menguar, nube, nublado, nubloso, onda (del mar), pleamar, relámpago, remolino (del viento), resaca, sereno (tiempo, cielo), sotavento, tempestad, tempestuoso (viento, tiempo, aguas)*, templadas (corrientes), temporal, tormenta, tormenta de vientos, trueno, ventar, viento, viento austral, vientos austros, viento bóreas, vientos cierços, vientos occidentales y vientos septentrionales*.

Con un número similar a Chaves, Medina introduce alrededor de 44 vocablos y 14 son específicos de este autor: *aguas bivas*: 90r, *aguas muertas*: 90r, *austro*



«viento»: 70r, *baxamar* «fin del reflujo del mar», 90v, *boreal* «viento»: 70r, *bóreas* (véase *viento*): 70r, *cardinal* (véase *viento*): 19r, *embate* «viento repentino y recio»: 13v, *flato** «corriente de aire en la atmósfera»: 17v, *granizo* «agua congelada que descende con violencia de las nubes»: 15r, *manga** «columna de agua que se eleva desde el mar con movimiento giratorio por efecto de un torbellino atmosférico»: 18v, *marea*: 92r, *menguante* «descenso del agua del mar por efecto de la marea»: 11v, *menguar*: 13r, *meridional** «viento»: 19v, *nuves*: 15r, *ñublado*: 76v, *olas*: 16v, *ondas* (en la mar): 7v, *pleamar* «fin o término de la creciente del mar», 90v, *plenamar**: 91r, *punta de agua** (que comienza a crecer): 90v, *remolino* (del viento): 18v, *resplandor**: 86v, *salada* (mar)*: 12r, *sereno* (tiempo): 7v, *serenos* (días): 15v, *solano* (viento): 19v, *soplar** «correr el viento»: 18v, *soplo** «golpe ligerísimo de viento»: 18r, *tempestad*: 15v, *templado* (tiempo): 7r, *templar* (el calor)*: 94v, *tormenta*: 16v, *tormenta de vientos*: 16v, *ventar* «soplar el viento»: 18r, *viento*: a5r, *viento bóreas*: 70r, *vientos cardinales**: 19r, *viento favonio**: 15v, *vientos del mediodía**: 18r, *viento norte**: 21r, *vientos occidentales*: 18r, *vientos orientales**: 18r, *vientos septentrionales*: 17v y *viento sur**: 20v.

En cambio, el texto de Guevara cuyo contenido no tiene nada que ver con las cuestiones meteorológicas y atmosféricas es más pobre en este campo. En él sólo figuran unas 21 voces y 8 son específicas de esta obra: *ayre* (de *trabessía*)*, *bonança*, *burrasca*, *calma*, *hinchazón de las aguas**, *marea*, *ola*, *onda de la mar*, *sereno*, *tempestad*, *tormenta*, *tramontana*, *ventar* y *viento* (*cierço*, *gallego**, *levante**, *medio jorno**, *poniente**, *solano** y *tramontana**).

Hay que pensar que los adelantos técnicos del siglo XXI no responden a los del XVI, ni los conocimientos geográficos eran los actuales, por lo que en aquel momento habría que tener muy presente las cuestiones relacionadas con la meteorología, mareas, vientos, tormentas, etc.

En este grupo son escasos los términos prestados de otras lenguas, aunque hallemos algún catalanismo: *sotavento*, el galicismo: *galerno*, el americanismo: *huracán*, y los portuguesismos: *pleamar* y *virazón*. En cambio, llama la atención que los cultismos son numerosos: *austral*, *austro*, *cardinal*, *meridional*, *tempestad*, *temporal*; y que los términos cuya documentación corresponde a los siglos XV y XVI, según los diccionarios consultados, sean muy frecuentes en este apartado, como: *bajamar* en Fz. de Oviedo (1557), *boreal* en Santillana, *burrasca* en Andrés de Bernáldez (h. 1510), *celaje* en Fz. de Oviedo (1535), *stela* en E. de Salazar (1573), *estela* en G. de Palacio, *favonio* «viento» en Huerta (1626), *viento galerno* en E. de Salazar, *huracán* en Fz. de Oviedo (1526), *menguante* en G. de Palacio (1587), *pleamar* en Gónz. Dávila (1.^a mitad s. XVII: *Aut.*), *refruxo* en G. de Palacio, *refluxo* en Góngora.

2.1.3. En cuanto a los términos referentes a la astronomía. Esta ciencia era primordial para la navegación en los siglos XV y XVI, como las del anterior apartado, y por lo tanto, no es de extrañar que varios tratados de aquel período se centren en este tema.

En Palacio aparecen unos 55 vocablos y 9 son específicos de este autor: *astrolabio*, *astrología*, *astrólogo*, *astronómico*, *áureo número*, *Cáncer* «signo», *Capricornio* «signo», *cardinal* (punto)*, *cenit* «intersección de la vertical de un lugar con la

esfera terrestre», *cielo*, *círculo ártico*, *círculo antártico*, *círculos* «son la vía por donde los polos del Zodíaco se mueven alrededor de los polos del mundo», *coluro** «cada uno de los dos círculos máximos de la esfera celeste», *cometa** «astro», *concurrente* «epacta», *conjunción* «conurrencia de dos o más astros o planetas», *cosmografía*, *crucero* «nombre de una constelación o grupo de estrellas en forma de cruz», *cuadrante* «nombre de todo instrumento de astronomía», *declinación (del sol)*, *declinar de la equinoccial*, *día natural*, *eclipse (sol y luna)*, *epacta*, *epiciclo* «círculo descrito por un planeta alrededor de un centro que se movía en otro círculo alrededor de la Tierra», *equinoccial* «relativo al equinoccio», *equinoccio* «época en que, por hallarse el sol sobre el Ecuador, los días son iguales a las noches en toda la tierra», *esfera oblicua** «la celeste, para los habitantes de la Tierra cuyo horizonte es oblicuo con respecto al Ecuador», *esfera recta** «la celeste, para los que habitan en la línea equinoccial, cuyo horizonte corta perpendicularmente al Ecuador», *estrella (tomar)* «observar la latitud por la estrella polar», *estrellas erráticas*, *estrellas fixas*, *Estrella del Norte*, *gnomon** «aguja en el reloj de sol, antiguo instrumento de astronomía», *Guardas* «estrellas», *hiemal (solsticio)* «el del invierno», *luna* «lunación», *lunación* «tiempo que tarda la Luna en pasar de una conjunción con el Sol a la siguiente», *lunar*, *meridiano* «círculo máximo de la esfera celeste, que pasa por los polos del mundo y por el cenit y nadir del punto de la Tierra a que se refiere», *movimiento diurno*, *penicidío** «es el mostrador e índice que en el astrolabio señalaba los grados», *pínula* «agujero por donde entra el sol en el cuadrante o astrolabio para conocer la altura», *planeta* «cada uno de los siete astros que, según el sistema de Ptolomeo, se creía que giraban alrededor de la Tierra, es decir, la Luna, Mercurio, Venus, el Sol, Marte, Júpiter y Saturno», *rapto (movimiento rapto del firmamento)*, *revolución*, *Sextil* «estrella*», *signo* «cada una de las doce partes en que se divide el Zodíaco», *Sol, solsticial (coluro)* «el que corta a la Eclíptica en los puntos solsticiales», *solsticio* «época en que el Sol se halla en uno de los trópicos», *Triángulo* «estrella*» y *Zodíaco* «zona o faja celeste por el centro de la cual pasa la Eclíptica».

En Medina se hallan alrededor de 49 términos y 9 son específicos de este texto: *armilla* «antiguo instrumento que servía para resolver problemas de trigonometría esférica»: 10v, *astrolabio*: 50r, *astrología*: 1v, *astrólogo*: 1v, *astronomía*.* 10v, *astrónomo*.* 17v, *áureo número*: 87v, *Cáncer* «signo»: 6r, *Capricornio* «signo»: 6r, *cenith* «intersección de la vertical de un lugar con la esfera celeste»: 37r, *cielo estrellado*: 5r, *círculo ártico*: 36v, *círculo antártico*: 36v, *círculos* «son la vía por donde los polos del Zodíaco se mueven alrededor de los polos del mundo»: 33v, *concurrente*: 38r, *conjunción*: a6r, *cosmógrapho*: 101r, *Cruzero* «estrella»: 78v, *quadrante*: 70r, *declinación del Sol*: 38v, *día artificial* «el tiempo que el Sol nos alumbra andando sobre nuestro hemisferio»: 93v, *día natural* «es tiempo de 24 horas, se llama día natural porque es igual en todas las partes de la tierra»: 93v, *eclipsi*: 9r, *equinocial* «adj.»: 39v, *equinocio*: 6v, *sphera inferior*.* 2r, *sphera superior*.* 2r, *sphaeras movibles*.* 2r, *estrella*: 3v, *estrellas erráticas* «planeta»: 2v, *estrellas fixas* «cada una de las que brillan con luz propia y guardan siempre entre sí la misma distancia sensible»: 5r, *Estrella del Norte*: 72r, *estrella orologial*.* 71v, *Guardas*: 76r, *luna* «lunación»: 87r, *lunar (año)*: 38r, *meridiano* «círculo máximo de la esfera celeste, que pasa por los polos del mundo y por el cenit y nadir del punto de la Tierra a que se refiere»: 36v, *movimien-*



to diurno «el de rotación aparente de la bóveda celeste, de Levante a Poniente, producido por el verdadero o real de la Tierra, de sentido contrario, en el término de un día sidéreo»: 1v, *planeta* «cada uno de los siete astros que, según el sistema de Ptolomeo, se creía que giraban alrededor de la Tierra, es decir, la Luna, Mercurio, Venus, el Sol, Marte, Júpiter y Saturno»: 2v, *primer móvil* «el que produce el primer movimiento notable de toda la máquina celeste»: 3r, *revolución* «el giro que hacen los planetas alrededor del Sol»: 4v, *signo* «cada una de las doce partes en que se divide el Zodíaco»: 7r, *Sol*: 7r, *solisticial* «solsticial»: 70r, *tardo** «dicho de un planeta: cuyo movimiento diurno verdadero es menor que el medio»: 87r, *Tercera* «estrella»:* 76r, *trepidación (movimiento)** «balance aparente y casi insensible que los astrónomos antiguos atribuían al firmamento»: 1v, *yemal (zona)*: 70r y *Zodiaco* «zona o faja celeste por el centro de la cual pasa la Eclíptica»: 1v.

En Chaves se encuentran unas 47 voces y 1 es específica de este autor: *armilla, astrolabio, astrología, astrológico**, *astrólogo, astronómico, áureo número, cenit (zenique), cielo, círculo antártico, círculo ártico, círculos, concurrente, conjunción, cosmografía, cosmógrapho, cuadrante, declinación (del Sol), declinar de la equinocial, día artificial, día natural, eclipse (eclipsis), epacta (epata), epicículo, equinocial, equinocio, estrella (tomar), estrellas fixas, Estrella del Norte, Guardas, hiemal (solesticio), Luna, lunación, lunar (círculo, mes), meridiano, movimiento diurno, motu raptó, pínula, planeta, primer móvil, raptó (véase motu), revolución, signo, Sol, solar (círculo), solesticio y Zodiaco.*

Y en Guevara solamente 3 palabras y 1 es específica de esta obra: *cielo, quarterol (de luna)** y *Luna*.

Los términos de este grupo son, en general, vocablos cultos: *antártico, ártico, astrolabio, astrología, astrólogo, astronomía, astronómico, astrónomo, áureo (número), Cáncer, Capricornio, cardinal, círculo, coluro, cometa, conjunción, cosmografía, declinación, declinar, diurno, eclipse, epiciclo, hiemal, planeta, raptó, solsticial, solsticio, Zodiaco*. Además, una gran mayoría eran neologismos según el DECH: *coluro*: Covarrubias, *epacta*: 1601, Mariana, *gnomon* «aguja en el reloj de sol»: princ. s. XVII, *meridiano*: h. 1525, Alvar Gómez, *raptó*: fin s. XVI (*Aut.*), Covarr., *trepidación*: 1617, Suárez de Figueroa (*Aut.*). Y como era de esperar, no hay extranjerismos en el campo de la astronomía, con la excepción de algún arabismo, como *cenit*.

En este apartado vemos que García de Palacio, Medina y Chaves coinciden no sólo en los vocablos analizados, sino también estos autores emplean un número parecido de voces. Los textos de García de Palacio y de Chaves podríamos llamarlos mixtos ya que tratan de la cosmografía, astrología, al mismo tiempo que se centran en la construcción naval y en la navegación, además de describir los tipos de barcos; en cambio el libro de Medina es un tratado de cosmografía. De ahí que en Chaves figure un vocablo usado sólo por él: *astrológico*, mientras que en Medina se hallen nueve: *astronomía, astrónomo, estrella orologial, tardo, trepidación (movimiento)*...; y en Palacio, otros nueve: *coluro, cometa, gnomon, penicidido*... El breve libro de Guevara no tiene nada que ver con estas cuestiones y se refleja en la ausencia de estos términos.

2.1.4. El último grupo que voy a analizar son los nombres referentes a los oficios, labores y profesiones relacionados con la navegación. Algunos de los térmi-

nos que los mismos autores introducen como oficios en un barco, hoy no los incluiríamos como tales, pero en aquel período sí eran considerados como trabajos que se realizaban dentro de las embarcaciones.

En García de Palacio figuran unas 25 voces, de las cuales 8 son específicas de este texto: *buzo**, *calafate/galafate*, *capitán*, *cómitre* «el que rige la galera», *condestable**, *contra maestre*, *despensero*, *escribano de navío* «el que tiene a su cargo la cuenta y ración de las mercaderías y fletes, y de los salarios de los oficiales, y de las raciones, y gastos que el navío tiene», *forzado**: sust. «galeote condenado a servir al remo en las galeras», *galafate** (véase *calafate*), *grumete*, *maestre*, *mareante*, *marinero*, *mercader*, *navegante*, *oficial*, *patrón** «maestre», *pescador**, *piloto*, *remero*, *sobreestante** «maestro», *teniente de piloto**, *timonel** y *timonero*.

En Chaves se hallan alrededor de 17 vocablos y de ellos 3 son específicos de esta obra: *calafate*, *capitán (o maestre)*, *carpintero**, *contra maestre*, *despensero*, *escribano (de la nao)*, *grumete*, *lombardero**, *lugarteniente (del maestre)**, *maestre (de la nao)*, *mareante*, *marinero*, *mercader*, *navegante*, *oficiales*, *paje* y *piloto*.

En Guevara figuran aproximadamente 16 palabras y 10 son específicas de este autor, lo que demuestra la originalidad y el manejo que Guevara tenía del léxico de la navegación: *alguacil**, *varquero**, *bogavante**, *capitán*, *cómitre*, *cossario**, *espalder**, *guarda-ropa**, *marinero*, *nocher**, *piloto*, *proel**, *remero*, *sota**, *tercerol** y *timonero*.

En cambio, Medina únicamente ofrece 4 voces y sólo una es específica de este texto: *marinero*: 4v, *navegante*: 22v, *piloto*: 23v y *piloto mayor** «título que se daba al oficial mayor»: 101r.

Comprobamos que aunque este vocabulario figura en los cuatro autores, hay grandes diferencias entre ellos, ya que García de Palacio presenta una gran variedad de términos, incluso utiliza la misma palabra con diferente grafía: *calafate/galafate*, mientras que el texto de Medina, cuyo contenido se centra en la cosmografía, la esfera y la astronomía, es muy pobre en el campo de las profesiones, ya que su interés no era el vocabulario referente a los oficios que se desempeñaban en los barcos. Por otro lado, llama la atención que no siendo el texto de Guevara el que proporcione el mayor número de términos referentes a los oficios, es, sin embargo, el que ofrece el léxico más variado y original de los cuatro escritores estudiados al figurar en él numerosas palabras que sólo están empleadas por aquél.

Este apartado, como el de los barcos, es rico en tecnicismos procedentes del catalán: *cómitre*, *condestable*, *contra maestre*, *espalder*, *nocher*, *proel*, *sota*, *tercerol*, *timonel*; alguno nos llega del italiano, como *piloto*, y otro, del portugués: *buzo*. Comprobamos que en este grupo son frecuentes los extranjerismos, mientras que son pocas las palabras cultas empleadas por estos autores: *patrón*, *oficial*. En cambio, conviene resaltar que la documentación de gran parte de ellas es de finales del siglo xv o del xvi: *bogavante* (Guevara), *buzo* (1570), *calafate* (APal.), *despensero* (Mena y Nebr.), *espalder* (Guevara), *grumete* (1484, Woodbr), *guarda-ropa* (posterior a Guevara), *mareante* (2.º cuarto s. xv, APal.), *navegante* (*Celestina*, APal.), *oficial* (*Corbacho*, Nebr.), *patrón* (APal.), *piloto* (2.º cuarto s. xv), *remero* (1493, Woodbr), *sobreestante* (como m. 1680, *Recop. Indias*), *sota* (posterior a Guevara), *teniente* (h. 1570, Mármol), *tercerol* (posterior a Guevara), *timonel* (1527, Woodbr), *timonero* (A. de Guevara y Cervantes).



3. CONCLUSIONES

3.1. La diversidad de los temas tratados en estos textos refleja el léxico que presenta cada uno de ellos. Las obras de García de Palacio y de Chaves son las más completas en el sentido de que al tratar en ellos cuestiones como son los tipos de barcos, los instrumentos necesarios para navegar, los movimientos del Sol, las tablas de la Luna, las corrientes y mareas del mar, la descripción de algunas costas, etc., va a dar lugar a que el vocabulario de los cuatro grupos señalados esté bien representado; en cambio el libro de Medina, al ser un tratado sobre cosmografía, lo que analiza es la altura del Sol, la altura de los polos, la aguja de marear, los vientos, la Luna con sus crecientes y menguantes, siendo el apartado referente a la astronomía muy rico, con un número casi similar al de Palacio, mientras que los grupos referentes a los tipos de barcos o las profesiones y oficios son bastante pobres, pues incluso Guevara incluye muchos más términos que Medina. El texto de Guevara, al centrarse en el comportamiento humano en la navegación, introduce muy pocas palabras de la astronomía, mientras que a pesar de ser una obra muy breve, en el primer apartado ofrece bastantes tipos de barcos, y en el último explica con detalle las profesiones que se desarrollaban en las embarcaciones.

3.2. En español, muchos términos de la náutica son préstamos que proceden de lenguas como el catalán, francés, italiano. Estos extranjerismos se encuentran en el grupo de los diferentes tipos de barcos y en el de las profesiones y oficios, es decir, en las voces propias de la náutica, como *bajel*, *esquife*, *batel*, *galeón*, *fragata*, *cómitre*, *espalder*, *nocher*, *piloto*, etc.; en cambio, en el apartado de los fenómenos atmosféricos y marítimos no hallamos ya ni una decena de catalanismos ni de galicismos: *sotavento*, *galerno*, *huracán*, y, sin embargo, son más frecuentes los vocablos cultos: *austral*, *meridional*, *temporal*...; y en el campo de la astronomía figuran en su mayoría cultismos: *astrolabio*, *astronomía*, *cardinal*, *cosmografía*, *epiciclo*, *solsticial*, etc.

3.3. Lo que muestran esos textos de la náutica es la importancia que las estrellas y la meteorología tenían en los siglos XV y XVI, y cómo se navegaba teniendo en cuenta la Luna, el Sol, o las tablas astronómicas referidas a las latitudes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVAR, Manuel, «La formación del léxico psiquiátrico en español», *Revista de Filología Española*, LXXVIII, pp. 5-25, 1998.
- «Un léxico particular», *Suplemento del ABC*, 1998.
- CARPI, Elena, *El léxico del Cuatripartitu en cosmographía práctica de Alonso de Chaves*, Madrid, Estudios de la UNED, 2001.
- CHAVES, Alonso, *Quatripartitu en cosmographía práctica i por otro nombre llamado espejo de navegantes* (Biblioteca de la Real Academia de la Historia 9/2792), (s.f.).

- *Quatri partitu en cosmografía práctica y por otro nombre espejo de navegantes*, estudio preliminar de Paulino Castañeda Delgado *et al.*, Madrid, Ediciones del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1983.
- COROMINAS, J. y PASCUAL, J.A., *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, 6 tomos, Madrid, Gredos, 1980-1991.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego, *Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México*, México, Casa de Pedro Ocharte, (Biblioteca del Museo Naval C-F 136), 1587.
- *Instrucción náutica para navegar*, prólogo de Julio F. Guillén, V. VIII, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1944.
- *Instrucción náutica*, estudio de Mariano Cuesta Domingo, Madrid, Editorial Naval, Museo Naval, 1993.
- GARCÍA-MACHO, María Lourdes, *El léxico castellano de los vocabularios de Antonio de Nebrija*, 3 tomos, Hildesheim, Olms-Weidmann, 1996.
- *El léxico del Libro de los inventores del arte de marear y de muchos trabajos que se passan en las galeras de Antonio de Guevara*, Madrid, Estudios de la UNED, 2001.
- *El léxico de la Instrucción náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México de Diego García de Palacio*, Madrid, Estudios de la UNED, 2004.
- *El Léxico del Arte de navegar en que se contienen todas las reglas, declaraciones, secretos y auisos, que a la buena navegación son necesarios, y se deuen saber de Pedro de Medina*, Madrid, Estudios de la UNED, 2007.
- GONZÁLEZ, Francisco José, *Astronomía y navegación en España siglos XVI-XVII*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992.
- GUEVARA, Antonio de, *Libro de los inventores del arte de marear y de muchos trabajos que se passan en las galeras*, Anveres, Martín Nucio (Biblioteca Nacional R/5928), (s.f.).
- *Libro de los inventores del arte de marear y de muchos trabajos que se passan en las galeras*, Anveres, Martín Nucio (Biblioteca Nacional R/3323), 1508 (1539).
- *Menosprecio de corte y alabanza de aldea* y el *Arte de marear*, edición de Asunción Rallo, 2ª ed., Madrid, Cátedra, 1997.
- HILL, John M., *Universal vocabulario de Alfonso de Palencia. Registro de voces españolas internas*, Madrid, Real Academia Española, 1957.
- MEDINA, Pedro de, *Léxico del Arte de navegar en que se contienen todas las reglas, declaraciones, secretos y auisos, que a la buena navegación son necesarios, y se deuen saber* (Biblioteca Nacional de Madrid. R/3405), Francisco Fernández de Córdoba, Impresor, Valladolid, 1545.
- *Léxico del Arte de navegar en que se contienen todas las reglas, declaraciones, secretos y auisos, que a la buena navegación son necesarios, y se deuen saber*, Madrid, Publicaciones de la Asociación de Libreros y Amigos del Libro, Patronato del Instituto Nacional del Libro Español, Talleres Helios, 1945.
- NEBRIJA, A., *Diccionario latino-español*, edición y estudio de Germán Colón y Amadeu J. Soberanas, Barcelona: Puvill. *Lexicon hoc est dictionarium ex sermone latino in hipaniensem, 1492*, 1979.
- *Dictionarium ex hispaniensi in latinum sermonem*, Biblioteca Universitaria de Barcelona. *Vocabulario español-latino*, 1494.



PALENCIA, Alonso, *Universal vocabulario en latín y en romance*. Reproducción facsimilar de la edición de Sevilla (1490), 2 tomos, Madrid: Gráficas Cóndor, 1967.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua española*, 22ª ed., Madrid, Espasa, 2001.



MARÍA LOUDES GARCÍA-MACHO **128**

IMÁGENES, PRESENCIAS,
ECOS DEL MAR



1



LAS IMÁGENES DEL MAR EN LA POESÍA ANGLOSAJONA

Bernardo Santano Moreno
Universidad de Extremadura

RESUMEN

El léxico anglosajón muestra una extraordinaria riqueza de términos para referirse al «mar». Esta riqueza léxica sólo puede ser el resultado de una estrecha vinculación con el medio marino; pero a menudo, esta experiencia adquiere una dimensión más sublime, pues las descripciones del mar que encontramos en textos poéticos llegan a convertirse en lo que podríamos denominar «paisajes de la mente» de gran sensibilidad expresiva y belleza plástica.

PALABRAS CLAVE: literatura anglosajona, léxico anglosajón del mar, Kennings.

ABSTRACT

Old English shows an extraordinary richness in terms to refer to the «sea». This richness of vocabulary can only be the result of a close connection to the ocean; but often, that experience acquires a more sublime dimension, since the descriptions of the sea found in poetic texts become what might be called «landscapes of the mind» of great expressive sensitivity and plastic beauty.

KEY WORDS: Old English literature, old english terms referring to the sea, Kennings.

Las numerosas alusiones al mar en la literatura anglosajona suponen un hecho especialmente llamativo, sobre todo si consideramos que el corpus literario de esta época es reducido, especialmente el corpus poético. Es frecuente encontrar referencias acerca de su enorme extensión, su profundidad, el color de su superficie, su movimiento, su violencia, el terror que provoca, etc. La poesía del período anglosajón se halla principalmente en los cuatro manuscritos conocidos como *Exeter Book*, *Beowulf Manuscript*, *Vercelli Book* y *Manuscript Junius XI*. La suma total de los versos de los poemas conservados no excede de 30.000. En tales circunstancias, es destacable la frecuencia con que los *scops* recurren al mar en sus imágenes, pero no se trata de la repetición de ideas convencionales, sino de emociones genuinas que ponen de manifiesto una larga experiencia en contacto con este medio. Al mismo tiempo, en la literatura anglosajona existe una cualidad muy particular que consiste en la búsqueda de imágenes de la naturaleza y, quizá, más concretamente del mar, como espejo y símbolo de una experiencia espiritual.

CUADERNOS DEL CEMYR, 15; diciembre 2007, pp. 131-144





El propósito de este trabajo es profundizar en estos dos aspectos mencionado. Por un lado, la profunda impronta que produjo la experiencia cotidiana con el mar en un pueblo estrechamente ligado a actividades relacionadas con el océano y, por otro, el modo en que esa experiencia adquiere un sentido más sublime y solemne para transmitir y representar, de una manera más tangible, un estado del espíritu. En este sentido, las descripciones del mar llegan a convertirse en auténticos paisajes de la mente con los que el poeta alcanza momentos de extraordinaria sensibilidad expresiva y belleza plástica.

Una de las más tempranas descripciones de la Inglaterra anglosajona la encontramos en la introducción a la *Historia Ecclesiastica Gentis Anglorum* del Venerable Beda. Como es conocido, la obra original en latín fue traducida al anglosajón bajo los auspicios del rey Alfredo de Wessex. La versión anglosajona es en sí una obra de considerable mérito que contiene algunos de los pasajes más brillantes de la prosa del período anglosajón. En la descripción de Inglaterra que se nos ofrece en esta introducción, los aspectos relacionados con la vida en el mar ocupan una parte destacada. El siguiente fragmento nos servirá para iniciar este recorrido sobre las imágenes del mar:

Breoton is garseges ealond þæt wæs iu geara Albion haten...þis eorðe is berende missenlicra fugela and sæwihta...and her beoð oft fangene seolas and hronas and mereswyn; and her beoð oft numene missenlicra cynna weolcscylle and musclan, and on þam beoð oft gemette þa betstan meregrotan ælces hiwes. And her beoð swiþe genihtsume weolocas, of þam bið geweorht se weolocreada tælhg, þone ne mæg sunne blæcan ne ne regn wyrðan...¹

Nos interesa este fragmento como inicio de estos comentarios sobre las imágenes del mar porque, con unas rápidas pinceladas, el venerable Beda describe una estrecha relación de las gentes de Inglaterra con el mar en lo que se refiere a la explotación de sus recursos: la captura de focas (*seolas*), ballenas (*hronas*) y delfines (*mereswyn*); la recolección de mariscos (*weolcscylle*), mejillones (*musclan*) y perlas (*meregrotan*) de diversos colores, así como los moluscos de los que se obtiene el famoso tinte púrpura «que ni el sol ni la lluvia desgastan».

