

El mar, las islas y un imaginario marítimo de ruptura a comienzos de la Edad Moderna*

ANTONINO VIDAL ORTEGA

Afiliado institucionalmente a la Universidad Pablo de Olavide. Es Doctor en Historia, por la Universidad de Sevilla. Correo electrónico: avidor@upo.es.  ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0012-325X>

JOAQUÍN MONGE CASTILLERO

Afiliado institucionalmente a la Universidad Pablo de Olavide. Doctorando Universidad Pablo Olavide. Correo electrónico: joaquinmontequinto@gmail.com  ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-6590-2894>

Recibido: 27 de marzo de 2025

Aprobado: 23 de mayo de 2025

Modificado: 30 de mayo de 2025

Artículo de investigación científica



DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.47.2025.4383>

* Este artículo forma parte del proyecto: “Dinamismo transfronterizo, soberanía y seguridad en el Caribe colombiano: Fortalecimiento grupo de investigación nación, región y relaciones internacionales en el Caribe y América Latina, código Hermes: 63828” financiado por la Vicerrectoría de Investigaciones de la Universidad Nacional de Colombia.

El mar, las islas y un imaginario marítimo de ruptura a comienzos de la Edad Moderna

Resumen

El presente trabajo se centra en la expansión protagonizada por los pueblos ibéricos a finales del siglo XV. Este hecho permitió el inicio de la primera globalización, proceso que sentó las bases de una movilidad militar y religiosa a través del mar sin precedentes. Esta situación proyectó los imaginarios de la gente del mar entre lo mítico y lo real y nos detenemos a analizar cómo estas empresas entre lo ficticio, lo concreto y lo pragmático dieron como resultado final el cambio de época y de una mentalidad que provocó grandes modificaciones y transformó el mundo.

Palabras clave: Océano, imaginarios marítimos, islas atlánticas, corsarismo, navegaciones, globalización temprana.

The Sea, Islands, and Maritime Imaginaries in the Early Modern Era

Abstract

This paper focuses on the expansion of the Iberian peoples at the end of the 15th century. This fact allowed the beginning of the first globalization, a process that laid the foundations for an unprecedented military and religious mobility across the sea. This situation projected the imaginary of the seafarers between the mythical and the real and we will analyze how these enterprises between the fictitious, the concrete and the pragmatic resulted in the change of era and a mentality that caused great changes and transformed the world.

Keywords: Ocean, maritime imagery, Atlantic islands, privateering, navigation, early globalisation

La mer, les îles et un imaginaire maritime de rupture au début de l'ère moderne

Résumé

Cet article se concentre sur l'expansion des peuples ibériques à la fin du XVe siècle. Cet événement a marqué le début de la première mondialisation, un processus qui a jeté les bases d'une mobilité militaire et religieuse sans précédent à travers la mer. Cette situation a projeté l'imagination des marins entre le mythique et le réel, et nous analyserons comment ces aventures entre le fictif, le concret et le pragmatique ont finalement abouti à un changement d'époque et de mentalité qui a provoqué de grands changements et transformé le monde.

Mots-clés: Océano, imaginarios marítimos, islas atlánticas, corsarismo, navegaciones, globalización temprana.

O mar, as ilhas e um imaginário marítimo de ruptura no início da Idade Moderna

Resumo

O presente artigo centra-se na expansão dos povos ibéricos em finais do século XV. Este facto permitiu o início da primeira globalização, um processo que lançou as bases para uma mobilidade militar e religiosa sem precedentes através do mar. Esta situação projectou o imaginário dos navegantes entre o mítico e o real, e analisaremos como essas aventuras entre o fictício, o concreto e o pragmático acabaram por resultar numa mudança de época e de mentalidade que provocou grandes mudanças e transformou o mundo.

Palavras-chave: Oceano, imaginários marítimos, ilhas atlânticas, corsarismo, navegações, globalização precoce.

INTRODUCCIÓN

Los viajes de descubrimientos europeos al inicio de la edad moderna no se limitaron al descubrimiento de tierras desconocidas, poblaciones y culturas, sino que se asocian a un movimiento migratorio humano que envolvió un complejo universo de fauna, flora, tecnología, costumbres y tradiciones. La expansión protagonizada en el siglo XVI por los hombres ibéricos amplió la idea limitada del mundo y propició un avance paulatino hacia lo que hoy definimos como aldea global.¹ Como afirma Serge Gruzinski, multiplicando, exploraciones, descubrimientos y conquistas, los nascentes imperios ibéricos precipitaron, desde finales del siglo XV y a lo largo del XVI, una movilidad militar y religiosa sin precedentes. La pericia técnica y resistencia física de los marineros atlánticos del sur de la península Ibérica los posicionaron en la cima del arte de la navegación. Una movilización a escala planetaria que proyectó los imaginarios de los contemporáneos hacia un horizonte antes desconocido que despertó y animó subjetividades, infundiendo una nueva fuerza a los milenarismos, a los sueños y a las leyendas.²

En este sentido, las islas y la marinería cumplieron un papel medular en este proceso de dominio de la navegación por los océanos.³ Si bien estas

1 Alberto Vieira, "As ilhas Atlânticas (Canarias, Madeiras, Açores) como espaços de fronteira", Cadernos de divulgação do CEHA No 7. (2015): 1-54.

2 Serge Gruzinski, Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización (México: Fondo de Cultura Económica, 2010), 54-59.

3 Pablo Emilio Pérez Mallaina, El hombre frente al mar naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1996).

se reconocen como un espacio donde los límites y la idea de fronteras son definidos por la geografía, no podemos dejar de considerar que el mar las delimita y actúa al tiempo como puerta y camino hacia mundos próximos y lejanos.⁴ Además de esta idea de una frontera física definida, nos podemos referir también a otra idea de un orden mental, construido por los occidentales, cuya línea se trazaba, indistinta y virtualmente, entre el mar y la tierra, los pueblos y las culturas, mundos conocidos y desconocidos. Las islas fueron espacios fronterizos de lo desconocido y de las posibilidades de logro y navegación humanas, más allá de los cuales a menudo se encontraba el paraíso o el infierno civilizacional, el deseo y la frustración de las ambiciones y logros humanos. Las islas atlánticas, una vez encontrada América, actuaron en ocasiones como territorios fronterizos del mundo cristiano occidental, en relación con otros mundos desconocidos. En estas islas que fungieron de fronteras imaginarias europeas, se conformó un patrimonio cultural y un espíritu identitario de frontera que acompañó a los navegantes ibéricos en ese empeño de territorialización de los mares, proceso que implicó finalmente la definición de nuevas fronteras en América y África. En este tiempo, los archipiélagos isleños ocuparon un lugar destacado en la política y la economía atlántica, distinguiéndose por su papel de escala económica y de apoyo a la navegación.

La vida en el mar en el siglo XV ofrecía un entorno primitivo e indómito que brindaba la oportunidad de escapar del rígido y agobiante control estamental de las autoridades y de las duras obligaciones del sistema socioeconómico feudal. El hombre del medievo sentía temor y respeto hacia el mar, y la realidad y la superstición formaron parte de un mismo imaginario.⁵ Por el mar venía la riqueza a través de las pesquerías, el comercio, el pillaje y además los naufragios que cegaban vidas y fortunas. En un medio hostil, apresadores y apresados se encontraban desamparados y los mecanismos de control y ejercicio de coerción propios de todo estado se presentaban limitados y evitables en alta mar.

4 Flor Trejo Rivera y Guadalupe Pinzón Ríos, *Espacios marítimos y proyecciones culturales*. (México: Secretaría de Cultura, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, 2019).

