

Travesías peligrosas: escritos marítimos en España durante la Época Imperial, 1492-1650

Elizabeth B. Davis
The Ohio State University

Todos recordamos los versos de Antonio Machado que evocan los pasos de un peregrino cuyo camino se borra como la estela de un barco, que desaparece bajo las olas del mar. Igual que ese camino, la historia de la España del Siglo de Oro está escrita en los trazos de incesantes idas y venidas sobre el agua. Puede ser imperceptible para aquellos que tengamos la vista fija en la tierra. Pero la travesía del Mar Océano constituía una fuerza primordial en la vida intelectual de los españoles de todas las categorías sociales del momento, y un tema que resonaba en la sociedad española entera. Todo el mundo sabía de alguien que había ido a las Indias. Todos eran capaces de imaginarse los peligros que eran, al menos potencialmente, una característica intrínseca de la travesía. Por lo tanto, parece extraño que hasta los que escriben sobre la literatura de viajes durante el período en cuestión muestren tan poco interés por la experiencia de la navegación. Pero es así. Algunos de los mejores estudios de dicho género tratan de la construcción en el imaginario español de los lugares americanos, distantes y exóticos.¹ Haciendo caso omiso del hecho de que un mínimo de cuarenta y cinco días de vida a bordo separaban España de las Indias occidentales, estos estudios casi dan la impresión de que los emigrantes desembarcaban de un avión para contemplar las maravillosas vistas del Nuevo Mundo. Es cierto que algunos historiadores se han preocupado por la travesía.² Pero los peligros de la navegación transoceánica y su representación textual no parecen haber despertado gran interés entre los críticos de la literatura y la cultura, ni siquiera en un momento en el que se ha iniciado una reevaluación importante del impacto que tuvo el Nuevo Mundo en la mentalidad europea.

Este fenómeno tiene varias explicaciones plausibles. En primer lugar, existe la impresión de que se escribe poco sobre la travesía porque no hay nada que decir, ya

¹ Véase Mary Louise Pratt, *Imperial eyes: Travel writing and transculturation*, London/New York, Routledge, 1992; y Stephen Jay Greenblatt, *Marvelous possessions: The wonder of the New World*, Chicago, University of Chicago Press, 1991.

² Véase Pablo Emilio Pérez-Mallaina, *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, S. A. y Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992; José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias: Viajes trasatlánticos en el siglo XVI*, México, Fondo de Cultura Económica, 3ª ed., 1999; José María López Piñero, *El arte de navegar en la España del Renacimiento*, Barcelona, Labor, 1979; y Delphine Tempère, «Vivre et mourir à bord des navires espagnols au XVIIème siècle: Les hommes de la “Carrera de Indias” et du Galion de Manille à travers les “Bienes de difuntos” (1598-1717)», tesis doctoral, Paris-Sorbonne Paris IV, 2004 .

que el mar es uno, uniforme, siempre igual. A mi juicio, esta impresión, que puede responder al sentido común, está basada en el desconocimiento de los textos y de la realidad de la experiencia de la navegación durante los siglos XVI y XVII. En segundo lugar, existe otra inquietud más comprensible: la de que los textos que narran la historia de la travesía y los de la ciencia de la navegación se inscriben de manera muy diversa dentro de la cultura española aurisecular. La escritura marítima del Siglo de Oro es un objeto de estudio que, por razones que parecieran intrínsecas, rebasa los límites del texto puramente literario, el que corresponde a lo que pudiéramos llamar la «alta cultura», para encontrar su expresión en otros tipos de texto –cartas, testamentos, relaciones de viaje, tratados de navegación, etc.– que tienen su propia especificidad. Algunos de ellos son más históricos que otros, y muchos pertenecen a la rica cultura manuscrita del Siglo de Oro. Esta realidad, que parece inherente al objeto mismo de estudio, nos remite por lo tanto a un problema teórico complejo: la relación entre literatura e historia; la relación entre los textos publicados, sean literarios o no, y los manuscritos; y la posibilidad de cotejar textos que pertenecen a perspectivas epistemológicas diferentes.

Los pocos filólogos que se han dedicado a este tema optan por separar los textos literarios que representan el mar de manera metafórica de otros que acusan la influencia más o menos directa de la experiencia náutica o la proximidad real al mar.³ Esta postura tiene la virtud de zanjar el problema, pero no es totalmente adecuada porque de ninguna manera refleja el enorme impacto que tuvo la navegación en la cultura española de los tiempos áureos. Durante esta época de expansión europea y de competencia por el comercio atlántico, españoles de muchas ocupaciones dejaron un legado escrito de sus experiencias con el mar (reales e imaginadas). Poetas, exploradores, cronistas, generales de armada y cosmógrafos, todos tuvieron sus propias estrategias para imaginar y construir el mar. Si fijamos nuestra atención en la amplia gama de textos náuticos generados durante esta época, encontramos varios tipos de escritura del mar que ya se disputaban el espacio discursivo. Sin duda el conjunto de éstos tiene mucho más que decirnos sobre la cosmovisión de los españoles del momento y su manera de pensar en el mar y de sentirlo que no uno solo. Visto en este contexto, incluso el texto literario cobra nuevos matices. Ya volveré sobre el mencionado problema teórico. Por ahora, lo que me propongo en estas páginas es algo parecido a lo que hicieron los escritores de relaciones de exploración durante la época que nos interesa: utilizar como punto de referencia lo más familiar, que en mi caso es la poesía del Siglo de Oro, para luego explorar lo menos conocido. Me detendré en la figura de Pedro de Medina, uno de los cosmógrafos más importantes del siglo XVI. La variada obra de Medina me servirá de puente entre los textos literarios de tema marino y otros más propiamente históricos, de los que ofreceré algún ejemplo como botón de muestra al final.