No obstante, es interesante llamar la atención sobre la primera frase en la que Beda describe Gran Bretaña como «una isla del océano» (*Breoton is garseges ealond — Britannia insula oceanī*²). El término *garsecg*, con el que se traduce la palabra latina *oceanus*, parece ser un vocablo habitual para referirse al mar o al océano en el sajón occidental de la época del rey Alfredo de Wessex. De esta manera, encontramos referencias a *eastgarsecg* (mar del este), *norþgarsecg* (mar del norte) o *subgarsecg* (mar del sur); sin embargo, este término procede del lenguaje poético y

¹ Thomas MILLER, ed., *The Old English Version of Bede's Ecclesiastical History of the English People*, London, Early English Text Society, 1890.

² La edición original en latín de la obra de Beda que he utilizado es la de G.P. GOOLD, ed., *Beda Historia Ecclesiastica Gentis Anglorum*, Loeb Classical Library, 1930 (reimpr. 1999).

es en sí una metáfora compuesta por los elementos *gar* (lanza) y *secg* (guerrero); por tanto, la imagen que encierra la palabra *garsecg* es la de un «guerrero con lanza», lo que nos permite tener una visión muy particular de la percepción que los hablantes de anglosajón tenían del mar y, al mismo tiempo, presenta una cierta analogía con la representación clásica de Neptuno portando un tridente.

Un análisis del léxico anglosajón revela que el concepto de «mar/océano» es de una extraordinaria riqueza, especialmente en el lenguaje poético, muy superior a la del inglés moderno. Esta abundancia de términos para designar «el mar» no cabe duda de que está en función de la necesidad de encontrar fórmulas adecuadas para poder cumplir las necesidades formales de la poesía anglosajona. Como se sabe, el fundamento básico de la poesía anglosajona es la *aliteración*, con una serie limitada de esquemas que obligan al poeta a recurrir a un enorme caudal de términos sinónimos con los que mantener esta rigidez formal.

En el proceso de creación de sinónimos, la lengua poética anglosajona a menudo recurre a la metáfora y a procesos metonímicos. Para nosotros hoy es prácticamente imposible alcanzar a comprender los matices de significado que todos estos sinónimos podrían expresar. Nos resulta imposible capturar la emoción o el sentimiento que evocaban en la mente de la audiencia anglosajona; no obstante, en ocasiones la etimología puede arrojar una cierta luz sobre las connotaciones de estos términos. Lo que sí es seguro es que la mayor parte de ellos pertenecen exclusivamente al registro poético y en muy contadas ocasiones los encontramos fuera de ese contexto³.

En este sentido, los términos más habituales para «mar» u «océano» son:

Sæ: mar, océano. En ocasiones un extenso lago. Con sinónimos compuestos tales como:

sæfæsten: fortaleza del mar
sæflod: el empuje del mar
sæhete: el ímpetu del movimiento del mar
sæholm: mar ondulante
sælad: curso o sendero en el mar
sæstream: corriente del mar
sæweg: sendero a través del mar

*Mere*⁴: mar, océano, lago, estanque
mereflod: el empuje del mar
merelad: curso o sendero en el mar

³ Para la recopilación de los términos incluidos en este trabajo ha sido especialmente útil el «Thesaurus of Old English» de la Universidad de Glasgow localizado en la siguiente dirección electrónica: <http://leo.englang.arts.gla.ac.uk/oethesaurus>.

⁴ Un estudio detallado de este término puede encontrarse en el artículo de Roberta FRANK, «'Mere' and 'Sund': Two Sea-Changes in *Beowulf*», en Phyllis Rugg BROWN, Georgia Ronan CRAMPTON y Fred C. ROBINSON, eds., *Modes of Interpretation in Old English Literature. Essays in Honour of Stanley B. Greenfield*, Toronto, University of Toronto Press, 1986, pp. 153-172.



merestream: corriente del mar
 merestræt: mar como sendero
Brim (brym/ brymm): mar, océano, oleaje, olas rompientes. Posiblemente de la raíz germánica *brem-*, «rugir», «bramar».
 brimflod: el empuje del mar
 brimlad: curso o sendero en el mar
 brimrad: mar como sendero
 brimstream: corriente del mar
 brimwylm: violencia del mar
Holm: mar, océano. (En antiguo sajón: *elevación, colina*)
 holm-mægen: la fuerza del océano
 holmþracu: violencia del mar
 holmwæg: el sendero del océano
 holmwylm: océano tempestuoso
Lagu: mar, océano, agua. Letra rúnica *lagu*
 lagufæsten: fortaleza del mar
 lagufloð: el empuje del mar
 lagulad: curso o sendero en el mar
 lagustræt: mar como sendero
 lagustream: corriente del mar
 gelagu: amplitud, vastedad del mar

Además de estos términos, que por su frecuencia podrían considerarse los más habituales, también encontramos;

Ear (ær): mar, océano (glos. *mare, oceanus*)
 eargebland: agitación de las olas
Egor: agua, mar (glos. *aqua, mare*)
 egorhere: gran cantidad de agua (*here*= multitud, ejército)
 egorstream: corriente de agua
Eolet: mar, océano (glos. *mare, oceanus*)
Farod: el movimiento de las olas
Flod: flujo de las aguas, marea, oleaje, mar
 flodwæg: sendero de corriente de agua (glos. *marina via*)
 flodwylm: corriente tempestuosa
 flodæþ: olas tempestuosas
Flot (*fleot*): mar, lugar donde flotan los barcos. (En Orosius: *Ispania land is eall mid fleote ymbhæfd*)
 flotwæg: sendero marino
Geofon: mar, océano (glos. *mare, oceanus*)
 geofonflod: empuje del mar
Hærn: mar, ola, marea (islandés: *hrönn*, ola)
Hæf (heaf): mar, agua (islandés y sueco *haf*; danés *hav*, mar, océano).
Stream (pl. streamas): corriente. En plural: mar (en poesía)
 streamrad: sendero de agua, sendero marino.

Seolof: mar

*Sund*⁵: mar, agua.

sundhelm (sundholm): mar como extensión con movimiento ondulante.

sundmere: mar como lugar para nadar.

Waðum: corrientes del mar, olas en movimiento.

Wæg: mar en movimiento. Posiblemente de la raíz PIE *wegh- «mover»

wægholm: mar en movimiento

wægstream: corrientes del mar en movimiento

Wæl: mar profundo. (Ingl. Mod. *weel*: lugar de aguas profundas)

Wæd: mar (en poesía), agua poco profunda

Wær: mar (islandés: *wer*, «mar», en lenguaje poético)

Wæter: agua, mar, lago

woruldwæter: océano

Yp: lit. *ola*, colectivamente *mar*

yþfaru: curso de las olas, mar

yþlad: sendero a través de las olas

yþmere: mar con oleaje

FORMAS QUE FUNCIONAN COMO AFIJOS PARA LOS COMPUESTOS

Fæsten: en los compuestos denota *fuerza, solidez, firmeza*

Flod: flujo, corriente, inundación

Holm: movimiento ondulante

Lad: curso, sendero

Rad: camino, vía, sendero

Stræt: sendero, vía (calle)

Stream: corriente

Weg: camino, sendero, itinerario. En los compuestos tiene el sentido de *región, área*

Wylm: en los compuestos sugiere movimiento *violento/tempestuoso*

Un episodio de *Beowulf*, en concreto el que narra la disputa verbal entre Unferth y Beowulf por la competición de éste contra Brecca, puede presentarse como ejemplo del uso de sinónimos para mar. En los 109 versos (desde el 449-558) que utiliza el poeta para narrar este episodio, hace 23 referencias al concepto de mar y utiliza 14 sinónimos distintos (las cifras indican el número del verso en que aparecen los términos)⁶:

⁵ Un estudio detallado de este término puede encontrarse en el artículo de Roberta FRANK, *op. cit.*

⁶ La edición consultada del poema épico es la de Seamus HEANEY, trans., *Beowulf: a verse translation: authoritative text, contexts, criticism*, edited by Daniel DONOGHUE, New York-London, Norton, 2002.



507 sæ sund
508 wada
509 wæter
512 sund
513 egorstream
514 merestraeta
515 garsecg geofon
516 wylm wæteres
517 sunde
519 holm
533 mere
534 yþum
537 garsecg
539 sund
542 flodyþum
543 holme
544 sæ
545 flod
546 wado
548 yþa

De naturaleza algo distinta son las imágenes poéticas que conocemos como *kennings*⁷. Esta característica tan particular de la poesía anglosajona (y de la germánica en general) consiste en una fórmula literaria compuesta de dos elementos (dos sustantivos o un adjetivo y un sustantivo) que normalmente reemplaza a un término menos poético. Se trata de circunlocuciones metafóricas que describen y encapsulan lo ordinario de un modo que resulta extraordinario, y desplazan la atención del lector o del oyente hacia algún aspecto que puede invitar a un pensamiento más profundo. En un *kenning* se establece una comparación entre (a) y (b), pero sin hacer una clara referencia a (a). Es importante señalar que en un *kenning* se produce una completa asimilación de (a) en (b) de tal forma que el resultado es una especie de metamorfosis metafórica o de metáfora metamórfica. Además, debido a la imperiosa necesidad de los poetas de mantener los esquemas aliterativos, los *kennings* suponen un importante recurso para la creación de sinónimos.

⁷ Son numerosos los estudios sobre esta materia, algunos de los que he consultado para este trabajo son los siguientes: Jorge Luis BORGES, «Las Kenningar», en *Historia de la eternidad*, Buenos Aires, 1953 (Madrid, 1980, pp. 47-70); Douglas C. COLLINS, «Kenning in Anglo-Saxon Poetry», *Essay and Studies* 12 (1959), pp. 1-17; Thomas GARDNER, «Old English Kenning: A Characteristic Feature of Germanic Poetical Diction?», *Modern Philology* 67 (1969), pp. 109-17; James W. RANKIN, «A Study of the Kennings in Anglo-Saxon Poetry» (I y II), *Journal of English and Germanic Philology* 8 y 9 (1909 y 1910), pp. (I) 357-422 y (II) 49-84; Henry C. WYLD, «Diction and Imagery in Anglo-Saxon Poetry», *Essays and Studies* 2 (1925), pp. 49-91.

KENNINGS PARA MAR

Bæðweg: El camino del baño
Garsecg: Guerrero con lanza
Ganotes bæð: El baño de los alcatraces
Hronrad: Camino de la ballena
Hronmere: El mar de la ballena
Hwæles epel: El país (hogar) de la ballena
Hwælmere: El mar de la ballena
Hwælweg: El camino de la ballena
Fifelstream: La corriente del monstruo (fifel = monstruo marino)
Fifelwæg: El mar del monstruo
Fisces bæð: El baño del pez
Fisces epel: El país (hogar) del pez
Fyrnstreamas: Las antiguas corrientes
Mæwes epel: El país (hogar) de la gaviota
Seglrad: El sendero de la vela
Seolhbæð: El baño de las focas
Seolhpæð: El sendero de las focas
Seolhæða: Las olas de las focas (donde nadan las focas)
Seolhwæd: El mar (sendero, vado) de las focas
Swonrad: El sendero del cisne
Windgeard: Hogar, morada, región de los vientos
Yða ful: Vaso de las olas

A continuación, centraremos nuestra atención en dos poemas de los llamados «meditativos» o «elegíacos», como se han denominado tradicionalmente por la crítica. Ambos poemas se han conservado en el manuscrito conocido como *The Exeter Book* o *Codex Exoniensis*, y los títulos asignados también tradicionalmente por la crítica han sido *The Wanderer* («El Viajero Errante») y *The Seafarer* («El Navegante»). En estos poemas, la voz narrativa corresponde a un personaje desconocido. Se trata de un individuo que se encuentra en una situación de extrema aflicción, habitualmente por la pérdida de un ser querido, o por verse en un estado de abandono, soledad o desvalimiento.

En su soledad, la persona que habla da rienda suelta a la expresión de sus sentimientos, hecho que, por otro lado, no suele ser muy habitual en otro tipo de composiciones poéticas de este período. La expresión de estos sentimientos da pie también a una serie de reflexiones de carácter menos personal sobre el declive humano o sobre la transitoriedad de las obras de los hombres y, aunque el contexto en el que originalmente fueron compuestos estos textos es anterior al proceso de conversión al cristianismo, también encontramos interpolaciones de tipo moralizante, que sin duda fueron introducidas en algún momento posterior por algún poeta cristiano.

En primer lugar, *The Wanderer* («El Viajero Errante»), con una extensión de 115 versos, es un monólogo dramático posiblemente compuesto hacia el siglo





VIII. Contiene una breve introducción y una conclusión que seguramente fueron añadidas por algún poeta cristiano en algún momento posterior a su creación original. El monólogo es expresado por un noble en cuya valoración de la vida no se aprecia ningún tipo de alusión a elementos de la doctrina o del pensamiento cristiano. Las únicas fuerzas a las que se hace referencia son *el destino y las fuerzas de la naturaleza*.

El viajero errante se encuentra en una de las peores circunstancias en las que se puede hallar un noble guerrero anglosajón: este noble ha perdido a su señor y a sus compañeros; por tanto se encuentra solo y desamparado, sin un lugar en la sociedad e indefenso ante los enemigos. El protagonista se ve abocado al exilio, a vagar de un lugar a otro intentando encontrar un lugar donde pueda ser acogido. La situación de extremo desamparo conduce al noble guerrero a hacer una serie de dolorosas reflexiones acerca del sentido de la vida, lo que por otro lado nos permite adentrarnos en varios aspectos de la mentalidad del mundo anglosajón.

El viajero errante comienza expresando el noble precepto de que «un hombre debe guardar para sí su sufrimiento y no permitir que nadie tenga acceso a sus sentimientos»; por tanto, lo que se expresa en el poema es su pensamiento. El viajero errante (*eardstapa*) es un solitario (*anhaga*) y la profundidad de sus sentimientos por la pérdida de su señor y de sus compañeros se expresa de un modo trágico por una inacabable pena que le acompaña en su continuo vagar. En ocasiones, el viajero errante entra en una especie de sueño alucinatorio en el que ve cómo regresan junto a él sus compañeros muertos en la batalla, pero la vuelta a la realidad le sume en una desesperación más profunda aún. La aflicción personal pasa inmediatamente a convertirse en un sentimiento de desolación ante su percepción del mundo como algo transitorio y carente de sentido. Con extraordinaria imaginación poética, el viajero errante describe una ciudad en ruinas, y en la descripción parece adivinarse una alusión a alguna ciudad romana. Seguidamente se introducen las quejas y lamentaciones propias del tópico de *ubi sunt*, para concluir de modo apocalíptico con la idea de que «todas las cosas terrenales quedarán en nada».

Esta meditación sobre el significado de la existencia tiene un marcado tono fatalista que ya aparece expresado al principio del poema en uno de los versos más ampliamente citados para definir el carácter anglosajón: *wyrd bið ful aræd* («el destino es inexorable»). En este contexto de desesperación y abatimiento ante la conclusión de que todo en la vida está vacío y sin sentido aparece la intervención de poeta cristiano, cuya referencia a la confianza en el «Padre Celestial» supone una especie de «consuelo».

Hay un par de ocasiones en las que el viajero errante, para expresar el más hondo estado de aflicción y soledad en que se encuentra, recurre a imágenes en las que la idea central gira en torno al mar. En este sentido, el exilio que, como se ha dicho, es uno de los destinos más horribles para un noble anglosajón, se expresa de manera patente con una alusión directa al mar:

peah þe he modcearig
geond lagulade longe sceolde

hreran mid hondum hrimcealde sæ,
wadan wræclastas.(vv. 2-5)⁸

[El viajero errante]...aunque triste
debe vagar largo tiempo por los senderos de agua,
remover con sus manos un gélido mar,
recorrer los caminos del exilio.

Pero como se puede observar, no sólo se trata de aludir al mar como un vasto espacio en el que el viajero errante deba vagar por los caminos del exilio. Ese mar es también un mar gélido, «frío como el hielo», según expresa literalmente el adjetivo anglosajón *hrimcealde*. Con esta imagen, a mi juicio, se pone aún un mayor énfasis en la profundidad de la aflicción del exiliado. De alguna manera, podríamos decir que el poeta intenta representar con esa descripción del paisaje una imagen más tangible de la tristeza que siente en su mente el viajero errante.

Cuando la voz narrativa va descubriéndonos las razones de su desgracia, nuevamente su destino es el mar:

oft earmcearig, eðle bidæled,
freomægum feor feterum sælan,
siþþan geara iu goldwine minne
hrusan heolstre biwrah, ond ic hean þonan
wod wintercearig ofer waþema gebind, (vv. 20-24)

A menudo, desdichado, privado de patria,
lejos de los míos, debí atar con cadenas mis penas,
desde el día lejano en que cubrí a mi señor
con la oscura tierra y, triste después,
partí en un viaje invernal sobre la sujeción de las olas.

«El viaje invernal a través del mar» puede interpretarse de manera literal, pero también admite la interpretación de un viaje a través de la mente de un hombre atribulado y, de este modo, sería una manera de hacer más palpable y concreto el sentimiento de desolación, aislamiento y desánimo.

En su estado de melancolía, la mente del viajero se llena de recuerdos sobre otros tiempos en los que disfrutó del favor de su señor. En una ensoñación presenta una preciosa estampa de una ceremonia de homenaje con la que describe lo que para él fueron tiempos felices:

þinceð him on mode þæt he his mondryhten
clyppe ond cysse, ond on cneo lecge
honda ond heafod (vv. 41-3)

⁸ Las citas del texto anglosajón están extraídas de la edición de Bernard J. MUIR, ed., *The Exeter Anthology of Old English Poetry. An Edition of Exeter Dean and Chapter MS 3501*, Exeter-Devon, University of Exeter Press, 1994. «The Wanderer», pp. 218-22.



en su mente recuerda cómo a su querido señor
abrazo y besa, y sobre su rodilla posa
su mano y su cabeza.

La vuelta a la realidad se produce ante un paisaje marino no exento de gran
belleza:

Ðonne onwæcneð eft wineleas guma,
gesihð him biforan fealwe wegas,
baþian brimfuglas, brædan feþra,
hreosan hrim ond snaw, hagle gemenged. (vv.45-48)

Entonces despierta el desventurado
y ve ante sí las oscuras olas,
las aves bañándose, extendiendo sus plumas,
la escarcha, el granizo y la nieve caen mezclados.

La descripción del paisaje invernal, con la presencia de las aves marinas
como únicos seres vivos, acentúan más si cabe el sentimiento de pesimismo que
emana de la narración; y la voz narrativa aún añade poco después:

Cearo bið geniwad
þam þe sendan sceal swiþe geneahhe
ofer waþema gebind werigne sefan. (vv. 55-7)

El dolor se renueva
para quien debe enviar continuamente
su espíritu abatido sobre la sujeción de las olas.

La conclusión, como se ha mencionado antes, es una desesperanzada afir-
mación en la que la tempestad, la tormenta, el granizo del norte y la oscuridad
cubren la tierra, y así «las cosas terrenales acaban en nada».

El otro texto sobre el que se centrará nuestra atención, como se ha mencio-
nado antes, es el conocido como *The Seafarer* («El Navegante»). También con una
extensión parecida al anterior, 124 versos.

Desde los tiempos de los primeros asentamientos en Gran Bretaña, tras su
migración desde el continente, los anglosajones parecen haber sido gentes no sólo
fascinadas por el mar, sino también poseídos de un curioso sentimiento. Un aspecto
paradójico de los viajes y la vida en el mar que parece haber capturado la atención
de los anglosajones es esa especie de estado mental que llamamos «fiebre del mar».
Se trata de una especie de irresistible atracción que produce el mar a pesar de las
penurias que entrañan los viajes y la vida en él.

Al igual que «El Viajero errante», «El Navegante» es un monólogo que ex-
plora profundamente los pensamientos y emociones de un marinero anglosajón,
hasta el extremo que llegó a fascinar al poeta Ezra Pound que encontró en este texto
la expresión del «elemento químico de la nación inglesa».

El poema presenta una estructura narrativa que puede dividirse en dos partes. Al igual que en el poema anteriormente mencionado, una voz narrativa describe de un modo dramático los sufrimientos de una vida en el mar, mientras que los hombres que viven en tierra firme disfrutaban de comodidades; pero al mismo tiempo expresa su desprecio del confort de la vida en tierra y muestra su inclinación por los desafíos que supone la vida en el mar.

Tras esto, en la segunda parte del poema, la voz narrativa cambia de perspectiva de tal manera que da la impresión de que se trata de otra persona la que retoma el monólogo. En este momento, el navegante comienza una serie de reflexiones, con un tono pesimista, acerca de la muerte como fin inevitable y sobre la decadencia de las cosas terrenales y humanas. Para la voz narrativa, la meta última es la unión con el padre celestial y, para alcanzar este objetivo, el individuo debe abandonar los placeres de la vida. De igual manera que el navegante debe abandonar los placeres de una vida en la seguridad de la tierra firme para afrontar los desafíos y peligros de la vida en el mar, el cristiano debe renunciar a los placeres del mundo para poder alcanzar el destino celestial. En este sentido, la yuxtaposición de las dos partes del monólogo adquiere significado si las interpretamos desde el punto de vista del viaje a través de la vida, como un peregrinaje a través del *mare vite*⁹.

La primera parte del poema presenta bellísimas estampas marineras que tienen algunos ecos con las que aparecen en «El Viajero Errante».

El navegante inicia su monólogo expresando su deseo de relatar su verdadera historia y los padecimientos que ha sufrido¹⁰:

Mæg ic be me sylfum soðgied wrecan,
 siþas secgan, hu ic geswincdagum
 earfoðhwile oft þrowade,
 bitre breostceare gebiden hæbbe,
 gecunnad in ceole cearselda fela,
 atol yþa gewealc, þær mec oft bigeat
 nearo nihtwaco æt nacan stefnan,
 þonne he be clifum cnossað. Calde geþrunge
 wæron mine fet, forste gebunden,
 caldum clommum, þær þa ceare seofedun
 hat ymb heortan; hungor innan slat
 merewerges mod. (vv. 1-12)

Puedo cantar mi propia historia, contar mis viajes,
 cómo a menudo he sufrido penurias
 en días de fatigas, y he experimentado
 la amarga ansiedad, conociendo en el barco

⁹ Cf. Juan Camilo CONDE SILVESTRE, «The Semiotics of Allegory in Early Medieval Hermeneutics and the Interpretation of *The Seafarers*», *Atlantis* 16, 1-2 (1994), pp. 71-90.

¹⁰ Las citas del texto anglosajón, al igual que en el caso del poema anterior, están extraídas de la edición de Bernard J. MUIR, ed., *op. cit.* «The Seafarer», pp. 232-36.



muchas adversidades, el empuje de las olas,
en las guardias nocturnas, en la proa del barco,
batiendo entre riscos.
Oprimidos por el frío, mis pies sujetos por la escarcha
Con gélidas cadenas. Cuando las penas hervían
en mi corazón, y el hambre interior
desgarraba el espíritu agotado por el mar.

En este fragmento inicial, como se ve, el navegante nos presenta una visión de su dura experiencia en el mar, una experiencia de la que, según nos dice:

þæt se mon ne wat
þe him on foldan fægrost limpeð, (vv. 12-13)

Nada sabe el hombre
que goza de dichas en tierra firme

A continuación aborda el tema del exilio, pero como señalan García Tortosa y Galván Reula¹¹, se trata más bien de una actitud mental en la que el paisaje invernal acentúa la sensación de desolación y tristeza:

...ic earmcearig iscealdne sæ
winter wunade wræccan lastum,
winemægum bidroren,
bihongen hrimgicelum; hægl scurum fleag. (vv. 14-17)

...Triste en el gélido mar
he pasado el invierno, por senderos de exilio,
privado de amigos,
rodeado de carámbanos, mientras el granizo azotaba.

De igual manera que en «El Viajero Errante», el navegante presenta un contraste entre las alegrías de tiempos pasados y la soledad en que ahora se encuentra:

þær ic ne gehyrde butan hlimman sæ,
iscaldne wæg. Hwilum ylfete song
dyde ic me to gomene, ganetes hleoþor
ond huilpan sweg fore hleahtor wera,
mæw singende fore medodrince.
Stormas þær stanclifu beotan, þær him stearn oncwæð
isigfeþera; ful oft þæt earn bigeal,

¹¹ Véanse Francisco GARCÍA TORTOSA, «La estructura temática de las elegías anglosajonas», en J.F. GALVÁN (ed.), *Estudios literarios ingleses. La Edad Media*, Madrid, Cátedra, 1985, pp. 43-67, y J.F. GALVÁN, *Literatura inglesa medieval*, Madrid, Alianza Editorial, 2001, pp. 57-64.

urigeþra — ne ænig hleomæga
feascaftig ferð frefran meahte. (vv. 18-26)

sólo oía el estruendo del mar,
de las gélidas olas; mis únicos placeres
la canción del cisne salvaje, el graznido del alcatraz,
o el chillido del chorlito, en lugar de las risas de los hombres,
el canto de las gaviotas, en lugar de la sala de la hidromiel.
Las tormentas batían los acantilados rocosos,
las aves de níveas plumas respondían;
graznaban las águilas. Ningún protector
podía aliviar mi desolado espíritu.

Estas penalidades y tristezas han sido la nota dominante en los viajes del navegante:

hu ic werig oft
in brimlade bidan sceolde.
Nap nihtscua, norþan sniwde,
hrim hrusan bond, hægl feol on eorþan, (vv. 29-32)

Cómo a menudo cansado
he padecido por los senderos del mar.
Se expandían las sombras de la noche, venía la nieve del norte
la escarcha envuelve la tierra, el granizo cae sobre la tierra

A pesar de esta experiencia tan desoladora, el navegante se siente fascinado por la vida en el mar, dando muestras de esta «fiebre del mar» antes mencionada:

Forþon cnyssað un
heortan geþohtas, þæt ic hean streamas,
sealtyþa gelac sylf cunnige;
monað modes lust mæla gehwylce
ferð to feran, þæt ic feor heonan
elþeodigra eard gesece. (vv. 33-8)

y ahora el deseo del corazón
me impulsa a partir
sobre las profundas corrientes, sobre las saladas olas;
en todo momento los deseos del corazón
urgen al espíritu a zarpar, a que vaya lejos,
a adentrarse en lejanas tierras extrañas.

Para el navegante el deseo de una vida en el mar es tan poderoso que no siente ningún reparo en renunciar a todo aquello a lo que ha de renunciar quien desee vivir la vida de un marinero:

Ne biþ him to hearpan hyge ne to hringþege,
ne to wife wyn ne to worulde hyht,



ne ymbe owiht elles, nefne ymb yða gewealc,
ac a hafað longunge se þe on lagu fundað.
Bearwas blostmum nimað, byrig fægriað,
wongas wlitigað, woruld onetteð;—
ealle þa gemoniað modes fusne
sefan to siþe, þam þe swa þenceð
on flodwegas feor gewitan. (vv. 44-52)

Su mente no se deleita ni en la armónica arpa,
ni en el reparto de joyas, ni en el placer de las mujeres,
ni en los goces mundanos, ni en ninguna otra cosa
que no sea el incesante batir de las olas;
quien zarpe a la mar sufrirá añoranzas.
Los bosques florecen, las ciudades crecen,
los campos se engalanan, el mundo avanza;
pero el espíritu de quien ansía
el largo viaje por senderos de agua
se afana en partir.

