

# Introducción a los viajes medievales. Una mirada geográfica y cultural

EDUARDO AZNAR VALLEJO  
Universidad de La Laguna

El tema de los viajes medievales ha suscitado un enorme interés en la historiografía de todos los tiempos<sup>1</sup>. La explicación de este fenómeno hay que buscarla en la importancia que las gentes del Medioevo concedieron a su realización y en el hecho de que constituye un excelente “test” para analizar la relación de dicha sociedad con el medio, tanto físico como cultural.

## 1. LA LLAMADA AL VIAJE Y SUS LÍMITES

Para ejemplificar la primera afirmación, podemos recordar las opiniones de Jean de Mandeville al respecto<sup>2</sup>. Según él, los occidentales habían nacido para

---

1. El cúmulo de publicaciones sobre el tema puede reagruparse en tres líneas principales: tipología de fuentes, edición de textos y estudios sobre los mismos. De entre ellas destacamos, en unión de las que serán citadas a lo largo del trabajo, las de J. RICHARD, *Les récits de voyages et pèlerinages* (Typologie des sources du Moyen Âge occidental, nº 38). Turnhout, 1981; J. Rubio Tovar, *Libros españoles de viajes medievales*, Madrid, 1986; y L. H. PARIAS, *Historia Universal de las Exploraciones*, Madrid, 1979.

2. Mandeville ejemplifica, junto al *Libro del conocimiento*, el prototipo del “viajero de gabinete”, por basarse total o parcialmente en experiencias ajenas. De ambas existen buenas ediciones en español. Vid. J. de MANDEVILA,

viajar, su constitución, su destino les impelía a ello. A los orientales les sucedía al contrario, ya que <<no son movibles porque están en el primer clima, que es el de Saturno; y Saturno es lento y se mueve poco, ya que tarda treinta años en hacer su recorrido>>. Si Saturno era un planeta lento, la Luna era un planeta de <<movimiento ligero>>, un <<planeta viajero>>, que <<pasa por los doce signos en un mes>>. Según esto, los occidentales estaban en un clima influido por la Luna.

La realidad respondía, sin embargo, a argumentos menos etéreos. La propiedad como seguridad material y psicológica fue prácticamente desconocida durante toda la Edad Media. Desde el campesino al señor, todos tenían por encima de ellos a alguien más poderoso que podía privarles de la tierra (tenencia campesina o feudo señorial) de hecho y de derecho. Además, el campesino sólo se sentía ligado a la tierra por la voluntad del señor, de la que escapaba gustosamente por huida o por emancipación. Por otra parte, el escaso nivel productivo y de redistribución de la economía medieval provocaba constantes migraciones. Inicialmente eran pueblos enteros, que buscaban zonas de asentamiento lejos de sus lugares de origen o que se trasladaban conforme agostaban las tierras de cultivo. Posteriormente eran grupos que escapaban a las hambres y epidemias o individuos que realizaban su trabajo de manera itinerante. La “movilidad profesional” afectaba a los más diversos grupos. Desde los reyes y señores, que ejercían su autoridad trasladándose por los territorios de su jurisdicción, hasta los artesanos, que transformaban la materia *in situ* o se contrataban en las grandes obras públicas. A ellos hay que sumar, los mercaderes, que durante mucho tiempo realizaron su labor de manera ambulante; las gentes del saber, que viajaban en busca de maestros y títulos prestigiosos; los militares, que lo hacían en busca de honor y recompensas; y un largo etcétera de oficios. A todo ello es preciso añadir, que el espíritu de la religión cristiana empujaba hacia los caminos. El hombre medieval era calificado como <<viator>>, es decir: un peregrino permanente, que a menudo confundía el itinerario terrestre con el celeste. Queda por último, el obligado viaje de la marginación. Que condenaba

---

*Libro de las maravillas de mundo* (ed. P. Liria Montañés), Zaragoza, 1979; y *Libro del conocimiento de todos los reinos et tierras et señoríos...*, (ed. M<sup>a</sup>. J. Lacarra), Zaragoza, 1999.

a juglares, vagabundos, prostitutas, rufianes y otros a una permanente búsqueda de la Fortuna.

Este constante bullir obligaba a vencer grandes dificultades<sup>3</sup>. En primer lugar, las materiales. Los bosques impenetrables y los terrenos yermos (páramos, marismas, pantanos) impedían el avance. Y otro tanto hacían los grandes accidentes del relieve, montañas y ríos, que constituían obstáculos difíciles y, a veces, insuperables. La escasa humanización del paisaje hacía difícil conseguir alimentos y medios de apoyo, incluso cuando se contaba con recursos. Esto hacía que los viajes estuviesen sometidos a la temporalidad de la “buena estación” y que se viesen ralentizados por la necesidad de contar con una voluminosa impedimenta. No debe extrañar, por tanto que el término viaje derive de *viaticum*, que designa la provisión para el camino.

A las dificultades naturales había que sumar las propias de los medios técnicos. La red de caminos se encontraba en pésimas condiciones. La caída del Imperio Romano supuso la ruina de sus calzadas, totalmente pavimentadas y reforzadas por sólidos puentes de piedra que permitían salvar ríos y barrancos. Durante los primeros siglos de la Edad Media esta magnífica red de comunicaciones fue declinando paulatinamente a causa del caos económico y político en que quedó sumida la Europa Occidental. En unos casos, las vías desaparecieron devoradas por la vegetación y las inclemencias del tiempo. En otros subsistieron, aunque se fueron degradando por falta de conservación. Los reyes y señores no disponían de los medios necesarios para mantener en buenas condiciones las calzadas romanas y mucho menos para construir otras nuevas.

A falta de una buena red de caminos, en la Alta Edad Media muchas regiones sólo eran accesibles por vía fluvial. Los ríos y arroyos eran surcados por barcas y balsas, que gracias a su escaso calado podían ser utilizadas en aguas poco profundas. Además, sus limitadas dimensiones permitían sacarlas del cauce y acarrearlas por tierra durante el estiaje o en zonas de rápidos.

---

3. Muchos detalles sobre las condiciones materiales del viaje entre los distintos grupos sociales en M. WADE LABARGE, *Viajeros medievales. Los ricos y los insatisfechos*, Madrid, 1992; J. VERDON, *Voyager au Moyen Âge*, Paris, 1998; y *Viajes y viajeros en la España Medieval* (Actas del V Curso de Cultura medieval, Aguilar de Campoo 1993), Madrid, 1997.

Con la expansión económica de los siglos XII y XIII y el consiguiente incremento de los intercambios comerciales, las embarcaciones fluviales fueron ganando en calidad y capacidad. Y otro tanto sucedió con los medios técnicos. Canales, diques, muelles, etc. se multiplicaron por el Continente, especialmente en las regiones septentrionales. En los cursos más concurridos se generalizaron las vías de servicio, paralelas a las orillas, para facilitar el remolque de los navíos con yuntas de animales. A menudo, las rutas terrestres sólo servían como medio de conectar dos ríos.

La prosperidad económica de la segunda mitad de la Edad Media también impulsó el tráfico marítimo, tanto de cabotaje como de altura. Las nuevas embarcaciones y las innovaciones introducidas en ellas (timón de codaste, nuevos tipos de velas, mayor cantidad de mástiles, incorporación de la brújula y otros instrumentos náuticos,...) contribuyeron a ello. Otra de las razones de la superioridad del transporte marítimo fue el estar libre de peajes, aunque no de otros derechos; y ser, por tanto, considerablemente más barato. Sin embargo, era más peligroso, lo que explica la rápida aparición de medios de aseguración en el sector.

En cuanto a las vías terrestres, éstas seguían confiadas a quienes tenían interés en su conservación (comerciantes, peregrinos, etc.). Las calzadas medievales eran muy estrechas, a lo sumo cuatro o cinco metros. El pavimento solía ser de tierra, excepto en los accesos a las grandes ciudades y en algunos tramos de caminos importantes, que se empedraban mediante el sistema de “engorronado”. Consistía éste en una retícula de sillares que se rellenaba con guijarros o cascajos. Los baches se cubrían con ramas, tierra o broza. Frente a las calzadas romanas de piedra, tenían la ventaja de que resultaban menos vulnerables a las heladas y además no eran tan resbaladizas para los cascos de las caballerías. En cambio, las lluvias las convertían en lodazales y el paso de los carros hendía surcos, especialmente tras la aparición de las ruedas “ferradas”. Las lluvias traían también otro inconveniente. En las montañas, los caminos se convertían en torrentes; y en los llanos, las aguas crecían tanto que incluso los ríos pequeños se volvían infranqueables. Hacía falta encontrar un barquero, lo que no resultaba fácil, ya que éstos sólo se establecían en aquellos puntos donde el tráfico era lo suficientemente denso para rentabilizar su actividad. Además su utilización era onerosa, tanto si trabajaban por su cuenta como si lo hacían, las más de las veces, bajo concesión señorial o municipal.