En la poesía del Siglo de Oro, ya sea en la épica o la lírica, la navegación aparece signada negativamente, por lo general, ya que insiste repetidamente en los peligros que acompañan la experiencia del mar. En la épica, género menos estudiado en nuestros días pero muy prestigioso durante el período que nos incumbe, esto crea una situación de ambivalencia. Por una parte, la epopeya trata las hazañas de los hombres de mar

³ Véase Alberto Navarro González, *El mar en la literatura medieval castellana*, Universidad de La Laguna, 1962; y Elías L. Rivers, «El mar en la poesía de Fray Luis de León», en *Aspetti e problemi delle letterature iberiche: Studi offerti a Franco Meregalli*, ed. Giuseppe Bellini, Roma, Bulzoni, 1981, págs. 315-18.

como gestas iguales en eminencia a las de los guerreros en el campo de batalla.⁴ Esto es así desde la más temprana aparición del género. El catálogo de las naves en la *Iliada*, el enojo de Poseidón en la *Odisea*, las terribles tempestades de la *Eneida* y la batalla de Lepanto en *La Araucana*: todos son prueba de un vínculo muy antiguo entre la navegación y la grandeza heroica. Pero, por otra parte, el narrador épico moraliza muchas veces sobre el comportamiento de los mismos personajes épicos. Por ejemplo, ciertos temas cristalizan alrededor de las tormentas en alta mar, una convención muy señalada en las épicas españolas de los siglos áureos al igual que en la epopeya clásica. Así, el episodio de la tempestad incluye frecuentemente el cuestionamiento de los motivos de la navegación y la crítica de la codicia, tema de enorme interés en las letras peninsulares y en la literatura colonial, cuya expresión literaria más antigua se encuentra precisamente en la épica. Vistos desde esta perspectiva, los peligros de la navegación se originan en el juicio defectuoso y la inadecuación de los motivos del marinero, que conducen a situaciones de sumo peligro en el mar.

La tempestad –un acontecimiento que en la épica tiene un destacado status narrativo y que constituye un signo textual de la ira de los dioses– deriva sus elementos característicos de Homero, Virgilio, Lucano, Ovidio y Ariosto. Hay una maravillosa descripción de tormenta en el Canto 15 de *La Araucana* (publicada en tres partes, 1569, 1578, 1589), aunque la censura de la codicia está expresada en varios otros lugares del poema.⁵ En este episodio, unas naves españolas hacen el viaje desde el Perú en búsqueda de la costa chilena, cuando Eolo desata su furia contra las mismas. Se oscurece el cielo y las olas se vuelven «grandes montañas» de agua. La fuerza del viento es tal que la nave capitana queda prácticamente destrozada. Los tripulantes gritan y hacen promesas que pueden, o no, cumplir si salen con vida del trance. En medio de los truenos y relámpagos, una ola inmensa hunde el barco, que luego reaparece en la superficie con la vela hecha jirones. Otra rompe un cable, soltando una de las anclas, que golpea repetidamente el navío. No es sino hasta el Canto 16 cuando Ercilla concluye el episodio, que sirve para conectar la primera parte del poema con la segunda. La tempestad ercillana constituye un modelo importante para las otras épicas españolas escritas después de 1569. Aunque cada poema tiene sus propias características, el vínculo entre la navegación, los motivos y la retribución divina se siente con una fuerza muy similar en épicas como *El Monserrate* de Cristóbal de Virués (1587), *La Austriada* de Juan Rufo (1584), y la *Historia de la Nueva México* de Gaspar Pérez de Villagrà (1610), por citar sólo tres ejemplos.

El poema de Villagrà es digno de una mención más detenida, porque aunque su tema es la conquista de Nuevo México, un lugar árido bastante lejos del mar, en sus símiles homéricos abundan las imágenes náuticas, lo que no ha entusiasmado a los editores modernos del poema, que se quejan de una terminología náutica obsoleta. Como he mostrado en otro lugar, éste no es más que un supuesto problema, y no

⁴ Siguiendo esta misma lógica, Charles Rowan Beye se refiere al episodio donde Odiseo resiste la tempestad de Poseidón con la palabra *aristeia*, «that moment in battle when a hero achieves his finest form» (el momento de la batalla en el que el héroe logra su más excelente forma). Véase su *The Iliad, the Odyssey, and the epic tradition*, 2ª edición, New York, Gordian Press, 1976, págs. 193-94.

⁵ Véase James Nicolopoulos, *The poetics of empire in the Indies: Prophecy and imitation in La Araucana and Os Lusíadas*, University Park, Pennsylvania State University Press, 2000, cap. 1; y Elizabeth B. Davis, «Escribir después de Ercilla: La codicia en *La Austriada* de Juan Rufo», en *Actas del XII Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*, ed. por Jules Whicker, Birmingham, AIH, 1998, vol. 2, págs. 162-68.

abundaré en ello.⁶ Sí quiero destacar que el escritor, un criollo que hizo la travesía cinco veces antes de escribir su poema, pasaría unos quince meses a bordo de las flotas de Indias. Una forma de interpretar sus imágenes náuticas obsesivas es, pues, leerlas como indicios textuales de una conciencia en transición o en un proceso de transculturación que se origina directamente en la experiencia de la travesía.

La poesía lírica del Siglo de Oro también pone de manifiesto de manera intensa los peligros que supone la navegación. En este sentido, existe un núcleo de temas e ideas en la lírica que, salvando alguna diferencia, es análogo al que tipifica la representación de la náutica en la épica: una crítica, al menos implícita, de los motivos que están tras la navegación; y la desesperación y la inconstancia del naufrago (que promete, se salva y olvida). En esta poesía el mar se codifica más o menos consistentemente en términos heredados de modelos clásicos, sobre todo horacianos, que rechazan el proyecto náutico y advierten sobre la posibilidad del naufragio. Ya en tales modelos, la censura de la ambición y la codicia es un corolario de dichas advertencias. A veces, sin embargo, el objeto de la censura es otro, ya que la metáfora del naufragio en la lírica aurisecular es polivalente y fluida. Se utiliza para denunciar los riesgos del amor, las inseguridades de la vida de la corte, y los placeres de la vida temporal, generalmente.