5 Vera Moya Sordo, "El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglos XV-XVI", *Cuadernos de Estudios Gallegos* Vol. 60, No 126. (2013): 225-253. Stuart Walton, *Humanidad: una historia de las emociones*. (Madrid, Taurus, 2005),

Los marinos y profesionales ibéricos del mar se adelantaron a los del norte de Europa atesorando unos conocimientos prácticos extraordinarios, que los hicieron los mayores expertos en el espacio marítimo entre el Mediterráneo y el Atlántico a lo largo de los siglos XV y XVI, en el contexto de la Era de los descubrimientos.⁶ El temor a los largos viajes y a la navegación de altura en la Edad Media, como el viaje Atlántico, era un sinónimo de aventura y correría. Al frente de la explotación de una embarcación estaba el patrón, cuyas funciones eran más amplias que las simplemente técnicas, pues se convertía en administrador de una empresa, representaba a los propietarios y era responsable de cualquier contingencia. Además, existía un equipo de gobierno encabezado por un escribano de registro que llevaba los libros de ingresos y gastos, vigilaba cargas y descargas, controlaba los salarios de la tripulación y mantenía el barco abastecido, en definitiva, controlaba el viaje desde el punto de vista de la navegación. Este era acompañado por otro escribano representante de los comerciantes, en quien estos confiaban la mercancía delegada al patrón del barco y aseguraba la delegación de la mercancía. La tripulación se dividía en dos grupos diferenciados: el primero estaba conformado por los marineros y encargados de la defensa de la nave en caso de ataque. El segundo, por el personal especializado (patrón, escribano, senescal, guardas, barbero-cirujano, cocinero, trompeteros, pilotos, carpinteros y calafates). En cuanto a la marinería, durante la época bajomedieval y el siglo XVI, navegar era un negocio desesperado y espantoso. La navegación se veía como una actividad que dependía más de la necesidad que de la voluntad. La pobreza, la tradición familiar, el azar del destino o un refugio contra la marginación, pues la gente de mar era vista con ciertos prejuicios por las gentes de orden de tierra adentro que desconfiaban de la inestabilidad personal y social del marinero.⁷

Los descubrimientos portugueses fueron pioneros en adentrarse en los circuitos mercantiles del África subsahariana a través de la navegación costera en busca del oro que se concentra y redistribuye en Tombuctú (Malí), el llamado «oro del Sudán» Una mezcla de espíritu mesiánico,

6 Víctor, Muñoz Gómez, “Derroteros, memoriales y saberes náuticos en las costas meridionales ibéricas durante la Era de los Descubrimientos (1526-c. 1555)”, *Crónica Nova* No 42. (2016): 425-451.

7 Ángel Luis Molina Molina, “Los viajes por mar en la Edad Media”, *Cuadernos de Turismo* No 5. (2000): 113-122.

aventurero y mercantil guio las naves portuguesas.⁸ Pero los portugueses no estaban solos. Al tiempo que ellos abren las rutas, los señores de naos de la costa onubenses siguen el mismo derrotero para aprovechar las oportunidades económicas de las nuevas tierras descubiertas (esclavos, oro, marfil y malagueta). La segunda mitad del siglo XV es convulsa. Los años de guerra entre Castilla y Portugal ponen en riesgo la competencia relativamente pacífica por el mercado africano. La guerra, sin embargo, simplemente transforma al marino mercante en corsario. Si algo da mala fama a las cosas de la mar es que se traspasa fácilmente la frontera entre el negocio voluntario y el robo más descarado: pirata, corsario, mercader..., en realidad, todo a un tiempo, solo varían las circunstancias. Los actos de piratería y corsarismo de los onubenses son sonados y el papel de sus protagonistas ambiguo entre delincuentes y emprendedores, unas veces dedicados a actividades pacíficas y otras al robo y el saqueo como asaltantes ocasionales.⁹ Lo fundamental cuando surge la oportunidad americana, es que estos marineros han perdido el miedo a alejarse de la costa, conocen los circuitos de vientos y corrientes que rigen en el Atlántico; sus pilotos se van introduciendo con soltura en la reciente navegación astronómica y adquieren la paciencia para soportar viajes que se alargan en el tiempo. En esa primera globalización, donde todo se conecta, se enreda se está en deuda con los olvidados marinos de Huelva. Muchos eran marineros por tradición familiar, otros porque lo consideraban una fuente de sustento e incluso, había quienes decidían embarcarse para dejar atrás una vida de delincuencia manchada por actos impíos y la persecución de la justicia.¹⁰ La piratería no era un trabajo formal, pero los que arriesgaban su vida en el mar no desaprovechaban cualquier oportunidad para hacer fortuna, haciéndose piratas ocasionalmente si la oportunidad se ofrecía. Era algo natural y formaba parte de la cotidianidad de las gentes del mar y esta actitud fue pareja al descubrimiento de la navegación por los mares.

8 Manuel Nunes Díaz, *O Capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, (Coimbra: Universidade de Coimbra, 1963).

9 Jesús Hernández Sande, *Piratería y corso en la Andalucía atlántica de finales de la Edad Media*, (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2023).

10 Sergio M. Rodríguez Lorenzo, "Hombres para el Atlántico: marinería de la costa onubense en tiempos de Magallanes (c. 1492-1525)", (Huelva: Actas XXIV Jornadas de Historia de Ayamonte, 2019): 124-149.

Sobre la base de las nuevas propuestas de estudios del mar que se vienen desarrollando en los últimos años, usando el mar como método de estudios,¹¹ el presente trabajo elabora una reflexión de este periodo de expansión ibérico en relación con el actuar de los hombres del mar que dio paso a la globalización temprana y al dominio de la navegación en los distintos océanos iniciando con ello una expansión europea que durara cinco siglos.¹² El trabajo crítico y descriptivo se lleva a cabo revisando bibliografía clásica y actual iberoamericana, además de fuentes primarias tomadas del diario de a bordo de Colón y crónicas y el texto original de las capitulaciones de Santa Fe obtenido en el Archivo General de Indias de Sevilla. Para otorgar orden y claridad al trabajo este queda dividido en 7 epígrafes. Los tres primeros dedicados al reto de enfrentar un horizonte desconocido, el campo de entrenamiento que supusieron las islas atlánticas para la marinería y a los contratos contraídos para estimular las empresas atlánticas. El cuarto se centra en la base de partida de las expediciones, el quinto en los impulsores mitos de las riquezas asiáticas y el sexto el choque entre la realidad y la fantasía que representó el mar Caribe.

1. UN HORIZONTE INFINITO Y DESCONOCIDO

Desde la Antigüedad hasta la Edad Media y antes del viaje que cruzó por primera vez el Atlántico existían nociones difusas de un mundo desconocido, eran ideas transmitidas desde las esferas intelectuales hasta la popular como fantasías en forma de leyendas: la fuente de la juventud, la isla del dragón o el Mar de los Sargazos por citar algunos ejemplos. Todas estas representaciones imaginarias preexistentes fueron el estímulo para desencadenar el deseo de ir más allá, de cruzar el mar hacia lo incierto. Proceso histórico que culminó con el desarrollo de una avanzada cartografía, una audaz tecnología de navegación y una destreza marina en el sur de la Península Ibérica que contribuyó a develar los secretos naturales del océano Atlántico y a desarrollar la ciencia náutica.¹³

El imaginario preexistente de América, Cipango, Antilia o la Atlántida, nos demuestra la inquietud humana por la presencia de otros mundos desde los

11 Dilip M. Menon, et al., *Ocean as Method: Thinking with the Maritime*, (Nueva York: Routledge, 2022).

12 Bernd Hausberger, *Historia mínima de la globalización temprana*. (México: El Colegio de México, 2018).

13 Daniel Nieva Sanz (coord.), *Primus circumdedisti me. La odisea transoceánica de Magallanes-Elcano (1519-1522)* (Madrid: Sociedad Española Transdisciplinar de Investigación y Divulgación Científica, 2022).

tiempos de la antigüedad hasta las utopías medievales. Humanistas, literatos, poetas, cartógrafos, todos imaginaban un mundo por conocer, los cristianos idealizaban la tierra prometida, los musulmanes el paraíso, los vikingos el Valhalla, un hecho que finalmente se volvió realidad al finalizar el siglo XV con el encuentro de una masa de tierra desconocida por los europeos.

