
Revista Iberoamericana, Vol. LXXV, Núm. 228, Julio-Septiembre 2009, 639-655

EL ATLÁNTICO EN LA HISTORIOGRAFÍA INDIANA DEL SIGLO XVI

POR

ELVIRA VILCHES
North Carolina State University

Al entender el Atlántico como un espacio de múltiples ángulos, encrucijadas, triangulaciones y rutas, cabe preguntar cuál es la calidad y la materialidad de este espacio, qué discursos genera y si ejerce algún tipo de influencia en el trasiego de ideas, teorías, personas y mercancías que circulan por el océano.¹ Dada la complejidad del Atlántico hispano, me limito a explorar estas cuestiones en la historiografía indiana del siglo XVI. En las páginas siguientes analizo cómo se entiende el espacio atlántico en este corpus; cuáles son las simultaneidades espaciales que éste asume y vierte en el océano; y de qué manera dicho espacio establece y desvirtúa las nociones de valor que se asientan en este contexto colonial. Como se verá más adelante, espacio y valor son dos nociones que van aparejadas. Primero porque tanto en la cosmografía como en la práctica de la navegación el espacio atlántico se establece, por un lado, gracias a los cálculos de coordenadas y, por otro, en virtud de las medidas de distancia, dirección y altura de los derroteros y las instrucciones de navegación que usan los pilotos para trazar itinerarios. Y en segundo lugar, porque estos métodos son la base y el motor del tráfico y de la acumulación de capital que van unidos a las empresas de conquista y colonización. En estos pilares se establece también un lugar de enunciación occidental que traduce la diferencia en valor. En la confluencia de espacio y valor tienen cabida las líneas de fuga y los puntos ciegos que surgen del Atlántico con respecto a la ordenación de conocimiento, las prácticas que permiten navegarlo y la experiencia misma de la travesía. Y así se

¹ Sobre las encrucijadas del Atlántico y la complejidad que en él vierte el mundo hispano me remito a “Traveling Icons” de Merediz (115-32), “The Hispanic Atlantic” de Gabilondo (91-114) y “Atlantic Necessologies, Image, Territory, Value” de Francisco-J. Hernández Adrián. La investigación de este artículo es producto de la beca “Library of Congress Fellowship in International Studies” otorgada por el American Consortium of Learned Societies. También estoy en deuda con el grupo de estudios atlánticos de Duke y el International Seminar of Atlantic History (Harvard 2005) en cuyos foros este artículo ha ido tomando forma. Agradezco a Eyda Merediz todo el cuidado que ha puesto en preparar la edición de este trabajo.

delimita un “tercer espacio” definido a través de las fluctuaciones de valor que se dan en el Atlántico, en el que también se abarca a las Indias, islas y tierra firme del mar océano. Los textos más tempranos relacionan este tercer espacio con el paraje de las Azores. En el primer viaje de Cristóbal Colón, el paraje de las Azores sirve de punto de transición entre las aguas conocidas que delimitan los archipiélagos de Madeira, Canarias, Cabo Verde y las Azores, y la expansión desconocida del océano. En los viajes posteriores, las Azores funcionan como punto de ubicación y referencia. El trazado de la línea de demarcación reitera el mismo propósito. Sin embargo, hay que distinguir entre el espacio politizado del Atlántico, resultante de los cálculos de cosmógrafos y de las proyecciones de la corona, y la “mar oceana”, ya bien como atopus, o no lugar, que se desprende de la relación de la expansión portuguesa y los viajes de Colón que las Casas hace en el primer libro de su *Historia de las Indias*, o bien como cesura entre los dos hemisferios, según se discute en el *Sumario* de Gonzalo Fernández de Oviedo.

A primera vista, la presencia del Atlántico en la historiografía indiana del xvi se limita a la extensión de un itinerario. Francisco López de Gómara traza el camino a las Indias desde Sanlúcar de Barrameda a la Gomera, de allí a Dominica o Deseada, hasta llegar a Santo Domingo, en el caso de ser el destino Nueva España, o a Cartagena o Nombre de Dios para llegar a Perú. Siendo el camino a España una ruta distinta que arranca de La Habana, toma la Bermuda y toca en alguna isla de las Azores antes de llegar a Sanlúcar (314-315; cap. 221). En el Mediterráneo, aclara José de Acosta, tanto en la ida como en la vuelta, se reconocen los mismos puertos, mientras que en el mar océano son la naturaleza y los derroteros de los vientos los que determinan esta ruta y hacen que sea imposible regresar por el mismo camino (160; lib. 3, cap. 4). Acosta entiende el océano como un elemento más de la configuración natural del Nuevo Mundo. Su interés por desentrañar secretos demuestra que las particularidades del océano en lo que respecta al comportamiento extraño de las mareas (184; lib. 3, cap. 14) y la oscilación de la brújula (105; lib. 1, cap. 17) no tienen otra causa que la anchísima extensión de un piélagos que comprende ambos cuerpos salados: el mar del norte, o la mar oceana de las Indias, y el mar del sur, el camino hacia la especiería (75-76; lib. 1; cap. 6). Entendido como vía de comunicación, el Atlántico se reduce a un uso administrativo como puente económico, cultural y político entre las Indias y España regulado por la Casa de Contratación. Esta noción se determina en función del espacio uniforme de la cosmografía sobre cuya extensión se trazan las rutas comerciales vitales para la corona.

La misma noción constituye el punto de partida de las reflexiones sobre las travesías transatlánticas que discute Gonzalo Fernández de Oviedo. Tanto en el *Sumario* (1526) como en la *Historia general y natural de las Indias* (1535), el

Atlántico se repite como mapa e itinerario y como prefacio obligado antes de tratar sobre las Indias. No obstante, la mención de las fluctuaciones en las medidas de distancia y tiempo y, especialmente, la oscilación de la brújula observadas en ruta a las Indias dan cuenta de un discurso distinto que se ubica en el paraje de las Azores, que se extiende a las distintas particularidades de las cosas de Tierra Firme y que, más allá de estos textos, sirve de acicate para explicar la depreciación del dinero que se da en las Indias. Estas relaciones de contigüidad entre océano y las Indias evocan la equivalencia que ilustra el título oficial de las mismas –“las Indias, islas y tierra firme del mar Océano”– haciendo que la parte y el todo sean entendidos como una unidad indistinta.

