

## **EL ATLÁNTICO: UN ESPACIO DE CONQUISTA**

La experiencia marinera como parte de la construcción de Occidente

**Pablo Moro**

### **Resumen**

A principios de la Edad Moderna, en un largo proceso atravesado por rupturas con lógicas pasadas y nuevas significaciones, Europa comenzó a mirar al Atlántico. A medida que Europa se expandía hacia el mar, iba formando nuevas rutas comerciales, pero, también, un nuevo espacio, atravesado por lógicas culturales propias y formado por personas distintas que mezclaban sus experiencias y que formaban una mentalidad más o menos homogénea. Personas que se constituyeron, a lo largo de los siglos **xvi** y **xvii**, como marineros. El objetivo de este capítulo es analizar las experiencias marineras atlánticas de esas épocas y dilucidar de qué manera estas experiencias aportaron a la identidad occidental de Europa.

La idea de civilización está inherentemente relacionada con la idea de Occidente. Ambas concepciones forman parte de la identidad de Europa desde sus comienzos, junto con otras como el cristianismo, el racismo étnico o el machismo. A medida que Europa se fue constituyendo como tal, se encontró con diversos lugares y culturas y los reconoció como lo Otro y, en cierta medida, los volvió antagónicos (Burke, 2005). En estos encuentros, sin embargo, se fueron tejiendo relaciones de poder y Europa se estableció (de forma lenta y paulatina) como el centro del control hegemónico respecto al resto del mundo.

En ese sentido, el encuentro con Oriente es clave para la formación de la identidad occidental:

Desde la perspectiva de Occidente, Oriente es el descubrimiento primordial del segundo milenio. Occidente no existe sin el contraste con el no-Occidente. Oriente es el primer espejo de diferenciación en ese milenio. Es el lugar cuyo descubrimiento descubre el lugar de Occidente; el comienzo de la historia que empieza a ser entendida como universal (de Sousa Santos, 2009, p. 214).

Pero Oriente no quedaba solo hacia el Este. Europa se encontró con otros *no-Occidentales* también cuando se lanzó al mar o, hablando más específicamente, cuando se lanzó a conquistar el océano Atlántico. Ya a fines del siglo XIII, los hermanos Vivaldi, de Génova, se embarcaron en dos galeras hacia el oeste con el objeto de circunnavegar África, llegar a las Indias a través de la *Mar Océana* y establecer una nueva ruta comercial. Si bien Génova y Venecia tenían contacto con Flandes y con Inglaterra y, por lo tanto, ya estaban familiarizados con el Atlántico, esta empresa era nueva. Lo último que se supo de los hermanos genoveses fue que cruzaron el estrecho de Gibraltar<sup>1</sup> con rumbo suroeste. En el siglo XV, unos portugueses arribaban a la costa del oeste africano para llegar a Ashanti, una región boscosa que, según les habían informado en Marruecos, era una fuente de oro (Parry, 1989).

Estos son algunos ejemplos significativos de las raíces de la actividad europea en el Atlántico, pero no fue sino hasta fines del siglo XV<sup>2</sup> y principios del XVI que Europa dio el salto definitivo, nos dice John Horace Parry (1989), gracias a una combinación técnica y una necesidad económica:

La zona marítima de Europa era la patria, no solo de dos tradiciones distintas de construcción de barcos, sino también de dos tradiciones distintas de navegación. Los hombres de mar portugueses y andaluces de principios del siglo XV heredaron ambas tradiciones (p. 44).

A medida que Europa se expandía hacia el mar iba formando nuevas rutas comerciales, pero, también, un nuevo espacio, atravesado por lógicas culturales propias y formado por personas distintas que mezclaban sus experiencias y formaban una mentalidad

más o menos homogénea. Personas que se constituyeron, a lo largo de los siglos *xvi* y *xvii*, como marineros.

Con respecto al estudio que hace de la literatura de viajes durante el imperialismo, Mary Louis Pratt (2011) dice: «Las transiciones históricas importantes alteran la manera en que la gente escribe porque alteran sus experiencias y, con ello, también su manera de imaginar, sentir y pensar el mundo en el que viven» (p. 26). Y aunque nosotros no pensemos en la literatura de viajes, sí creemos que es importante analizar la manera de imaginar, de sentir y de pensar, es decir, la *experiencia* de los marineros de los años de la expansión ultramarina.