Las navegaciones atlánticas representaban unas expectativas de miedo a lo extraño, a la violencia, pero también de oportunidad de fortuna. Sueño, fantasía, anhelo y en ese espacio e imaginario fraguó la posibilidad de un gran hallazgo. Las tripulaciones meridionales de la Península Ibérica y de las islas atlánticas, colonizadas desde finales del medievo, adquirieron unas habilidades y destrezas mar adentro que les posibilitó cada vez ir más lejos. El deseo y la búsqueda se aliaron junto a la curiosidad y el miedo. Las islas pasaron en ese entonces a ser un escenario propicio de oportunidad entre la indagación y la avaricia, un camino extenso hacia lo inexplorado y una aventura que permitía navegar hacia la liberación y la fortuna que deparaban las tierras imaginadas.¹⁴

El mar aísla y reúne, somete y libera al mismo tiempo, pero ¿qué son las islas? ¿Qué tienen que ver las islas dentro del imaginario de una tripulación? ¿Y la idea de liberación sobre estas? La historiografía más tradicional y clásica vio en las islas el descanso o la escala que hacían los hombres del mar en sus largos e inciertos viajes¹⁵. Pero las islas son un regalo de la tierra al mar, nacidas a partir de seísmos, erupciones volcánicas y, a veces, del hundimiento de algún litoral como las islas Canarias, Cabo Verde o el rosario de islas caribeñas, y si incidimos en esta idea, podemos pensar que los continentes no son más que grandes islas alrededor del agua. Y de todas esas islas, Europa es la más pequeña y América la más grande.

El agua fue conquistada al mismo tiempo que la tierra y son indivisibles la una de la otra. Frente a la vida tierra adentro la vida de las personas costaneras es amplia, con un horizonte infinito que permitía soñar, a

14 Juan Manuel Santana, "Miedo al mar en los puertos canarios del siglo XX", *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV al XXI)* eds. Manuel Reyes García Hurtado y Ofelia Rey Castelao. (Santiago: Universidad Santiago de Compostela, 2016), 149-162.

15 Martín Fernández de Navarrete, *Colección de viajes y descubrimiento que hicieron por más los españoles desde fines del siglo XV*. (Madrid: imprenta Nacional, 1837). Juan Gil, *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, (Sevilla: fundación Cajasol, 2009).

finales del medievo, más allá de la opresiva sociedad feudal y ofrecía la esperanza de pensar en una liberación de las obligaciones hacia el estamento nobiliario y eclesiástico, una condición de vida sometida y sin posibilidad de cambio por lo que el océano abría un resquicio para los sueños una oportunidad de hallar otro camino.

Pero ¿Cuál fue el sentido de liberación y posibilidades que representaba el mar y por qué fue en las postrimerías del siglo XV que se sucedieron travesías inimaginables anteriormente?

Todos los hombres del sur de la península ibérica que nacían a orillas del mar y vivían de él, desde jóvenes, se enrolaron como tripulantes de expediciones pesqueras, comerciales y de corsariato practicando el saqueo y el pillaje. Lejos del tiempo medido de la cotidianidad agraria, lejos de los hombres de Dios y enfrentados a una naturaleza poderosa, elegir el mar era una posibilidad de liberación contra la asfixiante realidad de lo propio.¹⁶ Estos marineros educados oralmente en las fantasías se escapaban de sí mismos buscando lo irreal, y a medida que su imaginación se alimentaba, nutrieron la pasión por la aventura y el descubrimiento. Lo que oían despertó una curiosidad insaciable y un deseo de ver las maravillas imaginadas con sus ojos.¹⁷

Los protagonistas de las empresas descubridoras moraban entre Europa y África. De pequeños se bañaban en el mar donde fueron bautizados y se forjaron como hombres en un mundo entre el poniente y el levante bajo el furor de la violencia entre musulmanes y cristianos que desprendía un mar ingobernable. Desde la infancia respiraron el aire salado, caminaron entre algas, jugaron con conchas marinas y el salitre recubrió una piel curtida por el sol y la brisa marina. Todo ello les permitió con el tiempo, tras numerosas generaciones, entender el medio que les rodeaba, porque ello era imprescindible para embarcarse en aventuras caracterizadas por la incertidumbre de la navegación.¹⁸

16 Ángel Joaniquet, *Piratas de Ultramar* (Barcelona: Noray, 2012), 13.

17 Leonard Irving, *Los Libros Del Conquistador*. (México: Fondo de Cultura Económica, 1979)

18 David González Cruz, *Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos*. (Madrid, Silex, 2012). Víctor Muñoz Gómez, "Palabra de marino: el conocimiento de la costa meridional ibérica a la luz de la práctica de la navegación en la Era de los Descubrimientos (siglos XV-XVI)", *La España Medieval* vol. 37. (2014): 333-362.

Cautivados por el entorno y la belleza del mar Caribe jamás volvieron a ser los mismos y muchos ya nunca pensaron en volver.¹⁹ Soñaron con llevar su mundo y sus costumbres, pero también se adaptaron a lo nuevo y aprendieron atropelladamente. El desafío de la nueva naturaleza y sus gentes les obligó a vivir en peligro constante, en los excesos, en la pulsión por la vida y en el depender, como siempre, de la fuerza del mar y del viento. La violencia, la avaricia, el amor y el temor a Dios inundó sus almas y el mar forjó el carácter de una empresa que sacó a la luz lo mejor y lo peor de la raza humana.

El mar Mediterráneo y, en especial, el estrecho de Gibraltar supone una vía de comunicación indispensable para comprender la historia marítima. Infinidad de civilizaciones surcaron en este mar. En las columnas de Hércules la tierra desaparecía y el miedo que inspiraban las aguas había disuadido a las gentes de mar a adentrarse hacia el horizonte lejano.²⁰ El término ultramar refleja el miedo de volver. Dentro del mundo mediterráneo todo era seguro y se encontraban a salvo. Era un mar cerrado rodeado de unas tierras sobradamente conocidas como reflejan los portulanos de la época. El océano, por el contrario, era tan gigante y aterrador que hasta finales del XV solo un reducido grupo de diestros marinos se atrevían a navegar por él.²¹

Pretendemos despegarnos del hecho de explicar esta circunstancia más allá del argumento de la esfericidad de la tierra o la navegabilidad global de los mares y plantearemos una nueva reflexión complementada y apoyada en las ficciones literarias de la época, en los mitos y en toda esa vorágine de energía que impulsó a los navegantes a buscar tierras deshabitadas, a encontrar nuevas realidades e imaginar otros mundos posibles llenos de hidras, sirenas, amazonas y cíclopes. Mares y tierras llenas de riquezas alimentadas en cada etapa de la historia para qué llegará ese momento de especial trascendencia y revelación, porque lo que la historia logró ya estaba

19 Antonio de León Pinelo, *El paraíso en el Nuevo Mundo*. Comentario apologético, historia natural y peregrina de las Indias occidentales, islas y tierra firme del mar océano (Madrid, [s.n.], 1656). Stephen Greenblatt, *Maravillosas posesiones: el asombro ante el Nuevo Mundo* (Barcelona: Marbot Ediciones, 2008).

20 Vera, Moya Sordo, "Miedo en el navío inestable. Navegaciones atlánticas hispánicas, siglos XV-XVII", *Traversea: Journal of Transatlantic History* Vol. 2. (2012): 116-130

21 Manuel Selles, *Instrumentos de navegación del Mediterráneo al Pacífico*. (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1994), 21-20

predestinado por la mitología desde hacía mucho tiempo. La Medea de Séneca, la Historia Natural de Plinio, el Imago Mundi de Pierre d' Ailly y la Historia rerum ubique gestarum de Enea Silvio son ejemplos vivos de lo que estaba emergiendo hasta lograr la llegada a un continente ignoto. Y todos estos protagonistas de una u otra forma fueron condicionados por una literatura secular alimentada por los viajeros medievales. Una aventura compartida: unos soñaron un Nuevo Mundo, otros lo encontraron, otros lo recorrieron y trazaron los primeros mapas, otros lo conquistaron, otros lo violentaron y lo redujeron a la civilización europea.