Siguiendo a Colón y Las Casas, Oviedo localiza el paraje de las Azores a cien leguas al oeste de dicho archipiélago como umbral a la línea de demarcación trazada de polo a polo a trescientas setenta leguas del mismo. Como discutiré más adelante en detalle, en este punto el cómputo de la distancia se pierde y las agujas no hallan su norte. Las medidas de espacio y dirección fluctúan y dan prueba de que el océano perturba los instrumentos y reta los presupuestos de la navegación. La contingencia que impone alta mar se explica mediante la acumulación de indicios extraños: el cese del viento y del mar, los sargazos que aprisionan los navíos, la llama que cae del cielo, la desaparición repentina de los piojos que torturan a toda la tripulación.² Entonces, la fluctuación de valores se interpreta como el síntoma del espacio nulo e indómito. En este lugar se produce una cesura entre el océano de los archipiélagos (Madeira, Canarias, Cabo Verde, Azores) y la mar oceánica de las Indias que convertiría al Atlántico en ese tercer espacio. Así, en el espacio atlántico del siglo XVI convergen las concepciones espaciales de la cosmografía; la experiencia concreta de los pilotos y navegantes; y un tercer espacio de representación donde tienen cabida las experiencias que impone el Atlántico. Cada una de estas conceptualizaciones establece relaciones con las demás porque, a la vez que delimitan su propio ámbito, se oponen e implican entre sí, y constituyen el Atlántico como una triangulación de espacios simultáneos donde se enlazan espacio y valor.

Para Marx, la génesis del capital consiste en una progresión temporal donde el espacio no existe. Lo importante son los momentos que establecen la acumulación primitiva de capital: el descubrimiento de materiales preciosos en América, la explotación de los yacimientos, el abuso de la población nativa hasta su exterminio y la importación de esclavos africanos (703). Henri Lefebvre arguye, en cambio, que la producción de mercancías y el tráfico tienen lugar en el espacio (*Survival* 21). El

² Estas ocurrencias anormales se describen tanto en el *Diario del primer viaje*, en las entradas del 13 al 20 de septiembre (Varela 100-103), como los capítulos 36-37 del primer libro de la *Historia de las Indias* de de las Casas (1: 182-190). Oviedo, en cambio, llama la atención sobre la muerte súbita de los piojos en el *Sumario* (243).

desarrollo del tráfico comercial del siglo xv va emparejado con el redescubrimiento de Ptolomeo y el consecuente interés en la cosmografía (Brotton 17-45). Un siglo después son las Américas las que generan el capital de una economía global (Quijano y Wallerstein 594). Asimismo, navegación y comercio se convierten en términos equivalentes. Dicha correlación se vierte en documentos (las *Capitulaciones* y el tratado de Tordesillas), se ubica en la Casa de Contratación y se ilustra con los puentes de oro y plata descritos en la historiografía de Indias. Hay que añadir también que el Atlántico desplaza al Mediterráneo como centro mercantil de un nuevo orden económico que extiende sus tentáculos desde Lima a Sevilla y de allí a todos los centros mercantiles de Europa y Asia.³

La noción de valor que empleo infiere acumular, cambiar, calcular, medir y evaluar. A ella se le agrega un paradigma de valores que convierte lo local (la cultura europea) en natural y universal. Así, se constituye un principio polivalente de valor porque en él convergen las medidas de altitud, longitud y distancia; las pautas que regulan el comportamiento social y la correlación que se produce entre éste y los signos de policía (letras, religión, moneda, vestido, ciudad); la traducción de la diferencia a este esquema de valores; y el oro como marca, materia y medida de riqueza.⁴ Estas son las encadenaciones que se discuten especialmente en el *Sumario* y el segundo libro de la *Historia general y natural de las Indias* en virtud del discurso de las oscilaciones de valor que emerge en el paraje de las Azores. A partir de las vacilaciones de la brújula que se observan en este lugar se ancla tanto el mundo de diferencia que Fernández de Oviedo atribuye a Tierra Firme como la problemática del valor que surge con los metales preciosos y el tráfico. Cuando las medidas de dirección y distancia vacilan, surge la preocupación sobre dónde ha ido a parar el verdadero valor de las cosas y cómo pueden explicarse las oscilaciones de valor que se producen en el Atlántico. Estas preguntas nos llevan a la presencia de las Azores en los textos del descubrimiento y al capítulo del *Sumario* titulado “De las particularidades diferentes de las cosas” que analizaré después de desglosar el aparato teórico que informa mi lectura del texto.

COORDENADAS

El Atlántico, asegura Paul Batel, constituye para las culturas que convergen en sus orillas un obstáculo formidable ligado a narraciones donde se combinan

³ Véase *Empire* de Henry Kamen (285-330) y la discusión de Mignolo sobre el papel del sistema comercial atlántico en el imaginario del mundo moderno colonial en “José de Acosta’s *Historia natural y moral de las Indias*: Occidentalism, the Modern/Colonial World, and the Colonial Difference” (456-469).