## El Atlántico

Los doscientos años que van desde principios del siglo *xvi* hasta fines del siglo *xvii* comparten, en nuestro análisis, un eje en común que los estructura: la utilización de los océanos como una herramienta con la cual se puede llegar a tierras extrañas; como un puente a otros mundos. En definitiva, la utilización del mar como un medio de transporte a lugares ajenos.

Felipe Fernández-Armesto (2001) habla de la paradoja de la Europa atlántica al «sentir el llamado del mar» durante gran parte de la historia de sus pueblos:

De manera abrumadora, los pueblos europeos del lado atlántico se clasifican hoy, a la luz de su historia moderna, como pueblos marítimos. El Atlántico les proporcionó profesiones como pescadores, marineros y comerciantes regionales y, una vez que la tecnología lo permitió, rutas de migración marítima y construcción de imperios. Sin embargo, la paradoja inexplicable de la historia de Europa Occidental fue que la *llamada del mar* fue ignorada durante siglos, incluso milenios. Cuando llegaron al mar, la mayoría de estos pueblos se quedaron atrapados allí, como dominados por los vientos del oeste que soplan en sus costas. La navegación costera mantuvo a sus comunidades en contacto entre sí; los ermitaños seguidores de Pelagia contribuyeron a construir una mística del mar; y algunos lugares desarrollaron pescas de aguas profundas. Pero, excepto en Escandinavia, los logros de la civilización en el noroeste de Europa debieron poco o nada al horizonte marítimo hasta lo que consideramos la Baja Edad Media (p. 312).<sup>3</sup>

Tengamos en cuenta que durante lo que nosotros pensamos como la Baja Edad Media (época en la que según Fernández-Amesto (2001) los europeos finalmente se lanzaron al Atlántico) se estaba formando la idea de *occidente* y que el encuentro con la otredad le sirvió a Europa para ayudar a definirse. Sabemos que la idea con la cual una sociedad se

piensa a sí misma forma parte de su identidad. En los siglos *xvi* y *xvii* comenzó un proceso, a veces lento y a veces no tanto, por el cual una idea se impuso por sobre otras en la formación de la identidad de la sociedad europea. Estamos hablando de la representación de Occidente. Así lo define Michel-Rolph Trouillot (1995):

Occidente fue creado en algún momento a principios del siglo *xvi*, en medio de una ola mundial de transformaciones materiales y simbólicas. La expulsión definitiva de los musulmanes de Europa, los llamados viajes de exploración, los primeros desarrollos del colonialismo mercantil y la maduración del estado absolutista, sentaron las bases para que los gobernantes y los comerciantes de la Cristiandad Occidental conquistaran Europa y el resto del mundo.

Estos acontecimientos políticos fueron paralelos al surgimiento de un nuevo orden simbólico. La invención de América (con Waldseemüller, Vesputio y Balboa), la simultánea invención de Europa [...], la occidentalización del Cristianismo y la invención de un pasado greco-romano para la Europa Occidental, fueron todos parte del proceso en el cual Europa se convirtió en Occidente (p. 107).

Es preciso aclarar que si bien el ritmo de nuestro análisis es marcado por las sociedades europeas de la época (más precisamente por España y Portugal primero, y por Inglaterra y Holanda después), lo cierto es que abarca un sector geográfico mucho más amplio y que incluye elementos culturales de múltiples sociedades además de la europea: estamos hablando del océano Atlántico. El Atlántico para nosotros tiene un significado mucho mayor que el de simple masa de agua en movimiento.<sup>4</sup> Lo entendemos como un ámbito donde confluyen muchas y diversas culturas, se mezclan, se cambian y se adaptan. Un lugar de definiciones inciertas (al menos en los siglos *xvi* y *xvii*), tanto geográficas como ideológicas. Un lugar, sobre todo, inmenso.

Y es en esta inmensidad donde nos encontramos con el barco. Nuestro concepto de embarcación va de la mano de lo que entendemos como océano Atlántico. Concebimos el barco como más que un simple vehículo. Refiriéndose al barco como una manera de organizar la producción en el siglo *xvii*, Peter Linebaugh y Marcus Rediker (2005) dicen: «El barco, cuyo medio de acción lo convirtió en algo universal y sui géneris, constituyó un marco en el que cooperaba un gran número de trabajadores para realizar tareas complejas y sincronizadas bajo una disciplina jerárquica [...]» (p. 176).