2. EL LABORATORIO DE LAS ISLAS ATLÁNTICAS: CANARIAS, AZORES Y MADEIRAS

La Monarquía portuguesa fue la primera en aventurarse al mar. El rey Enrique, en su búsqueda de la ruta la India, entendió la necesidad de extender el comercio por las costas africanas y solicitó al sumo pontífice permiso para comercializar con la seda, el marfil, las piedras preciosas, el jengibre, la canela y el clavo. Desde las luchas entre musulmanes y cristianos en la península, los últimos valoraron la importancia estratégica del Cabo de San Vicente.²² Las coronas hispanas, al adueñarse de Valencia (1238), Cartagena (1245) y Sevilla (1248), del mismo modo vislumbraron la importancia del océano Atlántico y del poder que representaba.²³

Además, las exploraciones portuguesas encontraron: Madeira (1425), Azores (1427), el Cabo Bojador (1435), el Cabo Blanco (1442), las islas de Cabo Verde (1445), Gambia (1447), Sierra Leona (1462), El Congo (1471), y por último el Cabo de Buena Esperanza (1488) abriendo una la ruta hacia la India. El rey escribió a Roma para impulsar la Fe Católica y en 1454 Eugenio IV, en su «Bula Romanus Pontifex» le concede la propiedad de las tierras conquistadas para construir iglesias y monasterios y enviar misioneros para la futura evangelización.²⁴

22 Eduardo Aznar Vallejo, "En los comienzos de la globalización. La exploración del Ultramar africano", Microhistoria No 4. (2023): 19-43.

23 Eduardo Aznar Vallejo, "Expansión Atlántica y construcción del Estado Moderno. El caso de Canarias" XXIII (Las Palmas, Coloquio de Histórica Canario-americano, 2018): 1-25.

24 Catarina Madeira Santos, "Expansión y descubrimientos portugueses: problemática y líneas de investigación" Cuadernos de Historia Moderna, No 20. (1998): 111-128.

La empresa colombina en Lisboa y más tarde en la Rábida alimentó sus deseos de navegar y amplió su imaginación y percepción del mundo para poder construir un imaginario, consolidando la travesía oceánica. En la capital lusa comprobó de primera mano el intenso movimiento portuario de productos exóticos, personas de orígenes diversos, riquezas y los nuevos conocimientos que arribaban con las embarcaciones procedentes de los litorales africanos. En la Rábida entró en contacto al tiempo con novedosos conocimientos náuticos de los nuevos mapas y cartas de marear.

Los castellanos ocuparon las Canarias (1494-1496) y espacios costeros en el norte de África como Melilla (1497), Mazalquivir (1508), Orán (1509), Tremecén y el peñón de Argel (1510). El corso era una práctica conocida en Castilla en la Edad Media, desde la Armada de Galicia y de Vizcaya hasta la Hermandad de las Marismas. En la Edad Media se va conformando la idea de que la iniciativa privada aliada al estado podía ejercer la violencia de forma legítima en el mar. Los corsarios constituían para los estados una reserva permanente de naves y hombres preparados para la guerra, que no costaban mucho al erario público y que podían ser puestos en juego inmediatamente donde hiciera falta. El corsario era un especialista de la guerra naval, un hombre que reunía tanto los conocimientos de la navegación como los de combate, y era, además, un empresario. Es cierto que muchos navegantes faltos de fletes en periodos comerciales de quietud veían en el corso una forma de conseguir ganancias sustitutorias.²⁵

Todas estas circunstancias unidas a la llegada al archipiélago canario fueron cruciales, porque este actuó como un laboratorio, un escenario propicio y un campo de adiestramiento para experimentar el trato con poblaciones nativas y navegar en alta mar. Canarias ofreció la oportunidad a los castellanos de conocer mejor el mar, permitiendo adiestrarse en el arte de navegar en altamar. Estos estuvieron en contacto directo con las islas e incrementaron sus viajes hacia ellas, alimentando

25 María Teresa Ferrer Mallol, "Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media. La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV", V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval (2006): 255-322. Jesús Hernández Sande, "Mercaderes frente a piratas y corsarios. Desventuras marítimas en el siglo XV", Andalucía en la historia No 54. (2016): 56-59

sus anhelos de riquezas y estableciendo conexiones y redes comerciales en el océano con otras poblaciones, a veces en forma pacífica, otras de forma violenta.

Con el reparto papal del océano, los territorios a 100 leguas al oeste del meridiano de las islas de Cabo Verde correspondieron a Castilla, los del oeste a Portugal, refrendado en el Tratado de Tordesillas.²⁶ Ambas coronas intentaron monopolizar el comercio y el control del mar que consideraban su exclusivo patrimonio, pero antes de estas dos coronas, otros pueblos también, si recordamos la historia mediterránea o báltica y sus imperios antiguos, lo habían hecho.

3. EL CONTRATO DE SANTA FE ¿CORSARIOS O EXPLORADORES?

Las fantasías y relatos europeos como el mito del «buen salvaje» alimentaron los sueños oceánicos de navegar hacia lo desconocido tras la colonización de las islas Canarias, Madeira y Azores. Las exploraciones y los proyectos marítimos de las Corona castellana y portuguesa se han estudiado desde el punto de vista de navegantes, exploradores y aventureros, pero si analizamos bien lo que nos encontramos realmente son empresarios del mar que practicaban el corso y ofrecían sus servicios al mejor postor.

La primera generación de estos renombrados hombres, estudiados a fondo por la historiografía clásica ibérica, categorizados como descubridores y navegantes fueron en realidad emprendedores de la mar aliados con agentes reales y comerciales amparados bajo contrato con la Monarquía, y por tanto, supeditados a sus principios y ambiciones, aunque con un margen privado de ganancia. El régimen jurídico y naval estableció la necesidad de tener documentos para navegar primero por las aguas del Atlántico y más tarde el Pacífico. Todos estos hombres se pusieron al servicio de sus monarcas para encarnar sus proyectos políticos expansionistas.

26 Thomas Duve, “El Tratado de Tordesillas: ¿Una ‘revolución espacial’? Cosmografía, prácticas jurídicas y la historia del derecho internacional público”, *Revista Historia del Derecho* No 54. (2017): 77-107.

Las Capitulaciones de Santa Fe fueron una especie de contrato que legitimaba y acordaba el propósito del viaje colombino al tiempo que otorgaba, el respaldo de la Monarquía y actuaba como instrumento legal del proyecto político de expansión atlántica. El acuerdo estimulaba el éxito de la expedición otorgando el ascenso social. Este se tradujo en los cargos de Gobernador, Virrey y Almirante de todas las islas y tierras por conocer. Este contrato no es más que una carta que legitima una figura particular ligada al poder y a la corona, que prestaba sus servicios a cambio de rédito en lo personal y en lo material como se evidencia:

«Primeramente, que vuestras altezas como señores que son de las dichas mares Océanas hacen desde ahora al dicho don Cristóbal Colón, su Almirante, en todas aquellas islas y tierras firmes que por su mano o industria se descubrirán o ganarán en las dichas mares Océanas para durante su vida, y después de él muerto, a sus herederos y sucesores de uno en otro perpetuamente con todas aquellas preeminencias y prerrogativas pertenecientes al tal oficio».²⁷

Antes de la partida se firmó un concierto que les amparaba al interceptar naves enemigas. Todo recogido en el acuerdo quedando claras las directrices y procedimientos a seguir en las diferentes etapas de la empresa. Fue un compromiso amparado por la Monarquía precedente jurídico para que Francia, Inglaterra y Holanda se inspirarán para apoyar también a sus gentes de mar. El imperio Habsburgo, medio siglo después dio inicio, junto a los portugueses, a la primera globalización e inició el proceso de occidentalización del continente invadido.²⁸ Sus barcos dominaron el océano Atlántico, durante el siglo XVI, sin que nadie lo impidiera, ni por conocimiento, ni por tecnología. El respaldo papal de los Borgia en 1493, a través de la Bula Inter Caetera consolidó la situación. El mito insular del siglo XVI pasó de ser mito y sueño a una nueva realidad oceánica.²⁹

27 Capitulaciones de Santa Fe, 1492 Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 8, R. fls 1.

28 Marcelo Carmagnani, *El otro occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización*, (México: Fondo de Cultura Económica, 2004).

29 Juan Gil, *Mitos y utopías del descubrimiento*. (Madrid: Alianza, 1989).

Para reclutar a la marinería para la incierta expedición, los líderes de la expedición utilizaron todos los argumentos de su imaginación que aseguraban el encuentro con las riquezas de las islas. Entre el miedo y las expectativas reclutó a hombres diestros y curtidos en la navegación oceánica. Como actividad de corso estaban autorizados para operar bajo el amparo de la Corona. La documentación del acuerdo apoyaba su proceder, legitimaba la empresa y convenció a los hombres que embarcaron³⁰.