⁴ Véase el capítulo de Mignolo “Nebrija in the New World” (*The Darker Side* 29-69).

sucesiones de lugares míticos y abismos con el ritmo del comercio y la expansión colonial (1-5). En la historiografía indiana ambas partes convergen en las Azores. Sin embargo, a primera vista, esta dimensión económica parece relegada porque los autores describen con ahínco la experiencia vivida de estar en medio de un inmenso cuerpo de mar. Esta fenomenología es sólo una parte de una tríada de espacios simultáneos donde, además de la vida cotidiana, tienen cabida tanto el conocimiento abstracto del espacio como los medios de producción que convergen en él. Para entender el Atlántico como una triangulación de espacios simultáneos parto de la teorización del espacio social de Lefebvre en *The Production of Space*. Lefebvre establece que el espacio no se puede limitar a una concepción matemática porque ello significaría la exclusión del espacio real, aquél en el cual se produce un doble espacio físico y social. Ambas nociones deben ser consideradas con una relevancia equiparable, ya que el espacio no es un vacío ni una dimensión abstracta sino un proceso social que alberga una triplicidad de espacios concurrentes definidores del código espacial –producción del espacio– de una sociedad determinada (1-27). En consecuencia, estas premisas definen la evolución del fenómeno urbano como un problema social. Pero vale la pena rastrear dicha trayectoria, principalmente porque el desarrollo de la ‘gramática’ espacial del Renacimiento deriva del progreso mercantil de las ciudades y de su apertura a redes comerciales en una doble escala terrestre y marítima. “El momento”, explica Lefebvre, “en que se conceptualiza la ciudad surge cuando las representaciones espaciales derivadas de los viajes marítimos se aplican a la realidad urbana” (269).⁵ Es así que la ciudad adquiere una forma escrita y plástica porque, a las descripciones, se suma la proliferación de planos, mapas y vistas a vuelo de pájaro (269). La preocupación fundamental del sociólogo francés son los códigos espaciales que desarrolla el espacio urbano; para mí, sin embargo, lo más interesante en relación con estas páginas es este desvío donde se sitúa el núcleo de las redes mercantiles que llevan a la exploración de mares y océanos (Lefebvre 269).

El código espacial del Renacimiento se define en virtud de una tríada donde se integran, delimitan y enfrentan las prácticas espaciales en relación con ese espacio material que ordenan las instituciones y organizan la navegación y el comercio (lo percibido); la racionalización del espacio que sirve de modelo conceptual donde se basan dichas prácticas (lo concebido); y un espacio de representación donde se ubica la interrelación entre el espacio físico y aquéllos que lo ocupan (lo vivido) (Lefebvre 33). A este último, Edward Soja denomina tercer espacio (*thirdspace*). Con respecto a la sincronía de lo percibido, lo concebido y lo vivido, hay que notar que la modernidad establece un código espacial que privilegia el segundo término,

⁵ Las traducciones son mías a no ser que se indique lo contrario.

el cual se corresponde con una epistemología que concibe el espacio como una extensión infinita conceptualizada gracias a las matemáticas y a la geometría. Este espacio abstracto regido por cálculos y medidas desplaza al espacio de la naturaleza (espacio absoluto) y en su lugar establece un espacio uniforme y homogéneo (Lefebvre 269-85). Gracias a este nuevo conocimiento se desarrollan no sólo el urbanismo y las artes, sino también la cosmografía y la cartografía. Este es el espacio del logos, explica Lefebvre, que acarrea el desarrollo del capital. Se lleva a cabo una acumulación de conocimiento seguida por la acumulación de riqueza ya que, en definitiva, son el capital y el tráfico los que producen el espacio (264-65).

EL ATLÁNTICO COMO ESPACIO TRIPARTITO

La tríada de espacios que alberga el Atlántico se funda en la interdependencia entre espacio y valor.⁶ En el siglo XVI el espacio indefinido del Atlántico incluye las abstracciones de los cosmógrafos; la experiencia concreta que los navegantes desarrollan mediante el tráfico; y un tercer espacio de representación donde se privilegia la interpretación del espacio físico como experiencia vivida. Estas dimensiones coexisten, se delimitan y se oponen entre sí, de ahí que el Atlántico se constituya como una triangulación simultánea de espacios. En la cuadrícula del planisferio se calculan y trazan las distancias entre cualquier punto del mundo habitado o todavía por descubrir, permitiendo una inscripción acumulativa de empresas de colonización y conquista (Woodward 84-85). Los navegantes, en cambio, entienden el océano como un espacio funcional de distancias donde se proyectan los rumbos, los cálculos de altitud y la dirección de la brújula (Padrón 82-84). Asimismo el Atlántico funciona como extensión de los centros de poder y en particular de las redes comerciales. A partir de la creación de la Casa de Contratación en 1503, el espacio atlántico queda regulado en función de la triple jurisdicción de esta institución como centro cosmográfico, almacén y aduana. La confección de los mapas más exactos al servicio de una monarquía global y la organización de la Carrera de Indias establecen el Atlántico como un espacio neutro, uniforme, previsible y útil, determinado por una doble ilusión de transparencia y opacidad.⁷

El primer caso, la ilusión de transparencia, nos remite al espacio euclidiano de los mapas donde se alberga el espacio continuo regido por la corona en su doble expresión geográfica e ideológica, ya que borra todo lo local y particular a ambos

⁶ Mi planteamiento del Atlántico a partir de la noción de Lefebvre está motivado por mi interés en el enlace de espacio y valor. Al adherirme a este modelo soy consciente de la extensa formulación de los “entre lugares”, intersticios y fronteras que las letras latinoamericanas han formulado en relación con nociones de europeización y mestizaje. Véase Mignolo, “Occidentalización” (27-40).

⁷ Véase Lefebvre, *Production of Space*, 27-30 y 39-40.

lados del Atlántico con el propósito de establecer dicha representación como normal, única y universal.⁸ El Atlántico adquiere las mismas características y así es relegado a un segundo plano en virtud de ser un espacio uniforme y homogéneo que da acceso y contiene las Indias, ajeno a un mundo material. La ilusión de opacidad, en cambio, viene determinada por la prevalencia de los modos de producción. Y por tanto reduce al Atlántico a un entramado de rutas y de puertos en las Américas conectados con la Casa, al que se suma la red burocrática colonial, el trasiego de emigrantes, esclavos y mercancías, y las redes comerciales por las que trascurre el capital.⁹ En los términos de esta doble ilusión se omite al océano como tercer espacio de representación donde emergen tanto los puntos ciegos del espacio intelectual y práctico como el océano mismo que, desplazado por el espacio del logos, queda relegado a ubicaciones heterotópicas o contra-lugares.¹⁰