La lista de placeres a los que renuncia el navegante sugiere, de algún modo, un ejercicio de abnegación. El resto del poema parece estar en función de una invitación al arrepentimiento para alcanzar el reino celestial; pero para nuestro propósito, lo interesante radica en el modo en que a través de estos versos podemos acceder a una visión de la experiencia en el mar de una cultura lejana y remota en el tiempo, pero que mantienen el mismo vigor y belleza expresiva que poseían hace más de un milenio.



ATRIBUTOS Y FUNCIONES DEL MAR EN EL VIAJE
LITERARIO MEDIEVAL. ALGUNOS EJEMPLOS
DE LA NARRATIVA FRANCESA
(SIGLOS XII Y XIII)

Julián Muela Ezquerro
Universidad de Zaragoza

RESUMEN

En este trabajo, su autor incide en las funciones narrativas y simbólicas que cumple el medio marino en la narrativa medieval francesa. El texto literario se hace eco de esta forma de la concepción espacial del universo del hombre medieval: el mar como frontera, el mar como separación, el mar como extensión, el mar como desplazamiento. En definitiva un mar-superficie horizontal sobre el que se desplazan los protagonistas de los relatos libremente y que, desde un punto de vista moral, es asimilado a la vida misma, a la propia existencia. Si bien en un primer periodo, el mar y sus simbolismos tienen un escaso protagonismo en la literatura, a partir del siglo XII la influencia de las tradiciones célticas introducen en el texto una nueva percepción del mar que se concibe como espacio horizontal y vertical a la vez. La mirada vertical, la vista al fondo hace de este espacio un lugar de transformación y el paso a un mundo y a un conocimiento diferentes. Este mar-volumen será lugar de aventuras iniciáticas en el que los personajes literarios se verán impotentes ante su poder que los enfrenta a su destino.

PALABRAS CLAVE: literatura medieval francesa, narrativa, simbolismo del agua, siglos XII y XIII.

ABSTRACT

This work focuses on the narrative and symbolic functions of seascapes in medieval French narrative genres. Literary texts echo the medieval spatial conception of the universe: the sea as boundary and separation, as extension, as displacement; in short, a horizontal surface-sea over which the protagonists of the stories wonder freely, and one that is also morally assimilated to life itself, to the very human existence. Although at the beginning the sea and its symbols are not that significant in literature, from the twelfth century onwards the Celtic traditions brings about a new perception of the sea, conceived both as a horizontal and a vertical space. The vertical gaze and the background sight turn this space into one of transformation, the threshold to a different kind of world and knowledge. This volume-sea will be the location of initiation adventures whereby protagonists will prove helpless before the power dragging them to their destiny.

KEY WORDS: French medieval literature, water symbolism, twelfth and thirteenth centuries.

CUADERNOS DEL CEMYR, 15; diciembre 2007, pp. 145-172



En su estudio sobre literatura medieval y simbolismo, Jacques Ribard¹ recuerda una escena del comienzo del *Roman de la Rose* de Guillaume de Lorris; el futuro Amante se detiene junto a la orilla de un río, fuera de la ciudad, para lavar su rostro y refrescarse:

De l'eve clere reluisant mon vis refreschi et lavé, si vi tot covert et pavé le fonz de l'eve de graveile.	<i>Con el agua clara y brillante Refresqué y lavé mi rostro, Y también vi cubierto y empedrado De grava el fondo del río.</i>
---	---

(118-121)²

Este gesto tiene varios significados: para Ribard el de «une sorte de rite purificatoire» que prepara al personaje para entrar, inmediatamente después, en el jardín de Déduit y en el amor. Para mí, otro más relacionado con Macrobio: el de despejarse dentro del sueño que enmarca toda la obra, como si fuera posible andar despierto dentro de la fantasía de quien está durmiendo, y tan despierto que el agua clara permite al narrador observar el fondo de grava del río. Despertar en el sueño y rito purificador, ambas lecturas son posibles gracias a la polisemia del agua, dulce, en este caso.

Me parece oportuno señalar otra escena personal, simbólica y acuática, bastante anterior a la de Guillaume de Lorris. En el *Roman d'Alexandre* (versión de Alexandre de Paris), el héroe macedonio es armado caballero sin pasar por el baño iniciático en una cuba o bañera, sino por «inmersión» directa en el mar:

A icest mot commence li baniers a crier: Por les vallés baignier facent l'eau apporter. Alixandres l'ot dire si respont comme ber Et jure le segnor qui fait le soleil cler Seoir el firmament por le monde alumer Que ja n'i avra eue fors la sause de mer.	<i>En éstas, comienza el bando a llamar que se traiga agua para bañar a los jóvenes. Alejandro lo oye y responde noblemente Y jura por el Señor que hace lucir al sol Claro en el firmamento para iluminar la tierra Que no aceptará más agua que la del mar.</i>
---	---

(I, 533-538)³

Como recuerda Emmanuèle Baumgartner, en esta escena, «une des premières scènes d'adoubement de la littérature en langue vernaculaire, la marine et la mer jouent un rôle essentiel»⁴. El nuevo caballero surge purificado y hermoso de las

¹ Jacques RIBARD, *Le Moyen Âge: littérature et symbolisme*, Genève, Editions Slatkine, 1984, p. 104.

² Guillaume de LORRIS y Jean de MEUN, *Le Roman de la Rose*, ed. Félix Lecoy, 3 vols., Paris, Librairie Honoré Champion, 1976, vol. 1, p. 5.

³ Alexandre de PARIS, *Le roman d'Alexandre*, ed. Laurence Harf-Lancner y E.C. Armstrong, Paris, Livre de Poche (Lettres gothiques), 1994, pp.106-107.

⁴ Emmanuèle BAUMGARTNER, «Sur quelques 'marines' médiévales», en Bernard Ribémont (ed.), *L'eau au Moyen Âge: symboles et usages: Actes du Colloque, Orléans-Mai 1994*, Orléans, Paradigme, 1996, pp. 11-22; p. 18.

aguas, como Afrodita, y ha de ser en el medio marino, inmenso e inabarcable para todos los hombres, pero no para el gran Alejandro.

Dos escenas «acuáticas» muy diferentes y separadas en el tiempo, pero con rasgos comunes, cuyo arquetipo descubre Bernard Ribémont: «L'eau, c'est bien évidemment pour le Moyen Âge, *in principio*, l'eau du baptême, donc l'eau du salut, de la Rédemption...»⁵. El agua, dulce o salada, determina el paso de un estado a otro, de la somnolencia a la lucidez, de la juventud a la edad adulta, de la inconsciencia a la conciencia. A estas funciones habría que añadir sin duda muchas otras, que sobrepasan ampliamente los límites de este trabajo; no en vano el mar, en particular, parece íntimamente ligado al origen del relato novelesco, si se acepta como tal origen la síntesis de la tradición elegíaca alejandrina con los relatos de viajes aventureros⁶.

Mi interés se centrará sólo en explorar algunas de las funciones narrativas y simbólicas que el medio marino permite desarrollar en los relatos medievales franceses, aceptando como evidencia previa que el mar azuza el misterio, el miedo y la fascinación en la mentalidad medieval (pero también en la de cualquier otra época). Como compromiso necesario, dejaré de lado los que podemos llamar relatos de viajes 'puros', esto es, aquellos cuya función primera es la narración de un viaje real (o pretendidamente real) y la descripción de las novedades reales (o pretendidamente reales) que el viajero encuentra en su periplo⁷. Fuera de esos relatos de viajeros casi 'enciclopédicos', cuyo fin general es conocer y describir el mundo (Giovanni del Piancarpine, Marco Polo, Juan de Mandevilla...), me interesaré sólo por algunas obras literarias francesas de los siglos XII y XIII en las cuales el viaje parece un medio para otro fin, esto es, donde el relato *contiene* viajes pero no *trata* de un viaje.

«DRECENT LUR SIGLE, LAISENT
CURRE PAR MER...»

El mar de la literatura medieval es, ante todo, espacio de agua. Como tal agua, es «igual» (esto es, continua o indivisible), pues tal es la definición que de ella

⁵ Bernard RIBÉMONT, «Physique et fiction: une mythologie 'scientifique' de l'eau dans les encyclopédies médiévales», en Bernard Ribémont (ed.), *L'eau au Moyen Âge: symboles et usages: Actes du Colloque, Orléans-Mai 1994*, Orléans, Paradigme, 1996, pp. 95-109; p. 97.

⁶ Francis GINGRAS, «Errances maritimes et explorations romanesques dans *Apollonius de Tyr* et *Floire et Blancheflor*», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30e colloque du CUER MA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 169-186; p. 169.

⁷ André Labarrère los distingue como «récits de voyages bruts» (relaciones de viajes tipo Cook o Darwin) y «récits de voyages littéraires» (escritores con curiosidad geográfica, como Stendhal, Gautier, Stevenson...), diferentes de los que aparecen como respuesta a un «besoin d'évasion». Cf. André LABARRÈRE, «Le thème du voyage dans la littérature», *L'école des lettres*, 2 «5» (1983/84), pp. 39-46; pp. 39-40.





transmite a toda la Edad Media Isidoro de Sevilla en sus *Etimologías*⁸. En el estudio antes citado, Ribémont distingue en las enciclopedias medievales cinco funciones esenciales del mar, de las cuales tres tienen que ver con el espacio:

- *Frontière*, elle [la mer] marque la séparation entre les mondes [...];
- *Signe*, elle annonce les possibles de l'aventure [...];
- *Symbole*, elle participe d'un système culturel [...];
- *Etendue, espace*, elle est lieu d'aventure, d'errance, de quête [...];
- *L'eau sépare* les mondes, introduit vers l'ailleurs, la géographie [...]⁹.

Ribémont aborda esta clasificación desde un punto de vista que podría entenderse como extensivo y «plano»; el mar como *superficie* horizontal, visible hasta el horizonte, mar «aparente», tal como se ve desde tierra o desde una embarcación, extensión por la cual desplazarse. Sin embargo, hay otro mar: el del volumen, masa «vertical» de agua, cuya profundidad es imposible adivinar. La *superficie* marina sirve al hombre medieval para unir y para separar, para aislar continentes y poner límites al universo conocido, para alcanzar nuevas tierras o huir de peligros; también para provocar miedo cuando esa mole se encabrita en forma de tempestades y olas rompientes como murallas. El *fondo* marino es otro mundo mucho menos mensurable, que tan pronto produce alimento y sostiene la vida como se vuelve territorio ignoto de seres desconocidos y conduce a la muerte. La distinción entre *superficie/fondo* no es asunto frívolo, y llega a plantear problemas de ambivalencia, como cuando Claude Lecouteux esboza una síntesis sobre los genios acuáticos en la narrativa alemana:

La distinction entre fond et surface de l'eau soulève une question que je voudrais signaler. Lorsque nous avons affaire à des êtres surnaturels aquatiques qui se montrent à la surface des ondes, quelle est la raison de leur apparition? Dans les romans médiévaux, il semble que ce soit un signe d'élection relevant d'un parcours initiatique et de l'aventure. L'apparition fonctionne comme une sorte de signal, une espèce d'aimant destiné à attirer le héros et à tester ses capacités¹⁰.

No siempre es posible distinguir con claridad los atributos de ambas dimensiones del mar, horizontal y vertical; sin embargo, su funcionamiento narrativo parece ocasionar consecuencias diversas para quienes ocupan ese espacio.

⁸ «[1] Aqua dicta quod superficies eius aequalis sit; hinc et aequor appellatum, quia aequaliter sursum est». *Etymologiae*, liber XIII, caput XII. Para revisar el contexto de esta definición isidoriana, me permito remitir a una fuente «virtual» como la *Bibliotheca Augustana*: http://www.fh-augsburg.de/~harsch/Chronologia/Lspost07/Isidorus/isi_et13.html#c12.

⁹ B. RIBÉMONT, art. cit., p. 98. Los subrayados son míos.

¹⁰ Claude LECOUEUX, «Les génies des eaux: un aperçu», en Danièle James-Raoul y Claude Thomasset (ed.), *Dans l'eau, sous l'eau: le monde aquatique au Moyen Âge*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002, pp. 253-270; p. 268.



Es sabido que los mapas medievales proyectan la esfera terrestre sobre una imagen plana¹¹ que abarca la totalidad de la *ekumene*, el mundo conocido, a partir de una estructura llamada de *T en O*, es decir, una *tau* inscrita en una *omicron*. La mentalidad medieval intentó siempre conciliar la discordante concepción esférica con la representación plana¹². La división en tres continentes (Europa, África, Asia), reproduce desde los primeros mapamundis la *crux axis mundi* en cuanto diseño geográfico y simbólico¹³; las aguas de los ríos Tanais (Don) y Nilo, y el mar Mediterráneo¹⁴ marcan la T, mientras el océano ignoto circunda el límite exterior. Balant, el enviado sarraceno que se presenta ante Carlomagno al principio de la *Chanson d'Aspremont* (1180-1190), recoge esta *imago mundi* y la entiende, al igual que sus contemporáneos cristianos, como una organización inmutable y perfecta, marco universal de las hazañas que Roldán y sus compañeros van a lograr:

Sire emperere, faites moi escolter.	<i>Señor emperador, escuchadme.</i>
Il sont trois tieres que jo sai bien nomer:	<i>Existen tres continentes, que bien sabré nombrar:</i>
Aise a non l'une et Europe sa per,	<i>Uno se llama Asia, y Europa es su par;</i>
La tierce Alfrique, l'on n'en puet puis trover.	<i>El tercero África, y ya no hay ninguno más.</i>
Icés trois tieres departent par la mer,	<i>Estos tres continentes se separan por el mar,</i>
Ki fait les tieres des illes desevrer.	<i>Que distingue los continentes de las islas.</i>
	(244-248) ¹⁵

La presencia de mapamundis o de referencias literarias al mundo conocido tiene muchos ejemplos más en los relatos franceses de la Edad Media; cabe recordar

¹¹ «La représentation de la terre est marquée dès son origine d'une curieuse contradiction entre savoir théorique et connaissance pratique du monde et des moyens de la représenter : bien que les penseurs grecs disent la terre sphérique, les cartes antiques, telle celle d'airain d'Aristogore mentionnée par Hérodote, la figurent comme un disque plat entouré par le fleuve Okeanos. Cette conception sera reprise par les cartographes médiévaux chrétiens et musulmans». Jean ARROUYE, «Crux axis mundi», en Bernard Ribémont (ed.), *Terres médiévales*, Paris, Klincksieck, 1993, pp. 9-20; p. 9.

¹² «L'autorité de la Bible semblait imposer l'opinion que la Terre est un disque plat: c'est là ce que soutenait Isidore de Séville, et, au VI^e siècle, le géographe chrétien Cosmas Indicopleustes avait «prouvé» la validité d'une telle thèse. Pourtant, la forme sphérique se prêtait mieux à la conception d'une analogie universelle et signifiait avec plus d'évidence une perfection: cette perfection même qu'évoquait, depuis l'Antiquité, le globe du sceptre impérial, et, selon la coutume médiévale, celui que supporte la main du Christ en majesté». Paul ZUMTHOR, *La mesure du monde. Représentation de l'espace au Moyen Âge*, Paris, Seuil, 1993; p. 224.

¹³ «Ce T est donc bien plus que le sceau commémoratif de la création du monde par Dieu ; il est aussi marque prophétique du salut que les hommes, sur cette terre, ne peuvent s'assurer que sous le signe de la croix». Jean ARROUYE, art. cit., p. 11.

¹⁴ Solino es el primer geógrafo que utiliza el adjetivo *mediterráneo* para referirse al *mare nostrum*, cf. Arthur Percival NEWTON, *Travel and travellers of the middle ages*, London, Routledge & Kegan Paul Ltd., 1926; p. 26. Se refiere a él como vulgarizador de otros lugares oceánicos, entre ellos las Islas Afortunadas, LOUIS-ANDRÉ VIGNERAS, *La búsqueda del paraíso y las legendarias islas del Atlántico*, Valladolid, Casa-Museo Colón, Seminario de Historia de América de la Universidad de Valladolid, 1976, p. 12.

¹⁵ Louis BRANDIN (ed.), *Chanson d'Aspremont*, Paris, Honoré Champion, 1970, p. 9.



las tiendas de Adrasto en el *Roman de Thèbes* y de Alejandro en el *Roman d'Alexandre*, el segundo prólogo de *Partonopeu de Blois*, donde se insiste en los tres continentes... En otros poemas, el «mar» que divide los continentes se vuelve sinónimo de la totalidad del mundo; por ejemplo, en *Berte aus grans pies*, el cantar de Adenet le Roi (entre 1269 y 1285), cuando hay que casar al rey viudo Pipino, su caballero Engerrant de Montcler le sugiere la belleza sin parangón de Berta en estos términos:

Sire, je en sai une, par le cors saint Omer, Fille au roi de Hongrie, molt l'ai oï loer;	<i>Sire, conozco una, por el cuerpo de San Omer, La hija del rey de Hungría, a quien mucho he oído alabar;</i>
Il n'a si bele fenme deça ne dela mer, Berte la debonaire, ainsi l'oï nonmer.	<i>No hay mujer más bella ni aquí ni allende el mar Berta la dulce, así la llaman.</i>

(107-110)¹⁶

Sobre esas extensiones marinas se desplazarán marineros, comerciantes, peregrinos, piratas, descubridores, aventureros, cruzados y caballeros, monjes ascéticos... Los avances técnicos del timón, traído por los navegantes musulmanes, y de la vela latina triangular permitirán desplazamientos más seguros sobre mar abierto, pero también más lejanos, peligrosos y enfrentados a corsarios o tempestades¹⁷. En todos estos casos, el mar se percibe como un «desierto» de agua que se puede atravesar, no sin riesgos¹⁸. La prevención o el miedo al mar y al océano para quienes debían hacer de él su medio de subsistencia (comerciantes y marinos) conducía incluso a cambios de oficio y de vida, como le ocurre al clérigo inconstante del pseudo-*fabliau des Estats du Siecle* (s. XIII), que decide volverse agricultor después de sufrir su primer mareo como «lobo de mar»:

L'estat de Clergie desprise, Et dist que mieux vaut Marchandise. Marchans gagnyent ardiement, Merchans vivent aisiement, Marchans puent prouffit aquerre Et en la mer et en la terre. Lors fist ses nefz appareillier, Outre mer s'en vait por gagnier,	<i>Desprecia el estado de clerecía Y se dice que más vale el Comercio. Los comerciantes ganan en abundancia; Los comerciantes viven con desahogo Los comerciantes pueden buscar beneficio Tanto en el mar como en la tierra. Entonces hizo aparejar su nave Y se hace a la mar para buscar riqueza;</i>
--	---

¹⁶ Adenet LE ROI, *Les oeuvres d'Adenet le Roi, IV. Berte aus grans pies*, Ed. Albert Henry. Paris/Bruxelles, PUF/PUB, 1963; p. 58.

¹⁷ A. Luis MOLINA MOLINA, «Los viajes por mar en la Edad Media», *Cuadernos de turismo*, 5 (2000), 113-122; p. 115.

¹⁸ La relación simbólica entre desierto y océano ha sido comentada con frecuencia. Baste citar la tendencia de los monjes irlandeses y nórdicos, desde los siglos VII y VIII, a encontrar nuevos parajes de aislamiento a través del mar: «Désert insulaire plus encore recherché par les moines celtes et nordiques. Ils ont écrit un grand chapitre de l'anthropologie historique du désert maritime, des déserts de la mer et du froid. La mer a remplacé pour ces moines le désert de l'Égypte». J. LE GOFF, «Le désert-forêt dans l'Occident médiéval», en *L'imaginaire médiéval. Essais*, Paris, Gallimard, 1985, pp. 59-75; p. 64. Le Goff cita, a su vez, a Olivier LOYER, *Les chrétientés celtiques*, Paris, Presses universitaires de France, 1965, p. 37.



Mais, quant fust en la mer profonde,	<i>Pero, cuando se vio sobre el mar profundo</i>
Regarda le peril de l'onde,	<i>Y miró el peligro de las olas,</i>
Et se santist le cuer amer	<i>Y sintió amargo su corazón</i>
Par l'esmeuvement de la mer.	<i>A causa del movimiento del mar,</i>
Tantoust arriere s'en retourne;	<i>Al instante decidió volver atrás</i>
A cultiver terre s'atourne.	<i>Y dedicarse a cultivar la tierra.</i>

(23-36)¹⁹

Todavía en la segunda mitad del siglo XI, el juglar de la *Chanson de Roland* hace una de las primeras referencias a la navegación épica, que otros cantares posteriores seguirán utilizando. El emir Baligant acude en socorro de Marsilio y deja el mar para remontar el Ebro y llegar hasta Zaragoza por un itinerario fantasista, en el que algunos traductores han querido identificar Marbrise y Marbrose como Mallorca y Menorca:

Gent paienor ne voelent cesser unkes,	<i>La raza pagana no cede jamás.</i>
Issent de mer, venent as ewes dulces,	<i>Salen el mar, vienen por aguas dulces,</i>
Laisent Marbrise e si laissent Marbrose,	<i>Dejan Marbrise y también Marbrose</i>
Par Sebre amunt tut lur naviries turnent.	<i>Ebro arriba llevan a todas sus naves.</i>
Asez i ad lanternes e carbuncles:	<i>En ellas hay muchas linternas y carbunclos</i>
Tute la noit mult grant clartét lur dument.	<i>Que dan a la noche muy grande claridad</i>
A icel jur venent a Sarraguçe. AOI.	<i>Al día siguiente llegan a Zaragoza. AOI.</i>

(2639-2645)²⁰

En conjunto, el cantar de gesta francés no presenta muchas escenas marinas. Los héroes épicos conquistan pueblos y tierras, de modo que el mar es para ellos un elemento referencial o anecdótico, que encaja bastante bien dentro de las funciones de *frontera-extensión-separación* antes citadas a partir del estudio de Bernard Ribémont. Los sarracenos proceden de tierras allende el Mediterráneo y por él se acercan a Occidente o hacia él deben huir cuando los cristianos los ponen en retirada. Así ocurre en uno de los cantares más «marinos», que forma parte del ciclo de Guillermo de Orange y relata la batalla en el terreno legendario de l'Archamp, es decir *Aliscans* (segunda mitad del s. XII). Las primeras tiradas relatan el sufrimiento de Vivien, que recoge sus tripas desparramadas por sus abundantes heridas sin que eso le impida perseguir hasta la playa a los sarracenos que huyen:

Entre paiens se vet ademetant,	<i>Entre los paganos se precipita</i>
Au brant d'acier les vet mout domajant;	<i>Y con su hoja de acero los va destrozando;</i>
Li plus hardiz vet devant lui fuiant;	<i>El más arrojado huye ante él;</i>
Droit vers la mer les en maine ferant.	<i>Hasta el mar los empuja luchando.</i>

(74-77)

¹⁹ Anatole de MONTAIGLON y Gaston RAYNAUD, *Recueil général et complet des fabliaux des XIII^e et XIV^e siècles imprimés ou inédits*, 6 v. vols. Paris, Librairie des bibliophiles, 1877; v. II, p. 265.

²⁰ *La Chanson de Roland*, Ed. Cesare Segre. Milan-Naples/Verone, Ricciardi/Valdónega, 1971, p. 483.



Hacia ese mismo mar se llevarán los sarracenos, un poco más tarde, a varios caballeros del ejército cristiano, mientras el moribundo Vivien los contempla sin poder ayudarles:

Viviens est desoz l'arbre en l'Archant
Dejoste mer par devers un estant,
A la fontaine dont li ruiz sont bruiant.
Li oill li troblent, sa color vet perdant,
Tot a le cors et son elme senglant,
Li sans li chiet, qui del cors li desçant.
[...]
Et Viviens remest ilec gisant.
Droit vers la mer vont païen chevauchant,
Qui en menoient le palazin Bertrant
Et Guïelin et Guichart le vaillant,
Gaudin le brun, Girart le combatant;
A leur nes vienent, qui sont desoz l'Archant.

*Vivien está bajo un árbol en el Archamp
Mirando inmóvil hacia el mar,
Junto a la fuente de ruidoso cauce.
La vista se le nubla, su color va perdiendo,
Su yelmo y todo su cuerpo están ensangrentados;
Pierde su sangre, que mana por todo su cuerpo.*

*Y Vivien allí queda yaciente.
Hacia el mar van cabalgando los paganos
Que se llevan al paladín Bertrand
Y a Guïelin y a Guichard el valiente,
A Gaudin el moreno, a Girart el guerrero.
A sus naves llegan, que están bajo el Archamp.*
(399-404; 427-432)

El motivo de la huida hacia el mar se repite varias veces en éste y otros poemas, ya sea por huida (como mostraba el ejemplo anterior) o por regreso hacia el país de origen. Sin embargo, ese movimiento no es simplemente un cambio de lugar en el espacio. El desplazamiento de la tierra hacia el mar, o del mar hacia la tierra en los relatos medievales franceses añade un valor simbólico. Como muestra Emmanuèle Baumgartner en el trabajo sobre el *Roman d'Alexandre* antes citado, la «norma» de las escenas de playa, las «marines» medievales, es conducir a los caballeros del mar hacia la tierra, es decir, desde el espacio inmenso, ignoto y comprometido, hacia el terreno firme, seguro y familiar: ir en la dirección contraria implicaba, para el cristiano medieval que escuchaba estas escenas épicas, el sentido opuesto: los sarracenos volvían a un mar que coincidía con ellos en significar el peligro, el riesgo, la tempestad y la muerte.

Al seguir ese mismo razonamiento, y estudiando los relatos de vidas de santos de la *Legenda Aurea*, Jean Arrouye aclara las razones por las cuales escapar de una tempestad o de una tormenta marinas sólo es posible para los puros de corazón; como efecto contrario, los impuros que se vean presos de la furia marina están condenados de antemano: «Tous ces accomplissements édifiants font apparaître une autre opposition signifiante qui [...] indique l'enjeu des déplacements sur leur surface de séparation, la signification symbolique des images et des récits de navigation : l'alternative est celle du naufrage ou de l'arrivée heureuse au terme prévu du voyage, de l'échec ou de la réussite d'un projet de traversée qui est toujours plus ou moins une métaphore de l'enjeu de l'existence humaine...»²¹. Aunque volveré más adelante sobre esto, buena parte de ese temor cristiano a la muerte en el

²¹ Jean ARROUYE, «L'en-dessous et l'en-dessus de la mer», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30e colloque du CUER MA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 27-42; p. 36.

mar la expresa el propio Guillermo de Orange, cuando se ve solo ante cien mil paganos de España, en el mismo cantar de *Aliscans*, pues para él morir ahogado supone la mayor deshonra:

Dex, ja n'ai je de chevaliers compeigne!
Ne sai ou aille, ne en quel leu remeigne;
Quar a la mer n'ai pas chalant ne haigne;
Et se g'i entre, je criem que trop n'i baigne!

Mes, par saint Pere, qu'en requiert en Romeigne,
Mielz voil morir entre paiens d'Espaigne
Que en la mer naiasse par engaigne.

*¡Dios, ni un solo caballero me acompaña!
No sé a dónde ir ni dónde quedarme,
Pues para el mar no tengo chalana ni barca,
Y si en él me adentro, ¡temo bañarme dema-
siado!*

*Mas por San Pedro, al que se reza en Roma,
Prefiero morir entre paganos de España
Antes que abogarme tristemente en el mar.*

(644-649)

Un héroe épico muere combatiendo en montes o valles, mientras que los sarracenos de *Aliscans*, que apresan injustamente a caballeros cristianos y huyen por ese mismo mar, habrán de perecer más tarde, ahogados por su propia impiedad. El orden tranquilizador del universo, la Providencia, restablecerá así las cosas en su justo término sobre una superficie, la del mar, que ya no parece tan superficial ni tan accesoria.

