

# LAS RUTAS DE LA HUMANIDAD<sup>1</sup>

## Fenomenología de las migraciones

Fernando Miguel Pérez Herranz

José Miguel Santacreu Soler

Departamento de Humanidades Contemporáneas Universidad de Alicante

Para Alicante, cruce de caminos

"El mundo es la casa de los que no la tienen". *Las mil y una noches* (de origen persa o indio).

"Sorprendida de pronto, como quien por descuido  
ha dejado caer su alhaja en la corriente,  
vacilante, cual suelen estar sendas nocturnas  
para los caminantes en bosque oscurecido,  
así, yace confusa ella en la oscuridad,  
pues perdió aquel brillante que guiaba su **ruta**".  
William Shakespeare, *Venus y Adonis*, 825 (edición de Ramón García González)

"El descubrimiento de América y el del paso a las Indias Orientales a través del cabo de Buena Esperanza constituyen los dos acontecimientos más grandes e importantes de que se tiene constancia en la historia de la humanidad". Adam Smith, 1812.

"Un pequeño paso para el hombre; un gran paso para la humanidad". Palabras pronunciadas por Neil Armstrong al pisar la Luna en 1969.

## AGRADECIMIENTOS

Uno de los fenómenos más recurrentes de la historia de los seres humanos es la continua movilidad de individuos, grupos e incluso pueblos enteros de unos lugares de la Tierra a otros. Hace ya tres años que los autores de este libro nos preguntamos por la posibilidad de entender las migraciones humanas desde categorías históricas más que sociológicas, psicológicas y aun metafísicas. Y creímos encontrar en la *Ruta* un concepto muy fértil, que podría clarificar esta cuestión de tanta actualidad. Para estudiar la Ruta organizamos dos seminarios e invitamos a especialistas competentes con el fin de tratar en extensión y comprensión la Ruta desde la perspectiva de la Historia. El resultado de aquellos intentos, discusiones y propuestas queda ahora resumido y sistematizado en este

---

<sup>1</sup> Este artículo apareció publicado como libro, con el mismo título, en el 2006 en Simat de la Valldigna

libro que hemos titulado *Las Rutas de la Humanidad. Fenomenología de las migraciones*, donde « Humanidad » hay que entenderlo no en un sentido fijo y concluido, sino en un sentido dinámico y vivo, una Humanidad haciéndose continuamente, a través del comercio y de los intercambios, pero también de los choques y de los conflictos, entre los distintos estados y pueblos que habitamos el planeta Tierra y que pertenecemos a la misma especie. Cerrado este ciclo, queremos dar las gracias a las Instituciones que nos han posibilitado las condiciones materiales para iniciarlo y para llevarlo a su término: Al Vicerrectorado de Extensión Universitaria de la Universidad de Alicante y muy especialmente al vicerrector, José Carlos Rovira Soler, cuya Comisión de Ayudas de Extensión Universitaria y Cultura nos prestó un generoso apoyo que permitió la celebración de los seminarios en los curso académicos 2002-2003 y 2003-2004. Al Departamento de Humanidades Contemporáneas y a la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Alicante, que nos acogen y donde ejercemos nuestra actividad profesional con la libertad y estabilidad que requiere nuestro trabajo.

Y, desde luego, a todos los participantes en el seminario. Agradecemos las aportaciones y el diálogo que generosamente nos ofrecieron los profesores Pere Anguera Nolla (Universitat Rovira i Virgili), *Les rutes dels conflictes hispans: Les guerres carlistes*; Nuria Tabanera (Universidad de Valencia), *Las rutas de las migraciones: España en América*; y Anne-Hélène Suàrez (Universidad de Barcelona), *Las rutas de las religiones de Oriente (El camino del Dao)*.

Y de manera especial a los profesores que han querido acompañarnos con sus textos y mapas: Adolfo J. Domínguez Monedero (Universidad Autónoma de Madrid), *Las rutas de los mercaderes: Fenicia y Grecia* ; Emilio Soler (Universidad de Alicante), *Las rutas de la ciencia: Jorge Juan y Antonio de Ulloa*; José María Bermúdez de Castro (Codirector del «Proyecto Atapuerca»), *Las rutas de nuestros antepasados: Los nietos de Lucy*; José Hinojosa (Universidad de Alicante), *Las rutas del judaismo (Los sefardíes)*; Xavier Carro (Universidad de Alicante), *Las rutas del Catolicismo (El Camino de Santiago)*; Mikel de Epalza y José Cutillas Ferrer (Universidad de Alicante), *Las rutas del Islam*.