A pesar de todo lo anterior, las comunicaciones terrestres mejoraron durante la Plena y la Baja Edad Media. Aparecieron nuevos puentes, fruto del progreso en la técnica constructiva, primero románica y luego gótica. Los mismos fueron propiciados por los burgueses y por la Iglesia, que les asignó limosnas y los declaró obra pía. Lo anterior no equivale a decir que todos los ríos contaron con estas infraestructuras, pues muchos hubieron de contentarse con puentes de barcas, barcas de pasaje o simples vados, debido a su anchura o a su falta de interés comercial. También aumentaron los caminos, mediante su dotación en los países “nuevos” (caso de Alemania) y su multiplicación en los de antiguo poblamiento, que vieron surgir nuevas rutas monásticas, feudales y reales.

La mejora del atalaje (collar rígido, uncido en hilera, herrado de los animales) permitió la aparición de carros más capaces y veloces, que marcan el paso a las carretas que hoy conocemos, con ruedas radiales, amortiguación, etc. Sin embargo, las carretas se usaban casi exclusivamente para el transporte de mercancías. No obstante lo cual, los carruajes cerrados para viajeros, que ya se conocían en la Antigüedad, volvieron a usarse en la Baja Edad Media. Por otra parte, el establecimiento de postas aumentó la velocidad en la difusión de noticias comerciales y políticas, al tiempo que mejoró la comodidad de los viajeros. El establecimiento de ventas y la aparición de cuerpos dedicados a la represión del bandidaje, primero locales y luego nacionales, también mejoraron la seguridad de los caminos.

La oferta de medios de transporte era relativamente amplia, aunque en la práctica la mayoría viajaba a pie. Sólo los más pudientes se trasladaban a caballo. Andando se podían recorrer cinco kilómetros a la hora. En una jornada de diez horas, con buen tiempo, en llano y descansando cada cierto tiempo era posible cubrir 50 kilómetros. Ahora bien, en viajes largos y en condiciones no tan buenas, la velocidad media se reducía a 20-30 kilómetros diarios. A caballo, tales medias podían doblarse. En la navegación fluvial y marítima, las condiciones eran muy variables, aunque aventajaban siempre a las terrestres. Estos medios permitían jornadas sustancialmente más largas, llegando a alcanzar el centenar de kilómetros en veinticuatro horas, aunque era frecuente que los temporales y las calmas imposibilitasen o retrasen los viajes.

De lo anterior se desprende que “el caminante” constituía el prototipo del viajero medieval. Su descripción como peregrino muestra lo expuesto que se encontraba a las condiciones naturales. El largo manto pretendía cobijarle y servía

para arroparle durante el sueño<sup>4</sup>. La superposición de prendas en su vestido talar, creaba capas de aire entre ellas, buscando aislar su cuerpo del frío y del calor. El sombrero de ala ancha le protegía contra el sol e impedía que la lluvia le calara. El punto más débil de su equipo era el calzado, pues tanto en el caso de ser abierto (sandalia) como el de ser cerrado (zapato/bota) su vida era muy corta, lo que se traducía en la multiplicación de las zapaterías a lo largo de los caminos. En la bolsa, llevada a modo de bandolera, guardaban algún documento acreditativo, recomendaciones y algunas monedas, además de un trozo de pedernal, un poco de pan, queso y tocino. Imprescindible resultaba el cayado, que valía tanto para apoyarse en los caminos difíciles como para vadear ríos, saltar arroyos y defenderse del ataque de los lobos, perros y otros animales. Y otro tanto sucedía con el cuchillo, que le defendía y le permitía cortar los alimentos; y con la escudilla, que le servía para comer y beber.

Viajar en estas condiciones no sólo resultaba incómodo, sino también peligroso y, a menudo, caro. Por esta razón, era frecuente otorgar testamento y duplicar documentos antes de emprender viaje, especialmente cuando se realizaba por mar. El término inglés *travel* deriva del francés *travail* y connota “trabajo”, “dureza”. Además de verse amenazados por peligros naturales e innumerables salteadores, los viajeros debían enfrentarse a abundantes obstáculos legales. Para llenar sus arcas, los señores establecían peajes para cruzar sus dominios o utilizar los puentes. También era corriente que impusieran escoltas a los transeúntes, incluso si éstas no eran necesarias.

El viajero debía enfrentarse, aún, con otro peligro: la marginación<sup>5</sup>. El hombre que abandonaba su propio ambiente se exponía a vivir y morir lejos de los suyos. Era, en buena medida, un excluido. Por esta razón, Isidoro de Sevilla hace derivar el término *exilium* de *extra solum* y lo interpreta como “vivir fuera del terreno, fuera de la patria”. El desarrollo de este concepto permitió definir un horizonte cultural, en el que el sentido de orden y seguridad se funda en vínculos de sangre y de buena vecindad. Desde esta perspectiva, el viajero es un “ex-

4. La bibliografía sobre romerías y peregrinaciones es simplemente abrumadora. Buena parte de ella está dedicada al camino de Santiago. De esta última, recordamos dos títulos imprescindibles: M. BRAVO LOZANO, *Guía del peregrino medieval (Codex Calixtinus)*, Sahún, 1989; y L. VÁZQUEZ DE PARGA, J. M<sup>o</sup>. LACARRA y J. URÍA, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Pamplona, 1992 (2<sup>a</sup> reimpr. Con apéndice bibliográfico).

5. El concepto de exclusión “espacial” puede verse desarrollado en B. GEREMEK, <<El marginado>>, *El Hombre Medieval* (ed. J. Le Goff), Madrid, 1990, pp. 359-386.

tranjero”, un “extraño”, alguien que no pertenece a las comunidades conocidas. En el mismo sentido, Dante recuerda que <<en el amplio sentido, es peregrino quien se halla fuera de su patria>>. Su condición podía verse agravada por la alteridad lingüística, explicada como obra de la pecadora Babel, madre de todos los vicios. La forma de mitigar este nuevo peligro fue incrementar la cobertura del espacio “humanizado”, aumentando el número de caminos, creando sistemas de protección, redactando guías de viajes, etc.; y reforzando los vínculos sociales, mediante el viaje en grupo, ya fuera con familiares, conciudadanos o compañeros de profesión. Por un proceso de inversión, quienes buscaban eludir un orden social muy astringente encontraban en los viajes una vía de escape. Tal era el caso de los clérigos giróvagos, los goliardos y las mujeres. La literatura sacaba buen partido de estos arquetipos y las leyes eclesiásticas y civiles les dedicaban gran cantidad de disposiciones. Baste a modo de ejemplo, la desenfadada mujer de Bath, que viajaba sin su marido durante toda la Cuaresma; y el recordatorio que hacen Las Partidas a que la mujer no podía hacer promesa de romería sin autorización de su marido.

## 2. LOS VIAJES INTERIORES

La primera frontera que el hombre medieval debía traspasar era aquella que separaba su comunidad de otras próximas y que estaba constituida por el medio natural circundante<sup>6</sup>. Al inicio de nuestro período de estudio, dicho lindero se encontraba próximo y era difícil de salvar. El nacimiento del Medievo se vio acompañado por un proceso de ruralización, en el que las posibilidades de intercambios se redujeron sensiblemente. Al no existir excedentes, los mecanismos técnicos que hacían posible el comercio resultaban innecesarios. Esta falta de relaciones comerciales tuvo repercusiones en otros ámbitos (políticos, culturales, etc.) y habituó a las comunidades a vivir en régimen de autarquía.

En la Alta Edad Media la vegetación era el elemento dominante del paisaje en el conjunto europeo<sup>7</sup>. Las investigaciones han permitido reconstruir, gracias a la

6. El mejor estudio sobre las “estructuras espaciales” y su evolución temporal sigue siendo el de J. LE GOFF, *La Civilización del Occidente Medieval*, que ha conocido numerosas ediciones y traducciones desde el año 1977. La última edición castellana es la de Paidós, Barcelona, 2002.

7. La relación entre hombre y medio en la Edad Media cuenta con un magnífico estudio de R. DELORT, *La Vie au Moyen Âge*, Paris, 1982 (3ª ed.). Véase también V. FUMAGALLI, *Las piedras vivas. Ciudad y naturaleza en la Edad Media*, Madrid, 1989.

toponimia, la fotografía aérea, los análisis de turba y otras fuentes, los espacios cubiertos por el bosque y qué tipos de árboles lo componían en cada región. El llamado “Pequeño Óptimo Climático”, desarrollado entre los años 700 y 1000, explica la presencia de abedules en Groenlandia e Islandia y que en todas partes el límite de los hayedos se situase cien o doscientos metros por encima del actual. Este es sólo un ejemplo de una situación general, caracterizada una mayor proporción de árboles de hoja caduca, con los consiguientes cambios en la producción de humus y sotobosque, que, a su vez, producen una variación en la fauna de vegetarianos y carnívoros. El límite de la arboleda se encontraba más cerca, pero su interior permitía aprovechamientos más variados y a mayor altura.