Por las características intrínsecas que tiene, su necesidad de trabajo coordinado y duro, por las razones económicas que dieron lugar a la diversidad de una tripulación de origen diverso, el barco es la concreción material de todo lo que significa el océano Atlántico. Si la *Mar Océana* era para los marineros de los siglos *xvi* y *xvii* una confusa masa de

imaginarios, en donde la ficción cobraba vida y se mezclaba con la realidad, el lugar donde la superstición era tan real como la naturaleza, entonces el barco era el medio concreto para explorarla. Y como tal, el barco también era el ámbito concreto donde se mezclaban diversas culturas y confluyen entre sí.

## La época del descubrimiento

Es importante saber qué significó para Europa el descubrimiento del océano Atlántico. Utilizamos este concepto adrede, acompañando la idea de Parry (1989) que dice que Europa, al lanzarse al mar, descubrió que el mundo estaba unido por el agua.

El conocimiento de que existían pasos marítimos continuos de un océano a otro en todo el mundo (me refiero al conocimiento comprobado y no a las hipótesis geográficas), fue fruto del período de un siglo y pico durante el cual los europeos exploraron los mares y que en los libros de historia suele aparecer con el título de la «edad de los grandes descubrimientos» (Parry, 1989, p. 54).

Creemos que la idea de *descubrimiento* del mar introducida por el autor británico puede ser utilizada aún como un concepto útil para el análisis histórico. Porque si bien, como dijimos más arriba, el proceso de descubrimiento es consecuencia de exploraciones previas, el avance decisivo de Europa sobre el Atlántico en el siglo xvi cambia la concepción de mar, de océano.

Carlos Alberto González Sánchez (2014), hablando sobre la escritura y los descubrimientos oceánicos, complementa esta idea:

Navegantes y conquistadores, héroes renacentistas frente a lo imprevisto del destino y de confines abiertos e inabarcables, aun desplegando rasgos épicos y guerreros medievales, eligen desempeñar un papel polifacético —encontrar, dominar, experimentar en la aventura del viaje oceánico, una hazaña que posibilita el conocimiento y la construcción de una diversa y diferente realidad (p. 202).

Entonces, aquel que tuviera un barco tenía la oportunidad de llegar al resto del mundo. Mundo que, además, había que descubrir y definir.

Europa, de la mano de España y de Portugal, dedicó todo el siglo xvi a esta monstruosa tarea y llenó el Atlántico de barcos para la exploración. Una exploración, dice Parry (1989), con un objetivo concreto y bien pragmático: el establecimiento de nuevas rutas comerciales. El autor inglés va a hacer especial énfasis en esta cuestión. Al hablar de los hombres del siglo xv, dice:

Eran hombres prácticos, igual que los gobernantes y los inversionistas que financiaban sus viajes, y sus objetivos también eran prácticos: principalmente establecer contactos con países no europeos concretos, países cuya existencia era conocida, países de cultura avanzada e importancia comercial, países cuyos gobernantes podían recabarse alianza y apoyo políticos (Parry, 1989, p. 47).

Así, la exploración del siglo xvi fue una exploración comercial. El descubrimiento fue un descubrimiento con fines económicos. Pero esto no quiere decir que podamos descartar otras razones, morales o sociales. Quien arma una expedición está haciendo una inversión con el fin de ganar, pero no nos tenemos que olvidar de que, en esta época, el mundo respondía aún a lógicas distintas al actual. Era un mundo de ecos medievales y existían fuertes raíces religiosas e identidades regionales que derivaban en búsquedas de reconocimiento.

La reconquista, por ejemplo, recién finalizada, estaba presente en las mentes de los españoles del 1500. La idea de triunfo cristiano, de triunfo *occidental*, comenzaba a gestarse y se proyectaba hacia el Atlántico.

Pensando en la construcción de la memoria (popular o académica, más o menos normativizada), y para hablar del papel fundamental de la imprenta en la creación de un recuerdo colectivo del siglo xvi español, María Portuondo (2009) cuestiona lo que *se ha esfumado de la memoria*. La autora pone en tensión el culto a los santos, los relatos míticos y de construcción de una identidad española —al remarcar la creación de instituciones para analizar y para utilizar información sobre nuevos territorios y recursos—, las discusiones sobre nuevas cosmografías y concepciones del mundo que no se hicieron públicas. Estos conocimientos, por supuesto, transforman cómo la sociedad ibérica entiende el mar (Portuondo, 2009).