Una variante muy antigua de esta metáfora del naufragio halla su expresión en el motivo del *exvoto*, que refleja poéticamente una posible experiencia del naufrago que no se ahoga. Permítaseme aludir de manera muy resumida a unas ideas que he expresado sobre el tema en ocasión anterior, pero sin ellas algo se echaría de menos en el texto.⁷ En un estudio ya clásico, William H. D. Rouse explica que en la antigua Grecia los *exvotos* eran regalos ofrecidos a los dioses por una variedad de razones, entre las que figura la súplica de socorro en momentos de gran necesidad.⁸ A esta categoría pertenecen las ofrendas entregadas en acción de gracias por haber sido amparado ante algún grave peligro, como puede ser el naufragio. En tales casos, se acostumbraba edificar un santuario a los dioses del mar, o colgar una parte del barco en el techo de un templo. Esta práctica de «regalar» algo a los dioses a cambio de su protección implica una relación contractual que, según la perspectiva de Marcel Mauss, exige el compromiso de la reciprocidad: *do ut des*.⁹ Es en este sentido que el *exvoto* corresponde a la categoría del regalo. Pero, como señala Walter Burkert, en este caso el regalo es engañoso, no sólo porque lo que se salva vale mucho más que el regalo que se deja, sino porque el regalo importa menos que el «erigir un monumento a la propia acción del dador, quien así reivindica en perpetuidad sus relaciones especiales con poderes más altos».¹⁰ Por ende, cumplir o «resolver» el voto significa un grado de pragmatismo con la divinidad que pudiera parecer problemático cuando se traslada a un contexto cristiano.

⁶ Elizabeth B. Davis, «De mares y ríos: Conciencia transatlántica e imaginaria acuática en la *Historia de la Nueva México* de Gaspar Pérez de Villagrà (1610)», de próxima aparición en *Épica y colonia*, ed. Paul Firbas.

⁷ Elizabeth B. Davis, «La promesa del naufrago: El motivo marino del *ex-voto*, de Garcilaso a Quevedo», en *Studies in honor of James O. Crosby*, ed. Lía Schwartz, Newark, Del., Juan de la Cuesta, 2004, págs. 109-23.

⁸ William Henry Denham Rouse, *Greek votive offerings*, New York, Arno Press, 1975, pág. 208.

⁹ Marcel Mauss, *The gift: The form and reason for exchange in archaic societies*, trad. W. D. Halls; pról. Mary Douglas, London, Routledge, 1990.

¹⁰ Walter Burkert, «Offerings in perspective: Surrender, distribution, exchange», en *Gifts to the gods: Proceedings of the Uppsala Symposium 1985*, ed. Tullia Linders y Gullög Nordquist, Uppsala, Academia Ubsaliensis, Stockholm, 1987, págs. 43-50. Cito de las págs. 47 y 49. Es mía la traducción al castellano.

En la poesía lírica española, el motivo de las ofrendas votivas de los naufragos se utiliza frecuentemente para aludir a los peligros del amor. El soneto VII de Garcilaso de la Vega («No pierda más quien ha tanto perdido») puede servir de ejemplo. Así, el naufrago de este soneto cuelga sus ropas mojadas en el templo, tal como lo había prometido durante la tempestad. El modelo para este soneto, como para la mayoría de los poemas españoles sobre los *exvotos*, es la Oda V de Horacio (lib. I), en la cual un ex-amante observa a su antiguo amor abrazándose en una gruta con su nuevo enamorado. En la oda horaciana, el hablante, que al principio estaba situado en una posición de intruso o *voyeur*, finalmente deja la mujer a su nuevo amante quien, como él, naufragará en el mar del amor. Igual que un naufrago que se ha salvado de la tormenta, cuelga su vestimenta húmeda en el templo del dios marino, con una tabla votiva que indica que ha cumplido su voto. El soneto de Garcilaso sigue bastante de cerca la estructura de la oda horaciana, pero invirtiendo elementos claves, de manera que la situación final del amante es incierta a pesar de haber cumplido con los términos contractuales.

El motivo marinero del *exvoto* sigue apareciendo en la lírica española a lo largo del siglo XVI, a tal punto que empieza a convertirse en tópico. Buen ejemplo de ello lo tenemos en una antología importante que aparece en Valladolid en 1605, las *Flores de poetas ilustres de España* de Pedro de Espinosa. Esta colección incluye un buen número de textos dedicados al motivo de las ofrendas votivas o que tienen como metáfora central el naufragio. Son poemas que constituyen un paso importante hacia la nueva poética del siglo XVII, donde el uso metafórico del naufragio se amplía y se diversifica. Si bien es verdad que en el siglo XVII se sigue recurriendo a la metáfora del naufragio en la lírica amorosa, no es menos cierto que se cristianiza en la poesía grave del momento, dando lugar a una expresión novedosa de motivos que derivan del mundo pagano. En ciertos poemas de Quevedo, por ejemplo, el hablante lamenta su incapacidad de cumplir con una promesa hecha durante una tempestad. Sirvan de ejemplo el Salmo 20 del *Heráclito cristiano*, y un soneto («¡Qué bien me parecéis, jarcias y antenas») publicado en *El Parnaso Español*. Pero a mi modo de ver, esta articulación cristiana de temas tan antiguos no puede suprimir del todo los principios que siempre informaron la tradición de la ofrenda votiva desde el mundo greco-latino: la idea del contrato y la idea de que la navegación es intrínsecamente peligrosa.

Huelga decir que la asociación del riesgo con la navegación tenía un referente en la realidad. A los poetas que he nombrado no les tocó conocerlo de primera mano, pero durante toda esta época el naufragio en la carrera de Indias siempre estuvo entre las posibles eventualidades. Ni los barcos estaban siempre en condiciones adecuadas, ni los puertos les ofrecían mucha protección del viento, sin mencionar siquiera lo que les pudiera pasar en mar abierto. El comercio con Indias era, en palabras de Haring, «una gran lotería» por el número de barcos que se perdía, sobre todo en el siglo XVI.¹¹ En este sentido, los poetas del Siglo de Oro recogen una angustiada inquietud que estaba presente en su entorno y le dan vida intelectual y estética. De modo análogo, cuando estos mismos poetas denuncian el motivo de la codicia en un lenguaje poético muy denso, plasman en sus versos una preocupación que ya existía en los discursos de su mundo social. La voz de Luis de Góngora, que llama «Cudicia» al piloto de las flotas que cubren el mar de las *Soledades*, es sin duda la más intensa, pero como hemos visto, ya en el siglo XVI existen muchos precursores a esta visión crítica de la

¹¹ Clarence Henry Haring, *Trade and navigation between Spain and the Indies in the time of the Habsburgs*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1918, págs. 293-97. Han revisado las estadísticas sobre el número de barcos perdidos Huguette y Pierre Chauu, *Séville et l'Atlantique, 1504-1650*, Paris, A. Colin, 1955-59.

navegación. Esta escritura del mar, la de unos poetas con una limitadísima experiencia marítima (sobre todo mediterránea), pero armados de una gran tradición humanística que valoraba sobre todo las fuentes clásicas, es sin duda la que mejor conocemos y que por lo tanto nos suena más familiar.