En estas circunstancias, los bosques actuaban como auténticas fronteras. Al ser difícil la penetración en ellos, servían de empalizadas protectoras, de *no man lands*, útiles para conjurar los peligros y evitar los enfrentamientos. Todavía en el año 1000, los bosques que bordeaban el Mosa, separaban el reino de los Capetos y el Sacro Imperio. Y otro tanto sucedía con las masas arbóreas en los confines de Poitou con Anjou y Turena, que constituían la frontera entre Aquitania y Neustria. Más al sur, no era tanto el bosque como el yermo el que jugaba este papel.

El dominio del medio natural conoció un notable progreso entre finales del siglo X y el segundo tercio del siglo XIII. El cambio de las condiciones climáticas, el aumento demográfico y un cierto avance técnico permitieron la degradación del bosque y el retroceso de las marismas y landas, en el proceso conocido como “grandes roturaciones”. El mismo comenzó con la ampliación de los terrenos antiguos y concluyó con la creación de campos y pueblos nuevos. Sin embargo, conviene advertir que dicho proceso fue lento y laborioso. Las condiciones sociales y económicas sólo permitían utilizar instrumentos metálicos de talla y eficacia restringida, como la azuela, que sirvió de base para las roturaciones.

El paisaje de la Europa Occidental a fines del siglo XIII, ya no era el que había sido hasta el año mil: una inmensidad de páramos y bosques salpicada por algunos claros, en los que se establecían los hombres, los cultivos y la civilización. Bajo la acción de una intensa roturación, la Cristiandad se extendió notablemente sobre sí misma y en algunos lugares el aspecto de la campiña fue muy modificado: se ampliaron los claros del bosque, retrocedieron las aguas, se prolongaron las llanuras hasta las colinas... La causa principal fue el desarrollo



demográfico: para alimentar a un mayor número de bocas, era preciso ampliar las superficies cultivadas, dado que no era posible mejorar sustancialmente la productividad.

La mayor accesibilidad a bosques y otros espacios poco humanizados no borró del imaginario colectivo la carga peyorativa que recaía sobre los mismos, tal como muestra la literatura de la época. El bosque figura en ella como la antítesis de la vida civilizada y cobijo de proscritos, aunque en ocasiones pudiese tener una lectura positiva como lugar privilegiado para las metamorfosis físicas y espirituales. El yermo, por su parte, es tierra de nadie, donde se pierden las pistas y donde dan comienzo los peligros, las incertidumbres y lo maravilloso. Allí es donde se inicia la aventura caballeresca.

Este proceso se consolidó durante la Baja Edad Media, a pesar de la crisis demográfica. El abandono de la autarquía a ultranza y los procesos de integración política mejoraron los flujos comerciales, con las consiguientes mejoras técnicas ya evocadas. Lo anterior no equivale a la desaparición de las compartimentaciones comarcales y regionales, aunque la comunicación entre ellas se vio favorecida. La intensidad y regularidad de tales contactos no dependían únicamente de la distancia física, pues la existencia de lazos económicos, religiosos o administrativos aumentaban los medios puestos a su servicio y terminaban tejiendo relaciones sociales que las alentaban<sup>8</sup>.

En este juego de relaciones internas, la ciudad jugaba un papel particular<sup>9</sup>. Su existencia se afirma entre los siglos X y XIII, en medio de un notable proceso de urbanización. Como polo de iniciativas y actividades cada vez más importantes, ejercía una fuerte seducción y se presentaba como una necesidad ineludible. Pero vista desde fuera, despertaba sospechas, hostilidades y apetencias. Tales sentimientos revelan que nos encontramos ante una alteridad difícil de superar. La ciudad delimitaba, en el universo del campesino y en el del caballero, un espacio cerrado que los excluía.

---

8. Un interesante análisis de esta realidad puede verse en el capítulo <<Herramientas mentales: el tiempo y el espacio>>, de la obra de E. LE ROY LADURIE, *Montaillou, aldea occitana de 1294 a 1324*, Madrid, 1988.

9. P. ZUMTHOR dedica un capítulo a este tema en su interesante libro *La Medida del Mundo*, Madrid, 1994. Para una perspectiva más general puede verse J. ROSSIAUD, <<El ciudadano y la vida en la ciudad>>, *El Hombre Medieval* (ed. J. Le Goff), Madrid, 1990, pp. 149-189.

Los cantares de gesta y las novelas de caballería muestran diversos tipos de comportamiento, a menudo combinados unos con otros<sup>10</sup>. El primero es una mezcla de desprecio y de miedo, ante la subversión que suponen del mundo feudal. La segunda actitud es de codicia. Lejos de desdeñar las ciudades, los guerreros se sienten atraídos por sus bondades, pero sólo para explotarlas sin cambiar su modo de vida. Pero existe también la idealización: la urbe como lugar de cohabitación armoniosa. Ahora bien, con la excepción de Italia, los guerreros se mantienen apartados de las ciudades hasta la Baja Edad Media. Será entonces, cuando trasladen a ellas sus “casas principales”. Sin embargo, el carácter fortificado de las mismas muestra cuan alejados se encontraban del pueblo que habitaba las “casa llanas”.

En cuanto a los campesinos, es cierta la imagen que presenta a la ciudad como <<vastas necrópolis del mundo rural, que consumía desmesuradamente un material humano sustituido muy pronto>>, pero no lo es aquella otra que considera que el aire de las ciudades volvía libres e iguales a los hombres. La obtención de la ciudadanía era onerosa. Implicaba una admisión, la existencia de un padrino, un tiempo de residencia, la inclusión en un oficio o la adquisición de un inmueble. No olvidemos, por otra parte, que los primeros gremios en organizarse fueron aquellos que, por su baja tecnificación, debían defenderse de la competencia campesina. Como en todos los tiempos, los inmigrantes eran necesarios, pero debían ocuparse de las tareas que los vecinos no podían o no querían realizar.

En la Edad Media la separación entre campo y aglomeración urbana tenía caracteres distintos a los que presenta en la actualidad. Las ciudades eran entes jurídicamente diferenciados del mundo rural, sobre todo del sujeto a régimen señorial. No obstante poseían un *termino* o *tierra* sujeto a su jurisdicción y se veía penetrada por actividades económicas propias del sector agrario. En sentido opuesto, la ciudad se encontraba cercada de murallas, que custodiaban sus privilegios políticos y económicos. La cerca servía también para señalar el tiempo ordinario, pues las puertas se cerraban al caer la noche, marcando el final de las vistas de los *extraños*.

---

10. Una síntesis sobre esta cuestión puede verse en M. PASTOREAU, *La vida cotidiana de los caballeros de la Tabla Redonda*, Madrid, 1990.

Una vez superadas las cortapisas legales y mentales, la atracción de las ciudades se medía por su papel comercial, político o universitario, tal como recoge el género literario a ellas consagrado. Las grandes metrópolis en estos campos contaban con un número importante de forasteros, contentándose el resto con una población eminentemente regional. La valoración de los centros urbanos solía referirse a cuatro modelos míticos: Jerusalén, destino de toda bienaventuranza y puerta del Cielo; su contrario, Babilonia, la maldita del Apocalipsis; Roma, fuente de perdón, autoridad y conocimiento; y Constantinopla, maravilla lejana, mina inagotable de reliquias y reserva de sacralidad.

### 3. LA DILATACIÓN DE LA CRISTIANDAD Y LOS VIAJES HACIA "NUEVOS MUNDOS"

La segunda frontera que el hombre medieval debía franquear era aquella que limitaba su espacio cultural. Durante la Alta Edad Media, Europa Occidental conoció un constante repliegue de sus confines. Nacida de la escisión este-oeste del Imperio Romano, su superficie se vio nuevamente reducida por la instalación de la civilización islámica en la mitad sur del antiguo *mare nostrum*. Sus ganancias hacia el norte germánico no pudieron compensar tan enormes pérdidas. Por otra parte, su reducido solar, organizado en torno al Imperio Carolingio, vivió permanentemente amenazado por sus enemigos eslavos, germanos y musulmanes. En tales circunstancias, los contactos con el exterior eran escasos y se realizaban en situación de inferioridad. Además, la mayor parte del comercio estaba en manos de extranjeros (judíos, griegos y otros orientales), cuya falta de integración influía en la inestabilidad de las relaciones.