4. EL LITORAL MERIDIONAL DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

La historia moderna fue testigo del proceso de transición geopolítico que representó no solo saltar del Mediterráneo hacia un nuevo eje comercial cada vez más mundializado en el océano Atlántico, sino de un cambio ideológico y de mentalidad que produjo una lucha entre la tradición medieval y la llegada de la modernidad que trataba de explicar un mundo que aún eran incapaces de entender.

A estas gentes del mar debemos de descifrarlos desde la Edad Media y no desde la Modernidad, pues no se puede olvidar el mundo del que salieron, un mundo feudal y católico lleno de advocaciones, milagros y monstruos. Y también entender su larga tradición marinera, hijos del mar, herederos de los feudos, de los diezmos eclesiásticos, de las pesquerías atlánticas, de la violencia, del pecado y del Dios cristiano. Lanzarse al mar fue una aventura sostenida sobre concepciones medievales.

La tradición marinera ibérica venía de la época musulmana. Los marinos vivían una economía de tipo agrícola (cereales, olivo y viñedo). Sus costas desarrollaron un fuerte sector pesquero (sardin, boquerones, caballas, merluza), con el que lograron el abastecimiento de sus comunidades, y desarrollaron una comercialización regional con tres tipos de rutas: terrestres, marítimas y fluviales. Asimismo, cabe señalar que las corrientes fluviales jugaron también un papel central en sus vidas. Las relaciones con los litorales gaditanos eran de largo tiempo. Los puertos de Sevilla, Palos y Moguer, se convirtieron en enlaces entre

30 Rodrigo Sazo Soto, "Sobre la naturaleza jurídica de las capitulaciones de Santa Fe: una aproximación al estado actual de la cuestión", *Tiempo y Espacio* No 24. (2010): 55-72.

las corrientes comerciales del sur y del norte de Europa. Entre 1495 y 1557, la mayoría de los hombres que participaron en la aventura atlántica fueron de estas tierras.³¹ Dato sorprendente para una comarca pobre demográficamente que con la expansión marítima, lanzó numerosos hombres a zarpar a la aventura.

Las redes, conexiones e interconexiones mercantiles, como generadoras no sólo de riqueza sino también de bienestar y prosperidad, fueron necesarias para el establecimiento de enlaces entre los puertos, los marineros y las mercancías. Estos hombres, entre el corsarismo y la piratería, asaltaron en ocasiones las islas Canarias, Madeira, Azores y las líneas costeras portuguesas. El Atlántico ganó relevancia a finales de la Edad Media fortalecido por las singladuras portuguesas y castellanas, el perfeccionamiento y la experiencia de navegar en África y luego en alta mar, hizo posible explorar nuevos horizontes y alimentar los mitos de las islas atlánticas.

Estos hombres conocían la vida marítima en todas sus formas, intercambiaban información confidencial y ocultaban sus conocimientos para que sus saberes sólo circularan entre unidas redes familiares. El clan Pinzón fue ejemplo de ello. Eran conocidos en el Atlántico y en el Mediterráneo como corsarios.³² Sin la figura de esta familia y la intervención de Fray Antonio de Marchena, el reconocido astrólogo franciscano, la empresa colombina no hubiera conseguido la tripulación necesaria para navegar hacia Cipango, porque en ellos se encontraba presente la idea de la existencia de tierras más allá de las regiones occidentales del océano. Como afirma Juan Manzano, sin la red de amigos y parientes, incluso de otras comarcas, la empresa de cruzar el Atlántico hubiese sido imposible.³³

31 Manuela Moreno Prieto, «Marinería y emigración onubense a América en el siglo XVI». (Huelva: I Jornadas de Andalucía y América, Diputación Provincial, 1981), 268.

32 Núria Coll i Julià, «Vicente Yáñez Pinzón, Corsario en el Mediterráneo», *Revista de Historia de América* No 34. (1952): 457-454.

33 Juan Manzano Manzano, *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, (Madrid: Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1988), 32.

5. NAVEGANDO HACIA ASIA LA TIERRA DE LAS ESPECIAS Y LA SEDA

Las gentes de mar eran en cierta manera místicas y buscaban el poniente por el levante y las islas de las especias. La difusión de los escritos medievales llenos de leyendas colocaban al Mar Tenebroso frente a las costas de Asia y antes las islas de San Brandan, Antilia o de las Siete Ciudades.³⁴ No solo querían llegar a las islas míticas, sino que en su imaginario soñaban con encontrar, amazonas, sirenas, dragones, hidras, cíclopes, gigantes, sierpes, y otras maravillas representadas en la cartografía medieval asiática.³⁵ Sus ansias de fortuna fueron acompañadas de sus instituciones, sus costumbres, sus leyes y sus idiomas, pero también alimentada de un universo mental grecolatino y judeocristiano en un mundo cambiante, como se refleja en los diarios de a bordo de los primeros viajes en donde se pretendían localizar con expectación a las afamadas amazonas.³⁶ Es un hecho más que evidente la influencia entre la narrativa literaria y los anhelos exploratorios. Como se refleja en las representaciones de este mapa medieval lleno de monstruos y figuras marinas.



Islandia (1590), de Theatrum Orbis Terrarum. Atlas de Abraham Ortelius, Amberes, 1527-1598.

- 34 José Vázquez de Parga, San Brandán navegación y visión, (Madrid: doce calles, 2006).
 35 Álvaro Fernández García, Cartografía medieval: el enigma del mapamundi de 1375. (Madrid: Biblioteca nueva, 2009).
 36 Consuelo Varela, Textos y documentos completos, relaciones de viajes, cartas y memorias. (Madrid: Alianza, 1989).

La existencia de los mapas y las rutas trazadas para llegar a las Indias era ampliamente conocida entre los navegantes. En las islas y sus puertos se discutían las rutas y estas se comentaban en el espacio de sociabilidad de la marinería.³⁷ La primera generación de estos corsarios que llegó al mar Caribe eran expertos capacitados en el arte de marear y establecer las rutas de navegación. Poseían un excelente conocimiento y un contacto directo del ambiente marino y trasladaron su experiencia del mundo Mediterráneo al Nuevo Mundo. Para estos hombres el siglo XV fue un largo proceso de aprendizaje y sus conocimientos técnicos se potenciaron.³⁸

El mar Mediterráneo era un mar habitado y conocido y para los expertos navegantes era fácil manejarse en sus aguas. Este hecho les proveía de una superioridad ilimitada a la hora de actuar ante cualquier obstáculo naval que se presentará. El Atlántico era desconocido y, por tanto, riesgoso, lo que hacía de sus empresas algo imprevisible, un constante experimento. Las islas Atlánticas fueron un escenario adecuado para conocerlos y el paso previo para arribar a las aguas del Caribe.³⁹

Los mapas que los guiaban estaban representados por islas fantásticas e imaginarias, pero en realidad las tripulaciones de las embarcaciones no sabían a dónde se dirigían ni qué depararía el viaje. La inquietud, el miedo y el deseo de encontrar riquezas era el combustible de las expediciones. La naturaleza, el juez que dictaría el resultado de la aventura. La influencia de los libros greco-asiáticos en el imaginario mental de los marineros era amplia en la imaginación, como afirma Leonard Irving:

«Al participar en viajes a ultramar, palparían en realidad las maravillas, las riquezas, las aventuras que se contaban en los libros populares tan seductoramente. Gigantes, sabios, enanos, islas encantadas, amazonas, fuentes de juventud, las Siete Ciudades míticas, El Dorado, seguramente existían en alguna parte de las inmensas y extrañas tierras que la Providencia había deparado al pueblo de Castilla».⁴⁰

37 Jesús Varela Marcos, *Descubrimiento y cartografía: grandes viajes descubridores*. (Valladolid: Instituto interuniversitarios de estudios de Iberoamérica y Portugal, 2001).

38 Organización de Estados Americanos. *Precedentes cartográficos del descubrimiento de América*. (México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1989).

39 Mauricio Nieto Olarte, *Las máquinas del imperio y el reino de Dios: reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI*. (Bogotá: Universidad de los Andes, 2013).