El Atlántico como tercer lugar se corresponde con un espacio contumaz. La experiencia de los marinos demuestra que la navegación carece de precisión y da lugar a todo tipo de contingencias. Las cuadrículas de latitud y longitud, como explica Ricardo Padrón, constituían un ideal cartográfico desentendido de las realidades de la navegación. En la Carrera de Indias, el espacio se entendía simplemente como distancia entre dos puntos intersectados por un itinerario trazado a través de líneas de rumbo y anotaciones de la brújula (Padrón 71-72). El distanciamiento entre los métodos prescritos por los cosmógrafos en los tratados de navegación y la experiencia práctica de los pilotos ilustra lo que Pablo Pérez-Mallaína considera una cultura basada en la contradicción. Los cosmógrafos garantizaban el dominio del mar con los cálculos de las tablas de latitud, longitud y las variaciones de la aguja. Los pilotos, sin embargo, carecían de la educación necesaria para usarlas y hacían de su oficio un cúmulo de experiencia, aproximación, azar y superstición (Pérez Mallaína 223-45). Eugenio de Salazar, fiscal de la Audiencia de Guatemala y posteriormente de México y autor de *Silva de Poesía*, explica que el desempeño del oficio de piloto consiste no tanto en el uso preciso del astrolabio sino en “echar a montón” el grado de la altura del sol y “las leguas que les parece que el navío ha singlado”. Añade que la razón por la cual mantienen completo secreto sobre sus métodos es porque “ven que nunca dan en el blanco ni lo entienden” (citado en Martínez 308).

La fluidez de valores y el protagonismo del azar hacen del océano un espacio extraño e indómito. Estas características no se refieren tanto al mar, que en general

⁸ Con respecto a la ideología espacial de la corona y su efecto en el saber espacial amerindio véase Mundy (11-27) y *Darker Side* de Mignolo (243-58).

⁹ Me remito a los trabajos de Pierre Chaunu, José Luís Martínez, Pablo Pérez-Mallaína y Murdo Macleod.

¹⁰ Véase Foucault, “Other Spaces” (22-7).

es considerado como un elemento variable contrario a la estabilidad de la tierra, sino al Atlántico como el contra-lugar del Mediterráneo.¹¹ En los capítulos nueve, diez y once del segundo libro de su *Historia*, por ejemplo, Oviedo compara el Mediterráneo –un espacio de valores y medidas fijos– con la mutabilidad del Atlántico, y elabora su preocupación por los rumbos desorientados resultantes de la relatividad de las estimaciones de distancia, dirección y tiempo. “Del viaje que desde España se hace para estas Indias” (36-40; lib. 2, cap. 9) describe el itinerario desde Sanlúcar de Barrameda a las Canarias y de allí a las islas de San Juan, Jamaica y La Española. Entre Sanlúcar y el puerto de Santo Domingo, Oviedo calcula una distancia de mil doscientas leguas que enseguida cuestiona porque las distancias varían en las cartas de marear e, incluso, las lecturas de altitud vacilan, dando con los navíos en islas fuera de los destinos previstos. Estas ondulaciones de valor se deben, por una parte, a la falta de correspondencia entre cosmógrafos y pilotos y, por otra, a la índole caótica del océano. En el trazado del rumbo, las primeras islas que divisan los pilotos cuando se aproximan a las Antillas son Dominica y Guadalupe; sin embargo, ocurre con frecuencia que no las hallan y arriban a Tierra Firme. Desde Hierro o la Gomera a Dominica, Oviedo ofrece una distancia de seiscientos setenta leguas, aunque posteriormente explica que las cartas ofrecen una amplia variedad de cálculos. Lo mismo ocurre con la distancia total entre las Indias y España que, pese a los distintos cálculos, él juzga que la más precisa es de mil doscientas leguas.

El capítulo siguiente no consigue aclarar por qué hay tanta diferencia entre las mareas en el Caribe y en las costas de Iberia y África, por lo que aduce que la única razón estriba en “haber en algunos lugares o partes del mundo una especial natura” (42; lib. 2, cap.10). La oscilación de la brújula es sin duda el fenómeno que produce mayor consternación. En el Mediterráneo, la declinación magnética era imperceptible, mientras que en el Atlántico entrañaba el mayor misterio de la navegación ¿Por qué oscilaban las agujas? ¿En qué punto ocurría y con qué valores? A pesar de la confusión general, algunos cosmógrafos como Pedro de Medina, autor del famoso tratado *El arte de navegar*, aducían que no podían ocurrir tales fluctuaciones de la aguja y las achacaba a brújulas defectuosas y a pilotos descuidados (Brown 132). Para resolver estos problemas y asegurar la navegación se diseñaban tablas donde se identificaban los puntos de este fenómeno y los valores estimados de la oscilación (Lamb 40-57). Para Oviedo, la causa radica en las mudanzas de la estrella del Polo Norte:

¹¹ “La mar naturalmente es loca porque se muda a cada cuarto de luna” explica Antonio de Guevara en el capítulo “De una sutil descripción de la mar y de sus peligrosidades” de su *Arte de Marear* (357).

[cuyo movimiento se percibe especialmente cuando la] línea que atraviesa de polo a polo, cruzando la Equinoccial, pasa por las islas Azores, porque nunca las agujas están derechamente fijas [...] sino cuando las naos e carabelas están en aquel paraje e altura. Y cuando de allí pasan hacia estas partes occidentales, noruestean bien una cuarta cuando más se desvían de allí. (44-45; lib. 2, cap. 10)