Pero al mismo tiempo que un Garcilaso, un Fray Luis de León o un Quevedo cifraban los naufragios en bellas metáforas, otros humanistas españoles, igualmente cultos, se inclinaban por una visión distinta de la navegación. Me refiero a los «humanistas-científicos», como los llama Navarro Brotons.¹² La obra de dichos escritores, que puede ser muy diversa, incluye unos tratados de índole cosmológica sobre la navegación que en el resto de Europa habían de ejercer una influencia muchísimo mayor que la de cualquier otro texto español de tema marítimo. La celeridad con la que las llamadas artes de navegar fueron traducidas a los idiomas de los rivales de España en el comercio atlántico pone de relieve su importancia; como ha observado Julio Guillén, «Europa aprendió a navegar en libros españoles».¹³ El género del arte de navegar prolifera en España a partir de 1519, fecha que corresponde no sólo a la publicación de la primera de estas náuticas, la de Martín Fernández de Enciso, sino al momento en que los españoles entran en contacto con la rica cultura de los aztecas. Como lo explica Pérez-Mallaína, este hecho provoca un replanteamiento del proyecto de la conquista.¹⁴ Se precisan más barcos, y flotas que salgan y regresen con regularidad.

Para ello, hacía falta más tripulación, y sobre todo más pilotos de los que en ese momento había. En este contexto, los manuales de navegación representaban un paso importante desde el punto de vista pedagógico, sobre todo cuando se empezó a exigirles a los candidatos, muchos de los cuales eran analfabetos, que aprobasen un examen de piloto en la Casa de la Contratación. Para aprobar dicho examen había que demostrar que se sabía determinar la latitud de un navío en alta mar, sin puntos de referencia pero con la ayuda de un astrolabio o cuadrante, haciendo uso de las tablas de declinación solar. La segunda parte de los libros de náutica incluía explicaciones de estos procedimientos y de fenómenos tales como la variación magnética, la determinación de los eclipses, la regla de la Cruz del Sur, y el cálculo de la pleamar. Otros apartados versaban sobre las condiciones que justificaban el abandono de un navío (asunto siempre complicado), cómo proceder en caso de un incendio a bordo, cómo protegerse de los enemigos, y otros problemas que aquejaban regularmente a las flotas de la carrera.

La primera parte del libro de náutica, en cambio, está dedicada a la navegación astronómica. Esta nueva «ciencia» no era otra cosa que una aplicación práctica de la astronomía y la cosmología, disciplinas que en el siglo XVI estaban vinculadas a las matemáticas. Escribir un arte de navegar suponía, pues, estudios de nivel universitario. Así, no es de extrañar que los autores de dichos libros fuesen hombres de amplia cultura, como es el caso de Pedro de Medina, cosmólogo y clérigo que vivió la mayor parte de su vida en Sevilla y que escribió varias obras de navegación y

¹² Victor Navarro Brotons, «Astronomía y cosmología en la España del siglo XVI», en *Los orígenes de la ciencia moderna: Seminario «Orotava» de historia de la ciencia – Actas Año XI – XII*, ed. Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias, Canarias, 2004. Edición digital (<http://nti.educa.rcanaria.es/fundoro/pub_actas11_12.htm>).

¹³ Julio F. Guillén Tato, *Europa aprendió a navegar en libros españoles: Contribución del Museo Naval de Madrid a la exposición del libro del mar*, Barcelona, Instituto Gráfico Oliva de Vilanova, 1943.

¹⁴ Pablo Emilio Pérez-Mallaína, «Los libros de náutica españoles del siglo XVI y su influencia en el descubrimiento y conquista de los océanos», en *Ciencia, vida y espacio en Iberoamérica*, coord. José Luis Peset, Madrid, CSIC, 1989, vol. 3, págs. 457-84. La cita proviene de la pág. 469.

cosmología, además de un libro muy curioso sobre la historia de España y un tratado teológico titulado *Libro de la verdad*. Como los libros de náutica son muy similares en términos de su contenido, y porque me interesa ahondar en las contradicciones en el pensamiento de Medina y otros como él, procedo a examinar las *Sumas de cosmographia* de Medina aludiendo puntualmente a aspectos de su obra como conjunto.

Pedro de Medina es más conocido como el autor de un *Arte de navegar* publicada en Valladolid en 1545. Que se haya publicado este libro donde se publicó es sintomático de las circunstancias personales del autor, que gozaba del favor regio, pero que no lograba obtener un puesto importante en la Casa de la Contratación a pesar de sus amplios conocimientos. No debe sorprendernos, quizá, que ya en esa fecha existiera en la Casa sevillana una gran rivalidad entre pilotos y cosmógrafos, y que no resultase fácil penetrar en ese mundo de intereses creados. En cualquier caso, a Medina siempre se le tuvo en cuenta a la hora de opinar sobre asuntos de importancia relacionados a la cosmografía y la cartografía, en la Casa de la Contratación y en la corte. Juzgó, además, los exámenes de piloto en la Casa. Aparte del *Arte de navegar*, Medina escribió un famoso *Regimiento de navegación* (1552, reeditado en 1563), un *Libro de cosmographia* (1538), y dos obras tituladas *Suma de cosmographia* que posiblemente se utilizaran como libros de texto pero que permanecieron inéditas en su época. El manuscrito de la *Suma* de 1561 se encuentra en la Biblioteca Capitular y Colombina de Sevilla; de ella existen dos versiones modernas. La otra, que incluye unas ilustraciones magníficas, se encuentra en la Biblioteca Nacional y es inédita, aunque existen facsímiles. No está fechada, pero según Martín-Merás, es de 1550.¹⁵