La situación comenzó a cambiar a mediados del siglo X, cuando se pudo poner coto a la presión exterior. Tras vencer "las segundas invasiones", comenzó un lento proceso expansivo a costa de los pueblos escandinavos y eslavos. En ambos casos, la incorporación de los nuevos territorios estaba ligado a un doble proceso de sedentarización y aculturación religiosa. En el ámbito eslavo, la expansión occidental se detuvo en las zonas meridionales y orientales incorporados por los bizantinos. Este doble proceso creó una delimitación religiosa y cultural que llega hasta nuestros días.

En paralelo a este fenómeno, a principios del siglo XI llegaron a Italia del sur y Sicilia gentes de Normandía. Al principio se trataba de caballeros deseosos de aventuras, reclutados por los príncipes lombardos o por los bizantinos. Poco a

poco fueron asentándose y creando principados independientes. La segunda generación, aprovechándose de su alianza con el papado consolidó y continuó la primera expansión. El resultado fue el reino de las Dos Sicilias, compuesto por poblaciones variadas (lombardos, normandos, griegos, musulmanes,...) y cabeza de un vasto imperio marítimo.

En Hispania, el siglo XI supone también el cambio en la relación de fuerzas hasta entonces existente entre los reinos cristianos y el poder musulmán. A partir de entonces, aquellos tomaron la iniciativa, a pesar de la reacción de almorávides y almohades. En tres siglos, la Reconquista abarcó desde el Duero hasta los confines atlánticos y mediterráneos, con la excepción de la taifa nazarí de Granada.

La ampliación de fronteras se vio acompañada por una expansión comercial, que permitió a los occidentales crear enclaves en el territorio de las otras civilizaciones medievales (bizantina y musulmana) y desde allí entrever “otros mundos” asiáticos y africanos.

Bizancio había abierto sus puertas a los italianos, invitándoles a servir en su flota y a frecuentar sus *mitata*, alojamientos-mercado en los que los extranjeros podían permanecer hasta tres meses. En 1082, frente a la presión de los turcos en Asia Menor y de los normandos en la Península Balcánica, Alejo I compró la ayuda de los venecianos, abriéndoles todos los puertos del Mediterráneo, sin límite de residencia y con total exención de derechos de aduana. Pisa, Génova y otras ciudades obtuvieron luego exenciones parecidas y establecieron colonias permanentes.

Los italianos también consiguieron hacerse indispensables en los estados musulmanes de Levante y África, exportando materias primas necesarias para sus manufacturas. Por su parte, los musulmanes no supieron unirse frente a las victorias de pisanos y genoveses en Córcega y Cerdeña ni al ataque sorpresa de las repúblicas italianas contra la ciudad norteafricana de Mahdiya(1081). Por medio de la diplomacia, los italianos se aseguraron privilegios aduaneros y barrios extraterritoriales en los puertos musulmanes del Mediterráneo. Comenzaba así la primera expansión “ultramarina”, que suponía cambiar la expansión terrestre por la marítima y renunciar a la seguridad de una retaguardia próxima.

En los estados cruzados, fundados en Palestina a partir de los últimos años del siglo XI, numerosas ciudades italianas, provenzales y catalanas recibieron

privilegios y depósitos comerciales. Sobre todo, después que las victorias de Saladino hubieran reducido al “reino de Jerusalén” a una franja litoral siempre necesitada de socorros por mar. En este caso, las posibilidades de viaje no se limitaron a los citados contactos mercantiles sino que se vieron acrecentados por la instalación permanente de campesinos (*poulains*) y caballeros de las órdenes militares, así como el constante flujo de peregrinos.

Sin embargo, incluso en las mejores condiciones, las riquezas de Asia y África llegaban a las costas mediterráneas a precios muy elevados, debido a los múltiples intermediarios árabes o bizantinos. Para desembarazarse de ellos, era preciso traspasar el Mar Negro en dirección hacia Asia Central y China, el Mar Rojo hacia la India e Indochina, y el Estrecho de Gibraltar rumbo al Golfo de Guinea, a fin de alcanzar el oro del Sudán. Los progresos en este campo fueron limitados durante la Plena Edad Media y afectaron únicamente a la frontera asiática.

### 3.1. LOS VIAJES A ASIA

Las conquistas de Gengis Khan y sus sucesores abrieron inmensos horizontes al comercio europeo. Las “escalas de Levante” se convirtieron en cabezas de puente hacia el interior de Asia. Tres itinerarios, con numerosas variantes, enlazaban dichas factorías con China. El primero partía de Crimea y, atravesando Rusia y el Turquestán, exigía unos nueve meses de viaje. El segundo, más corto pero más difícil, salía de Trebizonda y cruzaba Persia y Afganistán. El tercero más largo, pero menos penoso, comenzaba en Chipre o de Cilicia y se dirigía hacia Irak y luego, por mar, bordeaba la India e Indochina. Se tardaba “menos de dos años” en recorrerlo.

Mercaderes y misioneros mendicantes rivalizaron durante más de un siglo en el reconocimiento de de Asia<sup>11</sup>. El interés de estos viajes radica en haber puesto en circulación entre Oriente y Occidente productos e ideas, cuya influencia resultó decisiva para la marcha de ambos mundos.

---

11. Sigue siendo imprescindible el trabajo de M. MOLLAT, *Grands voyages et connaissance du monde du milieu du XIII siècle a la fin du XVe*, Paris, 1966 y 1969. Los textos fundamentales pueden verse en cuidadosa edición castellana de J. GIL, *En demanda del Gran Kan. Viajes a Mongolia en el siglo XIII*, Madrid, 1993; y *El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón. El libro de Marco Polo de Rodrigo de Santaella*, Madrid, 1987.

Existen dos campos en los que los viajes a Asia influyeron especialmente en el imaginario del Occidente Medieval. De un lado, la redefinición del concepto de “maravilla” heredado de los antiguos; y de otro, el encuentro con los “nuevos pueblos”.

La búsqueda de las **maravillas** constituyó uno de los más importantes atractivos de la exploración del mundo<sup>12</sup>. Su sentido siguió siendo el del verbo latino “mirari”, que indica admiración, sorpresa, gusto por lo nuevo y extraordinario, no por lo bello. Para las gentes del Medievo las maravillas se encontraban en el plano de lo natural, por sorprendentes que pudiesen parecer, y se distinguían por tanto de los milagros y otras manifestaciones de lo sobrenatural.

Lo maravilloso era nuevo en tanto que hasta entonces no había sido visitado, pero existía desde hacía siglos en la Tradición. Lo que se busca es “lo conocido nunca visto”. El franciscano Guillermo Rubrouck, durante su estancia entre los tártaros del norte, preguntó por la existencia de criaturas que, al decir de Solino, habitaban <<en los límites de este país, a la parte de septentrión>>.

En frase de Kappler, había cosas extrañas en las que se podía creer y otras a las que no se podía dar crédito. ¿Cuál era el principio que presidía esta selección?. Resulta difícil juzgar la cuestión con certeza. De hecho, las opiniones de los viajeros no eran libres; si en ocasiones podían escapar al contexto imaginario y mítico de su época, se hallan mucho más a menudo influidos por un conjunto de fábulas que parecen creíbles, bien a causa de las concepciones medievales de la naturaleza o bien a causa de cierta familiaridad con el folklore.

Hay que considerar que entre el mito y la realidad hay lazos estrechos. En la época no existe una preocupación constante por diferenciar lo real de lo irreal. Si Jean de Mandeville no siente la necesidad de profundizar en la cuestión de saber si lo que ve durante su supuesto viaje es una “ilusión”; y si fray Odorico de Pordenone, al constatar, desde lo alto de un observatorio apropiado, la ausencia de fenómenos vistos poco antes, tampoco se preocupa por ello; es porque la distinción real-irreal no ofrece un especial interés. Las maravillas son la ocasión para apercebirse de una acción y de una presencia más manifiesta de

---

12. El mejor estudio sobre esta cuestión es el de C. KAPPLER, *Monstruos, demonios y maravillas a fines de la Edad Media*, Madrid, 1986.

lo sagrado. Pues, como recuerda M. Eliade, para una mentalidad arcaica <<lo sagrado es lo real por excelencia>>. Descubrir no significaba solamente encontrar cosas nuevas, sino en primer lugar reconocer en la realidad aquello que la imaginación y una fe tradicional daban por existente (Olschki).

Sólo hay maravilla si el objeto extraordinario está localizado en un único extremo del mundo, si es exclusivamente ajeno. Esa “exclusividad” es la condición de la sorpresa y de la admiración. Odorico y Mandeville, por ejemplo, consideran que el cordero vegetal del Caspio es una pretendida maravilla, ya que en Irlanda hay árboles que producen ocas.

Sucede con frecuencia que el mito está subyacente a los libros de viaje; que el contenido realista “envuelve” los episodios míticos<sup>13</sup>. ¿De que manera?. Según Eliade <<un mito es una “historia verdadera” ocurrida en el comienzo de los tiempos y que sirve de modelo para el comportamiento humano>>. El mito es <<la revelación de un suceso primordial que ha dado origen a una estructura real o a un comportamiento humano>>. Los mitos tienen la misión de transmitir, en forma imaginada, las experiencias humanas fundamentales: juventud, vida, muerte...