EL PARAJE DE LAS AZORES

La historiografía indiana de la primera mitad del siglo aún el océano uniforme de la cosmografía con el océano navegable de los derroteros y los distingue de un tercer espacio reacio asociado con el paraje de las Azores. En el primer libro de la *Historia de las Indias* (1527-1559), Bartolomé de las Casas describe las Azores como el portal de las Indias. Entre los indicios y las señales de las Indias que el océano hace llegar a las islas se mencionan “palos labrados y una canoa y dos cuerpos de hombres que los traían la mar y viento hacia Poniente” (1: 66; lib. 1, cap. 13). En el *Diario del primer viaje* de Cristóbal Colón, el paraje de las Azores se localiza a cien leguas al oeste de dichas islas. Situado en el umbral de la línea de demarcación, este paraje delimita la separación entre las condiciones de navegación de un Atlántico doméstico y previsible, circunscrito por los archipiélagos, y otro cuya inmensidad altera la precisión de los instrumentos. En el paraje de las Azores se abre un margen donde los cálculos de altitud y la puntualidad de la brújula fallan (Varela 100-01). En este sentido este tercer espacio se vincula, como establece de las Casas en los capítulos diecisiete al veintiuno del primer libro de su *Historia*, con la serie de renovados “Finisterre” que siguen a la exploración portuguesa en las costas atlánticas de África. Según el resumen de la crónica portuguesa de Gómez Eanes de Zurara que refiere de las Casas, se suceden primero el Cabo de No, al sur del reino de Fez en 1407, allende del cual no había tierra por hallar; más adelante el Cabo Bojador en la costa del Sahara al sur del Al Aiun, donde las corrientes eran tan fuertes que las naos no podrían volver y los hombres perecerían por no hallar tierra que los mantuviera; después el Cabo Blanco al norte de Arguim; la costa de Guinea en 1445; y por último el Cabo de Buena Esperanza en 1486 (1: 62-133; lib. 1, cap. 12-24). Lo importante de esta proliferación de confines es que con cada expedición se ubican nuevos contra-lugares entre los límites del mundo conocido y los territorios por explorar. El Atlántico ya no es simplemente el espacio que en las *Capitulaciones*, en el caso de las Indias, denota lejanía y riqueza, sino un espacio infranqueable, incorregible e inconmensurable donde paradójicamente la ausencia de valores marca el camino a la riqueza absoluta.

Esta es la representación que se establece en el primer viaje de Colón. Las entradas del *Diario del primer viaje* a partir del 6 de septiembre, después de salir de la Gomera, son muy breves y registran la doble anotación de distancia, siendo

la menor la destinada a la tripulación. El día trece las agujas oscilan señalando el noroeste y noreste, dos días más tarde aparece un “maravilloso ramo de fuego en la mar”. La entrada siguiente no comenta sobre estos casos extraordinarios sino que más bien los hace palidecer al encontrar en el medio del océano imágenes plácidas de primavera: “Y era el tiempo como por abril en Sevilla” (Varela 100-03). Los sargazos se toman enseguida como anuncio inequívoco de la proximidad de tierra. Lo que se describe el día veintinueve en la voz del Almirante como “los aires eran muy dulces y sabrosos, y diz que no faltava sino oír el ruiseñor, y la mar llana como un río” (104), en la versión incluida en la *Historia* de las Casas comunica, en cambio, el horror al vacío, el miedo de haberse engolfado en un mar sin fin (de las Casas 1: 186-88; lib. 1, cap. 37). Colón interpreta el comportamiento extraño de las agujas y el tiempo en calma como señales del poniente. Para la tripulación, en cambio, el trastorno de las agujas, el cálculo ambiguo de la distancia navegada, la pérdida del punto de localización y el hallar “una mar tan mansa” daban prueba de “estar en otro mundo y regiones diversas de las del mundo de allá” de donde no podrían regresar (1: 188; lib. 1, cap. 37). El temor y desespero los llevan a querer tirar a Colón por la borda, en caso de que no quisiera volver atrás, y a querer disculpar el accidente explicando que se había caído “tomando el estrella con su cuadrante o astrolabio” (1: 189; lib. 1, cap. 37). Instrumentos que, junto a la brújula, se prestan inútiles cuando se navega en un golfo de mar que las Casas explica como mayor al que circundan las islas de Madeira, Canarias, Cabo Verde y Azores (1: 187; lib. 1, cap. 37).

DE LAS DIFERENTES PARTICULARIDADES DE LAS COSAS

Cuando las medidas de dirección y distancia vacilan surge la preocupación por el verdadero valor de las cosas y cómo pueden explicarse las oscilaciones de valor que se producen en el Atlántico. Dichas preguntas definen un lugar de enunciación occidental, de estimaciones absolutas y motivadas por el valor en vez de por un régimen de contingencias. En el discurso colonial, la interrelación entre el tercer espacio del Atlántico y el valor se explica al reconocer un orden universal de las cosas en el cual, como afirma Walter Mignolo, lo regional (el mundo occidental cristiano) se universaliza y se convierte en el baremo para evaluar el grado de progreso de las demás culturas (*Darker Side* 247). De modo que las diferencias pueden medirse a través de valores culturales y éstos evaluarse a lo largo de una evolución cronológica que permite comparar y contrastar el mundo clásico con el moderno, y el mundo occidental cristiano con sus otros (*Darker Side* 257). Este orden también se manifiesta en una armonía del cosmos que se expresa en las matemáticas (Kemp) y el espacio civilizador que representa en menor escala la ciudad, en su doble acepción de *civitas* y *urbs* (Kagan).

Para Oviedo, estas preguntas persisten pese a su experiencia de colono y viajero transatlántico. El discurso de fluctuación de valores que surge en virtud del Atlántico en el *Sumario* y el segundo libro de la *Historia* se extiende más allá de las observaciones sobre la navegación, ya que incluye las diferencias que él observa en Tierra Firme. La noción de valor que aquí se entiende es amplia, ya que los valores fluidos de la navegación se toman como síntoma y umbral de las diferencias por hallarse en las Indias. Y así las vacilaciones en medidas de distancia y dirección se encadenan con los cambios de clima, la vacilación de la brújula y la súbita desaparición de los piojos que tiene lugar en el paraje de las Azores. Todo ello remite a la naturaleza salvaje de las Indias, entendiéndose esta última como la determinante del barbarismo de las sociedades amerindias, especialmente los indios de Tierra Firme, un mundo anterior a cualquier cultura.