Tanto las *Sumas* como las obras de navegación de Medina empiezan con una explicación de la esfera del universo y sus divisiones. El modelo cosmológico que aparece en las *Sumas*, y en los libros náuticos en general, es el de la *Esfera* de Sacrobosco. Puede haber variado en algún detalle, pero sigue siendo fundamentalmente ptolemaico, es decir, tenazmente geocéntrico. En el centro se encuentra la tierra inmóvil, cercada de la región elemental. Se conserva el orbe del fuego, a pesar de que ya en España más de un astrónomo había opinado que su existencia era una imposibilidad.¹⁶ En torno a la tierra están los cielos, considerados inmutables e incorruptibles desde Aristóteles. Las esferas celestiales contribuyen a la sensación de armonía que manifiesta el modelo, sobre todo si se cree, como creían muchos de los cosmógrafos del siglo XVI, que aquéllas giraban sin que se produjesen desplazamientos de estrellas de una esfera en otra. Aparte de su capacidad para interpelar al sentido común («¿Cómo que se mueve?»), el atractivo ideológico de este modelo astronómico es su estabilidad, su simetría y una marcada impresión de orden, que es, quizá, por lo que perduró durante tantos siglos, incluso cuando ya algún astrónomo español se sentía incómodo con los postulados fundamentales del mismo.¹⁷ A cada cuerpo celestial le corresponde un lugar propio «natural». Este afán por organizar el cosmos eliminando cualquier elemento imprevisto o caótico informa el pensamiento de Medina a través de toda su obra cosmológica, y es muy evidente en las ilustraciones de la *Suma* de 1550, no sólo en la primera, que corresponde a la

¹⁵ «La *Suma de Cosmographia* fecha por el maestro Pedro de Medina es un manuscrito de dieciséis folios en pergamino, de 36 x 28, 5 cm, que se encuentra en la Biblioteca Nacional de Madrid, Sección de MSS, con la signatura de Res.215. No está fechada pero es de 1550». Véase Luisa Martín-Merás, *Introducción y estudio a la Suma de Cosmographia de Pedro de Medina*, Valencia, Ediciones Grial, 1999, pág. 22.

¹⁶ Véase Navarro Brotóns, pág. 194.

¹⁷ Véase Navarro Brotóns, pág. 192

«Compusision del Mundo», sino en todas ellas. Muchas tienen que ver con las prácticas que habían de llevarse a cabo a bordo del navío, tales como la determinación de la posición del observador del sol por el estudio de su propia sombra, la manera de encontrar la Estrella Polar cuando está tapada por la neblina, etc. Pero incluso en estos casos, las ilustraciones de la *Suma* revelan la misma visión de meticuloso orden y simetría. En un nivel simbólico, esta organización del universo, que es de una «solidez puramente medieval», en palabras de Pérez-Mallaína,¹⁸ responde, a mi juicio, a una búsqueda de seguridad y de permanencia.

Sin embargo, en esa solidez se producen pequeñas fisuras cuando el cosmógrafo se entusiasma con el tema de la náutica o con el de la capacidad del hombre para acrecentar su propio conocimiento y así poder echarse a la mar. Lo que llamaré el antropocentrismo de las *Sumas* y de los libros de náutica, en general, puede efectivamente estar en tensión con el afán de permanencia y estabilidad que acabo de mencionar. En el centro de la mayor parte de las ilustraciones de Medina se encuentra una pequeña figura humana en actividad, sea tomando la altura del sol con un astrolabio, sea buscando la estrella Polar con una ballestilla. En otros casos se trata de un cuerpo celeste humanizado: en la parte que corresponde a las tablas de declinación solar, un sol de cara redonda que nos mira fijamente; en la de la cuenta de la luna, otra cara teñida de azul; en la del «reloj del norte», los puntos necesarios para trazar la figura del «hombre del polo», figura geométrica que servía para determinar el rumbo de la navegación. Es significativo que cuando Medina habla del lugar privilegiado que ocupa el hombre en el universo, lo hace recurriendo a una metáfora matemática y movilizándolo un discurso filosófico-religioso a la vez:

Así que el hombre participa de todas las criaturas y todas participan en él, así como en suma principal de cuenta en que participan los números inferiores; y no hay virtud de ninguna criatura que no esté virtualmente en alguna parte del hombre, porque él es toda criatura. Así lo llamó Jhesu Christo, nuestro Dios, quando dixo a sus discípulos. «Yd y predicad el Euangelio a toda criatura». Lo qual por sólo el hombre se entiende. Pues este mundo menor que es el hombre, bien es que entienda y sepa las grandezas del mundo mayor, pues para él fueron criadas. Las cuales se enseñan y declaran en la forma siguiente.¹⁹

En el citado pasaje, el autor combina una valoración muy positiva del hombre con otra, igualmente optimista, de su capacidad para ver un mundo que no es otra cosa que un reflejo de su propio ser, lo que implica una celebración de lo que hace Medina en la *Suma*: darle al hombre las herramientas que necesita para conocer «las grandezas del mundo mayor», que han de ser para él. Aquí no se percibe ningún miedo al mar ni a la navegación. Al contrario, para el cosmólogo, la ciencia, específicamente el arte de navegar, beneficia al hombre en la empresa de ver y conocer el mundo y extender su dominio sobre él, que es su privilegio.

Ahora bien, estas ideas expresadas en las *Sumas* de Medina y en otros libros de náutica del momento, ocurren en un contexto geopolítico específico del que Medina es consciente y por el que expresa fervoroso apoyo, no en su obra cosmológica, sino en el *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, obra que dedica al príncipe Felipe en 1548. En este libro, que constituye, en palabras de González Palencia, «una continuación de la historiografía española medieval»,²⁰ el escritor hace un recorrido

¹⁸ Pérez-Mallaína (1989), pág. 478.