Tenemos una deuda especial con Antonio José López Cruces, que ha repasado

---

por ediciones La Xara.

pacientemente el texto y al que debemos mejoras estilísticas y conceptuales, lo que no nos exime de nuestra responsabilidad en los defectos que la obra pudiera contener. Y agradecemos la valentía de la joven editorial La Xara, que ha confiado en nuestro trabajo y emprende la aventura de ofrecérselo a los lectores. A todos , muchas gracias.

Mayo de 2005

## CAPÍTULO 1. GÉNERO DE LA RUTA («RUTA», Y «RUTAS»)

Todos los seres en movimiento dejan rastros, trazas o vestigios que, al ser observados por otros seres en movimiento, se transforman en *trayectorias*: el aparecer o el ocultarse del sol, la ruta de un astro; el acercarse o alejarse un jabalí, la ruta de la caza; el titilar de una luz, la ruta de la estrella fugaz; el llevar alguien una mercancía a otro lugar, la ruta del comercio; el abrirse paso por un bosque ayudado por un machete, la ruta del aventurero ...

Los seres humanos empiezan muy pronto a dejar sus huellas en el gatear inseguro del bebé, y terminan soñando con la conquista de la «última frontera», la inmensidad del espacio exterior. Y entre uno y otro, el hombre ha caminado por todas las sendas de la tierra para huir de los agobios de la vida cotidiana, para hacerse con productos exóticos y lujos impensables o, simplemente, para alcanzar fama y regresar triunfador a su aldea. Y hasta se inventará trayectorias imaginarias que conducen nuestras almas, y aun nuestros cuerpos, allá a lo lejos, a los cielos del Señor...

La **Ruta** —con R mayúscula— es uno de los modos de la trayectoria topológica, un concepto abstracto. Y la ruta / rutas —con r minúscula— , sus manifestaciones materiales en el globo terráqueo. Para iniciar, realizar y concluir una ruta, se exige, al menos, un *actante móvil*. Este actante puede ser simple —un predador, un aventurero, un expulsado o perseguido...— o complejo —una familia impura, un grupo hereje, un pelotón de reconocimiento...— . Si la ruta es viable, enseguida será utilizada por otros actantes móviles que se multiplican y mezclan inevitablemente: a veces se asocian para hacer la ruta más asequible; otras, lucharán por su control. El Gran Kublai Kan (1214-1294), nieto del no menor Gengis Kan (1167-1227), une a China con el resto de Eurasia en 1258 y miles de personas (entre las que aún se recuerda a Marco Polo, que llega a Pekín en

1275) podían ir y venir por las rutas de caravanas que cruzan las praderas del norte asiático y por la Ruta de la Seda del Sur. La ruta permite el intercambio de cachivaches muy variados entre los actantes, que se especializan según su función: misioneros, mercaderes, diplomáticos, guerreros ... y es puerta de entrada para el conflicto y la lucha por hacerse con los beneficios que reporta su explotación: especias, finos tejidos, oros y piedras preciosas... En el límite, algún actante Ciber-Emperador sueña con transmutar el globo terráqueo en una red tan tupida y densa que haría indistinguibles todas las rutas como un ovillo trenzado por doquier; un actante Ciber-Emperador convertido en el Dios de Leibniz, que instantáneamente se encuentra en todos los lugares del mundo, administrador de la cibercultura, ideología que no habría de dejar ningún rincón de la tierra al margen de su influencia y poder. La velocidad —y su ciencia, la *dromología* estudiada por Virilio— reduciría el espacio y el tiempo a la pura Nada: «el mundo es velocidad».

#### DE LA TOPOLOGÍA DE LA RUTA

Las rutas no son trayectorias absolutas, sino relativas a distintas topologías, que han de tener presente la *codimensión* del objeto, un término que usan los matemáticos para tratar problemas en los que interviene un número muy elevado de dimensiones. *Codimensión* significa que la diferencia entre la dimensión del objeto y la del espacio en la que está sumergido se mantiene invariable. Por ejemplo, un punto fijo divide una recta; pero una recta divide un plano; y un plano divide un espacio tridimensional... En todos los casos, la codimensión es uno, pues  $1-0=1$ ;  $2-1=1$ ;  $3-2=1$ ... Sea X un mapa usual de España; X es, en este caso, bidimensional; y la frontera entre España y Francia, unidimensional. Si ahora trazamos un camino de Alicante a París, el lugar por el que se atraviesa la frontera es de dimensión cero.