40 Leonard Irving, *Los libros del conquistador*, (México: Fondo de Cultura Económica, 1979), 87.

En el mismo sentido Luis Weckman apunta hacia el mismo fenómeno:

“La búsqueda en el Caribe de sirenas, amazonas y gigantes obedece a tradiciones de raigambre clásica, fuertemente matizadas y diversificadas durante el Medievo... Los grandes mitos de la conquista americana tienen una raíz telúrica y una base existencial, en el sentido de que eran la realidad tal como la percibía el espíritu crítico y la imaginación condicionados por el bagaje intelectual que arrastraban consigo. Las ideas fantásticas -como trata de demostrarlo Hammond- subsisten mucho después de los descubrimientos: persisten finalmente a través de sucesivos episodios de la conquista de los pueblos aborígenes”.⁴¹

Todo este universo e imaginario mental estaba presente en las tripulaciones que creyeron navegar hacia Asia y posteriormente a las Indias occidentales, y perduró largo tiempo en las crónicas de la conquista americana del siglo XVI. Ahora bien, una mezcla de fábulas medievales y de una realidad de mundos y civilizaciones complejas sorprendentemente difíciles de describir.⁴²

La leyenda de la Atlántida escrita por Platón estimuló por siglos la creencia en islas imaginarias y maravillosas que se alcanzaban navegando hacia alta mar, como evidencia la cartografía del siglo XV y XVI.⁴³ La isla que más se representaba en los mapas era Antilia y fue el motor de estas empresas desde el primer momento. Se identifica como la Atlántida, pero también se relaciona como la isla de las Siete Ciudades, ambas ubicadas en la cartografía antigua en el mar occidental y en tierras más que reales imaginarias.

41 Luis Weckmann, *La herencia medieval de México*, (México: Fondo de Cultura Económica, 1996), 48.

42 Lugo Olín, M. C., *Por las sendas del temor: una antología para viajar por los infiernos novohispanos*. (México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2018). Valeria Añón, *La palabra despierta: tramas de la identidad y usos del pasado en crónicas de la conquista de México*. (Buenos Aires: Corregidor, 2012).

43 José María García Redondo, *Mapas del Océano: la cartografía hispánica en el siglo XVI*. Charla virtual Museo Colonial de Bogotá, 2022. <https://www.youtube.com/watch?v=Q-IuEb4-mEc>

6. ANTILIA Y LAS ISLAS ASIÁTICAS: ENTRE LO REAL Y LO IMAGINARIO

Antilia (Antiglia, Anthilia, Atilae, Atalae) fue el primer reclamo de búsqueda de las empresas exploradoras de finales del siglo XV y principios del XVI, sin lugar a dudas como sostiene Weckmann.⁴⁴ La carta que Paolo Toscanelli en 1475 al canónigo de Lisboa, Martín de Roriz por encargo del rey de Portugal, ya mencionaba la posibilidad de navegar hacia las Indias para encontrar las islas de las especias, mostrando el derrotero más corto para su navegación.⁴⁵ Es decir, que desde muy temprano existía la expectativa de ruta e islas que abrían la puerta a mundo lejanos. Este documento fue conocido por los marinos y fue un referente para las empresas de navegación que creían firmemente en la ruta directa para llegar a Cipango (Japón). La ruta propicia era viajar hacia el oeste a través del océano Atlántico. Como demuestra la carta en la siguiente descripción:

«Esta ruta, según la opinión de Toscanelli, es salir de Lisboa, ir directamente al Oeste al través del océano Atlántico, y correr en la misma dirección o sobre el paralelo de Lisboa, el tercio poco más o menos de la circunferencia de este paralelo. A esta distancia, dice, se halla la Ciudad de Quisay o Qinsay y también la isla de Cipango muy abundante en oro, perlas y piedras preciosas. En estos mismos parajes es donde coloca la Antilia, diciendo: y desde la isla Antilia que ya conocéis y nombráis hasta la famosa isla de Cipango, hay diez espacios, que hacen 2,500 millas o 225 leguas».⁴⁶

Desde Marco Polo muchos viajeros discutían acerca de la esfericidad de la tierra y algunos calculaban que las costas de China estaban al alcance navegando hacia el oeste por el océano Atlántico. Algunos soñaban con abrir esa ruta oceánica para llegar a la India y a la famosa isla de Cipango cercana a China. En el libro de Marco Polo aparece mencionado varias veces el nombre de una isla que se encontraba habitada de indígenas blancos sin autoridad de monarca alguno. En las cartas colombinas se afirmaba «El oro es lo más importante. Quien lo tiene hace todo lo que quiere en el mundo,

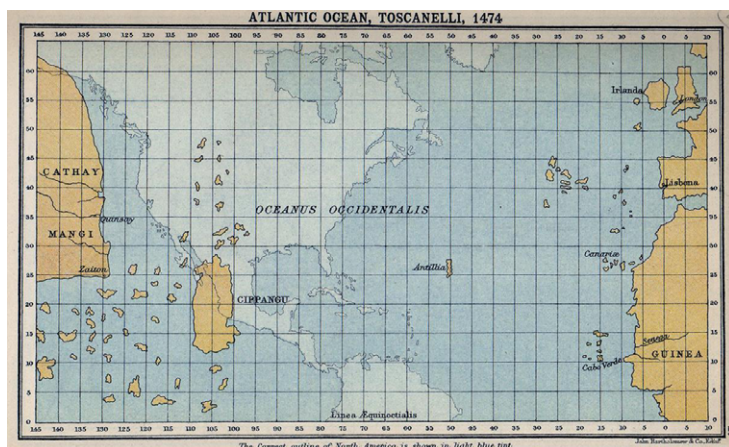
44 Luis Weckmann, *La herencia medieval...* 40.

45 Adám Szászdi Nagy, “Martin Alonso y la carta Toscanelli”, *Revista de Estudios Jacobeos y Medievales* No. 29-30. (2011): 137-172.

46 “Memorial literario o biblioteca periódica de ciencias, literatura y artes”. (Madrid 1802),. Biblioteca Nacional de España (BNE). No 32, 2.

incluso alzar las almas hasta el paraíso...». ⁴⁷ En ellas se detalla la riqueza de unas tierras donde el oro recubría los palacios. Este hecho fue de mucha relevancia, porque fue el argumento principal para estimular a las tripulaciones que compusieron las primeras expediciones. Otro motivo era la fe absoluta en la existencia de islas y tierras míticas llenas de abundantes riquezas. Una representación que impulsó, con posterioridad, la revolución del conocimiento geográfico en coexistencia con el nacimiento de una serie de prácticas, imágenes y concepciones sobre el espacio y el territorio. ⁴⁸

Se pensaba que alrededor de Cipango se encontraban unas 7.500 islas, muchas sin autoridad y con riquezas inauditas. ⁴⁹ Los cosmógrafos relevantes de la Edad Media señalaban en sus cartas numerosos grupos de islas situadas a bastante distancia de Europa y sobre todo al occidente del océano. Una de ellas, la más renombrada, llevaba el nombre de Antilia, isla fabulosa que dio nombre al extenso archipiélago caribeño de las Antillas a partir de 1492. El mar de los Sargazos, al igual que la isla Antilia, era conocido desde la Antigüedad por los marineros y muchos se obsesionaron con encontrar la mítica isla. ⁵⁰



Aproximación y reconstrucción digital del mapa de Toscanelli de 1474.

Fuente: <http://arauco.org/terraaustralisincognitaproject/antilia.html>

- 47 Bernardo Fuster, *Los Hermanos de la Costa. Piratería libertaria en el Caribe*, (Madrid: El Garaje, 2008), 17.
- 48 Stefanie Massmam, "Buscando camino por la mar: experiencia, geografía e imaginarios marítimos en relatos de navegación", *Revista de crítica literaria latinoamericana* Vol. 39, No 78. (2013): 209-232.
- 49 Araceli Tinajero López, "Cipango", *Contracorriente: Revista de Historia Social y Literatura en América Latina* Vol. 8. No. (2010): 448-452.
- 50 Luciani, Luana, "La isla Antilia y el mito de las 7 ciudades", *Taller de letras* No 28. (2000): 119-134.

El reto de navegar hacia un horizonte desconocido conducía obligatoriamente a una sobrecarga mental y sensorial abocada a estímulos nuevos constantes que no sabían cómo explicar, esas respuestas solo pueden entenderse a través de la imaginación preexistente, entre el sueño, la imaginación y la utopía y soñaron para comprender la realidad. La experiencia de estos hombres fue una interacción constante entre lo real y lo imaginativo, las ilusiones creadas aceleraban y agrandaban las expediciones. De esa manera se navegaban de isla en isla con gran rapidez, siguiendo la motivación de las ilusiones de innumerables islas llenas de riquezas.