En nuestro análisis llamaremos a este período, comprendido por todo el siglo xvi y la primera mitad del siglo xvii, la *época del descubrimiento*. Un descubrimiento comercial, sí, pero atravesado por ejes morales y sociales que posibilitaron el surgimiento de una nueva figura: el marinero explorador.

## **El marinero como aventurero**

Isabel I de Castilla no recibió el título de «la Católica» por nada. La bula papal de Alejandro VI que le otorgaba el nombre a ella y a su esposo,<sup>5</sup> Fernando, fue dictada en 1496, cuatro años después del fin de la Reconquista. La unión de los reinos ibéricos bajo una misma corona se dio, desde su misma gestación, como un proceso católico. Era el estandarte de la cruz el que se levantaba en contra de los moros y su triunfo definitivo marcó, junto con una personalidad fuerte y a una gran astucia, el accionar político de Isabel.

Pero hay más: una vez que unieron políticamente a los reinos que formaron España, la corona necesitó controlar a la Iglesia, que no era, en ningún aspecto, una institución menor:

Al doblegar a la aristocracia, al instalar a sus propios funcionarios en las ciudades y al transformar el sistema judicial, Fernando e Isabel habían llegado muy lejos en la empresa de asegurar la supremacía de la Corona en Castilla. Pero el control de las instituciones seculares no bastaba. No podrían ser dueños absolutos de su propio país hasta que no hubiesen colocado bajo el control real a la inmensamente poderosa Iglesia española (Elliot, 1972, p. 102).

El catolicismo de la corona, entonces, no fue una simple cesión política. Fue el resultado de un enfrentamiento más o menos directo con el papado y que derivó de un acercamiento entre ambas instituciones. Para Isabel, la fe marcaba su accionar, formaba parte de su esencia, de su mentalidad. Este sentimiento, que bien podríamos definir como sentido mesiánico, alentado por el Papa, por la Reconquista y por la Inquisición, iba a configurar el armado de los viajes por el Atlántico en el siglo XVI. Pero, además, esto se vio acompañado por instituciones estatales, como la Casa de Contratación y el Consejo de Indias, que apoyaban y potenciaban la construcción de una mentalidad exploratoria.

Amdt Brendecke (2012) analiza «la relación entre el uso del saber y el dominio colonial» (p. 19) y la creación de la Casa de Contratación y el Consejo de Indias, y les da una nueva dimensión: al administrar la cuestión de la cartografía y la navegación (entre otras), mantiene una estructura de conocimiento que reproducen lógicas de dominación y que «se desarrollaron en la expansión y la colonia» (p. 19).

Serge Gruzinski (2010) sostiene que se crearon conexiones culturales entre distintos continentes a partir de varios factores, y que uno de esos factores esenciales fueron los hombres. Escritores de diversas índoles; católicos y laicos; oficiales y civiles; colonizadores, originarios o mestizos, que escribían oficial o extraoficialmente y que expresaban y sostenían lazos a lo largo del planeta que permitían el dominio de la monarquía católica.

En este marco, existían dos elementos que estructuraban la mentalidad de los marineros, y los que impulsaban a hacerse a la mar: la razón moral y la exploración. Ambos elementos convivían, con una razón práctica: la búsqueda de nuevas rutas comerciales.

González Sánchez (2014) nos ayuda a entender la multidimensionalidad del navegante y habla de curiosidad, de gloria y de experiencia que se contagia:

La curiosidad, las ansias de cosas diferentes, ventura y gloria duradera, junto a los deseos de poner en fuga la trivialidad cotidiana, son los fundamentos prioritarios del homo viator renacentista. La experiencia de unos, los primigenios, contagia a otros. Muchos, a la vuelta de unas jornadas propias de encantamientos y hechizos, contaron lo que vieron; pero se dieron cuenta que la palabra es huidiza y manipulable, no fija ni guarda nada en la memoria ajena, se pierde, normalmente desvirtuada, en el eco de la eternidad (p. 197).

La razón moral, impulsada además desde la corona, se componía de la relación entre un sentimiento de pertenencia a una nación, a Europa y/o a Occidente, y la cuestión religiosa que, como dijimos más arriba, no eran instituciones muy separadas en la España del siglo XVI.