En las ocho travesías de Oviedo que respaldan la autoridad y veracidad de su historia, cruzar el Atlántico es materia ordinaria. No obstante, el carácter del océano como tercer lugar se expresa en virtud de la conexión de contigüidad y de equivalencia que él establece entre el paraje de las Azores y las Indias, al extrapolar el carácter caótico del océano a la “disposición” de la tierra, entendida como Tierra Firme. En la *Historia*, la distinción entre La Española y Tierra Firme no es clara porque en los capítulos dedicados a los taínos (112-26; lib. 5, cap. 1-4) los sucesos históricos de los caciques de esta isla se mezclan también a montón con los denominadores comunes de idolatría, lujuria, sodomía, crueldad y barbarismo que en principio atribuye a los indios flecheros y caribes del actual istmo de Panamá. En cambio, en el *Sumario* se retorna al paraje de las Azores para establecer la cesura a partir de la cual se manifiesta la naturaleza extraña del hemisferio occidental.

Hay que advertir que la organización de los capítulos en torno a La Española y Tierra Firme reproduce esta separación de forma asimétrica. En la isla, el proceso de conquista y asentamiento ha establecido una producción europea del espacio, supresora de lo taíno, que radica en la creación de la ciudad de Santo Domingo. Se trata de una ciudad nueva, “trazada con regla y compás, y a una medida las calles todas” (*Sumario* 89), a lo largo de las cuales se distribuyen casas de piedra, destacándose la del almirante don Diego Colón, y el sitio donde se construye la catedral.¹² La situación de la ciudad con respecto al mar y su importancia comercial se compara con Barcelona, cuyo modelo urbanístico medieval queda desfasado en comparación con la disposición cuadriculada de Santo Domingo. En los alrededores

¹² “In the Indies the town provided the antidote for what Spaniards perceived as an alien environment inhabited by hostile peoples since the town was synonymous of civic order, justice, and religion” (Kagan 27) “[T]he gridiron gave physical expression to the fundamental principles that policia entailed” (Kagan 33).

quedan los indios y sus costumbres, cuyo espacio natural se caracteriza como una bucólica Edad de Oro. Tras tratar sobre Cuba y Jamaica, la mayor parte del texto se dedica a Tierra Firme, área destruida y despoblada (*Sumario* 125-26), donde se destaca “la salvajez de la tierra” (*Historia* 10; lib. 1, introducción).¹³

Comparada con La Española, Tierra Firme queda en el margen, atrapada entre los dos brazos del océano: la mar de las Indias y el mar del sur. En el *Sumario*, el capítulo titulado “De las diferentes particularidades de las cosas” sirve como colofón a una amplia sección dedicada al salvajismo de los indios flecheros y caníbales de esta zona y a su exótica naturaleza. Al mismo tiempo, al subrayar su relación de afinidad con el océano, Oviedo marca la escisión entre La Española y, el mundo, a su parecer, salvaje y anárquico de Tierra Firme. El capítulo regresa al paraje de las Azores para determinar el principio y fundamento de la ausencia de valores que el autor encuentra. En el momento en el que se deja atrás la isla más oriental de las Azores, los piojos desaparecen de repente y vuelven a aparecer cuando se viaja en sentido contrario. Este fenómeno se explica como el efecto de una extraña fuerza que surge en el medio del océano, que hace que las agujas vacilen y que los pilotos pierdan su norte. El comentario sobre las declinaciones de la brújula aparece a modo de inciso en una exposición sobre las diferentes propiedades de las cosas. Así, Oviedo establece una cadena de asociaciones “peregrinas” donde comenta sobre los insectos de Tierra Firme, a la vez que elabora con detalle los contrastes entre la policía y limpieza de los españoles indianos como él y la suciedad de los indios que se comen los piojos y otros insectos. En este desacuerdo con los ideales europeos se hilvanan otras preferencias desviadas de la “norma”. En Tierra Firme se prefiere las mujeres viejas a las jóvenes, se practica la sodomía y el travestismo, y no se reconoce el valor intrínseco del oro y las piedras preciosas.

Curiosamente el capítulo concluye con la descripción de dos redes comerciales. En la zona de Santa Marta tratan en sal, oro, esclavos y pescados. En Cenú, que se identifica con los caníbales, se cambian cigarras, langostas y grillos. En ambos casos se describe tanto el tráfico que comunica el interior con la costa como las mercancías que se tratan según la ley de la demanda.¹⁴ La zona de Santa Marta fue especialmente lucrativa durante la expedición de Pedroarias Dávila, donde se tomó mucho oro y piedras preciosas. Se explica que los indios, “más que todas las gentes del mundo, son inclinados a tratar y a trocar y baratar unas cosas con otras” (*Sumario* 246). No obstante, esta semiosis de valor se omite y se traduce como ausencia de valor y de policía. No se mencionan los vocablos que lógicamente

¹³ En el proemio o libro primero de su *Historia*, Oviedo explica que la ciudad de Darién, que pasó a llamarse Santa María de la Antigua, fue despoblada porque estaba en la cercanía de los indios flecheros de esas partes (10).

¹⁴ Sobre las redes comerciales del Caribe véase Helms (37-58).

derivan de esta actividad: comercio, compra, mercado, precio, moneda. En su lugar se establece una economía depravada donde no hay noción de beneficio ni riqueza sino de desperdicio, pese a que se explica que el oro es lo que más estiman.¹⁵

La abundancia de oro se malgasta en la fabricación de objetos perversos. La versión aumentada que Oviedo ofrece en su *Historia* menciona un joyel con una figura representando posturas nefandas (118; lib. 5, cap. 3). A este objeto se suman las armaduras de oro, la funda de oro que los caciques usan para el pene y las barras de oro con que se sujetan los pechos las indias principales descritas en el *Sumario* (122, 142). Los usos disolutos del oro proporcionan un hilo de continuidad con las inversiones de género que suponen la práctica del travestismo y la sodomía. De aquí se infiere también una sexualidad femenina ajena al control patriarcal, pues son las indias jóvenes las que abortan para darse a sus placeres (*Sumario* 122). La serie de estas correspondencias expresa la carencia de valores necesarios para prescribir el comportamiento social adecuado, la cual se debe a la falta de ciudades y vecinos. Comparada con Santo Domingo, no existe en Tierra Firme una ciudad de la cual emanen los principios civilizadores que rigen la vida en sociedad. Frente a la producción del espacio de Santo Domingo, delineado con regla y cordel, donde se ancla el lugar de las instituciones y la organización del comercio, queda el contra-lugar de Tierra Firme. Por último, hay un tercer lugar situado en el Atlántico, donde prevalece el espacio de la naturaleza salvaje y caótica que ya se manifiesta en el paraje de las Azores. A este tercer espacio, tomado como la parte equivalente al todo, también se dirige la depreciación del dinero que se produce ya en las primeras décadas de la empresa de las Indias.