Los tripulantes no cuestionan nada y al arribar a los archipiélagos caribeños y ver que los indígenas poseían oro y confirmaron la existencia de lugares donde conseguirlo, este se volvió el motivo de su accionar. Una realidad extraña, un paraíso natural desconocido con riquezas y una confusión entre lo real y lo mítico fue lo que experimentaron y con ello cometieron todo tipo de desmanes y atropellos.⁵¹

En las descripciones de cronistas y narradores de las expediciones se entrecruzan datos geográficos, descriptivos y antropológicos, con datos ficticios y fantásticos de un mundo imaginado. La llegada a las tierras del oro repletas de riquezas los envuelve en una mentalidad de búsqueda, de navegación, de conocer, pero sobre la base de los relatos míticos y las leyendas del medievo. Toda su percepción visual se confunde con lo leído, con lo oído en sus diferentes navegaciones. Un ejemplo de ello lo encontramos en el diario de Colón que el día 21 de octubre de 1492 donde escribía:

«Y después, partir para otra isla grande mucho, que creo que debe ser Cipango, según las señas que me dan estos indios que yo traigo, a la cual ellos llaman Colba, en la cual dicen que ha naos y mareantes muchos y muy grandes, y de esta isla otra que llaman Bosio, que también dicen que es muy grande. Y a las otras que son entremedio veré así de pasada, y según yo fallare recaudado de oro o especería determinaré lo que he de hacer. Mas todavía tengo determinado de ir a la tierra firme y a la ciudad de Guisay, y dar las cartas de Vuestras Altezas al Gran Can y pedir respuesta y venir con ella».⁵²

51 Antonino Vidal Ortega, "La región Geohistórica del Caribe. Cartagena y la Tierra firme a comienzos del siglo XVI", *Revista Mexicana del Caribe* Vol. 8. No 15. (2003): 7-37

52 Manuel Alvar, *Diario del Descubrimiento* (Madrid: Cabildo Insular del Gran Canarias, 1976) 102-103.

Añade al día siguiente: «Quisiera hoy partir para la isla de Cuba, que creo que debe ser Cipango, según las señas que dan esta gente de la grandeza della y riqueza».⁵³ Colón, estaba convencido de que Cuba (Colba) era punta o cabo de tierra firme.

Por las noticias que los nativos proporcionaban a los expedicionarios, encontraban palabras que conjugaba perfectamente con Cipango, Cibao, en el diario del viaje, describe que allí se debería de localizar la mina de oro que creía que era Cipango. El 29 de diciembre anotó también en la topografía que le relataban los naturales de Santo Domingo hallar numerosas islas: Macorix, Mayonic, Fuma y Cibao y Coroay, todas repletas de oro.⁵⁴ Así, la mayoría de los expedicionarios se imaginaron estar en Asia, en aquel momento nadie podía creer que se hallaban en un continente desconocido.

Estos hombres en el trópico padecieron hambre, calor, y debieron enfrentar luchas violentas frente a nativos y animales desconocidos en medio de la incertidumbre y el temor de un mundo imaginario mitificado por las expectativas de fortuna. No podemos olvidar la realidad imbuida por las novelas caballerescas y el ambiente espiritual católico que aunaban un mundo fantástico y sobrenatural que comienzan a representar y describir como algo hasta entonces desconocido. Tradición y modernidad luchaban en un pulso que originaría un cambio de época y una nueva mentalidad.

El historiador Demetrio Ramos se refiere sobre esta coyuntura:

«Y como lo más difícil era inventar objetos inconsistentes, entre la perplejidad y la intuición adivinatoria saltaban los recuerdos de los que la tradición les obligaba a reconocer. De aquí que los objetivos asiáticos que estuvieron vigentes en la primera época fueron fácilmente suplantados por los mitos atlantistas. Así surgieron o, mejor, rebrotaron las viejas consejas sobre las islas de la eterna felicidad o la permanente juventud, como había sido considerada la de San Brandam – tal como se reviste al Bimini-, como se repite el mito de las Siete Ciudades».

53 Diario del... 104.

54 Diario del... 195-196.

Estos hombres comparaban lo que veían con lo que conocían, llevaban su universo mental, no solo en los nombres de las islas (San Salvador, Fernandina, Isabela, Juana, La Española, Alfa y Omega, Dominica, Guadalupe), sino también sobre las plantas, las flores, los frutos, comparando el aire y el tiempo de la tierra propia con el mar de los sargazos. El universo mental siguió presente cuando, la primera vez que se encontraron Yucatán, Florida o California, años después, se pensaron a priori que eran islas.⁵⁵

CONSIDERACIONES FINALES

Una imaginación construida en el medievo fue el mejor estímulo para la navegación atlántica. Las expectativas de riquezas y la posibilidad de encontrar una vida más libre fuera de la sociedad feudal de señores, monarcas e Iglesia, hizo de los mitos medievales algo a lo que apostar para romper los marcos rígidos de una sociedad que condenaba a la obediencia y la obligación. El mar era una puerta abierta al cambio, siempre lo había sido, aunque generaba ansiedad y miedo. Sin esta receta hubiese sido imposible el riesgo y la osadía. Y así los hombres del sur de la península Ibérica se lanzaron al mar, porque durante cientos de años este les había hecho sentirse libres. Y así conformaron las expediciones que lograron mejorar el conocimiento geográfico del Atlántico y del mundo.

Las travesías fueron realizadas por marinerías muy experimentados que llevaban varias generaciones navegando entre Canarias, Madeiras, Azores, Cabo Verde y las costas occidentales del continente africano y ahí con la experiencia atenuaron el temor. La capacidad y el arrojo de esta generación de marineros fue cuando menos valerosa, pues entre 1492 y 1522 lograron dar la vuelta al mundo por primera vez en tan solo tres décadas, algo sorprendente dada la tecnología y la cartografía de la que dispusieron. En realidad, fue una revolución geográfica y la concreción fehaciente de que la tierra era una esfera.

55 Margaret Shrimpton y Antonino Vidal, "Rutas y travesías en el Caribe continental: historias de un territorio vacío", *Historia Caribe* Vol, 15, No. 37, (2020): 13-21.

La denominación de Nuevo Mundo para el continente que luego el mundo occidental llamó América, refleja la emergencia de un tiempo distinto y de unas nuevas concepciones ideológicas. Para los europeos, la irrupción de la modernidad y del saber surgido de las empresas marítimas trajo consigo el conocimiento y la revelación de nuevas geografías, culturas desconocidas y especies vegetales y animales nunca antes vistas. Para los nativos el hundimiento de su mundo. Un flujo de intercambios tanto materiales como inmateriales venidos de los ires y venires de Asia, África y América.

Esta expansión del horizonte físico e intelectual europeo rompió todos los marcos establecidos y sirvió de estímulo para la imaginación de todas las generaciones de hombre que decidieron conocer las otras orillas, dando inicio así a una época de cambios drásticos y revelaciones.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes de Archivo

Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 8.
Biblioteca Nacional de España (BNE), Madrid-España. Memorial literario o biblioteca periódica de ciencias, literatura y artes. Número 32. Año de 1802.
Organización de Estados Americanos (OEA). Precedentes cartográficos del descubrimiento de América. (México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 1989).