Si viajamos en avión, el mapa es tridimensional y la frontera, el plano bidimensional que atraviesa el avión. Pues bien, y esto es lo interesante: tanto en el mapa bidimensional (2-1), como en el viaje tridimensional (3-2), la codimensión de la frontera permanece invariante (1). Este ejemplo permite intuir que hay, al menos, dos grandes tipos de rutas: las tridimensionales del aire y las bidimensionales del globo terráqueo.

Al pasar de la topología a la geografía, las trayectorias se transforman en múltiples rutas materiales: las terrestres, las marítimas y las aéreas. Otros tipos de rutas con mayor

número de dimensiones quedan para el imaginario de las pseudociencias: visionarios, parapsicólogos y desesperados por las injusticias o fracasados de la vida, que buscan incansables y angustiados rutas alternativas para huir de un mundo demasiado amargo, tenebroso o maldito como para habitar en él. Quizá una salida expeditiva sean los «agujeros negros», esperanza que sedujo incluso a científicos de la talla de Stephen Hawking. ¡Lástima!, porque él mismo la ha reconocido falsa.

La Ruta, en todo caso, no es trayectoria efímera, sino camino marcado y señalizado; un recorrido de ida que contempla la vuelta, pues la Ruta para serlo ha de incorporar también la *rutina*.

*Las rutas de la tierra:* Su privilegio les llega por ser las primeras que trazan los homínidos de los que descendemos: salir del bosque y cruzar la sabana; luego atravesar las montañas, los valles, los ríos y los pequeños lagos...; otra vez las cumbres nevadas y vuelta a los desiertos o a las vegas. Los actantes se acompañan de caravanas de caballos, bueyes, camellos o de exóticos elefantes. La rueda les permite construir carros y carromatos. Los primeros vehículos con ruedas se utilizaron hace cinco mil años en Uruk, que pronto se transmutaron en los temibles carros de guerra tirados por caballos que portan un conductor y un arquero para la batalla... Con el tiempo se irán inventando los carruajes, los coches, los automóviles... y necesitarán caminos, carreteras y aun autopistas para deslizarse por ellas con rapidez y seguridad.

*Las rutas del mar.* Cuando las rutas terrestres se interrumpen por grandes masas de agua, los homínidos se las han de ingeniar para trasladarse por medio de troncos ahuecados, balsas de troncos y de pieles, flotadores... como atestigua la ocupación de Australia hace cuarenta mil años. El ingenio humano construye desde embarcaciones de tablas hasta las galeras griegas de remos. Y con mayor finura las galeras romanas con velas de abanico (la *tarquina* romana), que permite aprovechar el viento de costado, y lleva palos de trinquete y de mesana; luego vendrán galeones, carracas, carabelas y veleros, que aligeran el peso de los barcos con la suficiente consistencia para soportar cañones decisivos en el combate naval; más adelante incorporaron la máquina de vapor y los barcos tradicionales se convierten en aquellos vapores de ruedas que surcan el Mississippi con sus aventureros y tahúres; también incorporan hélices, la madera se reemplaza por hierro y acero, y hoy surcan la mar buques, transatlánticos y portaaviones...

*Las rutas del aire:* ¿Y por qué no intentar el viaje a imitación de las aves? El genio, la perseverancia y la soberbia humanos culminan con éxito el sueño de Dédalo. El talento de Leonardo da Vinci, que imagina máquinas para mover gigantescas alas en proporción al peso de las aves y ayudar a los brazos del hombre, aún nos conmueve. Pero son el inglés George Cayley en 1853 y el alemán Otto Lillenthal entre 1891 y 1896 los pioneros en recuperar el sueño de Dédalo, y los hermanos Wilbur y Orville Wright de Ohio quienes, en 1903, honran el fracaso de Ícaro al permanecer en el aire 59 segundos en el mítico *Flyer*. El globo de aire caliente, el dirigible, el planeador, el aeromotor... constituyen las primeras formas del actual avión a reacción que hacen posible la guerra, el comercio y el turismo globalizados.