¹⁹ Pedro de Medina, *Suma de cosmographia*, ed. Juan Fernández Jiménez, Valencia, Albatros, 1980, pág. 48.

²⁰ Ángel González Palencia, «Prólogo», en Pedro de Medina, *Obras de Pedro de Medina*, Madrid, CSIC, 1944, pág. xxxviii.

por toda la península ibérica, contando lo más memorable –sea historia o leyenda– de cada sitio. Combinando las grandezas del pasado con las del presente, el autor ofrece una imagen de España según la cual las partes, cada una magnífica en sí, están integradas en una sola región que es «principio y cabeza» de todas las del mundo. Un país favorecido por Dios, será España quien lleve el Santo Evangelio a los territorios descubiertos por los navegantes españoles, a los que elogia en primer lugar. Hablando del arrojo de estos hombres intrépidos que han descubierto todas las tierras incógnitas, opina el autor:

Cosa es esta tan grande que después que Dios crió el Mundo nunca tal se hizo, ni pensó, ni aún creyó ser posible. Y para esto no sólo han tenido y tienen esfuerzo y ánimo, pero la industria de saber hacer caminos por el agua donde natura los negó; y guiándose por una cosa tan movable como es el cielo y las estrellas que un solo punto no paran, ellos tienen su cuenta tan justa y en punto que un punto no les falta.²¹

Como se verá, estas palabras no correspondían exactamente a la realidad de lo que ocurría en las flotas de la carrera de Indias.

Contrariamente a lo que hace en los libros de náutica, aquí reconoce Medina todos los riesgos que implica la navegación; «el agua con sus tormentas y los ímpetus y fuerza de los vientos» (pág. 43), dice nuestro autor. Pero esto sólo para señalar por contraste la valentía y maña de la gente de mar española. Ellos son los exploradores, y son ellos los que llevan de vuelta a España los caudales de Su Majestad, que Medina interpreta como «reconocimiento y ofrenda» que hacen las Indias y Nuevo Mundo en pago del «beneficio que de España ha recibido» (pág. 74). En resumidas cuentas, el *Libro de grandezas* es una obra que sin dejar de ser medieval en su apreciación del pasado español, rompe con una visión del mar anclada en el mundo clásico, afirmando la extraordinaria importancia de la navegación para un proyecto imperial que tiene totalmente asumido y que depende absolutamente de ella. En el contexto del siglo XVI, sencillamente no existía ningún medio de transporte más rápido ni más eficaz, ni siquiera en el mundo mediterráneo, donde los viajes por tierra eran tan largos como incómodos. No digamos ya cuando se trataba del transporte intercontinental de la plata del Rey.

Unos años más tarde, Medina escribirá su *Libro de la verdad*, que considera «otro Libro para que los que navegamos por el tempestuoso mar deste mundo, assi pasemos por sus calmas y tormentas, que llegemos al puerto seguro de nuestra salvacion, porque de allí entremos a morar en la tierra firme donde se vive para siempre» (pág. 262). La intención del escritor es mostrar cómo todas las cosas de este mundo son vanidad. Si en el *Libro de grandezas* había afirmado que las riquezas de las Indias eran deseables «para edificar el templo espiritual, que es traer los infieles al gremio y ayuntamiento de la santa madre Iglesia» (pág. 74), en el *Libro de la verdad* sostiene que a nivel individual las únicas riquezas son las espirituales y radican en la relación correcta del hombre con su creador. Todo lo demás –oro, plata, vestidos, afeites, perfumes, libros– no sólo no tiene valor, sino que puede ser perjudicial para el alma. Esta obra quizá pudiera interpretarse como un giro por parte del autor hacia una mentalidad más tradicional, un retroceso. Pero creo que se trata más bien de la reafirmación de algo que en él siempre fue vital. Al fin y al cabo, Medina era clérigo y, por mucho que valorase el saber y el momento de plenitud que vivía España, sus valores fundamentales seguían siendo bastante medievales, lo que se vislumbra en múltiples aspectos de su obra. En esto quisiera insistir porque el pensamiento de

²¹ Véase Pedro de Medina, *Obras*, vol. 1, pág. 44.

Medina, con las tensiones internas que pueda tener, es bastante representativo del de otros que como él escribieron sobre la navegación astronómica, que entendían como piedra angular de la estructura de la monarquía imperial española. Medina no es excepcional, ni mucho menos. Jerónimo Muñoz, astrónomo en la Universidad de Salamanca y autor del *Libro del nuevo cometa* (1573), era también teólogo. Si Muñoz, buen conocedor de la teoría heliocéntrica que circulaba libremente en los ambientes universitarios de España en ese momento, y autor de un libro sobre la supernova de 1572 que potencialmente ponía en tela de juicio todo el modelo cosmológico imperante, era al mismo tiempo profesor de Sagradas Escrituras,²² no tenemos que extrañarnos de las aparentes contradicciones en las ideas de un Pedro de Medina. Eran, a fin de cuentas, las contradicciones de su época. Lo importante, a mi modo de ver, es que Medina y los otros autores de los libros de náutica españoles hayan sabido superar una cosmovisión bastante tradicional para proyectar tanto entusiasmo por la navegación, entendiéndola como parte fundamental de un nuevo proyecto geopolítico que era netamente español. Sin esa propensión a ver las cosas en su aspecto más favorable, y sin un mínimo de esperanzas de arribar a salvo a las Indias, los que hicieron la travesía y vivieron para contarla nunca habrían embarcado.