La fortuna, según la visión de los contemporáneos, una especie de fuerza sagrada y universal, una búsqueda y una causa, un catalizador y una excusa, les sonreía:

[...] para conseguir renombre, dignidad y fama, no valga más la virtud que la fortuna [...]. Las leyes, los virtuosos principios, los prudentes consejos, los hechos fuertes y constantes, el amor a la patria, la fe, la diligencia, las prácticas castigadísimas o elogiadísimas de los ciudadanos, siempre pudieron, o bien sin fortuna ganar y adquirir fama, o bien con fortuna extenderse mucho y alcanzar la gloria, y ellos mismos conseguir gran valor para la posteridad y la inmortalidad (Alberti, [c. 1440] 1986, p. 79).

Para un hombre de fines del siglo XV, la fama, el renombre y la dignidad aparecían como virtudes brindadas por la fortuna y dispuestas en una bandeja, o mejor dicho, una cubierta de alguna embarcación, listas para ser tomadas. Es decir, la fortuna era causa y consecuencia de las acciones humanas.

Tus casos fallaçes, Fortuna, cantamos,  
estados de gentes que giras e trocas;  
tus grandes discordias, tus firmezas pocas,  
Y los qu' en tu rueda quexosos fallamos  
[sic] (Mena, [1496] 1996, p. 55).

La lealtad a una patria católica, occidental, y la idea de llevar esas ideas occidentales más allá del mar, podían ser un motor poderoso para un armador de barcos; con certeza sí lo eran para los reyes católicos. Este motor era el impulso necesario para soportar las vicisitudes de un océano desconocido que llevaba a lugares inciertos. La búsqueda de un triunfo moral era, entonces, uno de los motivos para hacerse a la mar. Pero para que existiera ese triunfo moral debía existir un *otro* amoral; personas que antagonizaban los ejes de lo que se creía bueno, aceptable. Peter Burke (2005) nos ayuda a entender esta

idea. Hablando de las formas habituales de reacción de un grupo frente a otra cultura. En este sentido, dice lo siguiente sobre una de ellas:

Consiste en la invención consciente o inconsciente de otra cultura opuesta a la propia. De ese modo, convertimos en «otros» a nuestros congéneres. Así, por ejemplo, la Canción de Roldán describía al Islam como una invención diabólica del cristianismo, y presentaba una imagen de los musulmanes como adoradores de una trinidad infernal, compuesta por Apolo, Mahoma y cierto «Termagante» (Burke, 2005, p. 156).

Los moros fueron el gran antagonista en la península ibérica hasta fines del siglo xv, los *infieles* a los que había que derrotar para que triunfara la moral. Y cuando los moros fueron derrotados, ya no existieron más como antagonistas. Con la victoria, los reinos ibéricos necesitaron encontrar otro *adversario* amoral. Fue entonces cuando Europa *descubrió* el mar.

La idea de exploración complementa este triunfo moral. La necesidad económica obligaba a Europa a mirar hacia el mar. Necesidad que se sumó a los avances técnicos en la construcción de barcos y en los modos de navegación: el encuentro de la tradición marinera de Europa del Norte con las formas de navegación del Mediterráneo y las influencias árabes daban lugar a avances como el compás magnético, la medición del tiempo con las estrellas, el uso de cartas náuticas, tablas o instrucciones de navegación.

Pero la geografía con la que contaba Europa en esta época estaba basada en una extraña mezcla entre estudios empíricos y conjeturas míticas. Existía la idea de que la Tierra era tripartita y estaba rodeada de un océano único, lleno de islas, idea que nadie había refutado. Con estas condiciones, la navegación en el Atlántico era un asunto de audacia: como referencia se tenían rumores de fuentes tan diversas como la experiencia de algún viajero, antiguos diarios de viajes o, cómo no, la Biblia.

El marinero, entonces, se constituía como explorador. Si bien esto fue cambiando conforme avanzaba el siglo xvi, y para el siglo xvii el Atlántico estaba, con mayor o menor exactitud, cartografiado, nos encontramos con un significativo intento por descubrir nuevas tierras en los armadores de embarcaciones. La corona impulsaba estos viajes porque el cartografiado progresivo de un mundo que estaba a medio conocer llevaba, además, a completar una cosmografía oficial, al servicio del Rey y con la gracia de Cristo.

Se constituían, entonces, dos grandes tendencias, además de la comercial, para hacerse a la mar: el triunfo moral y la exploración. Es por eso que a esta *época de los descubrimientos* le coincide una concepción de *marinero como aventurero*.