El mar-espacio «horizontal» se transforma, por lo tanto, en lugar de conflictos humanos, y el viaje por mar de muchos relatos medievales franceses, entendido siempre como superficie sobre la cual se desplazan personajes con mejor o peor fortuna, se «moraliza» o proporciona sentidos más profundos al relato. Alain Corbellari organiza esas funciones más «estructurales» del mar, en su análisis sobre la novela cortés francesa, partiendo de la convivencia de cuatro tradiciones diferenciadas:

1. La *tradición céltica*, para la cual el mar se ve como espacio infinito donde se compromete el porvenir de quien se embarca, en particular espacio de viajes al otro mundo;
2. La *tradición griega*, que califica como de la «mer apprivoisée», espacio sembrado de islas que nunca, a la postre, es hostil o fatal para el viajero. El paradigma es, claro, la *Odisea*, salvo en novelas de la Grecia tardía, influenciadas ya por el espíritu romano;
3. La *tradición romana*, que ve el mar como elemento adverso y furioso, de modo que tiende a ignorarlo y a preferir las aventuras «terrestres»;
4. La *tradición bíblica*, formada por pueblos del desierto, para la cual el mar es un obstáculo que hay que eliminar o una tentación que hay que evitar.

Del cruce de estas tradiciones surgen combinaciones muy diversas, que Corbellari sintetiza en lo que llama «trapecio semiótico»²²:

²² Alain CORBELLARI, «La mer, espace structurant du roman courtois», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30e colloque du CUER MA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 105-114; pp. 105-106.



	+	-
Contrarios:	mundo celta: el mar infinito	la Biblia: el mar abolido
Sub-contrarios:	Grecia: el mar domesticado	Roma: el mar desalojado

En síntesis, la narración medieval superpone, pues, la visión negativa procedente de la tradición judeo-cristiana a la positiva de las tradiciones griega y céltica: los viajes odiseícos o los de la novela de inspiración alejandrina, repletos de aventuras que regresan al final a una patria añorada o a un reino recobrado a través del matrimonio, cuando no acceden al Más Allá a través del más aquí, se contraponen a las travesías que ponen en riesgo la supervivencia personal y en compromiso la salvación del alma.

Entre los primeros ejemplos de la «combinación marina» inspirada en las tradiciones bíblica, clásica y céltica, adaptadas al gusto medieval aparecen primero, por orden cronológico, las novelas que habitualmente se agrupan bajo la etiqueta de *roman antique*; en las décadas de 1150 y 1160 coinciden los *Romans* de *Thebes*, *Eneas* y *Troie*, pero también hay en similar datación relatos de aventuras, de inspiración idílico-bizantina, con realizaciones tan distintas como *Apollonius de Tyr* o *Floire et Blancheflor*; algo más tarde, entre 1170 y 1190 el *Tristan* en sus dos versiones, los *Cligès* y *Guillaume d'Angleterre* de Chrétien de Troyes, o *Eracle e Ille et Galleron* de Gautier d'Arras, el *Roman de Brut* de Wace, o *Partonopeu de Blois*. Ya en el siglo XIII, continúan esa línea con otras tonalidades a veces más realistas *L'escoufle* y el *Roman de Guillaume de Dole* de Jean Renart, las múltiples versiones y formatos (verso y prosa) de la saga de *Tristan* o de la búsqueda del Grial (en particular, *Perlesvaus* y la *Queste del Saint Graal*...), sin olvidar *La Manekine* y *Jehan et Blonde* de Philippe de Rémi, o el atípico *Aucassin et Nicolette*... y tantos otros. En todos estos relatos aparecen motivos recurrentes como las separaciones de los amantes por el mar, los viajes en busca del objeto o de la persona que finalicen con la anagnórisis esperada..., y en concreto la tempestad, episodio imprescindible para mostrar el temple de los héroes y escenario de pánico colectivo que presagia el porvenir individual de quienes la superan, con el mensaje moral que antes he mencionado.

El *Roman d'Eneas* parece haber proporcionado una de las mejores descripciones de tempestades marinas, mucho más desarrollada que en su paradigma, la *Eneida*, y modelo seguido por otros relatos medievales. Eneas y los fugitivos de la masacre de Troya soportan la ira del mar durante tres días, pierden velas, mástiles y naves enteras, hasta que al cuarto día el tiempo se calma y avistan las costas de Libia:

les nes comancent a vaucrer,
tone et pluet, vante et esclaire,
molt comança lait tens a faire,
chient foldres espessemant,
comeüe est la mers formant;
si fait oscur ne voient gote,
ne ne sevent tenir lor rote;
ne voient clarté ne soloil.

*Las naves comienzan a girar
Truena y llueve, hay viento y relámpagos
Se desencadenó muy mal tiempo,
Caen rayos a menudo,
El mar se agita con fuerza
Tan oscuro está que no ven nada
Y no saben ni mantener el rumbo,
Pues no ven claridad ni sol.*

[...]

ronpent lor cordes, chieent voilles,	<i>Rompen sus cuerdas, caen las velas,</i>
brisent et mast et governail;	<i>Destrozan mástil y timón;</i>
molt vont a honte et a travail.	<i>A duras penas y con sufrimiento navegan.</i>

(190-204)²³

Parecida fuerza imitativa reproduce la tempestad del episodio de las once mil doncellas del *Roman de Brut*, donde también quedan las naves a la deriva, rugen truenos, viento y olas, mientras tripulación y pasajeros quedan sin socorro al que acudir (vv. 6039 ss.)²⁴. Ambas tempestades iniciáticas permitirán a Eneas y a Bruto despojarse de su pasado y de sus pecados, para fundar el primero la futura Roma y el segundo Bretaña. La *translatio imperii*, eje común a ambos textos, no dificulta una moralización del mar que reside en la necesidad de superar una prueba y pagar un tributo por las faltas cometidas: «La tradition judéo-chrétienne y ajoute l'idée courante que la tempête est moins un phénomène météorologique naturel que l'expression d'un courroux divin, d'un châtement que l'on cherche à apaiser par une prière à Dieu, à Marie, à des saints maritimes»²⁵.

En relatos como *Apollonius de Tyr*, *Floire et Blancheflor*, *Cligès*, *Guillaume d'Angleterre*, *Eraclé*, *Brut*, *Partonopeu de Blois*, *Jehan et Blonde*, *La Manekine*, *Aucassin et Nicolette* y otros diferentes, pero ligados todos a la inspiración de las novelas de aventuras en la estela de la Antigüedad tardía (tipo *Teágenes y Cariclea*), el mar reitera atributos de espacio conocido y peligroso a la vez, donde ocurren las peores peripecias y los encuentros más inesperados. La función común de este mar es la alternativa de *separar/unir*, casi siempre personajes enamorados, pero también territorios, países, culturas...; con alguna excepción, en esta dinámica marina el *lugar de destino*, o el (futuro) reino que acogen al héroe son los lugares privilegiados. Apolonio, Guillermo, Partonopeo, encuentran dama y feudo al final de sus travesías; como Eneas o Bruto fundarán nuevos reinos, recibirán o conquistarán imperios que por derecho les pertenecen. En algún caso, se unirán además a unas almas gemelas que, como la Mélior de Partonopeo, tienen rasgos de hada o de personaje que da acceso al conocimiento de otro mundo, rasgos que también aparecen en la Iseo de la primera parte de la leyenda tristaniana. No ocurre lo mismo con el reino de Torelore en *Aucassin et Nicolette*, obra siempre difícil de clasificar.

Otras veces, esta moralización literaria del mar como superficie por la cual se viaja permite analogías más globales, en las cuales el mar y lo que sobre él acontece se compara con el conjunto de la vida humana o con alguna de sus actividades

²³ *Eneas, roman du XII^e siècle*, Ed. J.J. Salverda de Grave, 2 vols., Paris, Honoré Champion, 1964; v. 1, pp. 6-7.

²⁴ Citada por Danièle JAMES-RAOUL, «L'écriture de la tempête en mer dans la littérature de fiction, de pèlerinage et de voyage», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30^e colloque du CUER MA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 217-229; p. 220.

²⁵ *Ibid*, p. 221.



primordiales. Sólo acudiré a dos ejemplos, el primero procedente del ya citado *Roman de la Rose*, pero esta vez de la parte escrita por Jean de Meun; como a este «continuador» del relato de Guillaume de Lorris le interesan muchas más cosas que alegorizar la conquista de la rosa, introduce una reflexión global sobre el amor:

Li mariniers qui par mer nage
 cerchant mainte terre sauvage,
 tout regart il a une estoile,
 ne queurt il pas torjorz d'un voile,
 ainz le treschange mout souvent
 por eschever tamplest ou vent:
 ausinc queur qui d'amer ne cesse
 ne cort pas torjorz d'une lesse
 or doit chacier, or doit foïr
 qui veut de bone amor joïr.

*El marinero que navega por mar
 Buscando cualquier tierra extraña
 Aunque siga a una estrella,
 No mantiene siempre la misma vela,
 Sino que la mueve a menudo
 Para esquivar tempestad o viento.
 Igualmente, el corazón que no deja de amar
 No se lanza todo de un tirón;
 Debe ora acosar, ora huir
 Quien quiere disfrutar de buen amor.*

(7519-7528)

El amor se asimila al viaje por mar, porque en ambos conviene saber avanzar y retroceder según sopla el viento, amaestrar la vela y la nave, que es la propia vida. Por lo demás, este tipo de identificación entre la *nave* y la *vida humana* es practicada a menudo por los moralistas medievales; la colección de cuentos que contiene el *Ovide moralisé* (principio del s. XIV) insiste a menudo en la metáfora de la Santa Iglesia como nave que sortea un sinfín de peligros y de monstruos marinos que significan el pecado, el vicio y la impiedad²⁶. Cada metamorfosis remite a una demostración de cómo la «nave» de la Iglesia, y del buen cristiano, debe abordar la travesía peligrosa del mar del mundo. Es como decir que cualquier relato humano mantiene esta doble condición, todo viaje es un recorrido moral y todo mar es un escenario de la lucha entre el Bien y el Mal.

En un contexto similar, pero dos siglos antes, Marie de France recoge en sus *Fables* una pequeña joya, *De homine in nave*, que me permito reproducir íntegra a pesar de su extensión, y con la que Marie recalca la necesidad de la fe en Dios:

De homine in nave.
 Uns riches huom voleit aler
 ultre une mer pur converser.
 A deu preia qu'il l'i menast
 a salveté, qu'il ne dutast.

*Un hombre rico quería ir
 Muy lejos en el mar para comerciar.
 A Dios rogó que le llevase
 Salvo, sin que pasara miedo.*

²⁶ «On peut enfin comprendre le livre de notre auteur comme un objet comparable à la *nef de sainte yglise*, qui permet à l'homme de venir a *vrai salu*. L'enseignement de la parole divine permet en effet d'échapper au péché, qui est l'allégorie des dangers *de la mers qui flote et soronde*», MARYLÈNE POSSAMAI, «Monstres marins dans la littérature médiévale: mythologies et allégories», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30e colloque du CUER MA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 389-404; p. 398.

Ne voleit guaires demurer.
 Quant ariere volt retourner,
 a deu preia del revenir,
 qu'il nel laissats niënt perir.
 Einz qu'il se fust aparceüz,
 dedenz la mer s'est enbatuz.
 Lors prie a deu quel meint a terre;
 ne li volt altre chose querre.
 Cum plus comença a criër,
 e plus ala sa nes par mer.
 Quant il vit que deus ne faiscit
 la preiere qu'il requereit
 e qu'a terre ne pot venir,
 dist li qu'il face sun plaisir.
 Après cel mot tost ariva
 la u il volt e desira.

Li sages deit raisnablement
 preier a deu omnipotent,
 que de lui face sun plaisir:
 de ceo li puet grant biens venir.
 Kar mierz set deus qu'il li estuet
 que sis quers, ki li change e muet.

*No quería esperar más.
 Cuando hubo de regresar
 A Dios pidió que en el viaje
 No permitiese que pereziera.
 Antes de darse cuenta,
 En alta mar ha entrado
 Entonces ruega a Dios que lo devuelva a tierra,
 No quiere pedirle otra cosa.
 Cuanto más daba en suplicar,
 Más se perdía su nave por el mar.
 Al ver que Dios no atendía
 La súplica que le solicitaba
 Y que a tierra no conseguía llegar
 Le dijo que hiciera Su voluntad.
 Al poco de decirlo desembarcó
 Allí donde quería y deseaba.*

*El sabio debe razonablemente
 Rogar a Dios omnipotente
 Que con él haga su voluntad:
 De esto le resultará gran bien.
 Pues más sabe Dios lo que le conviene
 Que su propio corazón, que muda y cambia.*

La moraleja no permite dudas: en el mar como en la vida, Dios debe gobernar el timón y el buen cristiano debe dejarse llevar. De nuevo, el mar se transforma en escenario vital y, más que escenario de un viaje, toma los atributos de la propia existencia. Este otro mar contiene, pues, algo de destino divino, de providencia de Dios en la Tierra, ya que conduce a su voluntad a los hombres sin que ellos deban (ni puedan) romper ese *fatum*. Y esto no parece un resultado de evolución cronológica alguna. En uno de los primeros relatos franceses, la *Vie de Saint Alexis* (ca 1050), el mar funciona ya como un tablero por el cual Dios conduce al santo hacia diversos lugares y ciudades, antes de devolverlo a la escalera de su casa paterna:

Dunc vint errant dreitement a la mer;
 La nef est preste ou il deveit entrer.
 Dunet sum pris ed ens est aloet.
 Drecent lur sigle, laissent curre par mer;
 La pristrent terre o Deus les volt mener.

*Entonces se dirigió directamente hacia el mar
 Donde está lista la nave en la cual debía embarcar.
 Paga su pasaje y en ella entra.
 Izan su vela y navegan por el mar.
 Tomaron tierra allí donde Dios quiere llevarlos.*
 (76-80)

[...]
 Danz Alexis entrat en une nef;
 Ourent lur vent, laissent curre par mer.
 Andreit Tarson espeiret ariver,
 Mais ne puet estra: ailurs l'estot aler;
 Andreit a Rome les portet li orez.

*Alejo entra en una nave.
 Sopla el viento y navegan por el mar.
 A Tarso espera llegar,
 Pero no podrá ser, pues a otro lugar ha de ir;
 Hacia Roma les lleva el viento.*
 (191-195)



[...]

Drecent lor sigle, laissent courre par mer; *Izan su vela y navegan por el mar.*
En Jhersalem les conduist Damedés. *Dios nuestro Señor les conduce a Jerusalén.*
Sains Alessins est issus de la nef. *San Alejo sale de la nave.*

(340-342)²⁷

Este mar indeterminado (el Mediterráneo) funciona como un simple auxiliar de la Providencia divina, es pura distancia entre destinos que van a escalonar la santidad del buen Alejo. En cierto modo, es un mar «no marcado», salvo por la mano de Dios; sin embargo, acompaña al personaje en su progresión: desde el pronombre «il» del primer viaje, al «danz» de nobleza de la segunda referencia y el «sains» final, Alejo va alcanzando narrativamente su santidad, de nave en nave y de travesía en travesía.

En conjunto, y salvo para los relatos de inspiración alejandrina antes mencionados, las funciones del mar descritas hasta ahora no parecen demasiado determinantes en las narraciones francesas medievales. La épica y la novela, incluso las novelas artúricas de Chrétien de Troyes, son marcadamente «terrestres», en el sentido de que prefieren colocar al héroe en una aventura permanente e individual, incompatible con el escenario marino en el cual no es posible encontrar nuevos feudos o justar contra caballeros o señores felones. En el ciclo artúrico que conduce desde las novelas de Chrétien hasta el *Lancelot-Graal*, los caballeros prefieren bosques y landas a los mares; cuando éstos aparecen, son percibidos como grandes «charcos» que es forzoso atravesar mediante una nave-puente lo más rápido posible: «Entre temps encore, les navigations merveilleuses des chevaliers célestiels à la quête du Saint Graal. Et pourtant, les chevaliers du roi Artus ne sont pas des vikings. Ce sont des hommes de la chevauchée et de la forêt, —et, en ce sens, de la terre—, et non de la mer et de la navigation»²⁸. La razón es clara: en el mar un caballero no puede demostrar su valor y su proeza, no ha sido adiestrado para combatir en ese medio. Además, los caballeros artúricos no saben nadar por definición, y morir ahogado sin mostrar ninguna cualidad, como se ha visto antes, es una muerte vergonzante.

Algunos estudiosos creen percibir incluso una transformación que podría concretarse hacia 1170; con anterioridad, la narración de aventuras incorporaría el mar como elemento cotidiano, influenciada aún por la tradición grecolatina; tras

²⁷ *The Life of Saint Alexius*, ed. Carl J. Odenkirchen, Brooklyn, Leyden/Wetteren, Classical Folia Editions/Cultura Press, 1978.

²⁸ La consecuencia no puede ser otra: «Quand il est question de la mer, l'auteur n'a pas cherché à transfigurer ses héros. Il se contente de ruser avec leur ignorance, et avec la passivité qui en découle de façon réaliste». Cf. Micheline de COMBARIEU DU GRES, «L'eau et l'aventure dans le cycle du *Lancelot-Graal*», en *L'Eau au Moyen Âge. Sénéfiance*, 15, Aix-en-Provence-Marseille, Publications du CUER MA-Diffusion, J. Laffitte, 1985, pp. 113-147; pp. 113-114. Como demuestra Combarieu, el peso en el *Lancelot-Graal* de ríos, fuentes, estanques y lagos es mucho mayor que el del elemento marino, aunque cabría añadir que con funciones no muy diferentes.

esa fecha, los héroes medievales se quedarían en tierra: «Avant l'âge d'or du chevalier errant qui, comme l'a étudié Marie-Luce Chênerie, commence vers les années 1170, on pourrait dire que le roman prend l'eau ou, mieux encore, que les romanciers choisissent de mener les chevaliers en bateau...[...] Le mouvement du roman de la mer vers la terre est sensible dans d'autres textes de la même période. La mer peut être au cœur d'épisodes déterminants pour le cours de l'action, elle cesse de rythmer l'ensemble de la structure narrative»²⁹.

«EL HAFNE OUT UNE SULE NEF...»

Para que esa evolución se produzca, hay que tener en cuenta otro elemento. La penetración de las tradiciones célticas y su propia comprensión del mundo y del mar introducen variantes más complejas en otras narraciones medievales francesas. La leyenda de *Tristan*, en sus diversas variantes, es seguramente el caso más estudiado por la crítica, pero junto a él los *lais* de Marie de France y los relatos inspirados de los *imrama* o navegaciones aventureras de héroes celtas cambian la percepción del mar. En la cosmogonía celta y, en particular, en la tradición irlandesa, hay tres mundos, cada uno de los cuales ocupa un nivel y se refiere a un tiempo, dentro del ciclo de la reencarnación: *Magh Mor* (la Gran Llanura celeste-superior-futuro), *Bith* o *Mide* (el mundo medio o terrestre-medio-presente) y *Tir Andomain* (el mundo bajo las olas-inferior-pasado)³⁰ (ver figura 1).

Los tres mundos son «físicos» y, por lo tanto, es posible pasar de uno a otro si los viajeros cumplen determinados requisitos, como ocurre, por otra parte, con los héroes del mundo clásico. Para ingresar en el otro mundo celta es necesario llevar una rama de plata del manzano sagrado o una manzana del mismo árbol, como la rama dorada en la tradición clásica³¹. El mundo celeste reúne el «espíritu de la Creación», el mundo medio el «espíritu del Ser» y el inframundo marino el «espíritu de los Ancestros». Cada uno de estos mundos tiene cuatro puntos cardinales con otros tantos sub-mundos, contenidos y significados. Como es sabido, el infier-

²⁹ Francis GINGRAS, «Errances maritimes et explorations romanesques dans *Apollonius de Tyr et Floire et Blancheflor*», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30e colloque du CUER MA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 169-186; pp. 170 y 178. En nota, Gingras cita el trabajo de Jill Tattersall sobre el *Roman d'Eneas* y otros textos, en el que se llega a la misma conclusión: la «versión» medieval de la *Eneida* reduce con mucho la importancia de pasajes relacionados con la exploración o el viaje por mar. Cf. Jill TATTERSALL, «Expedition, exploration and Odyssey. Extended voyage themes, and their treatment, in some early French texts», en Sally Burch North (ed.), *Studies in Medieval French language and literature. Pres. to Brian Woledge in honour of his 80th birthday*, Ginebra, Droz, 1988, pp. 191-214; p. 203.

³⁰ El esquema que sigue procede de S. O'DUBHAIN, *Shimmering Lights and Strange Music*, accessible en <http://www.summerlands.com/crossroads/library/otherwor.htm>.

³¹ Eleanor HULL, «The Silver Bough in Irish Legend», *Folklore*, 12 «4, dec.» (1901), pp. 431-445; p. 431.



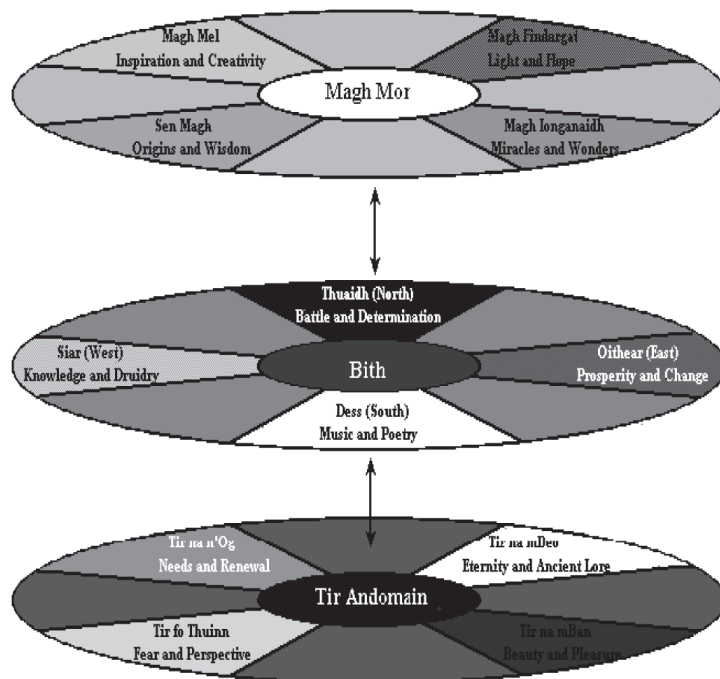


Figura 1. The Plains of the Three Worlds.

no como lugar de castigo es desconocido para la tradición céltica, mientras que los sub-mundos situados hacia el Oeste tienen mayor valor, ya que hacia el Oeste se encuentran siempre los reinos bienaventurados: por esa parte del mundo acuático se hallan las islas afortunadas, *Tir na n'Óg*, al contrario que la tradición judeocristiana, que privilegia Oriente y el Este³².

La contaminación mutua entre elementos del sustrato cosmogónico celta y de la religión cristiana modula relatos franceses medievales tan diferentes como los relatos de aventuras inspirados parcialmente en los *imrama*, como el *Voyage de Saint Brendan* de Benedeit, o los *lais*, en particular la colección de Marie de France, pero también está presente en leyendas y sagas como la de *Tristan*, o las aventuras de los caballeros en busca del Grial que se generan a partir del *Conte du Graal* de Chrétien de Troyes. Salvo en el relato de Benedeit, es cierto que las aventuras que en ellos se cuentan son mayoritariamente terrestres, pero no es menos cierto que el mar des-

³² Cf. W.Y. EVANS-WENTZ, *The fairy-faith in Celtic countries*, London, H. Frowde, 1911; sección II, cap. VI: «Celtic Otherworld», p. 332 y ss. El contenido del libro está disponible en Internet: <http://www.sacred-texts.com/neu/celt/ffcc/index.htm>.

empeña alguna función diferente de las que he intentado describir hasta ahora. Esta diferencia radica, a mi juicio, en la propia concepción cosmogónica del mar en la cultura celta. La posibilidad de intercomunicar este mundo real y el otro mundo, conocida por la Cristiandad sólo como experiencia visionaria de místicos o de aparecidos³³ o como fábula clásico-pagana, abre nuevas perspectivas en la literatura medieval. La fantasía literaria permitirá lo que la religión rechaza: experimentar el paso a otro mundo, a otra dimensión, y regresar vivo.

Para trascender este mundo, el mar se vuelve un elemento activo y entran en juego atributos animizados, a mi juicio. Ya no sólo se ve el mar como superficie sobre la cual desplazarse, sino también (y a veces sobre todo) como masa de agua, como volumen, casi como un ente vivo en su totalidad. El mar toma en estos casos dos dimensiones: horizontal y vertical; junto a la superficie por la cual moverse, interesa el fondo marino, lo que hay por debajo. Ésta es una diferencia importante entre las «historias con viajes» y los «viajes con aventura»: la función básica del mar para las primeras es *separar/unir*, como en los relatos que antes he mencionado y los personajes se desplazan como por un mapa, en direcciones conocidas y, podría decirse, planificadas; para los héroes de ficción de los segundos, la función añadida del mar es que actúa y permite *ingresar / conocer / regresar*, culminar una aventura que implica una transformación individual y un cambio radical en su destino, sin que en esa metamorfosis personal intervenga la propia voluntad. Para ese trayecto, un elenco variado de seres semi-marinos (sirenas melusinianas, hadas morgonianas, animales, marineros naves con vida propia...) funcionarán como rama de oro o manzana de plata y acompañarán o guiarán la iniciación.

El ejemplo más arquetípico de estos ritos de paso, o de acceso a otro conocimiento a través del mar, es el conocido episodio del batiscafo del *Roman d'Alexandre*, relato que no parece muy cercano, sin embargo, a las influencias de la tradición celta³⁴. No es necesario detallarlo demasiado, por conocido. El héroe macedonio, siempre insatisfecho de sus conquistas terrestres, ambiciona conocer las criaturas que habitan el mar, pese a la oposición de sus hombres, que consideran la empresa arriesgada para todos y propia de un loco:

«Asés ai par la terre et venu et alé,
De ciaus de la mer voil savoir la vérité
Ja mais ne finerais si l'avrai esprové.»

«Bastante he ido y venido por la tierra,
Del mar quiero saber la verdad
Y no pararé hasta conseguirlo.»

³³ Esto es, en relación con el tema de la «muerte aparente»; cf. Claude CAROZZI, *Le voyage de l'âme dans l'Au-delà d'après la littérature latine (ve-XIIIe siècle)*, Paris, École Française de Rome, 1994, p. 3.

³⁴ Además del trabajo fundamental de Paul MEYER, *Alexandre le Grand dans la littérature française du moyen âge*, Genève, Slatkine Reprints, 1970, hay una buena síntesis de fuentes e influencias en FRANÇOIS DE POLIGNAC, «Alexandre maître des seuils et des passages: de la légende antique au mythe arabe», en Laurence Harf-Lancner, Claire Kappler y François Suard (ed.), *Alexandre le Grand dans les littératures occidentales et proche-orientales: actes du colloque de Paris, 27-29 novembre 1997*, Nanterre, Centre des sciences de la littérature, Université Paris X, 1999, pp. 215-225.



Si home li ont dit : «Tu as le sens desvé,
 Ce que nus penser n'ose ce as tu devisé
 S'il nos meschiet de toi, tous somes afolé,
 Ja ne revenrons mais la ou nos fumes né.»