En la última sección de este trabajo, se ofrece un breve resumen de los textos de dos individuos que pertenecen a esta categoría, para luego hacer algún comentario a modo de conclusión. Estos textos son tan diferentes entre sí como lo son sus autores: un almirante de la flota de Nueva España que escribe una carta a los jueces de la Casa de la Contratación para dar cuenta de un desastre naval ocurrido en 1641, y un pasajero que embarca con su familia para tomar posesión de una plaza de oidor en Santo Domingo en 1573 y narra la experiencia de la travesía en una carta a un amigo particular. El primero se llama Juan de Villavicencio y su carta permanece inédita desde el siglo XVII hasta hoy. El segundo es Eugenio de Salazar, escritor de origen madrileño que pasa gran parte de su vida en América, cuya carta se publicó en el siglo XIX y se ha reeditado varias veces. Pudiera pensarse quizás que la carta de Salazar es esencialmente diferente por haberse entregado a la imprenta. Pero desde el punto de vista de la producción de los textos del Siglo de Oro, esa idea es cuando menos algo ingenua. Si bien es verdad que para nosotros la carta manuscrita de Villavicencio presenta los típicos problemas de los documentos de la época que se encuentran en fondos de archivo (cierto grado de deterioro debido al pasar del tiempo), hay que recordar que la carta de un almirante dirigida a la Casa de la Contratación era por definición un documento con un status bastante elevado. Pero además, como lo ha explicado magistralmente Fernando Bouza, en el contexto de la historia cultural del Siglo de Oro los manuscritos que corrían de mano en mano complementaban e incluso competían con los que estaban preparados para la tipografía.²³ En este contexto, era más probable que un manuscrito quedara inédito que no que se publicara, pero como ha señalado Roger Chartier, en el Siglo de Oro un manuscrito era ya una publicación.²⁴

El texto de Villavicencio está escrito desde Santo Domingo el 6 de abril de 1642, a escasos meses de la pérdida de la almiranta de la flota que relata a los jueces en Sevilla.²⁵ Como almirante, Villavicencio es, en última instancia, el responsable de esta desgracia. Por eso, su carta, sin tener pretensiones literarias, está construida según

²² Navarro Brotons, pág. 196.

²³ Fernando Bouza, *Corre manuscrito: Una historia cultural del Siglo de Oro*, Madrid, Marcial Pons, 2001, págs. 16-17.

²⁴ Roger Chartier, Conferencia de apertura en el seminario «El espacio del lector», Colegio Mayor Juan Luis Vives, Madrid, 23 de noviembre de 2004.

²⁵ Archivo General de Indias, Contratación, legajo 5101.

ciertas estrategias que pueden tener el efecto de exculparlo. No es mi intención reconstruir el acontecimiento histórico a base de un solo documento; ya Serrano Mangas ha demostrado la existencia de otra documentación que representa los hechos de manera diversa a como los presenta el almirante de la flota.²⁶ En todo caso, este tipo de relaciones no suelen ser narrativas desinteresadas, sino todo lo contrario. Lo que pretendo es someter la carta de Villavicencio a un cuidadoso análisis a fin de poder apreciar mejor la mentalidad de un hombre que ejerce de mando superior en un navío de la carrera y que se ha formado entre los constantes riesgos del mar. La carta del almirante tiene un argumento muy claro, tanto en términos temporales como espaciales: Villavicencio advierte al general que hay que darle carena a las naves y calafatearlas, y éste no hace caso; un huracán desbarata la flota cerca de las Bahamas; la almiranta se queda varada en los Abrojos, cerca de Santo Domingo; mueren trescientas cincuenta personas y se pierde la plata del Rey (o buena parte de ella). En su estructura, el argumento no es perceptiblemente diferente del de una obra de ficción. El autor muestra, además, una fina sensibilidad en la presentación de su caso ante los jueces de la Casa. Para recalcar la soberbia del general y convertirlo en el primer responsable de la tragedia, declara el almirante que éste «dixo publicamente le quería yo quitar con ocasión de la carena, la gloria de entrar sin galeones con la flota en España; y que si llegava, se llebaria las graçias, y si se perdía, no tenía a quien dar quenta, pues pagava con la vida» (fol. 1 v). El autor manipula el discurso de la honra, que era fundamental en la época, para denunciar comportamientos que eran, desde su punto de vista, poco honrosos. Pero para Villavicencio, los responsables inmediatos de la pérdida del galeón son los pilotos, pues a pesar de ser examinados en la misma Casa de la Contratación (hecho al que alude el autor con intención en su carta), nunca supieron cuál era la situación geográfica del navío, «hasta que los coxió un navio del enemigo, donde les dijeron mil ynjurias y les sacaron de su engaño con dezirles el yngles que no se avian perdido en la Anegada, sino en el Abrojo, y que esta ysla era Sancto Domingo, y no Puerto Rico como ellos jugavan» (fol. 6 v). No es el caso que la carta del almirante disponga de todos los elementos de una argumentación o *emplotment* trágico, à la Hayden White. Lo que es innegable, sin embargo, es que dicha carta tiene tanto elementos retóricos (nos persuadimos de que el almirante no es quien provocó la catástrofe), como poéticos (el desastre se narra en un lenguaje sumamente conmovedor). Dice, por ejemplo, que buen número de los que perecieron «se aogaron con los trabajos de la mar, hambres y sedes que les obligaron a beber tanta agua salada, que despues de averse vuelto locos, murieron, como otros, comidos de tiburones» (fol. 6 v). Villavicencio no es un escritor profesional, pero ha sabido trabajar el lenguaje de su carta de manera que convenza a sus lectores de su propia inocencia al tiempo que los mueve a la compasión, incluso en la distancia temporal y cultural.

Resulta deliciosamente irónico que la carta de Eugenio de Salazar esté escrita en 1573, en un momento en que las rutas de la flota no estaban tan establecidas como cuando le tocó navegar a Villavicencio. La experiencia marítima de Salazar, sin embargo, es opuesta a la del almirante, pues su viaje ha transcurrido sin grandes percances («sin ímpetu de mar ni cosarios», dice él). Como corresponde a su condición de escritor y oidor, la erudición de Salazar es considerable. El tono satírico de su carta, sin embargo, se debe fundamentalmente a que la escribe cuando él y su familia han llegado felizmente a su destino. A través del humor, el escritor intenta disminuir la

²⁶ Fernando Serrano Mangas, *Nafragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*, Madrid, Sociedad Estatal Quinto Centenario, 1991, págs. 58-60.