El mito en tanto que está vivo, es sentido por el individuo y por la colectividad como <<reactualización del acto o acontecimiento original a que se refiere>>. <<Cuando no se asume como revelación de los “misterios”, el mito se “degrada”, se obscurece, llega a ser cuento o leyenda. Bajo esta forma “velada” recibe la Edad Media los mitos y no pudiéndolos vivir exactamente como una sociedad arcaica los vive, se ve forzada a reciclar la energía vital del mito en manera tal que no se transforma en acto>>.

El elemento maravilloso tomaba cuerpo, especialmente, en las grandes leyendas que constituían la base de lo que el común de la gente creía saber de Asia. En primer lugar, se creía firmemente en la posibilidad de encontrar en una cumbre de Armenia los restos del Arca de Noé. También se creía en la presencia en el extremo norte del Continente de las tribus de Gog y Magog. Eran tribus de israelitas infieles, expulsados por Alejandro Magno, quien las encerró tras un muro. Este pueblo rebelde, antropófago y cruel invadiría la ecúmene al final de

---

13. El mejor conocedor del tema de los mitos es, sin duda, M. ELIADE, *Mitos, sueños y misterios*, Madrid, 1991.

los tiempos, cuando apareciese el Anticristo. Por eso, la invasión mongola del siglo XIII fue interpretada como la llegada de dichas tribus.

En la India, se colocaba en la leyenda de Santo Tomás, estrechamente ligada a la del país de Ofir. Se fundaba sobre recuerdos exactos, pero muy deformados, relativos a las cristiandades orientales. El apóstol Santo Tomás había construido un palacio para un rey y sus hermanos convertidos. Se trataba, sin duda, del símbolo de la mansión celeste, de la que les habría ponderado la belleza y que el espíritu positivo habría concretado en un verdadero palacio.

El mito del Preste Juan colocaba en Asia Central a un rey-sacerdote, que reinaba sobre un país fabulosamente rico y poderoso; y que podía convertirse en un aliado contra los musulmanes.

Si el viaje es fácilmente proclive a lo maravilloso, es porque la partida hacia lo desconocido es un momento esencial de la aventura humana. El viaje encierra un mensaje: el mensajero, es decir el viajero, es el intermediario entre el secreto de los dioses y de las cosas, y los hombres. De este modo, lo desconocido se entrega a la humanidad.

Podría distinguirse el libro de viajes del cuento por la intensidad de la expresión y de la intención mítica. El cuento ofrece un conjunto de experiencias míticas o arquetípicas de forma concentrada; en el cuento no se plantea delimitar lo maravilloso de lo cotidiano, ya que uno u otro forman un todo. Cuando el autor de la narración no es el viajero, caso de Mandeville y en parte de Jourdain de Séverac, el texto se aproxima, sin duda, al cuento. Por el contrario, cuando el narrador es el actor del viaje, se observa que lo mágico se encarna, penetra en la vida, como la vida penetra en lo mágico, formando así una entidad que no cesa de afirmar la unicidad de su doble naturaleza.

Ciertos temas son más aptos que otros para mantenerse en equilibrio en el punto de contacto de tres elementos: mito, cuento y realidad, sin acusar especial afinidad por uno u otro; dado que participan por igual de los tres.

Entre esos temas destaca el de la Naturaleza vista como un “jardín maravilloso”. Los jardines naturales comportan un regusto del Paraíso. Jourdain de Séverac hace una descripción de Ceilán casi edénica, a través de la enumeración de los colores de sus aves. El paraíso es objeto de una búsqueda muy real; y, aunque algunos viajeros piensan que nunca llegarán a encontrarlo, hay otros que continúan aferrados a su creencia. Tanto se trate de “jardines” maravillosos con



coloración edénica como del propio Paraíso Terrenal, todas estas búsquedas revelan el mismo y único instinto mítico que Eliade llama, sencillamente, la nostalgia del Paraíso. La naturaleza edénica no es el único ejemplo de ese estado primigenio. Los “buenos salvajes”, envidiados por tantos, son, para muchos, testimonios casi <<contemporáneos de esa mítica primigenia>>.

Las formas iniciáticas del nacimiento y muerte también aparecen a menudo en los relatos de viaje. El país de irás y no volverás es algo familiar para muchos viajeros. Cuando Marco Polo y Odorico da Pordenone atraviesan el desierto de Lop o de los Demonios, también llamado Valle Peligroso o del Infierno, aparece una de las causas de temor más frecuentes en los viajes reales o míticos: ruidos, gritos, voces..., producto de “enemigos invisibles”. El tema de la plata o de las riquezas de las que es mejor no apropiarse también es muy frecuente, constando, entre otros, en Odorico y Marco Polo.

En el otro ámbito, la expansión europea generó desde el siglo XIII una profunda reflexión sobre la personalidad jurídica y política de los “**nuevos pueblos**”<sup>14</sup>. La dilatación de la antigua ecumene hizo nacer nuevas categorías en la contemplación europea del “otro”. Frente a los infieles tradicionales (judíos o mahometanos), que tenían conocimiento de revelación divina y que no habían querido aceptarla, se encontraban los nuevos infieles, que no habían tenido acceso a la misma. Esta constatación planteaba la continuidad del enfrentamiento con el infiel o su sustitución por la aceptación voluntaria del cristianismo y el reconocimiento “ad interim” de sus modelos de organización.

La respuesta al dilema creó dos grandes escuelas. La primera, ejemplificada por Santo Tomás, distinguía entre ley natural y ley sobrenatural, afirmando que los infieles no estaban sujetos a la ley cristiana en aquello que superase a la natural y que la pérdida de gracia por el pecado no privaba de los derechos reconocidos por el derecho natural: libertad, gobierno, propiedad... La segunda, capitaneada por Enrique de Susa (Cardenal Ostiense), identificaba derecho natural y ley revelada, por lo que el incumplimiento de ésta por idolatría, poligamia, pecados contra natura, etc., determina la consiguiente sanción, que priva de los derechos antes mencionados.

---

14. El concepto y su aplicación en los ámbitos asiáticos y atlánticos pueden analizarse en la obra de A. RUMEU DE ARMAS, <<Los problemas derivados del contacto de razas en los albores del Renacimiento>>, *Cuadernos de Historia*, Anejos de la revista *Hispania*, nº 1 (Madrid, 1967), pp. 61-103.

El primer ámbito de aplicación de estas ideas fue el imperio mongol. El naturalismo religioso de los tártaros parecía receptivo a las influencias exteriores. Rubrouck tuvo ocasión de comprobarlo durante el coloquio mantenido en Karakorum por católicos, nestorianos, musulmanes y budistas, a iniciativa del khan Mongka. Los emperadores mongoles, aunque en su mayoría simpatizaron con el budismo, permitieron la difusión del catolicismo y proporcionaron a su jerarquía un subsidio regular. En 1289, instituyeron un oficio para la vigilancia del culto y otras cuestiones tocantes a las religiones de la Cruz. Dicho oficio fue elevado a dirección en 1315, siéndole encomendados los asuntos tratados por los setenta y dos oficios locales, esparcidos por todo el imperio. El momento cumbre de su influjo corresponde a la primera mitad del siglo XIV, desde la creación del arzobispado de Pekín hasta la instauración de la dinastía Ming.. De este intento sólo perduró el recuerdo y ciertos modelos de organización (proprios de los obispos misionales), aunque significó un excelente proceso de apertura mental. En la expansión atlántica, la visión de los nuevos infieles tendrá mayores ocasiones de desarrollo, al convertirse la cristianización en un factor esencial en el proceso de “aculturación”.

El acceso a China quedó clausurado para los occidentales en la segunda mitad del siglo XIV. En 1369 la dinastía Ming sustituyó a la Yuan, poniendo fin a la política de apertura hacia los extranjeros. En torno a la misma fecha, las victorias de Tamerlán, en Turquestán y Persia, y la creación del imperio otomano cerraron la ruta continental a Extremo Oriente. El último capítulo de este proceso fue la expulsión de venecianos y genoveses de sus bases en el Mar Negro.

### 3.2. EL INICIO DE LOS VIAJES AFRICANOS

Las dificultades en el Este aceleraron los esfuerzos por explorar los mares de África<sup>15</sup>. Sin embargo, la primera exploración marítima del Atlántico Meridional corresponde al “redescubrimiento” durante el siglo XIV de las regiones conocidas por el Mundo Clásico, que la ruptura norte-sur del Mediterráneo había hecho caer en el olvido. Este espacio, que con el tiempo será conocido como

---

15. Los viajes de exploración en el Atlántico africano concitaron en el pasado un amplio interés por parte de los investigadores portugueses. Citamos, a modo de ejemplo, a L. de ALBUQUERQUE, *Os descobrimentos portugueses*, Lisboa, 1983. Un estado de la cuestión sobre la producción española sobre este tema puede verse en E. AZNAR VALLEJO, <<Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico>>, en *XXVII Semana de Estudios Medievales (Estella, 2000)*, Pamplona, 2001, pp. 47-82.