#### DE LOS ACTANTES

La Ruta es la particularidad por la que puede ser distinguida toda organización familiar, comunitaria o política que se expande: desde las tribus de cazadores-recolectores hasta los ejércitos imperiales. Es la señal de reconocimiento de haber salido y haber regresado. Los grupos exógenos compiten por el mayor número de rutas que sean capaces de establecer, cada una de las cuales queda clausurada por medio de **fronteras** (naturales o políticas) y las eventuales uniones entre ellas. En el límite, que es el deseo aun cuando inconsciente de la comunidad en expansión más poderosa, se fantasea el entretrejimiento de todas las rutas en una única ruta, o **red global** o **imperio único**.

En el ínterin, encontramos la situación normal: múltiples rutas que, al hacerse más densas, terminan por cruzarse entre sí. Algunos puntos de esos cruces se tornan en *nudos* o puntos privilegiados de las rutas: **Atenas, Roma, Jerusalén, Petra, Estambul, El Cairo, Venecia, Samarkanda, Cádiz, México, Pekín, Cuzco...** son puntos que llamaremos *cruces de caminos*. Y como ejemplo especialmente querido por nosotros, **Alicante**, desde donde escribimos. Estos puntos privilegiados a veces pertenecen al inicio de la ruta; otros, a lugares intermedios de cobijo y avituallamiento; otros, a su fin, por ser términos *non plus ultra*: **Finisterre, Aliud Mare, el Mar Cohalhado o el «mundo sin gente»** de Dante (Canto XXVI del *Infierno*) ...

La dificultad de toda ruta se encuentra en su puesta en marcha. ¿De dónde sacan los actantes la energía necesaria? Pues la energía no está disponible indiscriminadamente; y

aun cuando lo estuviese, puede ser descartada en favor de otros proyectos. La todopoderosa dinastía china Ming (1368-1644) repudia deliberadamente la expansión comercial e imperial por el Índico, porque no quiere malgastar recursos para traer de allende el mar los tributos que China necesita para defender su frontera terrestre. Los Ming apostaron por la Frontera sobre la Ruta y dejaron el campo libre a los europeos.

Mas una vez abierta la ruta es más fácil disponerse a recorrerla. Por eso no se le concede el mismo valor a quien la inaugura —a Francisco Pizarro, que hizo por vez primera la ruta de Ecuador y anduvo la costa ecuatoriana desde Manabí hasta enfrente de la isla de Puná, mientras los barcos caleteaban sin alejarse mucho de la costa— que a quien la recorre una vez trazada —Pacheco, el enviado de Pizarro a instancias de Almagro, que torna a seguir la ruta ya acostumbrada por los descubridores del Perú, esa ruta mixta que consistía en recorrer parte del trayecto por mar y parte por tierra—, según nos cuenta G. Cevallos en *Visión teórica del Ecuador*.

Los actantes que recorren las mismas rutas han de compartir cierta simpatía o ciertos intereses. Cuando llega la antipatía o la guerra, en la ruta ya no caben todos y algunos actantes han de buscar nuevas trayectorias para perseguir los antiguos fines. Tras la emancipación de los Países Bajos, los holandeses, que habían navegado bajo pabellón español, hubieron de competir como nación marítima independiente con sus anteriores dueños para seguir comerciando con las Islas de las Especias. No les era fácil, pues la ruta a través del Cabo de Buena Esperanza estaba cerrada por los portugueses y la del Estrecho de Magallanes, por sus antiguos señores, cuyo control querían evitar. Por ello les quedó como único y hasta entonces inexplorado camino el de la circunnavegación del archipiélago más meridional de la Tierra del Fuego. Dos naves holandesas comandadas por Jacob Le Maire y Wilhelm Schoutens en 1616, merced a un viento favorable, fueron capaces de pasar por delante de las últimas estribaciones del archipiélago fueguino, tan temido por sus tormentas. Las naves holandesas, para evitar la confrontación, prefirieron la ruta alrededor del tormentoso Cabo de Hornos, a pesar de que este trecho de recorrido estaba muy amenazado por fuertes e inesperados huracanes, según puede leerse en el curioso libro titulado *Los fueguinos* y escrito por R.P. Martín Gusinde.

Si las rutas se encuentran abiertas, los actantes tienden a ser diversos y plurales. Incluso los regímenes políticos se hacen tolerantes como ocurrió en el reinado del chiíta

Abbas I (1588-1620) de la dinastía de los Safávidas, que había fundado una teocracia aislada en Persia. Abbas, más negociante que belicoso, anima a judíos y armenios a establecerse en el territorio y a comerciar en la ruta internacional de la seda. Su tolerancia le disuade incluso a costear una iglesia franciscana para los portugueses.