importancia de las mil incomodidades del viaje. Cuando llega la hora de embarcar, por ejemplo, dice que es Caronte quien lo lleva en su barquilla a través de «la laguna Stigia» para abordar el navío,²⁷ que describe como «pueblo y ciudad, mas no la de Dios que describió el glorioso Augustino» (pág. 28). Puesto a mencionar las múltiples incomodidades de la vida a bordo, debidas sobre todo a la estrechez del barco y la falta de higiene, no se le ocurre mejor cosa que decir que los piojos son «tan grandes que algunos se almadian y vomitan pedazos de carne de grumete» (pág. 30). Salazar, quien igual que Villavicencio se queja de los «juicios tan botos y manos tan groseras» de los pilotos (pág. 62), a los que critica por nunca ponerse de acuerdo en el cálculo de la latitud, se vuelve taciturno cuando describe la soledad de la mar («viéndose el hombre en un navío solo, sin ver tierra ... viéndose al parecer siempre rodeado de un mismo horizonte, viendo á la noche lo mismo que ayer, sin ver otra cosa alguna diversa», pág. 52). Sin embargo, el tono dominante de la carta es el humorístico, como se echa de ver en su descripción de cómo los navegantes hacen de vientre colgándose a la mar. No puedo menos que citar la frase entera, que el madrileño Salazar expresa en una especie de galaico-portugués macarrónico por pudor: «y es tal el asiento que aynda muitas vegadas chega a merda á o ollo de o cu, y de miedo de caer en la mar se retira y vuelve adentro como cabeza de tortuga» (pág. 46).²⁸ Eugenio de Salazar, ¡un preconceptista, casi un Quevedo! El tenor de las dos cartas es muy diferente, no precisamente por las condiciones en la carrera de Indias, sino por la formación que posee Salazar, la que le permite reírse de las dificultades del viaje por medio de comparaciones cultas o chocantes, y la variada fortuna de la misma travesía. Al fin y al cabo, el mar siempre es mar y los enemigos, sean naturales o políticos, pueden presentarse en medio de cualquier navegación.

Estas páginas constituyen una aproximación al mar de los españoles de los tiempos áureos a través de su propio lenguaje: un mar tan prolífico, complejo y variado como los mismos hombres que lo soñaron, imaginaron, y conquistaron. Impulsados menos por una antigua imagen del mar que algunos de ellos podían conocer a través de los *auctores* clásicos, que por un deseo de medrar en la misma carrera o construyendo una vida en el punto de destino, utilizando los rudimentarios conocimientos que podían aprender en los libros de náutica, españoles y criollos de los siglos áureos hicieron la travesía en circunstancias que en ocasiones podían ser terribles, pero que siempre fueron sumamente incómodas. La experiencia de estos individuos ha quedado plasmada en unos textos que, a fin de cuentas, no son otra cosa que artefactos culturales de hombres que, no pudiendo romper del todo con un mundo que dejaban atrás, pero armados de un coraje y una determinación inconmensurables, creyeron en la posibilidad de domesticar el mar y convertirlo en inmensa ruta de negocios. Que algunos de estos textos pertenezcan más al campo de la literatura y otros a un discurso de tipo histórico no es más que un reflejo de la manera, siempre parcial, en que conocían, y afrontaban, el complejo mundo social en el que vivían. Como los demás fenómenos, el mar se conocía desde la posición que ocupaba cada cual dentro de unas estructuras sociales difíciles de trascender. Por eso, me atrevo a afirmar que el mar no se pensaba, ni se construía textualmente, como cosa en sí, sino siempre como una contingencia. Cada uno hablaba de él según le iba en la travesía y de acuerdo a los intereses que le motivaban. El mar de los mercaderes de ninguna manera era el de los generales de armada, mucho menos el de los poetas. Esto no es óbice para que los

²⁷ Eugenio de Salazar, *Seafaring in the sixteenth century: The letter of Eugenio de Salazar, 1573*, trad. John Frye, San Francisco, Mellen Research University Press, 1991, pág. 26.

²⁸ Agradezco a mis colegas en lingüística hispánica, Terrell Morgan, Dieter Wanner y Fernando Martínez-Gil, su análisis de este fragmento de la carta de Salazar.

textos de los diferentes grupos no se puedan estudiar conjuntamente. Siempre y cuando se respete la especificidad de cada uno de ellos, en términos de sus convenciones, sus códigos y su producción como texto material, no existe razón para aislarlos. En cambio sí hay muchas razones para estudiarlos como conjunto. Sólo así, por ejemplo, se puede documentar la aceptación paulatina de una mentalidad mercantilista entre los que llevaban las flotas de Indias, actitud que significaba una ruptura con las ideas clásicas sobre la avaricia y la codicia. Como de mi propia *praxis* interpretativa se habrá deducido, me interesa menos la construcción de una narrativa histórica de la travesía (una *history*), que el encontrar en los textos de los individuos que se hicieron a la mar y se expusieron a sus peligros una narrativa perfectamente constituida ya. En este sentido, las observaciones de un Hayden White sobre las afinidades entre la literatura y la narrativa histórica me resultan menos interesantes que las de un David Carr, sobre la continuidad entre la narrativa del historiador y las pequeñas narrativas (las *stories*) que todos nos contamos a cada paso de nuestra existencia.²⁹ El impacto de la travesía fue, para los españoles del Siglo de Oro, inmenso. La narración de esa travesía es algo secreto e interno que no se encuentra sino de manera parcial en los textos literarios y en los históricos. Se encuentra en los intersticios y en un espacio yacente entre los dos tipos de texto. Se encuentra, en fin, en el complejo tejido del momento histórico y social que se vivía. Para intentar rescatarla y reconstruirla, no podemos descalificar ningún texto, ni el literario, ni el histórico.³⁰

²⁹ Véase Hayden White, «The historical text as literary artifact», y David Carr, «Narrative and the real world: An argument for continuity», en *History and theory: Contemporary readings*, ed. Brian Fay, Philip Pomper, and Richard T. Vann, Malden, Mass. y Oxford, Blackwell Publishers, págs. 15-33 y 137-52, respectivamente.

³⁰ Agradezco a Miguel Beltrán Villalva y a Eliana Rivero su cuidadosa lectura del texto.