Quizás el más icónico personaje histórico que demuestre al *marinero como aventurero* sea Cristóbal Colón. Hijo de un artesano genovés, Colón recibió una educación más bien informal, pero le bastó para leer algunos diarios de viajes, entre ellos el de Marco Polo, y desarrollar un convencimiento absoluto de un destino magnánimo.

Era muy aficionado a las profecías. Una apostilla escrita por su hijo Hernando le asocia con un pasaje profético de la Medea de Séneca: «Llegará un día después de mucho tiempo, en el que el océano romperá la cadena de las cosas, y una gran tierra nos será regalada cuando Tifis descubrirá nuevos mundos y Tule ya no será la última». Nada ilustra mejor que este famoso pasaje el espíritu con que Colón abordaba a sus posibles patrocinadores durante los diez años y pico que precedían a 1492 (Parry, 1989, p. 253).

Así, Colón [1492] (1968) se construía a sí mismo como una conjunción de cuestiones proféticas, deseos de exploración y pragmatismo:

[...] vuestras altezas, como católicos cristianos y príncipes amadores de la santa fe cristiana y acrecentadores de ella e enemigos de la secta de Mahoma y de todas idolatrías y heregías, pensaron de embiarme a mí, Cristóbal Colón, a las dichas partidas de India para ver los dichos príncipes, y los pueblos y las tierras y la disposición de ellas y de todo y la manera que se pudiera tener para la conversión de ellas a nuestra santa fe. Y ordenaron que yo no fuese por tierra al Oriente, por donde se costumbra de andar, salvo por el camino de Occidente, por donde hasta oy no sabemos por cierta fe que aya pasado nadie [sic] (p. 25).

Con esa imagen de sí mismo, se entrevistó primero con la corona portuguesa y luego con Isabel la Católica. Y a fuerza de voluntad y elocuencia, obtuvo el permiso real, además de una flota, para lanzarse al mar y explorarlo.

## Conclusiones

El Atlántico es un espacio inmenso, de apariencia infinita, que desde su descubrimiento fue configurado y reconfigurado en múltiples ocasiones. En lo que le tocó al siglo *xvi* y primera parte del *xvii*, el océano se presentaba como un inmenso y desconocido lugar que escondía otros mundos y que posibilita la configuración del marinero como explorador. Se creó, también, a lo largo de este siglo y medio, una cultura atlántica, que tenía orígenes europeos, africanos y americanos. Como toda cultura, tenía un lenguaje, una serie de tradiciones, códigos y formas de actuar determinadas. El barco era la determinación de esta cultura, el lugar concreto dónde se podían observar las relaciones humanas.

A partir de las Leyes de Navegación sancionadas por Inglaterra a mediados del siglo XVII, se cambió la configuración del espacio atlántico. Ahora, el océano se piensa solo como una conjunción de rutas comerciales, listas para atravesar, recorrer o robar. Existe ahora una fuerte regulación de las actividades náuticas, una imposición de un estado que busca allanar el camino para sus compañías comerciales. Holanda e Inglaterra ocupan el lugar que antes ocupaban las coronas española y portuguesa, pero las lógicas pasan de ser públicas a ser privadas. El barco, en esta nueva época de comercio, es una factoría en movimiento. Un ámbito de comercio, una herramienta de distribución de mercancías y de capital. La cultura atlántica cambia, los códigos son otros y las experiencias también.

Este análisis solo fue una primera aproximación para comenzar a pensar la mentalidad de los sujetos en el mar en los siglos XVI y XVII. No pretendemos saldar grandes discusiones ni sacar conclusiones terminantes y definitivas, sino, por el contrario, abrir nuevos interrogantes que ayuden a construir las experiencias atlánticas.

Queda por ver qué tipo de divisiones sociales (de clase, de estatus, por nombrar algunas) se trasladan al barco y qué repercusiones tienen para las lógicas de cada época; además de analizar los cambios materiales de las embarcaciones a lo largo de estos años, que afectarán el modo en que se navega y el modo en que se piensan los que navegan.

Armar una comprensión del atlántico como espacio cultural nos permitirá, de a poco, configurar un perfil de los hombres de mar y, por lo tanto, comprender las razones que movilizaban a estos hombres cuando asumían el enorme riesgo de intentar dominar las aguas de un océano que parecía no tener fin.