“el Mediterráneo Atlántico”, englobaba la costa de Marruecos y algunos de los archipiélagos macaronésicos. A pesar de este precedente, la auténtica ampliación de los horizontes atlánticos se produjo en el siglo XV, tras el paso del Cabo Bojador (1434) por los portugueses. El objetivo fundamental de esta segunda iniciativa era alcanzar las riquezas del *Bilad-al-Sudan* o *Tierra de Negros*, aunque pronto añadió otros, como circunnavegar el Continente para llegar a Asia o encontrar el reino del mítico Preste Juan.

En el último cuarto del siglo XV, la búsqueda de la nueva ruta hacia Asia constituyó el factor decisivo. Esto hizo que el reconocimiento de nuevas tierras se acelerase y la creación de factorías comerciales, que habían jalonado el África Occidental y el Golfo de Guinea, pasase a un segundo plano. La apertura de dicha ruta ofreció dos opciones: costear África o atravesar el Atlántico. Ambas descansaban sobre cálculos geográficos erróneos, aunque a la larga se mostraron como fructíferos. En el primer caso, el premio fue la creación de una nueva vía al mar Índico, cruce de rutas africanas y asiáticas. En el segundo, la consecuencia fue el descubrimiento de un nuevo continente, interpuesto entre los antiguos. Para nuestro propósito, conviene recordar que el interior de África quedó cerrado al mundo europeo hasta el siglo XIX, mientras que las Indias Occidentales se abrieron a una larga fase de exploración, que culminó el proceso iniciado en Asia y en los archipiélagos atlánticos.

### 3.3. LA REDEFINICIÓN DE LA ECÚMENE

La superación de esta segunda frontera tuvo amplias repercusiones para la sociedad medieval. Aquí nos ocuparemos de las relacionadas con la renovación de la concepción geográfica<sup>16</sup>.

El cambio comenzó por la ampliación de las **dimensiones del mundo**. En Asia, la reacción de los exploradores ante paisajes y condiciones naturales de los que no tenían experiencia y que a menudo ni siquiera habían imaginado, fue de sorpresa. La inmensidad marítima y continental, así como la duración de los viajes, les produjeron asombro. La actitud de Rubrouck revela al principio estupefacción, después hábito. Inicialmente, su escala de referencia es Francia

16. Sin duda, el mejor estudio sobre los cambios experimentados por la geografía europea es el M. MOLLAT, *Los exploradores del siglo XIII al XVI*, México, 1990.

y su unidad de distancia el trayecto entre París y Orleans (un centenar de kilómetros). En cambio, en el epílogo de su relato considera “corta” la distancia de Colonia a Constantinopla, es decir: 40 días de camino. Marco Polo fue muy sensible a la inmensidad de China. De la cronología de sus traslados por el imperio central se desprende que necesitó más de cuatro meses para ir de Pekín al Tíbet. Hasta para un mercader italiano, las nuevas dimensiones del mundo parecían inconmensurables. Ante él se abrían los horizontes insospechados del Mar de China, <<tan largo y ancho que comprende –según los sensatos pilotos y marineros que lo navegaron y son veraces– 7448 islas, de las cuales la mayor parte están habitadas>>.

La pequeñez de Europa, en relación con las dimensiones del mundo, también fue constatada en el Océano Indico. Las leyendas que envolvían los informes traídos de Ormuz por Marco Polo aumentaron la impresión de distancia y enormidad: al menos 12.700 islas habitadas o deshabitadas, un mar terrible y grandes tempestades. Mucho más serias fueron las informaciones del *Directorium ad passagium faciendum*. Etienne Raymond, que había cruzado el ecuador y tal vez el trópico de Capricornio, termina admitiendo que la Cristiandad apenas ocupa la vigésima parte del mundo habitado y que Asia era más grande de lo que suponía la Antigüedad. Recoge el descenso de los mercaderes hasta Sofala y aún más allá, lo que permite calcular la extensión de la costa oriental de África en latitud. En el siglo XIV nadie le prestó atención, con excepción del visionario Jean de Mandeville. En el siglo XV, Fra Mauro constituye otra excepción. En su mapamundi de 1458 incluyó la siguiente apostilla: <<Me entrevisté con una persona digna de fe, que afirma haber llegado en cuarenta días, con un navío de la India y en medio de una furiosa tempestad, fuera del Mar de la India, más allá del cabo de Sofala, hasta encontrarse en la dirección del suroeste y del occidente. Según el cálculo de sus astrónomos, que fueron sus guías, esta persona recorrió aproximadamente dos mil millas>>.

A treinta y cuatro años vista de los viajes de Bartolomeu Dias y Vasco de Gama, el Occidente no imaginaba tal extensión de África y esperaba encontrar más al norte un camino directo hacia el reino del Preste Juan. En 1455 Antonio de Noli mostraba su orgullo por haber recorrido <<más de 800 millas donde nunca fue ningún cristiano>>, pero también su decepción por no haber encontrado en el <<muy ancho estuario del Gambia>>, una vía de penetración. Esto le hizo sospechar un mayor espesor de la masa africana. Pasado el cabo de Palmas, la orientación este-oeste de la costa del Golfo de Guinea suscitó esperanzas, y la

longitud del Congo hizo creer a Diogo Cao que dicho río le conduciría hacia el Océano Indico. Pero no aparecía nunca el pasaje buscado y la costa se extendía siempre hacia el Sur.

El paso hacia el hemisferio austral fue ocasión para otras constataciones: el cambio de **aspecto del cielo**. Debemos a Montecorvino las primeras observaciones del cielo intertropical hechas *in situ* por un occidental. Las efectuó en la costa oeste de la Península Indica. Algunos años más tarde, Marco Polo proporcionó datos sobre el cielo austral, que no pudo o no quiso incluir en la relación de sus viajes y se los transmitió a Pietro d'Abano.

Sin embargo, los marinos occidentales no prestaron verdadera atención a la ampliación de los horizontes siderales hasta que ello se hizo necesario, es decir: tras pasar el ecuador. Pocos años antes, Usodimare explicaba a sus asociados por qué no pasó de Gambia: <<Si hubiera navegado un día más, habría perdido la estrella Polar>>. Superado este temor, el paso de la línea equinocial adquiere un carácter especial. A este respecto hay que mencionar la confrontación de las prácticas de navegación occidentales y las musulmanas en el Océano Índico. Joao Barros en su *Asia* describe, con una cincuentena de años de retraso, pero sobre informaciones seguras, el contacto de Vasco de Gama con Ibn Madjid que le servía de piloto entre África y La India. En él se asiste a la comparación de mapas –el musulmán más simple que el cristiano–, así como de astrolabios y cuadrantes. Como la navegación árabe en el océano Índico pasaba de un hemisferio a otro al ritmo del monzón, Majid explicó que, independientemente de la medida de la altura del Sol, se servía de algunas estrellas <<tanto del norte como del sur>>.

La observación de nuevo cielo se completó con el descubrimiento de **nuevos paisajes**: los tropicales. Ello fue posible porque la zona “tórrida” resultó ser habitable, contradiciendo la antigua teoría de los “climas”.

Gracias al paso de Montecorvino por la India, disponemos de observaciones de primera mano sobre las condiciones de los trópicos. Calor constante, pero soportable, ya que se templaba con el viento. Inexistencia de primavera y perpendicularidad de los rayos solares en verano, con la consiguiente ausencia de sombra cuando el sol se encuentra en el cenit. Las escasas variaciones de temperatura y la violencia de las lluvias estacionales eran favorables para algunos cultivos, que llamaron la atención del italiano: caña de azúcar, árboles frutales, pimentero, palo brasil... Se puede, dice, sembrar y cosechar todo el año, ya que nunca hace frío.

A mediados del siglo XV, los exploradores occidentales se sorprendieron al descubrir un África verde al sur de Senegal. Los viajeros recogieron la repentina claridad de la aurora, así como con la brevedad del crepúsculo. Al pasar el trópico de Cáncer, quedaron impresionados por la inversión de las estaciones y la creciente importancia de las precipitaciones. En cuanto a la temperatura, a pesar de persistir la idea de un aumento del calor a medida que se avanza hacia el sur, los viajeros observaron que el alisio provocaba unas noches frescas.

## 4. EL FINAL DEL CAMINO

Las dificultades para asimilar estos cambios geográficos se multiplicaron notablemente cuando se planteó la travesía del Océano.