*Sus hombres le han contestado: «Tú has perdido el juicio!
 Lo que nadie osa pensar, tú lo has planeado
 Si por ti algo malo nos ocurre, estaremos perdidos,
 Jamás regresaremos allí donde nacimos!»*

(III, 396-402)

Para conseguirlo, manda a sus artesanos que le construyan una especie de tonel de vidrio con el cual ingresa en el fondo marino. Allí encuentra una abigarrada población de seres extraños y puede observar sus costumbres. No me detendré ahora en recoger la tipología de esos seres, sino en comprender el motivo de esa actuación. Alejandro desciende al fondo del mar para extraer una lección moral: sus habitantes están sometidos al ejercicio del poder (los grandes devoran a los pequeños) y de los vicios como los humanos. Ahora bien, esa lección moral se fortalece con otro conocimiento aún más importante para el conquistador, que desvela sin rubor a Tolomeo, su compañero de infancia y uno de los doce pares:

Ce sachiés por tout l'or qui est tresq'a Pavie
 Remés ne vausisse estre, ne vos celerai mie,
 Car molt i ai apris sens de chevalerie,
 Comment guerre doit estre en bataille estable

*Sabed que ni por todo el oro de aquí a Pavía
 Hubiese querido volver, no os lo ocultaré;
 Pues allí aprendí mucho sobre la caballería,
 Y de cómo debe en la guerra plantearse la batalla,
 A veces mediante la fuerza y otras mediante la astucia.*

Aucune fois par force et autre par voidie.

(III, 527-531)

Así pues, la función del mar es aquí permitir el acceso a un conocimiento superior, el de los secretos del arte bélico que convertirán al guerrero macedonio en un estratega invencible. Además, el héroe se convierte en un enlace entre los secretos del fondo marino y la vida terrestre³⁵. Ese conocimiento es el verdadero objetivo de Alejandro en su batiscafo, más que la lección moral sobre vicios y virtudes de los hombres a través del «espejo» de los seres marinos.

La «moralización» del mar se refuerza cuando se concibe como espacio horizontal y vertical a la vez. Al mirar dentro de la masa de agua, el hombre medieval percibe otra realidad y la intenta explicar aplicando los mismos parámetros que en el mundo terrestre, sean experimentales o extraídos del conocimiento enciclopédico de la época: «À sa surface dérivent toute sorte de créatures et d'objets, depuis les îles flottantes jusqu'à l'île-poisson [...], en passant par ces nefes mystérieuses sans pilote ni nautoniers, les sirènes et tous ces poissons légendaires et fabuleux qui ont

³⁵ Hélène BELLON-MÉGUELLE, «L'exploration sous-marine d'Alexandre: un miroir de chevalerie», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30e colloque du CUER MA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 43-56; p. 52.

nom *gladius, monachus marinus, draco maris*, etc. [...] Bref, c'est un élément qui possède une grande épaisseur mythique et ce, depuis des temps immémoriaux. Mais l'eau est aussi un monde semblable au nôtre, avec sa faune, sa flore et ses habitants, et tout est interprété en fonction des connaissances terrestres de l'homme»³⁶. Por lo tanto, y así se comprueba en el *Roman d'Alexandre*, la valoración simbólica y moral del mundo acuático tiende a reproducir lo que ocurre entre tierra y aire, el eterno arquetipo: «L'opposition de l'en-dessous et de l'en-dessus de la mer n'est qu'une variante de celle du bas et du haut, valorisés en sens contraire, celui-là négativement, celui-ci positivement : le ciel, qui est au-dessus de nous, est synonyme du Paradis, lieu de félicités promises à ceux qui auront complu à Dieu; l'Enfer, lieu de tourments réservés à ceux qui auront suscité le courroux divin est tout à l'opposé [...]. L'opposition entre haut et bas se double d'une opposition entre lumière et ténèbres, tout aussi fortement connotée de valeurs antagonistes»³⁷.

Sin embargo, el contrapeso menos maniqueo de la tradición céltica hace que a veces los personajes ligados al mar no se asimilen a la muerte o a la condena eterna, sino que inician al amor o a un conocimiento diferente. La mezcla de tradiciones es patente en la fusión de amor y tragedia de *Tristan*, casi la única ficción del entorno artúrico en la que se reconoce un activo papel del mar: «La seule branche de la littérature 'bretonne' où la mer joue dès l'origine un rôle essentiel est celle qui a trait à l'histoire de Tristan et Yseut, du fait du triple jeu de mots célèbre sur la mer, l'amer et l' 'amer', mais aussi en raison de la polarisation du récit d'abord entre Cornouaille et l'Irlande, puis entre Cornouaille et la Petite-Bretagne»³⁸. Tristán ejerce desde el principio una función de mediador del rey Marcos y, al mismo tiempo, entre tres reinos: Cornualles, Irlanda y la Bretaña francesa; en Cornualles está su origen y su vida caballeresca, en Irlanda su compromiso heroico (las victorias sobre el Morholt y sobre el dragón) y también el amor, una mágica Iseo que posee rasgos de mujer-hada (sana y conoce los secretos de las hierbas medicinales); en Bretaña, la Iseo de las Blancas Manos que completa el triángulo y la tragedia. El mar une y separa los tres reinos y a los personajes, como en la novela de aventuras, pero es más que una vía de circulación. La «norma» caballeresca parece recomendar (*Eliduc, Guigemar* y otros *lais*, *Cligès, Partonopeus de Blois*...) que el protagonista halle su amor a través del mar y en el país descubierto; en *Tristan*, sin embargo, el amor no se descubre en el país de destino, la isla irlandesa, sino que se cumple en el mar mismo, con la escena del filtro o *boivres amoureux* (líquido también) bebido por los personajes durante la travesía. Esa escena no se conserva en las versiones de Béroul y de Thomas, pero se detalla en la versión en prosa del s. XIII:

³⁶ Claude LECOUTEUX, «Les génies des eaux: un aperçu», en Danièle James-Raoul y Claude Thomasset (ed.), *Dans l'eau, sous l'eau: le monde aquatique au Moyen Âge*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2002, pp. 253-270; p. 253.

³⁷ Jean ARROUYE, art. cit., pp. 27-42

³⁸ Anne BERTHELOT, «Le Graal en archipel: *Perlesvaus* et les 'illes de mer'», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30e colloque du CUER MA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 57-68; p. 57.



Trois jorz demoreient en mer, lié et joiant del bon tens que Diex lor avoit envoié. Au tierz jor avint bien entor hore de midi que Tristanz jooit aus eschés avec Yselt et il faisoit chaut a merveilles, si que Tristanz n'avoit vestu que une cote de soie legiere, et Yselt estoit vestue d'un vert samit. Tristanz, qui auques avoit chaut, demande a boire Gorvenal et Brangain. Et il lor avint qu'il troverent le boire amorox dont il ne se prenoient garde, car leanz avoit plusors vesselemez d'argent, par quoi il furent deceü a cele foiz. Gorvenal prent le vessel ne nel regarde mie, et Brangain prent la cope d'or et s'en vet devant Tristan. Gorvenal verse et Brangain li done et cil qui estoit chaut et grant talent avoit de boire boit la cope tote plene, et cuide que ce soit bons vins. Et vins estoit ce sanz faille, mes mout i avoit autre chose que le vin, dont il ne se prent garde. Quant il a beü, il comande que l'en doint le vin a Yselt, et l'en li done, et ele boit.

Tres días llevaban en el mar, alegres y gozando del buen tiempo que Dios les había enviado. Hacia el mediodía del tercero, Tristán jugaba al ajedrez con Iseo, y hacía un tremendo calor, de modo que Tristán sólo vestía una ligera cota de seda e Iseo llevaba un verde jamete. Tristán, que sentía bastante el calor, pide de beber a Gorvenal y Brangain. Y ocurrió que éstos cogieron el filtro amoroso sin darse cuenta, pues había allí varias vasijas de plata y por eso se equivocaron. Gorvenal coge la vasija sin mirarla y Brangain la copa de oro, y se van hacia Tristán. Gorvenal sirve y Brangain se la da y aquél, acalorado y con gran deseo de beber, bebe la copa toda entera y le parece que sea buen vino. Y vino era por cierto, mas había otra cosa además del vino, de la cual no se da cuenta. Una vez que ha bebido, manda que le den el vino a Iseo, y se lo dan, y ella bebe³⁹.

El mar en calma desempeña una función importante: el guerrero se convierte en cortesano y su proeza es inútil, mientras los sirvientes acercan el mundo de la magia en una copa y desencadenan el acceso a la pasión irremediable. Esa escena sería incomprensible en plena tempestad, y tampoco tendría el mismo sentido sobre cualquiera de los tres reinos terrestres de la novela⁴⁰. El mar suspende la acción en esta escena y crea una catástasis dramática para los personajes: todo ocurre en el mediodía de la víspera de San Juan, por lo tanto en el solsticio de verano, fecha conocida gracias a Béroul, cuya única referencia temporal clara es que el filtro concluye su poder en la fiesta de San Juan de verano⁴¹. Así pues, en esta escena marina se suspende totalmente el tiempo narrativo, detenido en el punto crítico donde no hay ni mañana ni tarde y en el periodo crítico del año en que el sol «se detiene» (*solstitium*, sol quieto) y entonces surge el amor.

³⁹ Renée L. CURTIS, *Le Roman de Tristan en prose*, 3 vols. Woodbridge, Suffolk, D.S. Brewer, 1985 t. II, 2ª parte, p. 445.

⁴⁰ Que, por otra parte, son identificados simbólicamente por Alain Corbellari: Bretaña = Infierno (tierra de la separación definitiva), Cornualles = Purgatorio (amor temporal) e Irlanda = Paraíso (origen del amor no alcanzado); cf. Alain CORBELLARI, «La mer, espace structurant du roman courtois», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30e colloque du CUERMA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 105-114; p. 108.

⁴¹ Cf. el análisis de la relación entre la figura de San Juan y los venenos en Philippe WALTER, *La mémoire du temps: fêtes et calendriers de Chrétien de Troyes à La mort Artu*, Paris-Genève, Champion-Slatkine, 1989; pp. 589-590.

Hay otro hermoso ejemplo, aunque mucho menos dramático, de esta función *espacio-temporal* del mar, mediante la cual los personajes acceden a un estado nuevo. El ejemplo es *Guigemar*, el *lai* de Marie de France donde el héroe, tras herir a la cierva blanca⁴² y herirse a sí mismo con el mismo flechazo, entra en un barco sin timón ni timonel, que habrá de conducirlo ante la dama-hada que le sanará y abrirá su corazón al amor, con *don contraignant* incluido. Marie describe la nave con un nivel de detalle que no voy a reproducir, pues me interesa en particular el final de la escena:

Dui chandelabre de fin or (Li pire valeit un tresor!) El chief de la nef furent mis; Desus out deus cirges espris: De ceo s'esteit il merveilliez. Il s'est sur le lit apuiez; Repose sei, sa plaie doelt. Puis est levez, aler s'en voelt; Il ne pout mie retourner: La nef est ja en halte mer!	<i>Dos candelabros de oro fino (El peor valía un tesoro!) Habían sido dispuestos en la proa, Con dos cirios encendidos ; Todo esto le asombraba. Se apoya sobre el lecho Y descansa, pues la herida le duele. Al rato se levanta y quiere irse, Pero no puede volver atrás: La nave ya está en alta mar!</i>
--	--

(183-192)⁴³

Esta escena siempre atrae mi atención y la considero uno de los mayores aciertos narrativos de Marie de France, casi una elipsis en sentido narratológico o cinematográfico. El narrador no explica si tras dormir o no, pero cuando Guigemar pretende regresar a tierra, es decir, volver a su mundo cazador y guerrero, el lector y el personaje se enteran de golpe (en un verso) de que el tiempo ha transcurrido velozmente (;o es que están ya en «otro» tiempo?) y la nave encantada ya está lejos de tierra. Dicho de otro modo, la intriga seguía su rumbo mientras el tiempo del personaje se quedaba suspenso... Es posible caer con este pasaje en el fenómeno de la *sobreinterpretación* de Umberto Eco; me parece, sin embargo, que puede considerarse como una señal clara de lo que el propio Eco define como *intentio operis*⁴⁴: ese

⁴² No abundaré en la significación mágico-maravillosa de la cierva blanca, que ya ha sido suficientemente estudiada; remito sólo a las fases que Laurence Harf-Lancner analiza en este motivo: «1. Le chevalier pénètre dans l'espace frontière de la forêt; 2. L'irruption de l'animal blanc est celle du surnaturel dans le monde réel; 3. Quand le héros, à la suite de l'animal, entre dans l'autre monde, l'aventure est dorénavant sous le signe du merveilleux.»; cf. Laurence HARF-LANCNER, *Les fées au Moyen Âge: Morgane et Mélusine: la naissance des fées*, Genève, Slatkine, 1984, cap. IX: «La chasse au blanc cerf». El origen de la «femme-fée», *fylgia*, como genio tutelar e imagen del Doble en las narraciones célticas lo explica Claude LECOUTEUX, *Fées, sorcières et loups-garous au Moyen Âge: histoire du double*, Paris, Éditions Imago, 1992, pp. 84-85.

⁴³ Marie de FRANCE, *Les lais*, ed. Jean Rychner, Paris, H. Champion, 1983, p. 11.

⁴⁴ En el sentido de que el texto autoriza determinadas interpretaciones y desautoriza otras (mientras que el «uso» del texto permite todas, por principio). Las estrategias que el texto diseña para su interpretación autorizada conforman la *intentio operis*, que el lector conjetura por propia iniciativa, pero que debe ser confirmada más de una vez por la propia coherencia del texto (que, a su vez, se



tiempo suspendido en la descripción descubre que el futuro de Guigemar está comprometido por la cierva blanca, por el mar y por la nave que le lleva al otro mundo de tintes avalonianos.

Algunas novelas de la ingente materia artúrica dan también muestras de la relevancia del mar frente a la aventura terrestre a caballo. En *Perlesvaus, le haut livre du Graal* y en la *Queste del Saint Graal* otorgan el mar se convierte en un escenario activo; Anne Berthelot lo explica, en el caso de la primera obra, como un cambio de «lógica» novelesca: «De façon analogue, on peut considérer que le basculement de l'espace romanesque de la forêt vers la mer procède d'un désir de substituer la logique chrétienne à laquelle ressortit le lignage de Perlesvaus à la traditionnelle logique chevaleresque que représentent en priorité Gauvain et Lancelot dans le roman»⁴⁵.

La presencia del mar como volumen acuático pone en circulación un lugar intermedio entre agua y tierra, la islas. No me detendré en el análisis del simbolismo de las islas en la literatura medieval⁴⁶, sino en lo que mar y éstas tejen dentro de la narración. En *Perlesvaus* el mar no sólo une y separa islas, sino que se funde con ellas en un universo diferente, una «visión insular del mundo» donde Gran Bretaña, Oriande, Arbanie,... forman un archipiélago peculiar y laberíntico. Algunas aventuras tienen especial interés en esta fusión tierra-mar que es la isla, como la del «Château de Grande Défense», castillo que no para de girar sobre sí mismo y recibe a los caballeros (Lanzarote, Galván y Perlesvaus) con toda suerte de amenazas: arqueros autómatas de bronce que disparan flechas sin cesar, leones y osos rugiendo en el patio... Sólo Perlesvaus podrá detenerlo de un espadazo formidable, es decir, triunfar en la aventura y convertir a sus habitantes a la religión verdadera, mientras a Galván y Lanzarote no se les permite la entrada. La explicación es inmediata:

D'après le récit véridique de Joséphé, le château tournoyant avait été construit par Virgile, qui y avait mis toute sa science, au moment où les philosophes étaient partis à la recherche du paradis terrestre. Et une prophétie avait annoncé que le château ne cesserait de tourner que lorsque viendrait le chevalier à la chevelure d'or, au regard de lion, au cœur d'acier, au nombril de vierge, doué de vertus sans taches, de la vaillance d'un homme, et d'une foi absolue en Dieu. Et ce chevalier porterait le bouclier du Bon Serviteur qui avait descendu de la Croix le Sauveur du monde. La prophétie ajoutait que tous les habitants du château et des autres châteaux dépendant de celui-ci seraient fidèles à l'Ancienne Religion jusqu'à l'arrivée du Bon Chevalier, et c'est pour cela qu'à son entrée au château tous disaient qu'était

forma a través de una especie de «lógica de mundos posibles» del propio texto); cf. Umberto ECO, *Los límites de la interpretación*, trad. Helena Lozano Miralles. Barcelona, Lumen, 1992, p. 41.

⁴⁵ Anne BERTHELOT, «Le Graal en archipel: *Perlesvaus* et les 'illes de mer'», en Chantal Connochie-Bourgne (ed.), *Mondes marins du Moyen Âge. Actes du 30e colloque du CUER MA, 3-5 mars 2005*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2006, pp. 57-68; p. 58.

⁴⁶ Se encarga de ofrecer un análisis detallado Francis DUBOST, *Aspects fantastiques de la littérature narrative médiévale*, Genève, Slatkine, 1991, cap. 12: «Le lieu coupé du monde: l'île», pp. 283-312.

venu celui grâce à qui leurs âmes seraient sauvées et leur mort différée ; en effet, dès son arrivée ils coururent se faire baptiser et dès lors crurent fermement en la Trinité et adoptèrent la Nouvelle Religion⁴⁷.

Como Galaad en la *Queste del Saint Graal*, Perlesvaus es un héroe semiterrestre, o semiceleste, pues a ambos se les da ese tratamiento. Él será el único caballero capaz de devolver el «tiempo real» del relato al castillo que gira sin fin, donde sus habitantes esperan sin tiempo la llegada del héroe liberador. *Perlesvaus, le haut libre du Graal* incorpora un mar que define islas «cotidianas» sin apenas relevancia y otras, en cambio, «illes de mer», «auxquelles Perlesvaus parvient au terme d'une durée indéterminée, à bord d'une nef (une de plus) qui fonctionne cette fois comme celles qui 'passent' décidément le héros de lais comme Guigemar ou Eliduc dans l'Autre Monde». ⁴⁸ En éstas, el mar desempeña una función espacio-temporal muy activa: Perlesvaus alcanza, al final de la novela, la Isla de la Abundancia, es decir, Avalon, y el Castillo de los Cuatro Cuernos tras una travesía sin espacio ni tiempo determinables:

Le conte revient à Perlesvaus, que le navire emporte à vive allure. [...] Après avoir longtemps navigué de jour et de nuit à la volonté de Dieu, ils aperçurent un château sur une île. Perlesvaus demanda à son matelot s'il savait quel était ce château. —Non, seigneur, absolument pas, car nous avons parcouru une telle distance que je ne reconnais plus ni la mer ni les étoiles⁴⁹.

Perlesvaus es el héroe de un «circuit iniciático que le fait passer du modèle chevaleresque au modèle hagiographique et visionnaire: [...] Ainsi, la mer fonctionne comme un *réservoir* d'aventures dont la dimension 'célestielle' est plus marquée que chez celles de la forêt, et comme *lieu de réserve* où déplacer, sans être contraint de le mettre à mort, le héros du Graal»⁵⁰. La función común de este otro mar en los lais, en Perlesvaus, etc., es, por lo tanto, la de un ente psicopompo, que da acceso a otro dominio espacio-temporal y a un conocimiento diferente del Universo, o bien al reconocimiento como elegido de la Divinidad que habrá de cumplir la más alta aventura.

Desde este punto de vista, Galaad es el caballero más perfeccionado y navega siempre seguro por el mar indefinible de la *Queste del Saint Graal*. También en este texto las islas forman un «todo» con el elemento acuático, porque en ambos territorios el héroe, como Perlesvaus⁵¹, debe mantenerse siempre bajo la voluntad

⁴⁷ Me permito citar en la edición traducida a falta del texto en francés antiguo; cf. Danielle RÉGNIER-BOHLER, *La légende arthurienne, le Graal et la Table ronde*, [Nouv. tirage] ed. Paris, Robert Laffont, 1993; pp. 244-245.

⁴⁸ La distinción es de Anne BERTHELOT, art. cit., p. 65.

⁴⁹ Danielle RÉGNIER-BOHLER, *La légende arthurienne, le Graal et la Table ronde*, [Nouv. tirage] ed. Paris, Robert Laffont, 1993, p. 297.

⁵⁰ Anne BERTHELOT, art. cit., pp. 64-65.

⁵¹ Sobre la relación de fechas de composición entre *Perlesvaus* y la *Queste*, cf. Emmanuèle BAUMGARTNER, *L'arbre et le pain : essai sur La quête del Saint Graal*, Paris, CDU/SEDES, 1981, pp. 19-20.



de Dios (recuérdese el valor moral de la fábula *De homine in nave* de Marie de France, mencionada más arriba). Los caballeros que acompañan a Galaad en la última fase de la *queste* (Lanzarote, Boores y Perceval) nunca conseguirán llevar sus aventuras a buen término, porque para hacerlo hay que dejar la caballería y ponerse en manos de la Providencia; el caballero artúrico «découvre que ce qui lui est maintenant demandé c'est de compter sur Dieu, après avoir pris conscience de son incapacité à progresser s'il est réduit à ses seules forces d'homme»⁵².

El elemento que desvela esa incapacidad de la caballería terrestre es, cómo no, marino: la nave de Salomón que transporta al castillo grialiano de Sarras sólo está preparada para acoger al Caballero de la Blanca Armadura, como reza la inscripción en caldeo sobre la nave:

OZ TU, HONS QUI DEDENZ MOI VELZ ENTRER,
QUI QUE TU SOIES, BIEN RESGARDE QUE TU SOIES
PLEINS DE FOI, CAR JE NE SUI SE FOI NON. ET
POR CE RESGARDE BIEN, AVANT QUE TU I EN-
TRES, QUE TU NE SOIES ENTECHIEZ, CAR JE NE
SUI SE FOI NON ET CREANCE. ET SI TOST COM
TU GUENCHIRAS A CREANCE, JE TE GUENCHIRAI
EN TEL MANIERE QUE TU N'AVRAS DE MOI
SOUSTENANCE NE AIDE, AINZ TE FAUDRAI DEL
TOUT, EN QUEL LEU QUE TU SOIES ACONSEUZ
DE MESCREANCE, JA SI POI N'Ì SERAS ATAINZ.

ESCUCHA, TÚ QUE QUIERES ENTRAR EN MÍ, SEAS
QUIEN SEAS, GUÁRDATE DE ENTRAR LLENO DE
FE, PUES NO SOY SINO FE. MIRA PUES BIEN, AN-
TES DE ENTRAR, QUE NO TENGAS MANCHA AL-
GUNA, PUES NO SOY SINO FE Y CONFIANZA. Y
TAN PRONTO COMO ABANDONES TU CONFIAN-
ZA, YO TE ABANDONARÉ DE TAL MANERA QUE
NO TENDRÁS POR MÍ SOSTÉN NI AYUDA, SINO
QUE TE FALLARÉ EN TODO, ESTÉS DONDE ES-
TÉS; EN CUANTO TE VENZA POR POCO QUE SEA
LA IMPIEDAD⁵³.

Y con la nave aparece otra temporalidad, la que se opone a la temporalidad de los bosques y landas, la temporalidad marina que es la temporalidad del relato (como en episodio comentado de *Guigemar*), marcada por Galaad, quien concluye el «rito de paso» peculiar del propio Grial: «Engagée dans l'univers arthurien, dans le monde de la chevalerie terrestre, la quête du Graal s'achève à Sarras, près de Jérusalem À travers la forêt puis la mer, la quête entraîne la chevalerie d'Ouest en Est. Du couchant au levant [...] le Graal fait en somme en sens inverse, à rebours, son cheminement initial»⁵⁴. Esa búsqueda que parece ir al contrario que el sol, de Oeste a Este, cumple gracias al paso tierra-mar, una función sintética, pues resume en el *tiempo transparente* de la nave de Salomón «tout le temps écoulé entre la Passion/le rôle historique de Joseph-Joséphé/la naissance du Graal et le temps arthurien. Soit cinq siècles (quatre-cent-cinquante-quatre ans postérieurs à la Révélation, qui se

⁵² Micheline de COMBARIEU DU GRES, «L'eau et l'aventure dans le cycle du *Lancelot-Graal*», en *L'Eau au Moyen Âge. Sénéfiance*, 15, Aix-en-Provence-Marseille, Publications du CUER MA-Diffusion, J. Laffitte, 1985, 113-147; p. 128.

⁵³ Albert PAUPHILET (ed.), *La Queste del Saint Graal: roman du XIIIe siècle*, Paris, H. Champion, 1980, p. 201.

⁵⁴ Emmanuèle BAUMGARTNER, *L'arbre et le pain: essai sur La quête del Saint Graal*, Paris, CDU/SEDES, 1981, p. 65.

déroulent donc dans un temps transparent, compréhensible, que l'homme peut appréhender et transmettre comme se transmet chaque jour l'Évangile, par la parole»⁵⁵. Galaad es, como Cristo, quien cumple con las Escrituras y anula el Tiempo.

«ICEL KI EST NOSTRE ERITET...»

Hay finalmente una narración medieval en la cual el mar tiene una presencia constante. Se trata del *Voyage de Saint Brendan*, en concreto la versión anglonormanda escrita por el monje Beneit o Benedeit hacia 1120-1121, dedicada a la reina Adela o Alicia de Lovaina, segunda esposa de Enrique I Plantagenet (si bien algún manuscrito menciona a Matilde de Escocia, su primera esposa, como destinataria). El *Voyage* de Benedeit hereda una tradición clásica rica en *catabasis* (Hércules, Eneas, la *Historia Verdadera* de Luciano de Samosata, o el *Asno de Oro* de Apuleyo) y recoge esquemas de los *imrama* célticos, navegaciones peligrosas de héroes como *Bran hijo de Febal*, o *Maelduin*, o aun *Snegdus* y *Mac Riagla*, en busca del otro mundo accesible desde el terrenal. Éstos pueden ser algunos de sus referentes indirectos, porque la fuente directa es la *Navigatio Sancti Brendani abbatis*, obra latina anónima, elaborada entre los siglos VIII y X, que difunde la aventura marinera de Brendanus en numerosas versiones posteriores a lo largo de la Edad Media. La vida de este monje explorador era, pues, bastante conocida y permitió a Benedeit relacionar la experiencia profana de los héroes celtas con la religiosa de los monjes ascetas irlandeses.

Benedeit reconstruye a su manera la historia latina del monje irlandés que decide conocer físicamente el paraíso terrestre. De hecho, la primera diferencia entre el poeta anglonormando y su fuente latina es la motivación del viaje. En la *Navigatio*, otro monje, Barinto, induce al abad el deseo de conocer la *Terra reprobmissionis Adae*, mientras que en el *Voyage* es en el propio espíritu de Borondón donde germina el proyecto. Este cambio, que no ha escapado a la crítica, introduce un elemento innovador en el viaje:

Mais de une rien li prist talent	<i>mas una idea le vino</i>
Dunt Deu prier prent plus suvent	<i>por la que rezaba a Dios más a menudo:</i>
Que lui mustrast cel parais	<i>que le mostrase aquel Paraíso</i> ⁵⁶
U Adam fud primes asis,	<i>donde primero vivió Adán,</i>

⁵⁵ *Ibid.*, pp. 89-90.