## Referencias

Alberti, L. B. [c. 1440] (1986). *I libri della famiglia* [El libro de la familia]. Barcelona, España: Ariel.

Brendecke, A. (2012). *Imperio e información: funciones del saber en el dominio colonial español*. Frankfurt, Alemania: Iberoamericana.

Burke, P. (2005). *Visto y no visto: el uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona, España: Crítica.

Colón, C. [1492] (1968). *Diario de Colón*. Madrid, España: Cultura Hispánica.

de Sousa Santos, B. (2009). *Una epistemología del Sur*. Ciudad de México, México: Siglo Veintiuno.

Elliot, J. H. (1972). *La España Imperial: 1469-1716*. Barcelona, España: Vicens-Vives.

Fernández-Armesto, F. (2001). *Civilizations: culture, ambition, and the transformation of nature* [Civilizaciones: cultura, ambición y la transformación de la naturaleza]. Nueva York, Estados Unidos: Simon and Schuster.

González Sánchez, C. A. (2014). Abismos de la memoria: escritura y descubrimientos oceánicos. Una aproximación metodológica. *História Unisinos*, 18(2).

Gruzinski, S. (2010). *Las cuatro partes del mundo: Historia de una mundialización*. Ciudad de México, México: Fondo de Cultura Económica.

Linebaugh, P. y Rediker, M. (2005). *La hidra de la revolución: Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Barcelona, España: Crítica.

Mena, J. [1496] (1996). *Laberinto de Fortuna*. Madrid, España: Cátedra.

Parry, J. H. (1989). *El descubrimiento del mar*. Barcelona, España: Crítica.

Portuondo, M. M. (2009). *Secret science: Spanish cosmography and the new world* [Ciencia Secreta: la cosmografía española y el nuevo mundo]. Chicago, Estados Unidos: University of Chicago Press.

Pratt, M. L. (2011). *Ojos Imperiales: literatura de viajes y transculturación*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Fondo de Cultura Económica.

Soler, I. (2003). *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*. Barcelona, España: El Acanalado.

Trouillot, M. R. (1995). An Unthinkable History. The Haitian Revolution as a Non-event. En *Silencing the Past. Power and the Production of History* [Una historia impensable. La revolución haitiana como un no-acontecimiento. En Silenciando el pasado. Poder y Producción de la Historia] (Trad. Correa, E.) (pp. 70-107). Boston, Estados Unidos: Beacon Press.

## Notas

1• Las por entonces repúblicas de Génova y Venecia hoy forman parte de Italia. Flandes (o países flamencos o Bajos) es una región que en la actualidad pertenece en parte a Bélgica, otra a Holanda, a Luxemburgo y a Francia [N. de C.].

2• Si bien el presente trabajo establece el siglo XVI como inicio de un proceso de exploraciones, es de vital importancia recordar que este se nutre de diversas experiencias previas y como resultado de ellas. En este marco, debemos recalcar el gran trabajo de exploración llevado a cabo por los portugueses, pioneros en la exploración oceánica. Isabel Soler trabaja estos temas en *El nudo y la esfera* (2003), donde, además, hace un aporte invaluable a la cuestión de la creación de una mentalidad moderna a través de los navegantes.

3• «Overwhelmingly, Europe's Atlantic-side peoples are classifiable today, in the light of their modern history, as maritime peoples. The Atlantic provided them with vocations as fishers, seafarers, and regional traders, and, once navigational technology permitted, with highways of seaborne migration and empire-building. Yet the unexplained paradox of Western European history is that the call of the sea was unheard for centuries, even millennia. When they reached the sea, most of these peoples were stuck there, as if pinioned by the prevailing westerlies that blow onto all their shores. Coastwise shipping kept their communities in touch with one another; pelagic hermits contributed to the mystique of the sea; and some places developed deep-sea fisheries at unrecorded dates. But except in Scandinavia, the achievements of civilization in north-west Europe owed little or nothing to the maritime horizon until what we think of as the late Middle Ages» (Fernández-Armesto, 2001, p. 312). Traducción del autor del artículo.

4• La Real Academia Española no tiene una definición para océano Atlántico, pero define *océano* como 'grande y dilatado mar que cubre la mayor parte de la superficie terrestre' y mar como 'masa de agua salada que cubre la mayor parte de la superficie de la Tierra'.

5• Se trata de Rodrigo Borja o Borgia, Papa español.