VALORES ESCINDIDOS

¿Qué ha ocurrido con el valor de las cosas? ¿Cómo y por qué aquello que otorga tanto valor pasa a valer poco o nada? Cuando el valor se desvanece, ¿puede ser recuperado? Éstas son las preguntas que afloran en las narrativas sobre las travesías transatlánticas, puesto que las discusiones sobre navegación y el precio de las cosas dan cuenta de un desajuste de valores que desmiente el orden del conocimiento y respalda los estereotipos del discurso colonial. Las fluctuaciones del valor indican que los cálculos de la cosmografía, el norte que fija la aguja de marear y los metales preciosos no son manifestaciones transparentes de valores absolutos. La conclusión del *Sumario* de Oviedo resalta la gran valía de Tierra Firme como cabeza de ruta a la especería en la India oriental y la gran riqueza que puede aportar a las ya grandes fortunas que las Indias han provisto para la corona. Los testigos de tanta

¹⁵ Véase *The Accursed Share* de Bataille.

riqueza, comenta Oviedo, son los “ducados dobles” que se esparcen por el mundo y retornan a España en “hábito disimulado y bajados los quilates” (*Sumario* 273). La mayor preocupación que surge con respecto al comercio atlántico tiene que ver con la devaluación del oro. Ya en 1508 en La Española se presentaban quejas ante la corona sobre la desigual valoración que se le daba al oro en las Indias y en Castilla. El peso de oro se cotizaba en España a quinientos ochenta maravedís, mientras que en la Española se hacía sólo a cuatrocientos ochenta maravedís. La diferencia se explicaba como compensación por el riesgo que tomaban los mercaderes. A estas diferencias se sumaba que, pese a la abundancia de oro, faltaba numerario y la moneda que llegaba a las Indias era de poca calidad. Estos problemas se ajustan con la creación de “zecas” en Indias a partir de 1535 (Bernal Rodríguez 262). Con la revolución de precios que acarrea la explotación de las minas de Potosí brota la preocupación de por qué el dinero ha perdido su valor. En 1549, Pedro de la Gasca, presidente de la Audiencia de Lima, observa que en las Indias “no se compra con un peso de oro lo que [en] España se compra con un real” (Popescu 228). Para Tomás de Mercado, dominico mexicano, autor de *Suma de tratos y contratos* (1569), estas alteraciones se explican en virtud de una concepción cuantitativa de la moneda. Así, distingue entre la ley de la moneda (el valor) y su estimación (las cosas que se pueden comprar con ella):

[...] que en Indias vale el dinero lo mismo que acá un real treinta y cuatro maravedís. Un peso de minas trece reales, y lo mismo vale en España. Mas, aunque el valor y el precio es el mismo la estima es muy diferente entre ambas partes, que en mucho menos se estima en Indias que en España. La calidad de la tierra y su disposición lleva de suyo que, en entrando uno en ella, se le engendra un corazón tan generoso en esta tecla que no tiene una docena de reales en más que acá, a modo de decir, una de maravedís. (2: 388-389; lib. 4, cap. 5)

Sin embargo, lo que hace subir su precio es la abundancia o la penuria de dinero. En las tierras donde hay gran falta de dinero, las mercancías y los jornales se dan por menos dinero que en donde hay abundancia de él (Grice-Hutchinson 169-71). Las observaciones sobre la teoría cuantitativa del dinero que se discuten en ambas orillas caen en saco roto. Los escolásticos indios y españoles arguyen que el oro no tiene valor intrínseco porque es una mera mercancía cuyo valor depende de las condiciones del mercado. Y de la misma manera que las mercancías tienen la misma naturaleza tanto en las Indias como en España, así ocurre con el dinero. La ley de la moneda es la misma, lo que varía son las condiciones del mercado. Juan de Matienzo, oidor de la Audiencia de Charcas, repite el mismo argumento diciendo que “el pan es de la misma naturaleza en España y en las Indias. Pero aquí, se lo vende más caro que en España, por que por un lado es más escaso este

producto, pero por el otro hay abundancia de oro y plata, que son las causas de que suba el precio” (Popescu 228).

Estas aclaraciones revelan, por un lado, que estas explicaciones no se toman en cuenta porque existe un aferramiento a la noción de que el oro es sustancia de riqueza. Cuando se sostiene que el valor de los metales es intrínseco, la depreciación del dinero es inquietante. De ahí que las discusiones sobre el alza de precios regresen al discurso de valores escindidos que se fragua en el Atlántico como síntoma de la naturaleza distinta del Nuevo Mundo y de las cosas nuevas y extrañas que en él se han descubierto. El análisis económico de la inflación pertenece al espacio del saber. No obstante, el mismo Tomás de Mercado concluye su exposición sobre la estimación del dinero refiriéndose no a la dinámica del mercado en distintos lugares, sino a la influencia que “la calidad de la tierra” y la “disposición” de las Indias genera en el pecho de los peninsulares. La diferencia que existe entre la teoría, la práctica y la experiencia de lo que debe ser el orden de las cosas muestra la persistencia de un margen, un tercer espacio, al cual pertenecen las diferentes particularidades de las cosas que tienen lugar en las Indias. “Para los castellanos”, indica el Inca Garcilaso en su *Florida*, “las regiones y tierras aunque estén distantes parecen que todas son Indias” (lib. 2, cap. 27).