⁵⁶ Ya desde la época del cautiverio de Babilonia (VI a.C.) los elementos clave del Paraíso terrenal bíblico quedan fijados: «Il s'agit avant tout d'un jardin. Le mot ancien persan *apiri-daeza* signifiait un verger entouré d'un mur. L'ancien hébreu l'adopta sous la forme *pardès*. Puis les Septante traduisent par *paradeisos*, à la fois *pardès* et le terme hébreu plus classique pour désigner un jardin, *gan*. Dans ce jardin, planté lui-même au milieu d'une campagne heureuse (*eden*), tout était douceur, saveur et parfum», cf. Jean DELUMEAU, *Une histoire du paradis. Le jardin des délices*, Paris, Fayard, 1992, p. 13.



Icel qui est nostre herité
Dun nus fumes deserité.
Bien creit qu' ileoc ad grant glorie,
Si cum nus dit veir' estorie,
Mais nepurtant voldret vetheir
U il devreit par dreit setheir,
Mais par peccét Adam forfist,
Pur quei e sei e nus fors mist.

*aquel que es nuestra herencia
y del que fuimos desposeídos.
Seguro está de que allí la gloria es grande,
tal como dice la historia verdadera,
mas sin embargo desearía ver
el lugar donde por derecho debiera vivir
si no fuera por el pecado que Adán cometió,
por el cual él y todos nosotros fuimos expulsados.*
(47-58)⁵⁷

De esta voluntad parecería necesario colegir que San Borondón planificaría con cuidado su trayecto. Nada de eso. En el relato son abundantes las referencias a un itinerario establecido «in circulum anni», con referencias al ciclo del calendario litúrgico⁵⁸ y presencia de mensajeros, animales y seres que guían sin desfallecer a los pobres monjes marineros. La travesía comienza con viento de levante y empuja la nave hacia el Oeste. Saltando de isla en isla, el océano permite a Borondón visitar lugares desconocidos donde contemplar maravillas de la naturaleza: la Isla del Castillo de Cristal, deshabitado; la Isla de las Ovejas enormes como vacas; la Isla-Ballena, sobre la que celebrarán la Pascua cada uno de los siete años que dura el viaje; la Isla o Paraíso de los Pájaros, donde moran los ángeles que desobedecieron a Dios pero no siguieron del todo a Lucifer; la Isla de Ailbe, con su eterna provisión de alimento; la Isla de la Fuente, que embriaga a los incautos; la Isla de la Gran Columna y el Cáliz...

A todas esas islas llega Borondón conducido por la Providencia infalible, que le impide desfallecer cuando sus monjes temen lo peor. Ni las tempestades, ni la calma chicha, ni el agua espesa que casi detiene el barco, ni siquiera los dos feroces combates entre monstruos marinos producen duda o temor al santo abad, que se sabe llevado por una mano divina hasta su destino:

Cum a terre ariverent,
Les tempestes aviverent;
Cunuit Brandans a l' air pluius
Que li tens ert mult annüus.

*Al tiempo que ganaban tierra
se desató una tempestad
y Borondón supo con el viento lluvioso
que el tiempo empeoraba.*

⁵⁷ BENEDEIT, *Il viaggio di San Brandano*, Ed. Renata Bartoli y Fabrizio Cigni, Parma, Pratiche, 1994; p. 50.

⁵⁸ La «geografía cíclica» y el «tiempo cíclico» del *Voyage* reproducen el esquema de su fuente, la *Navigatio*, y se analizan en G. ORLANDI. «Temi e correnti nelle leggende di viaggio dell' Occidente Alto-Medievale» *Popoli e paesi nella cultura alto medievale*. Spoleto: Sede del Centro, 1983. 2: 523-575. pp. 559-562. También se refiere a esa temporalidad Dolores CORBELLA, «El Viaje de San Brandán: una aventura de iniciación», *Filología Románica*, 8 (1991), pp. 133-147: «No hay en el texto una cronología leal, y el tiempo en el que se inscriben las aventuras nada tiene que ver con un horario o un calendario, puesto que las anotaciones aparentemente más precisas son un hecho puramente simbólico, que remotan a un tiempo sagrado que nos in-troduce en el dominio de lo mágico y de lo maravilloso. Las horas canónicas que marcan el desarrollo de los rituales de iniciación (prima, nona, etc.) y los tiempos religiosos (Pascua, Pentecostés. etc.) son en el texto simple reflejo de indicaciones temporales existenciales, que elevan el tiempo real a la dignidad anacrónica»; p. 145.

Li venz lur ert cuntresailiz,
E li cunreiz lur ert failiz;
Mais cil puroc ne s' esmaient,
Quelque peril que il traient.
L' abes lur ad tant sermunét,
E Deus par tut asez dunét,
Que ne poient puint mescreire
De nule rien en lur eire.

*El viento arreciaba de frente
y los víveres escaseaban,
mas no se atemorizan
ante la adversidad que les llega:
el abad les ha predicado tanto
y Dios les ha dado tales pruebas
que nada pueden temer
suceda lo que suceda en el viaje.*
(969-980)⁵⁹

El temor a los peligros del mar queda «domesticado» por la Providencia en el *Voyage* y las maravillas que se describen son prodigios del Señor; incluso la serpiente marina que amenaza en un momento a la tripulación se transformará en su alimento, tras morir en combate con un dragón.

El periplo de siete años por mar parece sufrir un pequeño cambio, sin embargo, tras la visita de la Isla de la Columna y el Cáliz. En efecto, la nave afronta un mar oscuro y se avista la isla tenebrosa del Herrero Infernal. Sucesivamente, los monjes bordean la isla de la Montaña Humeante y el islote de Judas, territorios ligados todos a un infierno que sólo se bordea, sin llegar a pisarlo. Estas aguas tampoco supondrán riesgo para los viajeros; las olas que castigan sin cesar a Judas, de lunes a viernes, no zarandean su barco. Borondón sigue su periplo, conoce la isla pre-paradisíaca de Pablo el ermitaño y, cambiando el rumbo hacia Oriente, alcanza cuarenta días más tarde las delicias del paraíso terrenal:

Entrent en mer, l'ostes ovoec;
Ne revendrunt jamais iloec.
Tendent lur curs vers orient.
De l'esguarer n'i funt nient:
Tel i at enz en qui conduit
Vunt a goie e a deduit.
A curs entrin sanz defalte
Quarante dis en mer halte
Eisi curent que ne lur pert
Fors mer e cel qui sur eals ert.
E par l'otroid del rei divin
Or aprisment vers le calin
Qui tut aclot le paraïs
Dunt Adam fud poestis.

*A la mar se hacen, el huésped con ellos.
Nunca más regresarán a aquel lugar.
Ponen rumbo hacia oriente,
sin miedo de extraviarse,
pues dentro llevan quien les guía
para su pleno gozo y contento.
A toda vela y sin descanso,
durante cuarenta días por alta mar
navegan sin ver otra cosa
que el mar y el cielo sobre ellos.
Y al fin, por la merced del Rey Divino,
se aproximan a la niebla
que oculta el paraíso
cuyo dueño fuera Adán.*

(1633-1646)

Desde allí podrá regresar a su punto de partida, para dar cuenta de su aventura y morir santamente. Todo el *Voyage* es, pues, un relato marino sembrado de

⁵⁹ BENEDEIT, *Il viaggio di San Brandano*, ed. Renata Bartoli y Fabrizio Cigni, Parma, Pratiche, 1994; p. 104.



islas, pobladas o no, dibujado en espiral hacia Occidente primero y Oriente al final. A ese destino se accede por mar, en un tiempo-sin-tiempo, cíclico, y parece que sea el propio mar «divinizado» (la Providencia hecha agua) quien oriente la proa de los viajeros. El mar del *Voyage* es, sucesivamente, espacio de aventura y *ucronía* donde el buen devoto y el monje deben entender el sentido de la vida⁶⁰, un discurso lleno de sucesos maravillosos o milagrosos, siempre recurrentes y siempre orientados a un único final: la recuperación de lo que por derecho pertenece al buen cristiano, el paraíso perdido por el error de Adán.

RECAPITULACIÓN

A través de estos ejemplos, he intentado estudiar aquí sólo algunas funciones que se pueden detectar en el mar que aparece en ciertos relatos medievales franceses. Sin ánimo de generalizar, creo que es posible distinguir con claridad dos opciones diferenciadas (y no antagónicas) en esta presencia literaria del mar: en ocasiones, el relato no se detiene demasiado ante un *mar-superficie*, horizontal, concebido como *espacio* geográfico por el cual se desplazan los personajes literarios según su voluntad, esto es, que *se conducen* a sí mismos. Este tipo de escenario parece secundario frente al interés principal de la trama concentrado en el héroe o en la propia aventura (hagiográfica, épica, caballerescas...). Sirve, en general, para *separar/unir* territorios o personas y también para provocar el efecto de *distancia* necesario para el progreso de la narración, aunque no es ajeno a una función moralizante básica, que identifica el trayecto con el propio viaje vital, destinado a la salvación o la condenación eternas. En general, el transcurso del tiempo es irrelevante en este tipo de mar.

Junto a ese mar «desplegado», se percibe en otros relatos un *mar-volumen*, cuya presencia se hace más consistente y activa en la aventura; un mar horizontal y vertical a la vez, concebido como un ente *animizado* y dotado de una cierta voluntad (o reflejo de la voluntad divina), que toma la función de permitir o promover lo que he llamado, a falta de mejor expresión, el proceso *ingresar/conocer/regresar*, es decir, trascender este mundo para alcanzar un conocimiento espiritual diferente. En este tipo de mar, la *distancia* es menos apreciable que la *estancia* en él; por eso es un mar espacio-temporal, y por él los personajes son conducidos sin que sus designios o su voluntad puedan decidir.

⁶⁰ «On concevait souvent la vie humaine comme un pèlerinage à la fois loin de notre séjour éternel et vers lui, et comme un voyage à travers la mer: le monastère passait parfois pour un port ou un refuge contre ses dangers. Saint Augustin et d'autres théologiens appliquaient le concept de pèlerinage à la communauté de la foi toute entière progressant dans ce monde vers l'autre monde»; Gilles CONSTABLE, «Monachisme et pèlerinage au Moyen Âge», *Revue Historique*, 101 (1977), 3-27; p. 4. Parecida opinión del Voyage como enseñanza de las vías de salvación eterna muestra Jean LARMAT, «Le réel et l'imaginaire dans la Navigation de Saint Brandan», *Voyage, quête et pèlerinage. SENEFIANCE (Cahiers du CUER MA)*, 2 (1976), pp. 170-182; p. 177.

EL MAR: DE LA ENSOÑACIÓN POÉTICA
AL CONOCIMIENTO PRÁCTICO



DEL MAR SOÑADO AL MAR HOLLADO. EL REDESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO*

Eduardo Aznar Vallejo
Universidad de La Laguna

RESUMEN

Este artículo analiza el cambio que se produjo en la percepción del Océano durante la Baja Edad Media, con la transmutación del *Mar Tenebroso* en el *Ultramar Océánico*. Su hilo conductor es el repliegue de la interpretación mítica de este espacio geográfico, nacida de la ensoñación poética, y el consiguiente desarrollo de su conocimiento práctico, fruto de los viajes de exploración. La experiencia acumulada durante este proceso afectó a las ideas que se tenían acerca de las características de dicho mar, de las condiciones de navegación en sus aguas, la posibilidad de traspasar sus fronteras, el alcance de sus riquezas y los derechos de explotación sobre las mismas.

PALABRAS CLAVE: Océano, baja Edad Media, navegación, cartografía, mitos y leyendas, alteridad.

ABSTRACT

This article analyses how the perception of the Ocean underwent some changes during the Late Middle Ages, as the Dark Sea turned into the Oceanic Overseas. Its leitmotiv is the withdrawal of the mythical interpretation so far given to this geographical space, shaped by poetic fancy, and the subsequent development of practical knowledge fostered by exploratory voyages. The experience achieved in the course of these centuries altered the ideas that so far had prevailed about the features of such a sea, as well as about the conditions required for sea navigation, the possibilities of trespassing its frontiers, the reach of its treasures and the rights of exploitation over the latter.

KEY WORDS: Ocean, Late Middle Ages, navigation, cartography, myths and legends, alterity.

El Medievo recibió de la Antigüedad Clásica una serie de opiniones acerca del Océano, que, en general, podemos calificar de contradictorias y alejadas del conocimiento empírico. Tal situación era debida, en buena medida, a su posición periférica en relación con la ecúmene o mundo conocido. Esto lo convertía en un ámbito propicio para el desarrollo de prodigios, tanto favorables como desfavorables.

Una visión simplista de la recepción de esta tradición antigua pretende que las ideas que hoy consideramos menos científicas predominaron en los primeros momentos y fueron suplantadas luego por aquellas otras que forjarían la ciencia

CUADERNOS DEL CEMYR, 15; diciembre 2007, pp. 175-195





moderna. Es igualmente falsa la creencia en la simbiosis entre recepción de ideas «modernas» y progresos en la exploración de este espacio geográfico. Teoría y práctica no fueron siempre de la mano. Marineros y científicos recorrieron vías distintas y, en ocasiones, el peso de las *autoridades* negaba lo que la experiencia había probado. Otro frecuente error de apreciación consiste en pretender que las ideas clásicas se refieren en exclusiva a determinados lugares del Océano, a aquellos que la historiografía posterior ha fijado, olvidando el carácter abierto del simbolismo.

Al analizar la apertura del Océano meridional, la primera cuestión que debemos abordar es la relativa al concepto que de este mar tenían los hombres de la Edad Media. La contestación nos conduce, en primer lugar, a su carácter de frontera. A comienzos de la época, Isidoro de Sevilla en *De natura Rerum* afirma que «su anchura es infranqueable para los hombres e inaccesibles los mundos que están más allá»¹. Muchos siglos después, Alonso de Palencia en su *Universal Vocabulario* repite la misma idea bajo la fórmula «Mar Océano es que ciñe la Tierra a de fuera»². Ahora bien, los eruditos hubieron de reconocer una disminución en la frontera que señalaban sus fuentes clásicas, empezando por las regiones septentrionales. A comienzos del siglo xv, Pierre d'Ailly, al referirse a la línea que limita los *climas* por el norte, indica que «hay muchas regiones habitadas más allá de ella, como Inglaterra, Escocia, Dacia, Noruega y otras regiones, la última de las cuales, según algunos, es la isla de Tule»³. En el mismo sentido, en 1427 Nicolás Clavus enriqueció su copia de Ptolomeo con un mapa de las regiones nórdicas, ignoradas por aquél⁴.

La extensión y forma de dicho mar era materia de discusión. En cuanto a la primera, la opinión general era, según d'Ailly, que cubría «casi las tres cuartas partes de la Tierra», aunque «según la opinión de algunos filósofos la cantidad de tierra habitable es mayor y lo que está cubierto de agua es menor de lo que se ha dicho más arriba»⁵. En cuanto a la segunda, existían dos pareceres principales. Según uno, el Océano bañaba todas las costas de la Tierra, rodeando el orbe terráqueo. Según el otro, la prolongación de África a través de la península del *Quersoneso de Oro* cerraba el Índico, convirtiéndolo en un lago y haciendo que estas porciones del Océano no se comunicasen.

La idea del océano periférico suponía el contacto de los dos extremos de la ecúmene, aunque se discutía acerca de la posibilidad de franquear este espacio. Las

* El presente artículo se enmarca en el proyecto de investigación *La crónica de Zurara. Una muestra de etnografía comparada (Canarias y África)*, subvencionado por el Gobierno de Canarias (PI42005/056).

¹ Isidoro de SEVILLA, *Traité de la nature* (ed. Jacques Fontaine), Burdeos, 1960, «de oceano», p. 305 y ss.

² Alonso de PALENCIA, *Universal vocabulario en latín y en romance*, Sevilla 1490 (ed. Facsímil Madrid, Permanente de la Asociación de Academias de la Lengua Española, 1967), fol. CCCXIX v.

³ Pierre D'AILLY, *Ymago Mundi y otros opúsculos* (ed. A. Ramírez), Sevilla-Madrid, 1992, p. 51.

⁴ M. de la RONCIÈRE y M. MOLLAT DU JOURDIN, *Les portulans. Cartes marines du XIII au XVII siècle*, Friburgo (Suiza), 1984, p. 23.

⁵ P. D'AILLY, *Imago mundi...*, p. 111.

dificultades para hacerlo eran, fundamentalmente, la distancia y los peligros del citado mar. Ya hemos visto que la mayoría de los pensadores consideraban dicha distancia como inconmensurable. Sin embargo, algunos otros la consideraban menor o pensaban que era posible la utilización de escalas intermedias. Es más, según Hernando Colón fue esta última posibilidad una de las causas que llevaron a su padre a descubrir las Indias. A ello le movieron los testimonios de marineros portugueses y castellanos sobre hallazgos de nuevas islas y su propia experiencia en el cabo Clark de Irlanda, donde encontró recios vientos de poniente sin que el mar se turbara, lo que demostraba que alguna tierra lo abrigaba hacia Occidente⁶.

El problema de la distancia se veía incrementado por el de la naturaleza de este mar. Para Isidoro se trataba de una materia en ebullición. Ello era debido, según el arzobispo hispalense, a los movimientos *alternos*, que se producían por su propia respiración como ser vivo; por la aspiración de la luna; y porque los astros se alimentaban de las olas⁷. Pierre d'Ailly, por su parte, señala que «el Océano baña todas las costas de la Tierra, a las que se acerca y retira con sus movimientos de flujo y reflujo. Al soplar vientos en las profundidades encrespan los mares o los absorben»⁸. El mismo autor, al describir el mar de las Górgades, lo califica (siguiendo a Isidoro) de tortuoso, incluso en el estiaje, lo que achaca a la sinuosidad de sus orillas. Esto hacía que, contemplado de lejos, imitase los anillos de una serpiente⁹. Tales expresiones parecen deudoras del *pulmón marino* de Estrabón, quien sitúa este fenómeno cerca de Thule y lo creía capaz de desencadenar los más espantosos vendavales, tanto más terribles cuanto más alejados de las costas de la ecúmene. Colón también habla de las tormentas atlánticas, aunque desde una visión más práctica. En su viaje a Thule (Islandia), en febrero de 1477, consigna que el mar no estaba congelado, «aunque había grandísimas mareas, tanto que en algunas partes, dos veces al día, subía veinticinco brazas, y descendía otras tantas en altura»¹⁰.

A lo anterior hay que sumar las condiciones propias de determinadas regiones. El portulano Pizzigani de Parma contiene una leyenda, frente a las costas de la Península Ibérica, que afirma que más allá de ciertas estatuas el mar es pedregoso¹¹. Tal indicación está ligada a la idea del hundimiento de la Atlántida, que dejó «todo el mar ciego y atollado, que no se pudo por muchos tiempos navegar»¹². Todavía a fines del siglo XV, el viajero alemán Nicolás de Popievoló habla de *Calis Malis*, ciudad construida en la costa andaluza entre Lepe y Sanlúcar de Barrameda, que vino a sustituir a la antigua *Antioquia*, hundida, 20 millas mar adentro, por sus pecados

⁶ Hernando COLÓN, *Historia del Almirante* (ed. L. Arranz), Madrid, 2000, cp. IX, p. 72 y ss.

⁷ *Vid.* nota núm. 1.

⁸ *Vid.* nota núm. 5.

⁹ P. D'AILLY, *Imago mundi...*, pp. 99-100.

¹⁰ Hernando COLÓN, *Historia del Almirante...*, cp. IV, p. 58.

¹¹ Charles de la RONCIÈRE, *La decouverte de l'Afrique au Moyen Âge. Cartographes et explorateurs*, El Cairo, 1925-27, I, pp. 64-65.

¹² Bartolomé de LAS CASAS, *Historia de las Indias* (ed. André Saint-Lu), Caracas, 1986, p. 50.



sodomíticos¹³. Otra de esas condiciones particulares era la existencia de regiones «anegadas». El mencionado padre Las Casas las relaciona con ciertas islas de las Indias, «por las cuales aquel compás no se puede navegar, y ha acaecido perderse allí muchos navíos»; y recuerda que, según Aristóteles, navíos de Cádiz, salidos al Océano y empujados por vientos subsolanos, «fueron a parar a ciertas regiones de la mar donde hallaron la mar cuajada de ovas y hierbas que parecían islas anegadas»¹⁴. Las referencias parecen apuntar al Mar de los Sargazos y, tal vez, al llamado Mar Verde¹⁵. Éste precedía, con una anchura de ochocientas leguas, al Mar Negro o Mar de las Tinieblas, donde «no se rremueven en el las hondas, nin corre por el ayre ninguno, ni parece en el sol ni claridad ninguna, nin es fallada en el ysla poblada nyn despoblada». También es denominado Mar Cuajado «porque el agua del non faze movimiento ninguno». Su agua es dulce y nadie conoce su medida. A todos estos inconvenientes hay que sumar los «abismos del mar»: éstos fueron situados por Isidoro más allá de las Hespérides y su autorizada opinión llega hasta Alonso de Cartagena en el siglo xv¹⁶.

La existencia de tales peligros está recogida en la literatura y en la cartografía de la Baja Edad Media mediante una serie de «avisos para navegantes». La mayoría de ellos están vinculados a las columnas de Hércules. La *Primera Crónica General de España* recoge esta leyenda al indicar que el héroe pasó de África a España, arribando a una isla situada donde el Mediterráneo entra en el Océano, en la que hizo una torre muy grande y «puso ensomo una ymagen de cobre bien fecha que cataua contra orient e tenie en la mano diestra una grand llaue en semejante cuemo que quiere abrir puerta, e la mano siniestra tiene alçada e tendida contra orient e auie escriptoen la palma: estos son los moiones de Hercules. E porque en latín dizen por moiones Gades, pusieron nombre a la isla Gades Hércules»¹⁷. Esta idea tiene precedente en el comentario de Alí ibn Ridwan, conocido por Haly, al *Tetrabiblos* de Claudio Ptolomeo, obra que fue traducida del árabe al latín por Juan de Sevilla en 1142 y del latín al castellano por Juan Gil (c. 1350-52)¹⁸. Aquí conviene recordar que autores árabes, como Idrisi, trasladan el papel de Hércules a Alejandro¹⁹.

¹³ Javier LISKE, *Viajes de extranjeros por España y Portugal en los siglos xv, xvi y xvii*, Madrid, s.a. (ed. facsímil Valencia, 1996), p. 41.

¹⁴ Bartolomé de LAS CASAS, *Historia de las Indias...*, pp. 51 y 57.

¹⁵ Las citas están tomadas de una *Geografía anónima* del siglo xv (SAL. Ms 2086). *Apud* Guy BEAUJOUAN, *Manuscrits scientifiques médiévaux de l'Université de Salamanque et de ses «Colegios mayores»*, Burdeos, 1962, pp. 104-105.

¹⁶ Alonso de CARTAGENA, *Allegationes super conquista Insularum Canariae contra portugaleses* (ed. T. González Rolán *et al.*, bajo el título *Diplomacia y Humanismo en el siglo xv*), Madrid, 1994, p. 93.

¹⁷ *Primera Crónica General de España* (ed. R. Menéndez Pidal, con un estudio actualizador de Diego Catalán), Madrid, 1977, I, cp. v, p. 8.

¹⁸ Guy BEAUJOUAN, *Manuscrits scientifiques médiévaux...*, p. 65; y Guy BEAUJOUAN, «L'astonomie dans la Péninsule Ibérique a la fin du Moyen Âge», *Revista da Universidade de Coimbra*, 24 (1969), p. 11.

¹⁹ Muhammad b. Muhammad al-Sarif AL-IDRISI, *Geografía de España*, Valencia, Anúbar, 1974, p. 160.

A medida que los navegantes penetraban en el Atlántico las estatuas o columnas de Hércules avanzaban hacia el sur y se situaban en los límites de las tierras descubiertas. Diogo Gomes, al referirse a la expedición de Fernando Castro a Canarias, las coloca en el Cabo de Nun, donde Hércules las plantó con la siguiente leyenda: «quien navegue más allá del Cabo Nun, volverá o no»²⁰. En cambio, el mapamundi de Fra Mauro (1459) indica que «he oído contar a mucha gente que aquí/en el golfo Etiópico frente al Cabo Verde/existe una columna con una mano que muestra una inscripción que prohíbe ir más allá»²¹.

El desplazamiento de las imágenes también se produce hacia el interior del Océano. La carta Pizzigani de 1367 sitúa en su límite occidental, a la altura de Madeira y cerca del topónimo *Oceanus Magno*, la referencia a las estatuas que contenían el «aviso» antes mencionado²². Por su parte, Pierre d'Ailly las menciona, citando a Haly, al referirse al límite de los climas en Occidente²³. Según él, este confín poseía escasa o nula habitabilidad, si se exceptúan algunas pequeñas islas, pues allí se encuentra el Océano. Estas islas contaban con imágenes cuyas inscripciones señalaban que más allá no existían habitantes. La carta anónima veneciana de 1430 insiste en esta localización, pues sitúa en pleno Atlántico la isla de Gades y sus columnas, rodeada de las islas de Colombi, Brasil, Lobos, Porto Santo y Legnami²⁴. El descubrimiento de América marca el final de esta traslación, como lo atestigua la adopción por Carlos V de la divisa *Plus Ultra*.

La navegación en el Océano encontraba aún otra dificultad. Se trataba de la aplicación a este ámbito de la teoría de los *climas*, según la cual la región *equinoccial* o *perusta* (calcinada) separaba las dos regiones templadas. En la Baja Edad Media el comienzo de la mencionada región tórrida se situaba en el entorno del Cabo Bojador, donde coincidía la dificultad de las corrientes con el temor a no encontrar bases de apoyo en el medio desértico. Y ello, a pesar de que dicho punto había sido sobrepasado por las navegaciones catalanas del siglo XIV y de que la información de las caravanas ofrecía detalles sobre la vida al sur del Sahara (tráfico con Oualata, el «Nilo de los Negros» o Níger, la región de Guinea, etc.)²⁵. La plenitud de los conocimientos trecentistas sobre el África Occidental corresponde al Atlas Catalán (1375). A partir de él se produce un notable retroceso, que sólo comenzará a ser superado tras el paso del Bojador por los portugueses (1434)²⁶.

²⁰ Diogo GOMES, «A relação dos descobrimentos da Guiné e das Ilhas», *Documentos sobre a expansão portuguesa* (ed. V. Magalhaes Godinho), Lisboa, 1943-56, I, cp. III, pp. 69-70.

²¹ Charles de la RONCIÈRE, *La découverte de l'Afrique...*, II, p. 129.

²² *Vid.* nota núm. 11.

²³ P. D'AILLY, *Imago mundi...*, p. 51.

²⁴ Reproducido en W.G.L. RANGLES, «La représentation de l'Atlantique dans la conscience européenne au Moyen Âge et à la Renaissance», *Isleña* (Funchal), núm. 4 (en-jun 1989), p. 9. Este artículo ha constituido una importante fuente de sugerencias para ideas luego desarrolladas en nuestro trabajo.

²⁵ Los detalles de esta cuestión pueden verse en Raymond MAUNY, *Tableau géographique de l'Ouest Africain au Moyen Âge. D'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie*, Dakar, 1961, p. 41 y ss.

²⁶ Ídem, p. 43 y ss.



Ahora bien, no todo era malo y peligroso en el Océano. Su primera ventaja era contar con numerosas islas, muchas de las cuales ofrecían experiencias maravillosas. Esto era así por la propia condición insular —proclive a lo fantástico—, por su situación remota, y por la tradición recibida de otras culturas.