El Medioevo recibió de la Antigüedad Clásica una serie de opiniones acerca del Océano, que, en general, podemos calificar de contradictorias y alejadas del conocimiento empírico<sup>17</sup>. Tal situación era debida, en buena medida, a su posición periférica en relación con el mundo conocido.

La primera cuestión que debemos abordar es la relativa al concepto que de este mar tenían los hombres de la Edad Media. La contestación nos conduce, en primer lugar, a su carácter de frontera. A comienzos de la época, Isidoro de Sevilla afirma que <<su anchura es infranqueable para los hombres e inaccesibles los mundos que están más allá>>. Muchos siglos después, Alonso de Palencia en su *Universal Vocabulario* repite la misma idea bajo la fórmula <<Mar Océano es que ciñe la Tierra a de fuera>>.

La extensión y forma de dicho mar era materia de discusión. En cuanto a la primera, la opinión general era, según Pierre d'Ailly, que cubría <<casi las tres cuartas partes de la Tierra>>, aunque <<según la opinión de algunos filósofos la cantidad de tierra habitable es mayor y lo que está cubierto de agua es menor de lo que se ha dicho más arriba>>. En cuanto a la segunda, existían dos pareceres principales. Según uno, el Océano bañaba todas las costas de la Tierra, rodeando el orbe terráqueo. Según el otro, la prolongación de África a través de

---

17. El proceso de recepción de dicho legado y su transformación a lo largo de la Edad Media puede verse en E. AZNAR VALLEJO, <<Del mar soñado al mar hollado. El redescubrimiento del Océano>>, *Cuadernos del Cemyr*, 15 (La Laguna, 2008), pp. 175-195. A él remitimos, salvo indicación expresa, para las referencias a los textos y sus autores.

la península del *Quersoneso de Oro* cerraba el Índico, convirtiéndolo en un lago y haciendo que estas porciones del Océano no se comunicasen.

La idea del océano periférico suponía el contacto de los dos extremos de la ecúmene, aunque se discutía acerca de la posibilidad de franquear dicho espacio. Las dificultades para hacerlo eran, fundamentalmente, la distancia y los peligros de dicho mar. Ya hemos visto que la mayoría de los pensadores consideraban dicha distancia como inconmensurable. Sin embargo, algunos otros la consideraban menor o pensaban que era posible la utilización de escalas intermedias. Es más, según Hernando Colón fue esta última posibilidad una de las causas que impulsaron a su padre a descubrir las Indias. A ello le movieron los testimonios de marineros portugueses y castellanos sobre hallazgos de nuevas islas y su propia experiencia en el cabo Clark de Irlanda, donde encontró recios vientos de poniente sin que el mar se turbara, lo que demostraba que alguna tierra lo abrigaba hacia Occidente.

El problema de la distancia se veía incrementado por el de la naturaleza de este mar. Para Isidoro se trataba de una materia en ebullición. Ello era debido, según el arzobispo hispalense, a los movimientos *alternos*, que se producían por su propia respiración como ser vivo; por la aspiración de la luna; y porque los astros se alimentaban de las olas. Pierre d'Ailly, por su parte, señala que <<el Océano baña todas las costas de la Tierra, a las que se acerca y retira con sus movimientos de flujo y reflujo. Al soplar vientos en las profundidades encrespan los mares o los absorben>>. Tales expresiones parecen deudoras del *pulmón marino* de Estrabón, quien sitúa este fenómeno cerca de Thule y lo creía capaz de desencadenar los más espantosos vendavales, tanto más terribles cuanto más alejados de las costas del mundo conocido. Colón también habla de las tormentas atlánticas, aunque desde una visión más práctica. En su viaje a Thule (Islandia), en febrero de 1477, consigna que el mar no estaba congelado, <<aunque había grandísimas mareas, tanto que en algunas partes, dos veces al día, subía veinticinco brazas, y descendía otras tantas en altura>>.

A lo anterior hay que sumar las condiciones propias de determinadas regiones. El portulano Pizzigani de Parma contiene una leyenda, frente a las costas de la Península Ibérica, que afirma que más allá de ciertas estatuas el mar es pedregoso. Tal indicación está ligada a la idea del hundimiento de la Atlántida, que dejó <<todo el mar ciego y atollado, que no se pudo por muchos tiempos navegar>>. Otra de esas condiciones particulares era la existencia de regiones <<anegadas>>. El mencionado padre Las Casas las relaciona con ciertas islas de

las Indias, <<por las cuales aquel compás no se puede navegar, y ha acaecido perderse allí muchos navíos>>; y recuerda que, según Aristóteles, navíos de Cádiz, salidos al Océano y empujados por vientos subsolanos, <<fueron a parar a ciertas regiones de la mar donde hallaron la mar cuajada de ovas y hierbas que parecían islas anegadas>>. Las referencias parecen apuntar al Mar de los Sargazos y, tal vez, al llamado Mar Verde. Éste precedía, con una anchura de ochocientas leguas, al Mar Negro o Mar de las Tinieblas, donde <<no se rremueven en el las hondas, nin corre por el ayre ninguno, ni parece en el sol ni claridad ninguna, nin es fallada en el ysla poblada nyn despoblada>>. También es denominado Mar Cuajado <<porque el agua del non faze movimiento ninguno>>. A todos estos inconvenientes hay que sumar los <<abismos del mar>>, Éstos fueron situados por Isidoro más allá de las Hespérides y su autorizada opinión llega hasta Alonso de Cartagena en el siglo XV.

La existencia de tales peligros está recogida en la literatura y en la cartografía de la Baja Edad Media, mediante una serie de “avisos para navegantes”<sup>18</sup>. La mayoría de ellos están vinculados a las columnas de Hércules. La *Primera Crónica General de España* recoge esta leyenda al indicar que el héroe pasó de África a España, arribando a una isla situada donde el Mediterráneo entra en Océano, en la que hizo una torre muy grande y <<puso ensomo una ymagen de cobre bien fecha que cataua contra orient e tenie en la mano diestra una grand llaue en semeiante cuemo que quiere abrir puerta, e la mano siniestra tiene alçada e tendida contra orient e auie escripto en la palma: estos son los moiones de Hercules. E porque en latín dizen por moiones Gades, pusieron nombre a la isla Gades Hércules>>.

A medida que los navegantes penetraban en el Atlántico las estatuas o columnas de Hércules avanzaban hacia el sur del mismo y se situaban en los límites de las tierras descubiertas. Diogo Gomes, al referirse a la expedición de Fernando Castro a Canarias, las coloca en el Cabo de Nun, donde Hércules las plantó con la siguiente leyenda: <<quien navegue más allá del Cabo Nun, volverá o no>>. En cambio, el mapamundi de Fra Mauro (1459) indica que <<he oído contar a

---

18. En nuestra opinión, el mejor estudio sobre la cartografía atlántica es el de A. CORTESAO, *Historia da cartografia portuguesa*, Coimbra, 1970.



mucha gente que aquí /en el golfo Etiópico frente al Cabo Verde/ existe una columna con una mano que muestra una inscripción que prohíbe ir más allá>>.

El desplazamiento de las imágenes también se produce hacia el interior del Océano. La carta Pizzigani de 1367 sitúa en su límite occidental, a la altura de Madeira y cerca del topónimo *Oceanus Magno*, la referencia a las estatuas que contenían el “aviso” antes mencionado. Por su parte, Pierre d’Ailly las menciona al referirse al límite de los climas en Occidente. Según él, este confín poseía escasa o nula habitabilidad, si se exceptúan algunas pequeñas islas, pues allí se encuentra el Océano. Dichas islas contaban con imágenes cuyas inscripciones señalaban que más allá no existían habitantes. La carta anónima veneciana de 1430 insiste en esta localización, pues sitúa en pleno Atlántico a la isla de Gades y sus columnas. El descubrimiento de América marca el final de esta traslación, como lo atestigua la adopción por Carlos V de la divisa *Plus Ultra*.

La navegación en el Océano encontraba aún otra dificultad. Se trataba de la aplicación a este ámbito de la teoría de los *climas*, según la cual la región *equinocial* o *perusta* (calcinada) separaba las dos regiones templadas. En la Baja Edad Media el comienzo de la mencionada región tórrida se situaba en el entorno del Cabo Bojador, donde coincidía la dificultad de las corrientes con el temor a no encontrar bases de apoyo en el medio desértico<sup>19</sup>. Y ello, a pesar de que dicho punto había sido sobrepasado por las navegaciones catalanas del siglo XIV y de que la información de las caravanas ofrecía detalles sobre la vida al sur del Sahara. La plenitud de los conocimientos trecentistas sobre el África Occidental corresponde al Atlas Catalán (1375). A partir de él se produce un notable retroceso, que sólo comenzará a ser superado tras el paso del Bojador por los portugueses (1434).