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, José de. *Historia natural y moral de las Indias*. José Alcina Franch, ed. Madrid: Historia 16, 1987.
- Bataille, Georges. *The Accursed Share: An Essay on General Economy*. Nueva York: Zone Books, 1988.
- Batel, Paul. *The Atlantic*. Londres: Routledge, 1999.
- Bernal Rodríguez, Antonio-Miguel. “De la praxis a la teoría: dinero, crédito, cambios y usuras en los inicios de la Carrera de Indias”. *Economía y economistas españoles*. Enrique Fuentes Quintana, ed. Vol. 2. Madrid: Círculo de Lectores, 1999. 249-294.
- Brotton, Jerry. *Trading Territories: Mapping the Early Modern World*. Ithaca: Cornell UP, 1998.
- Brown, Lloyd A. *The Story of Maps*. Nueva York: Dover Publications, 1977.
- Casas, Bartolomé de las. *Historia de las Indias*. Agustín Millares Carlo, ed. Lewis Hanke, introd. 3 vols. México: FCE, 1986.
- Chaunu, Huguette, Pierre Chaunu y Guy Arbellot. *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*. París: A. Colin, 1955.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo. *Historia general y natural de las Indias*. Juan Pérez de Tudela Bueso, ed. Vol. 1. Madrid: Ediciones Atlas, 1992.

- _____. *Sumario de la historia natural de las Indias*. José Miranda, ed. México: FCE, 1950.
- Foucault, Michel. "Of Other Spaces". *Diacritics* 16/1 (1986): 22-7.
- Gabilondo, Joseba. "Introduction. Special Section: The Hispanic Atlantic". *Arizona Journal of Hispanic Cultural Studies* 5 (2001): 91-114.
- Grice-Hutchinson, Marjorie. "En torno a la Escuela de Salamanca". *Economía y economistas españoles*. Enrique Fuentes Quintana, ed. Vol. 2. Madrid: Círculo de Lectores, 1999. 163-76.
- Guevara, Antonio de. "Arte de marear". *Menosprecio de corte y alabanza de aldea*. Asunción Rallo, ed. Madrid: Cátedra, 1984. 287-360.
- Helms, Mary W. "The Indians of the Caribbean and Circum-Caribbean". *Cambridge History of Latin America*. Leslie Bethell, ed. Vol. 1. Cambridge: Cambridge UP, 1984. 37-58.
- Hernández Adrián, Francisco J. "Atlantic Nesselologies, Image, Territory, Value". *Studies in Twentieth and Twenty-First Century Literature* 30/1 (2006): 20-43.
- Kagan, Richard L. *Urban Images of the Hispanic World, 1493-1793*. New Haven: Yale UP, 2000.
- Kamen, Henry. *Empire: How Spain Became a World Power*. Nueva York: Perennial, 2003.
- Kemp, Martin. "The Mean and Measure of All Things". *Circa 1492*. Jay A. Levenson, ed. Washington DC: National Gallery of Art, 1991. 95-112.
- Lamb, Ursula. *Cosmographers and Pilots of the Spanish Maritime Empire*. Aldershot: Variorum, 1995.
- Lefebvre, Henri. *The Production of Space*. Donald Nicholson-Smith, trad. Londres: Blackwell, 1991.
- _____. *The Survival of Capitalism: Reproduction of the Relations of Production*. Nueva York: St. Martin's Press, 1976.
- López de Gómara, Francisco. *Historia general de las Indias*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1979.
- Macleod, Murdo J. "Spain and America: The Atlantic Trade 1492-1720". *The Cambridge History of Latin America*. Leslie Bethell, ed. Vol. 1. Cambridge: Cambridge UP, 1984. 341-88.
- Martínez, José Luis. *Pasajeros a Indias. Viajes transatlánticos en el Siglo XVI*. México: FCE, 1983.
- Marx, Karl. *Capital*. Samuel Moore y Edward Aveling, trads. Friedrich Engels, ed. Nueva York: Internacional Publishers, 1992.
- Mercado, Tomás de. *Suma de tratos y contratos*. Nicolás Sánchez Albornoz, ed. Vol. 2. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1977.

- Merediz, Eyda. "Traveling Icons: The Virgin of Candelaria's Transatlantic Journeys". *Arizona Journal of Hispanic Cultural Studies* 5 (2001): 115-132.
- Mignolo, Walter. "José de Acosta's *Historia natural y moral de las Indias*: Occidentalism, the Modern/Colonial World, and the Colonial Difference". *Natural and Moral History of the Indies*. Frances M. López-Morillas, trad. Jane E. Mangan, ed. Durham: Duke UP, 2002. 451-518.
- _____. "Occidentalización, imperialismo, globalización: herencias coloniales y teorías postcoloniales". *Revista Iberoamericana* LXI/170-171 (1995): 27-40.
- _____. *The Darker Side of the Renaissance: Literacy, Territoriality, and Colonization*. Ann Arbor: U of Michigan P, 1995.
- Mundy, Barbara E. *The Mapping of New Spain: Indigenous Cartography and the Maps of the Relaciones Geográficas*. Chicago: U of Chicago P, 1996.
- Padrón, Ricardo. *The Spacious Word: Cartography, Literature, and Empire in Early Modern Spain*. Chicago: U of Chicago P, 2004.
- Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio. *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias, siglo XVI*. Sevilla: Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992.
- Popescu, Oreste. "Contribuciones indianas para el desarrollo de la teoría cuantitativa del dinero". *Economía y economistas españoles. De los orígenes al mercantilismo*. Enrique Fuentes Quintana, ed. Vol. 2. 8 vols. Madrid: Círculo de Lectores, 1999.
- Quijano, Anibal y Immanuel Wallerstein. "Americanness as a Concept, or the Americas in the Modern World System". *International Journal of Social Science* 54 (1992): 549-557.
- Soja, Edward. *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Londres: Blackwell, 1996.
- Varela, Consuelo, ed. *Cristóbal Colón: Textos y documentos completos*. Madrid: Alianza Editorial, 1995.
- Vega, Inca Garcilaso de la. *La Florida del Inca*. Sylvia-Lyn Hilton, ed. Madrid: Fundación Universitaria Española, 1982.
- Woodward, David. "Maps and the Rationalization of Geographic Space". *Circa 1492*. Jay A. Levenson, ed. Washington DC: National Gallery of Art, 1991. 83-88.