Para los viajeros medievales, como para muchos historiadores actuales, la existencia de las islas prodigiosas estaba fuera de toda duda y era posible —aunque difícil— encontrarlas. Un derrotero del siglo xv, incluido en el *Libro da Marinharia*, contiene las rutas para navegar a las islas «no descubiertas», entre las que se cuentan las de Zorzi y de los Brasiles²⁷. Y las *Allegationes* de Alonso de Cartagena sitúan en el mismo plano de realidad a Madeira y Brasil, de la que indica: «se dice que está en la línea occidental frente a Lisboa y no está habitada y los navegantes pueden encontrarla en raras ocasiones»²⁸.

Los autores contemporáneos se han esforzado en dar «realidad» a las islas míticas, asociándolas, por su posición o por el significado de sus nombres, a islas conocidas. El primer método es el empleado por A. Cortesão²⁹. Aunque su trabajo resulta útil, por el esfuerzo en ligar situación geográfica y momento del descubrimiento, algunas de sus conclusiones resultan forzadas, al dar valor absoluto a lo que había nacido con carácter simbólico. Así, la Aragavia del *Libro del Conocimiento* corresponde, según él, a la actual población de Arinaga. En este caso, las objeciones provienen del hecho de que el topónimo no alude a una isla, como es norma en la primitiva cartografía de la región, y de que es desconocido para los redactores de *Le Canarien*, crónica francesa de la conquista de Canarias, que utilizaron este libro durante la exploración del Archipiélago³⁰. Otro ejemplo es el de las Islas Madeira, en cuyo entorno abundan los topónimos, lo que le lleva a imaginar una denominación de tipo múltiple: un término para designar al conjunto (San Brandán) y otros privativos de sus islas (*Capraria, Columbis, Eupençia, Legname...* para Madeira, y *Primaria* o *Porto Santo* para Porto Santo).

Del segundo método hay abundantes ejemplos en autores canarios, que han buscado identificar las islas del Archipiélago con los nombres de las antiguas Afortunadas³¹. Este proceso arranca desde el siglo xiv. En 1337, Petrarca, haciéndose eco de la expedición a Canarias de Lanzarote Malocello el año anterior, se permitió afirmar de las Afortunadas: «de las que tanto por experiencia como por lo que los viajeros cuentan, no tenemos menos información que de Italia y Francia»³². A

²⁷ W.G.L., RANGLES, *La représentation de l'Atlantique...*, p. 8.

²⁸ P. D'AILLY, *Imago mundi...*, p. 141.

²⁹ Armando CORTESÃO, *Historia da cartografia portuguesa*, Coimbra, 1970.

³⁰ Existen diversas ediciones de esta crónica. La más reciente es la de E. AZNAR, D. CORBELLA, B. PICO y A. TEJERA, *Le Canarien, retrato de dos mundos. 1, Textos*, San Cristóbal de La Laguna, 2007 (2ª).

³¹ Buena muestra de esta preocupación es el libro de A. CABRERA PERERA, *Las Islas Canarias en el Mundo Clásico*, s.l. /Islas Canarias/, 1988. Sin embargo, el mejor conocedor del tema es M. MARTÍNEZ, cuya última contribución, *Las Islas Afortunadas en la Edad Media*, fue ofrecida en el xvi Seminario del Cemyr, aún en prensa.

³² Carta recogida en la colección *Familiarum rerum libri*. Vid. Francesco PETRARCA, *Opere*, 1, Florencia, 1990, lib. III, 1, 3.

partir de entonces, se suceden los esfuerzos por hacer coincidir las islas mencionadas por los antiguos con las que se iban reconociendo.

Ello produjo una amalgama de islas reales e islas fantásticas. En el portulano de Dulcert (1339), por ejemplo, junto a Lanzarote, Fuerteventura y Lobos se representan (a la altura de Madeira) San Brandán, Primaria, Capraria y Canaria. Los siguientes mapas van incorporando nuevos nombres, tanto de los que designan islas que hoy consideramos reales como de los que nombran islas que catalogamos de ficticias. También es frecuente que algunas islas, caso de Canaria o Brasil, aparezcan duplicadas. Otra muestra de la confusión imperante es el relato de Boccaccio sobre el viaje hispano-italiano de 1341 a Canarias³³, cuyos integrantes avistaron trece islas, en cinco de las cuales encontraron pobladores, desembarcando en algunas de ellas. Las referencias a indígenas y a ciertas realidades económicas permiten identificar con bastante seguridad algunas islas del Archipiélago. Ahora bien, existen dudas acerca de si la descripción incorpora también otras islas de la Macaronesia, incluye los islotes de Canarias y si la ausencia de habitantes en algunas de ellas era real u obedecía a un proceso de ocultamiento. Este estado de incertidumbre inicial se refleja también en la investidura papal del reino de La Fortuna (1344). En el documento de concesión se citan once islas, pues a las seis habituales se unen *Atlántica*, *Hespéride*, *Cernent*, *Gorgona* y *Goleta*, esta última en el Mediterráneo³⁴. Durante la segunda parte del siglo XIV el conocimiento de las Canarias y su equiparación a las Afortunadas continuaron avanzando de forma conjunta.

El proceso culminó durante el siglo XV, cuando la cartografía muestra de manera segura el conjunto de las islas y cuando dicha equiparación se impone de forma incontestable. Muestra de esto último son las palabras de Alonso de Cartagena, que al comentar la información de Isidoro sobre las islas de los Afortunados, concluye: «de esto se deduce suficientemente que éstas son las islas que actualmente se llaman de Canaria, lo cual está claro por su situación... También se conjetura esto partiendo del nombre, pues algunas de ellas, principalmente las primeras, se llamaban islas de los Afortunados, según Isidoro. Y todavía hoy la segunda isla de Canaria se llama Fuerteventura, es decir, Fortuna, y así parece que en cierto modo conserva hasta el día de hoy aquel nombre de Fortuna. La cuarta se llama Infierno... y esta palabra alude al mito de dragón, pues del hecho de que la rodea un mar terrible y zigzageante, también los poetas en plan novelesco decían que allí había un dragón... por su parte, lo que dice Isidoro de «de cuerpo hirsuto y áspero» concuerda bien con la verdad, pues quizás en todo el mundo no hay incultura semejante ni rudeza o aspereza de costumbres como allí»³⁵.

³³ Utilizo la edición de S. PELOSO, «La spedizione alle Canarie del 1341 nei resconti de Giovanni, Bocaccio, Domenico Silvestri e Domenico Bandini», *vi Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1988, II, 2º, pp. 813-827.

³⁴ A. GARCÍA GALLO, «Las Bulas de Alejandro VI y el ordenamiento jurídico de la expansión portuguesa y castellana en África e Indias», *Anuario de Historia del Derecho Español*, XXVII-XXVIII (1957-1958), Apéndice núm. 1.

³⁵ Alonso de CARTAGENA, *Allegationes...*, p. 95.



Aunque, por razones políticas, Alonso de Cartagena vincule en la cita anterior las Afortunadas con las Hespérides y Górgades, estos dos archipiélagos también tendieron a encarnarse en nuevas realidades geográficas. El segundo de ellos se vinculó rápidamente a Cabo Verde, por su situación frente al Cabo Occidental³⁶. El primero, en cambio, tuvo más difícil acomodo. Algunos autores, como Duarte Pacheco Pereira, lo agregan a las islas de Cabo Verde³⁷. Otros lo llevan hasta las Indias Occidentales, caso de Fernández de Oviedo, justificándolo en el hecho de encontrarse a cuarenta días de navegación de las Górgades³⁸. En medio se sitúan aquellos que no le asignan ninguna ubicación, contentándose con relacionarlo con los anteriores. Éste es el caso de las apostillas colombinas al *Ymago Mundi* de Pierre d'Ailly que, tras asociar Las Afortunadas a Canarias y las Górgades a Cabo Verde, se limita a decir de las Hespérides que «se llaman así por la ciudad de Hespéride, que estuvo en los confines de Mauritania»³⁹.

Las leyendas vinculadas con estas islas presentan rasgos comunes en el conjunto de ellas. Este fenómeno se extiende, incluso, a otras zonas del Océano⁴⁰. La primera de estas leyendas consiste en que su presencia se manifiesta de forma intermitente. Ya en el tránsito entre los siglos XI y XII, Honorius Augustodunensis había escrito de la «Isla Perdida»⁴¹. Más de un siglo después el planisferio de Ebstorf precisa: «Isla Perdida. San Brendán la descubrió pero nadie la ha encontrado desde entonces»⁴². La misma propiedad posee la isla de Antilla o de las Siete Ciudades (por más que en algún caso, como en el globo de Martín Behaim de 1492, figuren como dos islas diferentes). En esta versión de la leyenda, tal maravilla era debida a un sortilegio del obispo de Oporto, que en el 734 la repobló, en unión de otros seis obispos, al huir del avance musulmán. Su conjuro debía durar hasta que se produjese el final de la *Reconquista* y por eso fueron llamadas «Encantadas»⁴³. La posición de esta isla fue adentrándose en el Océano. Toscanelli la sitúa cerca de las ciudades

³⁶ P. D'Ailly, *Imago mundi...*, p. 99; G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, *Historia general y natural de las Indias* (ed. J. Pérez de Tudela), Madrid, 1959, I, p. 19.

³⁷ Duarte Pacheco PEREIRA, *Esmeraldo de situ orbis. Côte occidentales d'Afrique, du Sud marocain au Gabon (vers 1506-1508)*, (ed. R. Mauny), Bissau, 1956, pp. 56-57.

³⁸ G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, *Historia general...*, I, p. 19; recogido por Hernando COLÓN, *Historia del Almirante...*, cp. X, p. 82.

³⁹ P. D'Ailly, *Imago mundi...* p. 99.

⁴⁰ Vid. a este propósito el también sugerente artículo de L.A. VIGNERAS, «La búsqueda del Paraíso y las legendarias islas del Atlántico», *Anuario de Estudios Americanos*, XXX (1973), pp. 809-863.

⁴¹ *Patrología Latina*, 172, pp. 132-133. Sin embargo, Doménico Silvestri atribuye la cita a San Isidoro (Vid. J.M. MONTESDEOCA MEDINA, *Los islarios de la época del Humanismo: El «De Insulis» de Domenico Silvestre*, Tesis doctoral, Universidad de La Laguna, 2000); y el Padre Las Casas lo refiere a San Anselmo (Vid. Bartolomé de LAS CASAS, *Historia de las Indias...*, p. 48.).

⁴² Youssouf KAMAL, *Monumenta cartographica Africae et Aegypti*, El Cairo, 1926-51, v, p. 62. Apud L.A. VIGNERAS, *La búsqueda del Paraíso...*, p. 842.

⁴³ Una versión de dicha leyenda puede verse en E. AZNAR y B. PICO, *Viaje de Eustache de la Fosse (1479-1481)*, Santa Cruz de Tenerife, Cabildo Insular, 2000, pp. 49-51.

de Quisay y Catayo, en la provincia china de Mangi⁴⁴. Autores posteriores la hacen coincidir con las islas descubiertas por Colón. Así lo hace Pedro Martir de Anglería, que inició por esta vía la impugnación de la llegada de Colón a Asia. Sus palabras exactas son: «dice haber descubierto la isla de Ofir, pero habida cuenta con cuidado de la longitud de los cosmógrafos, aquellas y las demás comarcas son las islas Antilias»⁴⁵.

Otra de las características legendarias de estas islas es que permiten vivir con abundancia y regaladamente. Esta idea se desarrolla especialmente en las Afortunadas, que producen todo tipo de bienes de manera espontánea y poseen un clima templado. Además contaban con condiciones de salubridad y curativas, que aseguraban la longevidad de sus habitantes. Según *Le Canarien*, el archipiélago canario era un país sano, donde no existían animales venenosos y cuya población, tanto aborigen como expedicionaria, enfermaba muy raramente⁴⁶. Ignoramos si dicha opinión nacía de la constatación de la realidad —hoy bien conocida en el primero de sus extremos— o era fruto del influjo de la mítica isla de *Tanatos*, reputada por su fertilidad y por no contar con serpientes. Conviene señalar que esta última isla había sido denominada *Athanatos* por Solino, porque sus moradores no conocían la muerte; pero Isidoro y Pierre d'Ailly le quitaron la partícula privativa, poniendo su nombre en relación con la muerte de los reptiles⁴⁷. El archipiélago de Cabo Verde contaba, por su parte, con la particularidad de poder curar una de las principales enfermedades de la época: la lepra. Gracias a la carne, la sangre y la grasa de sus tortugas, los gafos curaban en dos años, según el testimonio de Eustache de la Fosse⁴⁸.

La equiparación de estas islas con el Paraíso, tal como sugieren las condiciones anteriormente descritas, planea sobre las explicaciones de los intelectuales medievales, aunque termina por ser descartada. Pierre d'Ailly y las apostillas colombinas a su obra muestran ese estado de duda. Al referirse a las *regiones extremas*, el autor francés afirma que en principio son inhabitables, pero que si se dan determinadas circunstancias de clima y suelo pueden convertirse en regiones excelentes y «probablemente tal sería el caso del paraíso terrenal, y probablemente tales serían los lugares que los autores llaman islas Afortunadas»⁴⁹. En cambio, en el capítulo de las Islas Occidentales del Océano, señala, copiando a Isidoro, el error de los gentiles al creer que las islas Afortunadas eran el paraíso por la fecundidad de su suelo⁵⁰.

Además de sus riquezas naturales, las islas contaban con otros recursos. En una de las supuestas arribadas de los marineros del infante don Enrique a la isla de

⁴⁴ Hernando COLÓN, *Historia del Almirante...*, cp. VIII, p. 70.

⁴⁵ P. MÁRTIR DE ANGLERÍA, *Décadas*, I, 5. En J. GIL y C. VARELA, *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*, Madrid, 1984, p. 42.

⁴⁶ E. AZNAR, D. CORBELLA, B. PICO y A. TEJERA, *Le Canarien...*, pp. 115, 210 y 227.

⁴⁷ P. D'AILLY, *Imago mundi...*, p. 98.

⁴⁸ E. AZNAR y B. PICO, *Viaje de Eustache de la Fosse...*, pp. 45-47.

⁴⁹ P. D'AILLY, *Imago mundi...*, p. 53.

⁵⁰ Ídem, p. 99.





Antilla, los grumetes de la embarcación cogieron arena para el fogón, hallando que la tercera parte era oro fino⁵¹. Y Pierre d'Ailly, apoyándose en la continuidad del Océano hasta Ceilán, coloca entre las Islas Occidentales a Crise y Argire, reputadas por su riqueza de oro y plata⁵². Toscanelli, por su parte, recuerda que en todas las islas de la India, a las que Colón y los portugueses pensaban llegar, «no viven ni tractan sino mercaderes, avisándoos que allí hay tan gran cantidad de naos, marineros, mercaderes con mercaderías, como en todo el mundo»⁵³.

El Océano presentaba otra ventaja: la posibilidad de encontrar cristiandades perdidas o poblaciones paganas prontas a recibir el mensaje cristiano. En la ya citada arribada a la isla de Antilla, los marineros portugueses fueron a un templo «para ver si eran cristianos y observaban las ceremonias romanas»⁵⁴, lo que pudieron comprobar. Esta noticia permite intuir los recelos hacia las iglesias orientales, en especial a la herética de los arrianos, que los occidentales habían encontrado en Asia. Es posible que la referencia que en ella se hace a su ausente señor, que los obsequiaría mucho y les daría no pocos regalos, sea un trasunto de la idea del Preste Juan. *Le Canarien* contiene referencias a este mítico personaje, tomadas del *Libro del Conocimiento*. De acuerdo con estos datos, siguiendo el «Nilo de los Negros» (Níger) o el Río de Oro, bifurcación del anterior, se podía acceder a la residencia que poseía en Malsa, reino de Nubia⁵⁵. Las fuentes portuguesas también contienen noticias a este respecto. Según el cronista Zurara, la búsqueda del citado personaje fue la cuarta de las razones que movieron a don Enrique a emprender sus viajes de descubrimiento⁵⁶. Su opinión se ve corroborada por las instrucciones del propio infante a Antão Gonçalves antes de partir para el Río de Oro. En ellas, le encargó adquirir noticias «de las Indias y del país del Preste Juan»⁵⁷. Las bulas papales recogen la misma idea, aunque sin citar a este personaje, al incluir entre los méritos del infante portugués el haber hecho navegable el Océano «fasta los yndos, que se dize que onrran el nombre de Cristo, y que así se podría partiçipar con ellos y comovellos para ayuda de los christianos contra los moros y los otros tales enemigos de la Fe, y que algunos gentiles o paganos, no teñidos con la seta del nefandísimo Mahomad, que están en medio, podrían ser luego conquistados, y les podría ser predicado y hazer ser predicado el nombre de Christo»⁵⁸.

⁵¹ Hernando COLÓN, *Historia del Almirante...*, p. 75.

⁵² P. D'AILLY, *Imago mundi...*, p. 100.

⁵³ Hernando COLÓN, *Historia del Almirante...*, p. 69.

⁵⁴ *Vid.* nota núm. 51.

⁵⁵ E. AZNAR, D. CORBELLA, B. PICO y A. TEJERA, *Le Canarien...*, pp. 115, 118, 119, 134, 211, 214, 216 y 217.

⁵⁶ Gomes Eanes de ZURARA, *Crónica dos feitos notáveis que se pasaran na conquistada Guiné por mandado do infante D. Enrique*, Lisboa, 1978-81, cp. VII.

⁵⁷ *Monumenta Henricina*, Coimbra, 1967, VIII, núm. 43 (1443).

⁵⁸ Versión castellana de la bula *Aeterne Regis*. *Apud* A. de la TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid, 1960, II, núm. 296 (21-VI-1481).

Las referencias de las fuentes clásicas a la población de esta parte del Océano son prácticamente inexistentes. Hay que esperar al siglo XIV para comenzar a tener, al compás del descubrimiento de Canarias, datos sobre este extremo. Estas referencias se pueden clasificar en dos grupos: las simbólicas y las realistas. Los primeros aprovechan la lejanía y el escaso conocimiento del territorio para caracterizarlo como la antítesis de la vida civilizada. La *Vita Solitaria* de Petrarca presenta a los habitantes como carentes de *policía* en sus costumbres, muy parecidos a las bestias, ya que actúan más por instinto de la naturaleza que por elección de la voluntad; y que viven en compañía de fieras o de sus ganados⁵⁹. El *De nobilitate et rusticitate* del canónigo zuriqués Hemmerlin presenta un panorama similar. Los pobladores van envueltos en pieles crudas de animales, ladran a la manera de los perros, aunque se entendían claramente a su manera. Tienen las caras chatas o aplastadas, semejantes a las de los monos; y comen las carnes crudas. Practican la promiscuidad sexual y poseen en común los bienes. A pesar de ello, se muestran acogedores en la mayoría de las islas y están prestos a recibir la fe cristiana y la enseñanza de las artes mecánicas⁶⁰.

Otros textos, comenzando por el relato de la expedición de 1341 atribuido a Boccaccio, presentan descripciones más ajustadas a la realidad, aunque siempre sujetas a problemas de comprensión y aceptación. Los indígenas son descritos como hombres de buena estatura, dulces, amables y refinados, que «bailan casi tan bien como los franceses»⁶¹. A partir de *Le Canarien*, las informaciones se hacen más precisas y distinguen unas islas de otras. En conjunto, la representación de los aborígenes resulta manifiestamente favorable. Esta imagen se ordena en torno a varios puntos. En primer lugar, su belleza o hermosura, cualidad que cumple para hombres y para mujeres, aunque se enfatiza en el caso de éstas. Rasgos anexos a esta primera virtud son la esbeltez y el estar bien formados. La segunda nota positiva en el aspecto físico de los indígenas es su gran fuerza y talla. Ésta aparece en ambos géneros y la única excepción a la norma es Tenerife, cuyos habitantes son presentados como de escasa altura. El atributo de fortaleza no es sinónimo de torpeza, ya que se les presenta como gente ágil. La última nota de este halagüeño retrato es la relativa al color, evidenciada a la hora de caracterizar a los niños de Lanzarote, «que son blancos como los nuestros, pero se ponen tostados a la intemperie por falta de vestidos»⁶².

⁵⁹ Carta recogida en la colección *Familiarum rerum libri*. Vid. F. PETRARCA, *Opere*, Florencia, 1990, I, lib. III, 1, 3.

⁶⁰ El texto fue publicado por A. LÜTOLF, «Zur geschichte der entdeckung und christianisirung der westafricanischen inseln», *Theolog. Quartalschr.*, pp. LXIX (1877). Hay traducción castellana en *Revista de Historia Canaria*, núm. 64 (1942).

⁶¹ Vid. nota núm. 33.

⁶² Un estudio en extenso de estas cuestiones en E. AZNAR VALLEJO, «Identidad y alteridad en los procesos de expansión ultramarina. El ejemplo de *Le Canarien*», *Cuadernos del Cemyr*, 10 (2002), pp. 169-183.



La descripción de las poblaciones del vecino continente alcanzó de inmediato el tono realista. Sus mejores exponentes son el portugués Zurara y el veneciano Ca da Mosto⁶³.

En resumen, las fuentes medievales describen a estas poblaciones con un alto grado de «normalidad» y alejadas, por tanto, de los seres monstruosos que los mapamundi del siglo XIII habían situado en las márgenes de África. La excepción a la norma la encontramos en la ilustración de algunos manuscritos del *Libro del Conocimiento*, que representan un *sciapodo* o *monocoli* cerca de las Islas Canarias, acompañado del comentario «e todas estas islas no hay pobladas de gentes más de las tres, que son Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. Y las gentes que ende moran son atales y como estas»⁶⁴. Tal anomalía podía deberse a la suma y transformación de dos noticias anteriores. La primera pertenece a Ibn Jaldún quien, al referirse a las *Islas Eternas*, indica que están integradas «por diversas islas, de las que tres son las principales»⁶⁵. La otra corresponde a la ubicación de tales monstruos en Etiopía, realizada por Isidoro y repetida por Mandeville⁶⁶. Ahora bien, conviene no olvidar que el propio Isidoro, y con él Pierre d'Ailly, indica que existen dos Etiopías, una cerca de la salida del Sol y otra próxima a su ocaso en Mauritania⁶⁷.

Otro retazo exótico se encuentra en *Le Canarien*, aunque en este caso situado más allá del Archipiélago Canario y puesto en duda por los propios transmisores de la noticia. Se trata de la referencia a la *Isla de los Reyes* a once leguas de El Hierro y poblada por gentes de color rojo, aunque, dicen los cronistas, «nosotros no podemos hablar de esto con certeza porque nunca las hemos visto»⁶⁸.

Gracias a los viajes de descubrimiento la realidad geográfica fue ganando terreno al pensamiento mítico, aunque sin desplazarlo definitivamente. Es más, el primer impulso de los navegantes fue confirmar lo transmitido por la Tradición. Parte de sus esfuerzos tuvieron éxito y dieron una nueva fisonomía a lo dicho por los Antiguos. Buen ejemplo de ello es la mencionada política de adscribir a determinados lugares los nombres y algunas de las características de los territorios fabulosos. Sin embargo, otra parte del bagaje clásico no pudo ser reelaborado y se conservó como leyenda. La mejor muestra de estos esfuerzos baldíos son las expediciones en búsqueda de tierras e islas que hoy consideramos fantásticas o indicios del pre-descubrimiento americano. Para el período 1475-1486, conocemos cinco docu-

⁶³ Alvise de CA DA MOSTO, *Relation des voyages de la Côte occidentale d'Afrique* (ed. C. Schifer), París, 1985. *Vid.* además nota núm 55.

⁶⁴ M^a.J. LACARRA; M^a.C. LACARRA DUCAY y A. MONTAÑER, *Libro del conocimiento de todos los regnos et tierras et señoríos que son por el mundo, et de las señales e armas que han*, Zaragoza, 1999, fol. 11v. del facsímile.

⁶⁵ Ibn KHALDÚN, *Discours sur l'Histoire Universelle (Al-Muqaddima)*, (ed. V. Monteil), Beirut, 1967, 1, p. 115.

⁶⁶ Isidoro de SEVILLA, *Etimología*, (ed. J. Oroz y M. Casquero), Madrid, 1982, xi, 3, 23. Juan de MANDEVILA, *Libro de las maravillas del mundo* (ed. G. Santoja), Madrid, 1984, cp. XLII.

⁶⁷ P. D'AILLY, *Imago mundi...* p. 90.

⁶⁸ E. AZNAR, D. CORBELLA, B. PICO y A. TEJERA, *Le Canarien...*, p. 128.

mentos del rey de Portugal con autorizaciones para descubrir la isla de las Siete Ciudades y otros territorios próximos⁶⁹. Antes, alrededor de 1461, Gonzalo Fernandes creyó avistar una isla al oeste-noroeste de Canarias, pero a causa del mal tiempo no pudo alcanzarla⁷⁰. Le substituyó en el empeño el duque de Viseu, que envió una expedición para localizarla⁷¹. A pesar de un nuevo fracaso, obtuvo concesión de la misma por parte de Alfonso V, ya que estaba persuadido de su existencia. El propio Colón tuvo conocimiento de este tipo de viajes, en alguna ocasión resuelto con fortuna, como en el caso del descubrimiento de la isla de Flores⁷².

Las tierras descubiertas y las que se esperaba descubrir suscitaron la cuestión del derecho de su soberanía. En este terreno tampoco faltaron los argumentos de carácter mítico. Gonzalo Fernández de Oviedo, por ejemplo, llegó a afirmar que los españoles poseyeron un dominio previo de las Indias, basándose en lo dicho por Aristóteles a propósito de la isla Atlante y por Seboso de las Hespérides⁷³. Ahora bien, el grueso de la discusión discurrió por los cauces del Derecho Internacional de la época.

La controversia jurídica se desarrolló dentro del panorama político de la época, caracterizado por la decadencia de los poderes *universales* a favor de los estados *nacionales*. El resultado de este cambio fue la menor participación del Papado en el proceso de atribución de la soberanía, en el que pasó de otorgante a mero árbitro entre los pretendientes, a pesar del mantenimiento de algunas reivindicaciones de carácter teórico. Desde esta óptica, los estados rivales utilizaron diversos procedimientos, desde los diplomáticos a los militares, para imponer su jurisdicción y sólo al final acudieron al Papado para resolver sus diferencias o sancionar sus acuerdos. La soberanía pasaba, por tanto, por una serie de tratados de partición, inspirados en los que regularon la Reconquista⁷⁴.

El primero de dichos acuerdos fue el de Soria, de 1291, que estableció el reparto del Norte de África entre la Corona de Aragón y Castilla. El río Muluya constituía la frontera de las zonas de conquista: hacia oriente para la primera y hacia occidente para la segunda. Este tratado no llegó a tener aplicación efectiva por haberse realizado en el momento en que comenzaba la crisis europea, cuyo cenit se produciría a mediados del siglo siguiente.

⁶⁹ J. PÉREZ DE TUDELA (dir.), *Colección documental del Descubrimiento (1470-1506)*, Madrid, 1994, I, núms 9, 10, 13, 14 y 15.

⁷⁰ M.M. VELHO ARRUDA, *Colecção de documentos relativos ao descobrimento e povoamento dos Açores*, Ponta Delgada, 1932, pp. 150-151. *Apud* L.A. VIGNERAS, *La búsqueda del Paraíso...*, p. 842.

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² Hernando COLÓN, *Historia del Almirante...*, cp. IX, pp. 72-77.

⁷³ G. FERNÁNDEZ DE OVIEDO, *Historia general...*, lib. II, cp. III; recogido por Hernando COLÓN, *Historia del Almirante...*, cp. X, pp. 77-84; y negado por Bartolomé de LAS CASAS, *Historia de las Indias...*, cp. XV, pp. 75-82.