Ahora bien, no todo era malo y peligroso en el Océano. Su primera ventaja era contar con numerosas islas, muchas de las cuales ofrecían experiencias maravillosas. Esto era así por la propia condición insular, proclive a lo fantástico; por su situación remota; y por la tradición recibida de otras culturas.

---

19. El conocimiento de África antes y después de los viajes de exploración puede verse en R. MAUNY, *Tableau géographique de l’Ouest Africain au Moyen Âge, d’après les sources écrites, la tradition et l’archéologie*. Dakar, 1961.

Para los viajeros medievales, como para muchos historiadores actuales, la existencia de las islas prodigiosas estaba fuera de toda duda y era posible –aunque difícil– encontrarlas. Un derrotero del siglo XV contiene las rutas para navegar a las islas <<no descubiertas>>. Y las *Allegationes* de Alonso de Cartagena sobre el derecho castellano a Canarias sitúan en el mismo plano de realidad a Madeira y a la isla Brasil.

Ello produjo una amalgama de islas reales e islas fantásticas. En el portulano de Dulcert (1339), por ejemplo, junto a Lanzarote, Fuerteventura y Lobos se representan San Brandán, Primaria, Capraria y Canaria. Los siguientes mapas van incorporando nuevos nombres, tanto de los que designan islas que hoy consideramos reales como de los que nombran islas que catalogamos de ficticias. También es frecuente que algunas islas, caso de Canaria o Brasil, aparezcan duplicadas. Otra muestra de la confusión imperante es el relato de Bocaccio sobre el viaje hispano-italiano de 1341 a Canarias, cuyos integrantes avistaron trece islas, en cinco de las cuales encontraron pobladores, desembarcando en algunas de ellas. Las referencias a indígenas y ciertas realidades económicas permiten identificar con bastante seguridad algunas islas del Archipiélago. Ahora bien, existen dudas acerca de si la descripción incorpora también otras islas de la Macaronesia, incluye los islotes de Canarias y si la ausencia de habitantes en algunas islas era real u obedecía a un proceso de ocultamiento. Este estado de incertidumbre inicial se refleja también en la investidura papal del reino de La Fortuna (1344). En el documento de concesión se citan once islas, pues a las seis habituales se unen *Atlántica*, *Hespéride*, *Cernent*, *Gorgona* y *Goleta*, esta última en el Mediterráneo. Durante la segunda parte del siglo XIV el conocimiento de las Canarias y su equiparación a las Afortunadas continuaron avanzando de forma conjunta.

El proceso culminó durante el siglo XV, cuando la cartografía muestra de manera segura el conjunto de las islas y cuando dicha equiparación se impone de forma incontestable.

Aunque, por razones políticas, Alonso de Cartagena vincule las Afortunadas con las Hespérides y Górgades, estos dos archipiélagos también tendieron a encarnarse en nuevas realidades geográficas. El segundo de ellos se vinculó rápidamente a Cabo Verde, por su situación frente al Cabo Occidental. El primero, en cambio, tuvo más difícil acomodo. Algunos autores, como Duarte Pacheco Pereira, lo agregan a las islas de Cabo Verde. Otros lo llevan hasta las Indias Occidentales, caso de Fernández de Oviedo, justificándolo en el hecho de en-

contrarse a cuarenta días de navegación de las Górgades. En medio se sitúan aquellos que no le asignan ninguna ubicación, contentándose con relacionarlo con los anteriores.

Las leyendas vinculadas con estas islas presentan rasgos comunes en el conjunto de ellas. Este fenómeno se extiende, incluso, a otras zonas del Océano<sup>20</sup>. La primera de dichas leyendas consiste en que su presencia se manifiesta de forma intermitente. Ya en el tránsito entre los siglos XI y XII, Honorius Augustodunensis había escrito de la <<Isla Perdida>>. Más de un siglo después el planisferio de Ebstorf precisa: <<Isla Perdida. San Brendán la descubrió pero nadie la ha encontrado desde entonces>>. La misma propiedad posee la isla de Antilla o de las Siete Ciudades (por más que en algún caso, como en el globo de Martín Behaim de 1492, figuren como dos islas diferentes). En esta versión de la leyenda, tal maravilla era debida a un sortilegio del obispo de Oporto, que en el 734 la repobló, en unión de otros seis obispos, al huir del avance musulmán. Su conjuro debía durar hasta que se produjese el final de la *Reconquista* y por eso fueron llamadas <<Encantadas>>. La posición de dicha isla fue adentrándose en el Océano. Toscanelli la sitúa cerca de las ciudades de Quisay y Catayo, en la provincia china de Mangi. Autores posteriores la hacen coincidir con las islas descubiertas por Colón. Así lo hace Pedro Martir de Anglería, que inició por esta vía la impugnación de la llegada de Colón a Asia. Sus palabras exactas son: <<dice haber descubierto la isla de Ofir, pero habida cuenta con cuidado de la longitud de los cosmógrafos, aquellas y las demás comarcas son las islas Antilias>>.

Otra de las características legendarias de estas islas es que permiten vivir con abundancia y regaladamente. Esta idea se desarrolla especialmente en las Afortunadas, que producen todo tipo de bienes de manera espontánea y poseen un clima templado. Además contaban con condiciones de salubridad y curativas, que aseguraban la longevidad de sus habitantes. Según *Le Canarien*, crónica francesa de la conquista de Canarias, dicho archipiélago era un país sano, donde no existían animales venenosos y cuya población, tanto aborigen como expedicionaria, enfermaba muy raramente. Ignoramos si dicha opinión nacía de la constatación de la realidad –hoy bien conocida en el primero de sus

---

20. L. A. VIGNERAS, *La búsqueda del Paraíso y las legendarias islas del Atlántico*, Valladolid, 1976.

extremos— o era fruto del influjo de la mítica isla de *Tanatos*, reputada por su fertilidad y por no contar con serpientes. Conviene señalar que dicha isla había sido denominada *Athanos* por Solino, porque sus moradores no conocían la muerte; pero Isidoro y Pierre d'Ailly le quitaron la partícula privativa, poniendo su nombre en relación con la muerte de los reptiles. El archipiélago de Cabo Verde contaba, por su parte, con la particularidad de poder curar una de las principales enfermedades de la época: la lepra. Gracias a la carne, la sangre y la grasa de sus tortugas, los gafos curaban en dos años, según el testimonio de Eustache de la Fosse.

Además de sus riquezas naturales, las Islas contaban con otros recursos. En una de las supuestas arribadas de los marineros del Infante don Enrique a la isla de Antilla, los grumetes de la embarcación cogieron arena para el fogón, hallando que la tercera parte era oro fino. Y Pierre d'Ailly, apoyándose en la continuidad del Océano hasta Ceilán, coloca entre las Islas Occidentales a Crise y Argire, reputadas por su riqueza de oro y plata. Toscanelli, por su parte, recuerda que en todas las islas de la India, a las que Colón y los portugueses pensaban llegar, <<no viven ni tratan sino mercaderes, avisándoos que allí hay tan gran cantidad de naos, marineros, mercaderes con mercaderías, como en todo el mundo>>.

El Océano presentaba otra ventaja: la posibilidad de encontrar cristiandades perdidas o poblaciones paganas prontas a recibir el mensaje cristiano. En la ya citada arribada a la isla de Antilla, los marineros portugueses fueron a un templo << para ver si eran cristianos y observaban las ceremonias romanas>>, lo que pudieron comprobar. Esta noticia permite intuir los recelos hacia las iglesias orientales, en especial a la herética de los arrianos, que los occidentales habían encontrado en Asia. Es posible que la referencia que en ella se hace a su ausente señor, que los obsequiaría mucho y les daría no pocos regalos, sea un trasunto de la idea del Preste Juan. *Le Canarien* contiene referencias a este mítico personaje, tomadas del *Libro del Conocimiento*. Las fuentes portuguesas también contienen noticias a este respecto. Según el cronista Zurara, la búsqueda del citado personaje fue la cuarta de las razones que movieron a don Enrique a emprender sus viajes de descubrimiento. Su opinión se ve corroborada por las instrucciones del propio Infante a Antao Gonçalves antes de partir para el Río de Oro. En ellas, le encargó adquirir noticias <<de las Indias y del país del Preste Juan>>. Las bulas papales recogen la misma idea, aunque sin citar al mencionado personaje, al incluir entre los méritos del infante portugués el

haber hecho navegable el Océano <<fasta los yndos, que se dize que onrran el nombre de Cristo, y que así se podría partiçipar con ellos y comovellos para ayuda de los christianos contra los moros y los otros tales enemigos de la Fe, y que algunos gentiles o paganos, no teñidos con la seta del nefandísimo Mahomad, que están en medio, podrían ser luego conquistados, y les podría ser predicado y hazer ser predicado el nombre de Christo>>.