Fuentes Secundarias

Alvar, Manuel. Diario del Descubrimiento. Madrid: Cabildo Insular del Gran Canarias, 1976.
Añón, Valeria. La palabra despierta: tramas de la identidad y usos del pasado en crónicas de la conquista de México. Buenos Aires: corregidor, 2012.
Aznar Vallejo, Eduardo. “Expansión Atlántica y construcción del Estado Moderno. El caso de Canarias”, Las Palmas: XXIII Coloquio de Historia Canario-americano, 2018: 1-25.
Aznar Vallejo, Eduardo. “En los comienzos de la globalización. La exploración del Ultramar africano”. Macrohistoria No 4. (2023): 19-43. DOI: <https://doi.org/10.62120/mch.v1i4.28>

- Carmagnani, Marcelo. El otro occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización. México: FCE, 2004.
- Coll i Juliá, Núria. “Vicente Yáñez Pinzón, Corsario en el Mediterráneo”. *Revista de Historia de América* No 34. (1952): 457-454.
- De León Pinelo, Antonio. El paraíso en el Nuevo Mundo. Comentario apolo-gético, historia natural y peregrina de las Indias occidentales, islas y tierra firme del mar océano. Madrid, [s.n.], 1656.
- Duve, Thomas, “El Tratado de Tordesillas: ¿Una revolución espacial? Cosmo-grafía, prácticas jurídicas y la historia del derecho internacional público”. *Revista Historia del Derecho* No 54. (2017): 77-107.
- Fernández de Navarrete, Martín. Colección de viajes y descubrimiento que hicieron por más los españoles desde fines del siglo XV. Madrid: Imprenta Nacional, 1837.
- Fernández García, Álvaro. Cartografía medieval: el enigma del mapamundi de 1375. Madrid: Biblioteca nueva, 2009.
- Ferrer Mallol, María Teresa. “Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media.” *La Península ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. V Jornadas Hispano-Portuguesas de Historia Medieval (2006): 255-322.
- Fuster, Bernardo. Los Hermanos de la Costa. Piratería libertaria en el Caribe. Madrid: El Garaje, 2008.
- García Redondo, José María. Mapas del Océano: la cartografía hispánica en el siglo XVI. Charla virtual Museo Colonial de Bogotá, Colombia 2022 <https://www.youtube.com/watch?v=Q-luEb4-mEc>
- Gil, Juan. El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes. Sevilla: Fundación Cajasol, 2009.
- Gil, Juan. Mitos y utopías del descubrimiento. Madrid, Alianza, 1989.
- González Cruz, David, Descubridores de América. Colón, los marinos y los puertos. Madrid: Silex, 2012.
- Greenblatt, Stephen. Maravillosas posesiones: el asombro ante el Nuevo Mundo. Barcelona, Marbot Ediciones, 2008.
- Gruzinski, Serge. Las Cuatro Partes Del Mundo: Historia de Una Mundializa-ción. México: Fondo de Cultura Económica, 2010.
- Hausberger, Bernd. Historia mínima de la globalización temprana. México: El Colegio de México, 2018.
- Hernández Sande, Jesús. “Mercaderes frente a piratas y corsarios. Desventuras marítimas en el siglo XV”. *Andalucía en la historia* No 54. (2016): 56-59.
- Irving, Leonard. Los Libros Del Conquistador. México: FCE, 1979.
- Joaniquet, Ángel. Piratas de Ultramar. Barcelona: Noray, 2012.
- Luciani, Luana. “La isla Antilia y el mito de las 7 ciudades”. *Taller de letras* No 28. (2000): 119-134.

- Lugo Olín, María Concepción. Por las sendas del temor: una antología para viajar por los infiernos novohispanos. México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2018.
- Madeira Santos, Catarina. “Expansión y descubrimientos portugueses: problemática y líneas de investigación”. Cuadernos de Historia Moderna No 20. (1998): 111-128.
- Manzano, Juan. Los Pinzones y el descubrimiento de América. Madrid: Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1988.
- Massmam, Stefanie. “Buscando camino por la mar: experiencia, geografía e imaginarios marítimos en relatos de navegación”. Revista de crítica literaria latinoamericana Vol. 39. No 78. (2013): 209-232.
- Molina, Ángel Luis. “Los viajes por mar en la Edad Media”. Cuadernos de Turismo No 5. (2000): 113-122. Vol
- Moreno Prieto, Manuela. “Marinería y emigración onubense a América en el siglo XVI”. Huelva: I Jornadas de Andalucía y América, Diputación Provincial, 1981: 264-275.
- Moya Sordo, Vera, “El miedo en el escenario del viaje atlántico ibérico, siglo XV-XVI”. Cuadernos de Estudios Gallegos Vol. 60. No 126. (2013): 225-253. DOI: <https://doi.org/10.3989/ceg.2013.126.06>
- Moya Sordo, Vera. “Miedo en el navío inestable. Navegaciones atlánticas hispánicas, siglos XV-XVII”. Traversea: Journal of Transatlantic History, Vol. 2. (2012): 116-130.
- Muñoz Gómez, Víctor. “Palabra de marino: el conocimiento de la costa meridional ibérica a la luz de la práctica de la navegación en la Era de los Descubrimientos (siglos XV-XVI). La España Medieval vol. 37. (2014): 333-362. DOI: https://doi.org/10.5209/rev_ELEM.2014.v37.44461.
- Muñoz Gómez, Víctor. “Derroteros, memoriales y saberes náuticos en las costas meridionales ibéricas durante la Era de los Descubrimientos (1526-c. 1555)”, *Crónica Nova* No 42. (2016): 425-451.
- Nieto Olarte, Mauricio. Las maquinas del imperio y el reino de Dios: reflexiones sobre ciencia, tecnología y religión en el mundo atlántico del siglo XVI. Bogotá: Universidad de los Andes, 2013.
- Nieva Sanz, Daniel (coord.) *Primus circumdedisti me. La odisea transoceánica de Magallanes-Elcano (1519-1522)*. Madrid: Sociedad Española Transdisciplinar de Investigación y Divulgación Científica, 2022.
- Nunes Díaz, Manuel. *O Capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 1963.
- Pérez Mallaina, Pablo Emilio. El hombre frente al mar naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. Sevilla: Universidad de Sevilla, 1996.

- Rodríguez Lorenzo, Sergio M. “Hombres para el Atlántico: marinería de la costa onubense en tiempos de Magallanes (c. 1492-1525)”. *Actas XXIV Jornadas de Historia de Ayamonte*, Huelva, (2019): 124-149.
- Santana, Juan Manuel. “Miedo al mar en los puertos canarios del siglo XX”, *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV al XXI)*, editado por Manuel Reyes García Hurtado y Ofelia Rey Castelao. Santiago: Universidad Santiago de Compostela, 2016.
- Sazo Soto, Rodrigo. “Sobre la naturaleza jurídica de las capitulaciones de Santa Fe: una aproximación al estado actual de la cuestión”. *Tiempo y Espacio* No. 24. (2010): 55-72.
- Shrimpton Mason, Margaret y Antonino, Vidal Ortega, “Rutas y travesías en el Caribe continental: historias de un territorio vacío”. *Historia Caribe* Vol. 15. No 37. (2020); 13-21. DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.37.2020.2>
- Szászdi Nagy, Adám. “Martin Alonso y la carta Toscanelli”. *Revista de Estudios Jacobeos y Medievales* No. 29-30. (2011): 137-172.
- Tinajero López, Araceli. “Cipango”, *Contracorriente: Revista de Historia Social y Literatura. América Latina* Vol. 8. No. 1. (2010): 448-452.
- Trejo Rivera, Flor y Guadalupe Pinzón Ríos. *Espacios marítimos y proyecciones culturales*. México: Secretaría de Cultura, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Universidad Nacional Autónoma de México, 2019.
- Varela, Consuelo. *Textos y documentos completos, relaciones de viajes, cartas y memorias*. Madrid: Alianza, 1989.
- Varela Marcos, Jesús. *Descubrimiento y cartografía: grandes viajes descubridores*. Valladolid: Instituto interuniversitarios de estudios de Iberoamérica y Portugal, 2001.
- Vázquez de Parga, José. *San Brandán navegación y visión*. Madrid: doce calles, 2006.
- Vidal Ortega, Antonino. “La región Geohistórica del Caribe. Cartagena y la Tierra firme a comienzos del siglo XVI”. *Revista Mexicana del Caribe* Vol. 8. No 15. (2003): 7-37
- Vieira, Alberto. “As ilhas Atlânticas (Canarias, Madeiras, Açores) como espaços de fronteira”. *Cadernos de divulgação do CEHA* No 7. (2015): 1-54.
- Walton, Stuart. *Humanidad: una historia de las emociones*. Madrid: Taurus, 2005.
- Weckmann, Luis. *La herencia medieval de México*. México: FCE, 1996.

Para citar este artículo: Vidal Ortega, Antonino y Joaquín Monge Castillero. “El mar, las islas y un imaginario marítimo de ruptura a comienzos de la Edad Moderna”, *Historia Caribe* Vol. XX No. 47 (Julio-Diciembre 2025): 21-48. DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.47.2025.4383>