⁷⁴ Los detalles de este proceso, salvo indicación expresa, en E. AZNAR VALLEJO, «Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico», *XXVII Semana de Estudios Medievales (Estella, 2000)*, Pamplona, 2001, p. 61 y ss.



La cuestión no volvió a plantearse hasta la citada investidura del Reino de la Fortuna, efectuada por Clemente VII a favor de don Luis de La Cerda. La controversia afectó a un nuevo espacio geográfico, las islas atlánticas, y a nuevos antagonistas, ya que enfrentó a Castilla y a Portugal. El monarca portugués alegó argumentos de carácter romanista: la mayor proximidad geográfica y la prioridad en la ocupación, en alusión a la expedición italo-portuguesa de 1341. Alfonso XI de Castilla, por su parte, señaló que el Norte de África formaba parte de la antigua Mauritania Tingitana, que había pertenecido a la monarquía visigoda, de la que los reyes castellanos se proclamaban sucesores. Tal argumentación permitía reclamar otras zonas, como la comprendida entre los cabos de Aguer y Bojador y el Archipiélago Canario, dada su proximidad a los Montes Claros (Atlas) confín de la Mauritania.

La no realización del proyecto de don Luis de La Cerda adormeció la cuestión de la soberanía, aunque ambas coronas —y especialmente la castellana— alentaron los viajes de sus súbditos y, con ellos, la suplantación de los marinos mallorquines y catalanes.

La situación cambió a comienzos del siglo XV, con el inicio de la colonización en Canarias y en el Norte de África. La conquista del Archipiélago Canario supuso el acrecentamiento de la intervención regia en la zona. Esto conlleva negar el carácter de aventura de la empresa de Jean de Béthencourt (1402) y situarla dentro del marco de la expansión castellana. En 1415, Portugal ocupó Ceuta, iniciando su expansión por el Reino de Fez. Esta acción ha sido contemplada como una intromisión lusitana en zona reservada a Castilla, si bien Portugal no había accedido nunca a semejante reserva.

Las ocupaciones de Canarias y del Reino de Fez motivaron reacciones por ambas partes, especialmente por el lado lusitano. En el primer caso, hemos de considerar la importancia que Canarias tenía para Portugal en la navegación hacia África. A ello hay que unir las posibilidades insulares, especialmente en esclavos, cuya captura presentaba ventajas sobre las efectuadas en África o en el Reino de Granada. Todo ello explica la ocupación de Madeira y una serie de intentos para la obtención de una parte del Archipiélago Canario. Algunos de éstos fueron militares, como las expediciones de 1424 y 1427 a La Gomera y Gran Canaria; mientras que otros tuvieron carácter pacífico, caso de la solicitud de investidura señorial hecha por el infante don Enrique a Juan II de Castilla. La respuesta castellana ante la ocupación de Ceuta fue mucho menor, debido a sus intereses en Canarias y dado el efecto positivo que la ocupación portuguesa podía tener sobre el Reino de Granada, donde la expansión castellana resultaba menos arriesgada.

Así llegamos a 1431, año de la firma del tratado de paz de Medina del Campo-Almeirín. La supuesta renuncia en él a los derechos castellanos en África es un error, fruto de una mala lectura de la fuente, utilizada a través de su ratificación e incorporación al tratado de Alcaçovas medio siglo después. La mejor prueba de ello es la maniobra del infante don Enrique, que obtuvo la concesión papal de las islas paganas; y la reacción castellana que produjo la aclaración pontificia del otorgamiento y el recurso al Concilio de Basilea.

El Concilio —si no en pleno, al menos algunos de sus componentes como tales— debió ocuparse del asunto, como se deduce del hecho de que hiciera una



«declaración sobre precedencia de Juan II contra el Rey de Portugal acerca de las Islas de Canaria». En ella debió basarse la bula *Dudum cum ad nos*, dada en Bolonia el 31 de julio de 1436 y dirigida al Rey Don Duarte, pidiéndole que se atuviese a la rectificación hecha por el Papa en 1434, en virtud de la cual se aclaró que la concesión de Canarias había sido realizada porque Don Duarte afirmó que las Islas estaban en poder de infieles y que ningún príncipe cristiano tenía ni pretendía derechos sobre ellas. Vista la protesta de Juan II, la concesión a Portugal debía entenderse sin perjuicio de los derechos adquiridos por otros monarcas.

La aparente claudicación castellana ante la costosa y peligrosa empresa norteafricana no suponía la renuncia a la acción en dicho continente, sino una adecuación de sus objetivos. Por esta causa la defensa militar y política de Canarias fue acompañada por dos series de acciones que éstas posibilitaban: los intercambios con las zonas próximas al Archipiélago y las navegaciones hacia Guinea. Las primeras tienen su plasmación política en 1449, con la concesión por Juan II del dominio desde el Cabo de Aguer hasta el Cabo Bojador y Tierra Alta al Duque de Medina Sidonia. Curiosamente, cuatro meses antes el monarca portugués había otorgado al infante don Enrique los derechos de importación entre los Cabos Cantin y Bojador. Las navegaciones hacia Guinea, corroboradas por la carta de Juan II a Alfonso V de 1454, inquietaron aún más a los lusitanos que hubieron de aceptar un acuerdo, a pesar de su potencia naval.

La paz luso-castellana, negociada en 1454, supuso el reconocimiento de los distintos ámbitos de influencia y sus fronteras. Portugal conservaba el reino de Fez, con límite meridional en el Cabo de Aguer; Guinea, con límite septentrional en el Cabo Bojador; y los archipiélagos de Madeira y Azores. Castilla, por su parte, mantenía las Islas Canarias y el litoral africano comprendido entre las posesiones portuguesas.

El acuerdo tuvo refrendo en una serie de bulas papales. La primera, la *Romanus Pontifex*, es de enero de 1454, aunque no fue puesta en ejecución hasta el año siguiente. En ella se respaldaba la exclusividad portuguesa sobre Guinea. Dos años después Calixto III, con una nueva bula (la primera llamada *Inter Caetera*) confirmaba la anterior y concedía a la Orden de Cristo todo el poder, dominio y jurisdicción espirituales sobre la región reservada a Portugal.

Este «status» se mantuvo hasta la guerra luso-castellana de 1475, que puso en entredicho todo lo anterior. Los portugueses atacaron Canarias, mientras los castellanos navegaban a Guinea. Además, ambos reinos procuraron impedir el comercio de su rival mediante el corso y las flotas de guerra. La solución al conflicto forma parte del Tratado de Alcaçovas-Toledo. En él se volvió a las antiguas zonas de soberanía, al tiempo que establecía una política de cooperación en diferentes ámbitos. En el Reino de Fez, dicha política adoptó un cariz marcadamente comercial y pesquero, aun reconociendo la posibilidad de corso en el mar. Hacia Guinea las posibilidades de actuación fueron menores y de otro signo. El comercio quedó completamente vedado, aunque las dos coronas arbitraron un mecanismo para comercializar las conchas canarias en Guinea. En cambio, hasta 1491 los pescadores castellanos sobrepasaron el Cabo Bojador, llegando hasta el Río de Oro. El tratado, como todos los de la época, fue sometido a la ratificación del Pontífice. Y éste, a la sazón Sixto IV, se la concedió con la bula *Aeterni Patris*, dada en Roma a 21 de junio de 1481.





Mientras que Alfonso V de Portugal (1438-1481) se había concentrado en las conquistas militares en el Norte de África y en la Península Ibérica, dejando la expansión ultramarina en manos de iniciativas señoriales, Juan II (1481-1495) se dedicó con verdadera pasión y extraordinaria tenacidad a continuar los viajes de exploración por el Atlántico. En el caso de las Indias Occidentales, el rey portugués había rechazado el plan de Colón. Sin embargo, una vez que el proyecto se hizo realidad, el monarca lusitano declaró que, según los pactos acordados, las tierras descubiertas por el genovés le pertenecían. Los portugueses sostenían que la línea de delimitación establecida en el Tratado de Alcaçovas, que fijaba las aguas africanas al sur de las Islas Canarias como ámbito de navegación y exploración, debía ser prolongada hacia Occidente en el Océano Atlántico, con lo que a Portugal le hubiera correspondido toda la América Central y Meridional. Los Reyes Católicos, por su parte, negaban que aquel tratado concediera a la corona portuguesa derechos sobre el Océano Occidental y exigían, según la propuesta de Colón, que se separasen las zonas de exploración lusitana y castellana no por un paralelo, sino por un meridiano, de un polo a otro. Los soberanos españoles consiguieron, en 1493, cuatro edictos pontificios, uno más favorable que los otros, redactados en la cancillería española, que otorgaban todos los territorios descubiertos al otro lado del meridiano, a cien millas al occidente de los archipiélagos de Azores y Cabo Verde, a la Corona de Castilla. Esto se hacía como donación pontificia, con la obligación de evangelizar a los paganos. Las bulas de 1493 no fueron una división del mundo efectuada por el Papa, ni tampoco se debieron a la iniciativa de Alejandro VI. Estos documentos papales sirvieron, no obstante, a los soberanos españoles para fundamentar su derecho a las Indias Occidentales en su disputa con Portugal.

El resultado final de las negociaciones constituye el tratado de Tordesillas, de 7 de junio de 1494. Su primera cláusula, que es la fundamental, fijaba el meridiano de partición a trescientas setenta leguas al oeste de las Islas de Cabo Verde. El hemisferio occidental quedaba para Castilla y el Oriental para Portugal. Por la segunda, ambas partes se comprometían a no realizar exploraciones en el hemisferio atribuido a la otra, y a cederse mutuamente las tierras que por accidente descubriesen en el hemisferio ajeno. Por la tercera se fija un plazo de diez meses para marcar realmente el meridiano fronterizo. Portugal y Castilla enviarían cada una dos o más carabelas, con pilotos, astrónomos y marineros, las cuales se reunirían en Gran Canaria y marcharían desde allí a las Islas de Cabo Verde y a las trescientas setenta leguas a Occidente. La cuarta cláusula concede permiso a los súbditos castellanos para atravesar la zona portuguesa, de camino hacia el oeste, sin detenerse ni explorar en modo alguno. Además, el Tratado de Tordesillas prohibió la actuación castellana al sur del Cabo Bojador, con excepción de las «cabalgadas» entre este punto y Río de Oro. Y calificó la costa comprendida entre el Cabo Bojador y Meça como zona en litigio.

Un buen ejemplo de las argumentaciones legales que sostienen estas pugnas políticas son las *Alegaciones* de Alonso de Cartagena⁷⁵. Aunque la base de su razona-

⁷⁵ Alonso de CARTAGENA, *Alegaciones...*, pp. 139-143.

miento se refiere a las islas, la misma puede aplicarse al conjunto de las nuevas tierras. Para él existen tres formas de descubrimiento. El primer caso es el de las islas «nacidas de nuevo». Este supuesto se da cuando las aguas dejan al descubierto zonas antes anegadas. Se considera un hecho excepcional, especialmente en el Océano, y da lugar a un derecho de ocupación. La segunda hipótesis es la de islas deshabitadas, caso de Brasil o Madeira, que también pasan a ser propiedad de su ocupante. El último supuesto es el de las islas que se pretende ocupar de nuevo, a pesar de encontrarse habitadas y estar descubiertas. En este caso, no ha lugar la posesión, dado que existe un propietario anterior. Dicho título se refiere siempre al descubridor europeo, no a la preexistente autoridad aborigen.

La discusión sobre los derechos de los indígenas se limita a la conservación de sus propias normas de organización. El descubrimiento de los *nuevos pueblos* había planteado el dilema de la continuidad del enfrentamiento con el infiel o su sustitución por la aceptación voluntaria del cristianismo y el reconocimiento temporal de sus modelos de organización⁷⁶. La respuesta al mismo originó dos grandes escuelas. La primera, ejemplificada por Santo Tomás, distinguía entre ley natural y ley sobrenatural, afirmando que los infieles no estaban sujetos a la ley cristiana en aquello que superase a la natural y que la pérdida de gracia por el pecado no privaba de los derechos reconocidos por el derecho natural: libertad, gobierno, propiedad, etc. La segunda, capitaneada por su contemporáneo Enrique de Susa (Cardenal Ostiense), identificaba derecho natural y ley revelada, por lo que el incumplimiento de ésta por idolatría, poligamia, pecados contra natura... determinaba la consiguiente sanción, que privaba de los derechos antes mencionados. La última consecuencia de esta argumentación fue la atribución de la soberanía de las tierras de infieles al Papa, como vicario de Cristo; y la reacción de los poderes estatales, que, aun admitiendo la *causa fidei*, como motor de la expansión, reclamaron la iniciativa y dirección de la misma.

Aunque la aplicación de estas ideas contaba con precedentes en Asia, fue en la expansión atlántica donde tuvo mayores ocasiones de desarrollo, al convertirse la cristianización en un factor esencial en el proceso de *aculturación*.

En el caso de Canarias⁷⁷, la primera evangelización (argumento papal para la conversión de las Islas en Reino de la Fortuna) fue desarrollada por mallorquines a partir de 1342. En 1351, año de la creación del obispado de La Fortuna, se educaban en Mallorca doce aborígenes de Gran Canaria, lo que prueba la estabilidad de las relaciones. Las expediciones misionales se repitieron en 1352, 1366, 1370 y

⁷⁶ Los detalles de esta cuestión pueden seguirse en A. RUMEU DE ARMAS, «Los problemas derivados del contacto de razas en los albores del Renacimiento», *Cuadernos de Historia (Anexos de la revista Hispania)*, 1 (1967), pp. 61-103.

⁷⁷ El desarrollo de este proceso en el Archipiélago puede seguirse en E. AZNAR y A. TEJERA, «El encuentro de las culturas prehistóricas con las civilizaciones europeas», *X Coloquio de Historia Canario-Americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994, 1, pp. 21-73; y en E. AZNAR, «Identidad y alteridad...».





1386. En esta última viajaban unos *pauperes heremite* que se establecieron como ermitaños en Gran Canaria. El martirio de los misioneros y el final del obispado se sitúan hacia 1393.

En el siglo xv el proceso continuó, ahora desarrollado por franceses y castellanos. Pero revistió características diferentes según se tratase de islas «de conquista», donde el triunfo militar significó la incorporación *de facto* a la comunidad cristiana, aunque posteriormente existieron procesos de adoctrinamiento; o islas «de penetración», donde la aceptación de la nueva doctrina era un acto en buena medida personal. El mayor obstáculo a la cristianización fue la esclavización de aborígenes, que se traducía en una actitud de hostilidad hacia la labor de los misioneros. Por ello, Eugenio IV proclamó en 1434 la libertad de los indígenas dentro del área de evangelización. Pío II dio un paso más a favor de la libertad de los *naturales*, al garantizar los pactos que los obispos concertasen con los indígenas todavía sin convertir. Estos *bandos*, llamados *de paces*, disfrutarían también de plena libertad, bajo pena de excomunión.

El ejemplo canario trató de copiarse en el África Occidental⁷⁸, mediante la Nunciatura franciscana de Guinea, que envió misioneros a Guinea-Bissau desde 1469. Aunque a partir del año 1484 se vieron acompañados por los dominicos instalados en Benín, sus resultados fueron escasos, a pesar de la conversión de un jefe seerer en 1489. Los intentos más netamente políticos no tuvieron mejores frutos. Las embajadas al *mansa* de Malí carecieron de repercusiones prácticas. Las relaciones con el rey del Congo, aunque más estrechas, fueron ambiguas y sin consecuencias definitivas. En 1483, en respuesta a una embajada portuguesa, este rey solicitó misioneros. En 1491, el monarca recibió el bautismo y obtuvo el envío de carpinteros, pastores y albañiles para instruir a sus súbditos. Pero varios años después apostató para no renunciar a la poligamia, y la implantación cristiana decayó.

Esta querrela llegó a su cenit con el descubrimiento de América⁷⁹. En el caso indiano, la disputa en torno a estas cuestiones (misión o conquista; sumisión o pactos, *buena* o *mala* guerra...), también dio lugar a parcialidades, que podemos reagrupar en torno a los partidarios de la acción misional y a los partidarios de la *conquista evangelizadora*, usando la terminología propuesta por Rumeu de Armas.

Entre los defensores de la acción misional, destacan Las Casas y Vitoria. El primero adopta la postura más extrema. Admite la concesión pontificia como título de posesión, pero supedita la plena soberanía a la conversión y afirma que la evangelización debe conseguirse por medios exclusivamente pacíficos. Francisco de Vitoria, por su parte, establecía una clara separación entre los dos momentos del apostolado: el anuncio y la aceptación de la fe. Para el primero creía lícito el empleo de la fuerza, aunque no la aconsejaba por sus múltiples inconvenientes. En cuanto a la conversión, acto de voluntad libre, proscribía toda coacción externa.

⁷⁸ Para este ámbito geográfico véase A. RUMEU DE ARMAS, «La nunciatura castellana de Guinea», *Revista de Indias*, xxvii, núm. 109-110 (1967), pp. 286-311.

⁷⁹ *Vid.* nota núm. 76.



La conquista evangelizadora, es decir, el dominio temporal sobre los indios —recurriendo a la fuerza si era preciso— como medio de propagar la fe, contó con mayor número de adeptos. Entre los defensores de esta tendencia sobresalen Palacios Rubios y Ginés de Sepúlveda. Al primero se debe el famoso *requerimiento*, fórmula que los conquistadores debían leer a los indígenas para provocar su sumisión. El segundo fue el oponente del padre Las Casas en la controversia sobre la licitud de la esclavitud de los indios.

Ahora bien, la disputa por el Océano debe ser entendida de acuerdo con el derecho internacional imperante de la época. Aunque el concepto de «mar territorial» existía entre los teóricos de la Baja Edad Media, en la práctica las aguas se presentaban como un anexo de las costas. Es cierto que el jurista Bartolo de Sassoferrato lo había estimado en 100 millas (alrededor de 150 kilómetros), pero también lo es que la costumbre lo había acomodado al sistema flamenco del *stroom*, que ligaba soberanía a visibilidad (variable, pero inferior a 20 kilómetros)⁸⁰. Aun así, las limitaciones prácticas solían ser menores a las de esta norma. El tratado de Alcaçovas-Toledo, por ejemplo, fija en una legua (unos 5,9 kilómetros) la distancia de seguridad para los barcos enemigos acogidos en el otro reino⁸¹. La soberanía de los estados correspondía, por tanto, a «las tierras con sus mares». Así queda de manifiesto, por ejemplo, en la concesión real a don Juan de Guzmán de «toda la mar e tierra» desde el Cabo de Aguer hasta el Bojador⁸². Ello era así porque las actividades marítimas (comercio, pesca, corso, piratería...) eran esencialmente costeras, aunque existiese la posibilidad de utilizar la *navegación de altura* para trasladarse de un punto a otro. Es sintomático de lo que decimos el salvoconducto castellano a Fernando de Lemos y Vasco de Gama para viajar a Tánger, pues indica que pueden entrar en el reino «camino derecho hasta cualquier puerto de la mar, cercano a la ciudad de Tánger, y desde allí pasar»⁸³.

La documentación diplomática de la época es unánime a la hora de reflejar este panorama. No existen reivindicaciones sobre porciones de mar, ni siquiera en la delimitación establecida por el Tratado de Tordesillas, cuya finalidad es la ordenación del descubrimiento de nuevas tierras, pero cuyos límites se podían traspasar y dentro de los cuales siguieron existiendo actividades comunes.

Tales prácticas y la pervivencia de la doctrina jurídica romana (Digesto, Partidas), que afirma la pertenencia del mar a la *res commune omnium*, confieren un carácter excepcional a la idea del *mare clausum*⁸⁴. La bula *Aeternis Regis* de Sixto IV, que incorpora la *Romanus Pontifex* de Nicolás V y la *Inter Caetera* de Calixto III, es una buena muestra de esta situación⁸⁵. Para obtener confirmación papal al estable-

⁸⁰ M. PACAUT, *Les structures politiques de l'Occident Medieval*, París, 1969, p. 336.

⁸¹ A. de la TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos...Portugal...*, I, núm.165, p. 267.

⁸² A. RUMEU DE ARMAS, *España en el África Atlántica*, Madrid, 1957, II, núm. 3.

⁸³ A. de la TORRE y L. SUÁREZ, *Documentos...Portugal...*, I núm. 123 (24-XI-1478).

⁸⁴ Esta cuestión puede seguirse en M.A. LADERO QUESADA, «Los debates sobre el *mare clausum*», *Cuadernos de Historia de España*, núm.74, (1997), pp. 233-253.

⁸⁵ La versión castellana puede consultarse en A. de la TORRE y L. SUÁREZ FERNÁNDEZ, *Documentos referentes a las relaciones con Portugal durante el reinado de los Reyes Católicos*, Valladolid, 1960, II, p. 177.

cimiento de un monopolio sobre la navegación a Guinea, los monarcas portugueses hubieron de aducir que su inexistencia podría acarrear dificultades a su labor evangelizadora, apoyo militar a los infieles y guerra entre pueblos cristianos. Además, los monarcas portugueses habían utilizado un razonamiento parecido para limitar las acciones de sus propios súbditos. El regente don Pedro, por ejemplo, prohibió los viajes a Canarias sin autorización del infante don Enrique, al considerar que perjudicaban las *armadas* que éste realizaba más allá del cabo Bojador⁸⁶.

El primer aprovechamiento de las nuevas tierras, y el más próximo a la idea mítica que los navegantes se habían forjado del Océano, fue el de los *resgates* o comercio de trueque. El mejor ejemplo de estas actividades de intercambio es, sin duda, la Mina de Oro, conocida luego como San Jorge de la Mina. Su enorme interés económico concitó en torno a la misma gran número de noticias y fue ocasión para el enfrentamiento entre portugueses y castellanos.

La primera observación digna de retener es la relativa a la naturaleza de tal riqueza. Bernáldez señala a este propósito: «de la cual mina de oro muy gran riqueza y honra ha procedido a los Reyes de Portugal... no porque ellos sean señores de la cosecha del oro, ni señores de la tierra donde se coge, salvo hanlo por su rescate, en una fortaleza que allá en la mar tienen... donde los negros de todas aquellas comarcas, de su placer e gana, se lo traen a vender e resgatar»⁸⁷.

Aunque el monarca lusitano no interviniese en la producción, pensaba tener derecho a tal riqueza por la jurisdicción que se había arrogado sobre las costas donde se realizaba dicha práctica comercial. Es más, la reservó a la iniciativa del Estado, para lo que rescindió el arrendamiento hecho a favor de Fernão Gomes y ordenó construir una fortaleza para asegurar el trato. Como prueba de su decisión e interés, la torre se construyó con sillares, madera, cal y otros materiales enviados desde la metrópoli en grandes urcas, lo que permitió levantar la torre, el muro que lo protegía y algunas casas en 20 días⁸⁸.

Esta reserva le fue disputada por los monarcas castellanos, especialmente durante la guerra de sucesión castellana, en la que el Océano fue uno de los campos de batalla⁸⁹. Ello dio lugar al envío de flotas, alguna de las cuales participó activamente en el rescate de oro, y a la abundancia de datos sobre estos tráficos en las crónicas castellanas. Por ellas, y por el relato del flamenco Eustache de la Fosse, conocemos los detalles del intercambio. Los castellanos enviaban objetos de cobre, latón y peltre, ropas y conchas «de Canaria», por las que llegaron a pagarse en los puertos andaluces entre 10 y 20 reales de plata la unidad y por cada una de las

⁸⁶ *Monumenta Henricina*, Coimbra, 1967, IX, núm. 95 (3-II-1446); Gomes Eanes de ZURARA, *Crónica...* cp. LXXXIV.

⁸⁷ A. BERNÁLDEZ, *Memorias del reinado de los Reyes Católicos* (ed. M. Gómez-Moreno y J.M. Carriazo), Madrid, 1962, cp. VI, p. 20.

⁸⁸ Rui de PINA, *Crónicas* (ed. M. Lopes de Almeida), Crónica d'el rey d. Joao II, cp. II, Oporto, 1977, pp. 894-899.

⁸⁹ Los detalles en E. AZNAR VALLEJO, «Navegación oceánica y expansión comercial», *La Península Ibérica en la Era de los Descubrimientos (1391-1492)*, Sevilla, 1997, I, pp. 343-370.

cuales se obtuvieron entre 20 y 30 pesos de oro. A estos productos hay que agregar los esclavos, previamente obtenidos en la Malagueta y en la Costa de los Esclavos, tal como atestiguan Eustache de la Fosse y la documentación de la expedición de Boscán. Acabada la guerra, ambas coronas arbitraron mecanismos para seguir comercializando ciertos productos castellanos en Guinea, como los acuerdos para fabricar en Castilla paños de colores o para comprar conchas de Canaria.

Luego, los europeos buscaron en algunas de estas regiones lugares de asentamiento, donde desarrollar cultivos de interés para sus mercados. Pero esto es otra *historia*.





ACTIVIDADES DEL CEMyR

I SEMINARIO DE LEXICOGRAFÍA HISTÓRICA

15 al 17 de mayo de 2006

Impartido por Eva GÜIDA (Academia de Heidelberg)

Coordinador: Alejandro FAJARDO (CEMyR)

SEMINARIO DE ESPECIALIZACIÓN «EL ESPACIO RELIGIOSO EN EL ISLAM»

23 y 25 de octubre de 2006

Impartido por Juan Antonio SOUTO LASALA (Universidad Complutense de Madrid)

Coordinadora: Maravillas AGUIAR AGUILAR (CEMyR)

XVI CURSO DEL CEMyR: LA RELIGIOSIDAD MEDIEVAL

6 al 10 de noviembre de 2006

Dulce GONZÁLEZ DORESTE

«Del jardín de los placeres al jardín del buen pastor. Las interpretaciones del espacio onírico en el Roman de la Rose»

Maravillas AGUIAR AGUILAR

«El calendario islámico, necesidad social y significado religioso»

Carmen SEVILLA

«Las tres religiones en el derecho medieval»

Roberto GONZÁLEZ ZALACAIN

«La codificación de la religiosidad: los manuales de confesores en la Baja Edad Media»

Justo HERNÁNDEZ

«La religiosidad ante las epidemias en la Edad Media»

Francisco GONZÁLEZ LUIS

«Parodias de himnos religiosos en la poesía latina medieval»

Margarita MELE MARRERO

«La Eucaristía en un testimonio medieval»

José Antonio RAMOS ARTEAGA

«El drama paralitúrgico: rito y espectáculo en los orígenes del teatro medieval»

Carmen MILAGROS GONZÁLEZ

«Arquitectura religiosa. Un referente en las vías de peregrinación»

Eduardo AZNAR VALLEJO

«Los Cátaros»



BOLETÍN DE INTERCAMBIO

Deseamos intercambiar la revista por la revista cuyos datos se adjuntan.

DATOS

Razón social:

Persona responsable del intercambio:

Calle/Plaza: C.P.:

Ciudad: Provincia:

País: Tlf.:

Fax: E-mail:

SOLICITUD DE EJEMPLARES

Deseo adquirir los números atrasados:

FORMAS DE PAGO

- Adjuntamos talón bancario a nombre de Servicio de Publicaciones. Universidad de La Laguna.
 Comprobante de haber enviado Giro Postal a nombre de Servicio de Publicaciones. Universidad de La Laguna.

Número suelto 14 euros.

Comunidad universitaria 10 euros.

GASTOS DE ENVÍO

0,82 € – Nacional

2,72 € – Internacional

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos o razón social:

N.I.F o C.I.F.: Calle/Plaza:

C.P.: Ciudad:

Provincia: País:

Tlf.: Fax:

ENVIAR A:

Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna
Campus Central, 38200. La Laguna. Santa Cruz de Tenerife
e-mail: svpubl@ull.es