Los conflictos en las rutas obligan en algún momento a abrir todas ellas al comercio y al mercado, pero no sin haberse registrado graves sucesos. Así ocurre con el comercio de los tiempos coloniales entre Buenos Aires, Santa Fe, Méjico y Chile. A Lima llegaba y de ella salía todo aquello con lo que era lícito comerciar. Los comerciantes del Perú van a Panamá a comprar mercaderías que luego venden en las famosas ferias del Istmo. El contrabando y, sobre todo, la envidia de los ingleses que deseaban tomar parte en las ferias, provocan el cambio de ruta, la cual en su principio estuvo limitada por el Monarca a un determinado número de embarcaciones. Pero aquella situación era muy inestable, requería mucha energía para mantenerla, y lo que se llamó «libre comercio», y la navegación en escala ilimitada por cuantos quisieron emprenderla, pudo realizarse desde 1778, como relata Pedro Dávalos y Lissón en un libro cuyo título es todo un manifiesto: *La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente*.

Al despejarse los misteriosos bosques, al humanizarse los inabarcables mares y desiertos, las rutas van quedando abiertas y pueden transitarse primero como camino o senda y, con el tiempo necesario para ello, como carretera, autovía y aun autopista de peaje. Se requiere mucho sudor, mucho sufrimiento, mucha vida y mucha muerte para conseguir que la ruta permanezca. La ruta-haciéndose (*in-fieri*) obliga a los humanos con sus recursos —animales y artefactos— a permanecer en guardia, a precaverse contra todo lo que les rodea. Abrir una ruta es proceso muy costoso para los actantes móviles humanos. Ellos saben que montañas, ríos y mares ofrecerán toda la resistencia posible y que la muerte es compañera inevitable de viaje. Muchos de los actantes que recorren las rutas no pueden culminar su objetivo y quedan absorbidos y tragados en el esfuerzo. Cada topología impone sus propios límites, y su materialidad geográfica, sus propios obstáculos. Por tierra: nieves y aludes...; por mar: naufragios y tormentas...; por aire: tornados y huracanes... El hombre ha de saber desenvolverse para salir airoso de tantas trampas y habrá de usar la fuerza del emprendedor, la competencia del mejor estratega, la capacidad del innovador... Solvencia



que el europeo moderno ha simbolizado en Robinson Crusoe, el náufrago por antonomasia, que sobrevive sumando su ingenio con los restos que puede salvar del barco encallado, en función del orden técnico de la metrópoli, ahora perdido. El colmo de las desdichas es el precipitado de múltiples obstáculos que William Golding desgranó en su terrible *El señor de las moscas*: los náufragos que, para salvarse, sobreviven en una isla perdida en el océano, prisioneros de lo desconocido, con el riesgo de perder su propia personalidad, de convertirse en seres irreconocibles incluso para ellos mismos... Nada de extraño tiene que las rutas sean pródigas en marcas de la muerte: sepulturas, criptas, fosos, túmulos, cenotafios, catacumbas, montículos de tierra, palos y piedras, zagüías, columbarios, cárcavas, cruces rudimentarias, cruceiros refinados, ancuvñas ...

Las rutas abren fronteras y se intersectan con otras rutas: Los actantes aprenden otras maneras de comprender y valorar el mundo (el todo) con sus componentes (las partes). Los actantes adquieren hábitos novedosos, transforman sus categorías de espacio y tiempo. Y en la empresa nadie es prescindible. Aparentemente poco tienen que ver los humanistas, que se escriben largas epístolas y citan a los clásicos, con los portugueses que entran en relación con el mundo asiático, o con los españoles que recorren maravillados las Nuevas Indias. Mas si navegantes, mercaderes o misioneros no se hubieran hecho acompañar de escribanos que aprendieron las artes de las letras en los textos de Nebrijas y Erasmos, desconoceríamos sus gestas y crueldades. Sobre los proyectos y organización de los poblados del África subsahariana, carentes de escritura, apenas si se supo algo hasta que llegaron los misioneros europeos que empezaron a escribir sobre sus costumbres y sus anhelos.

Hay trayectorias imaginarias que, por el contrario, nunca pueden ponerse en marcha a pesar de los esfuerzos intelectuales, los sacrificios físicos y los gastos económicos. Escúchese a Pedro Vicente Maldonado relatar los esfuerzos por trazar la ruta de las Esmeraldas y la cantidad de actantes que intervienen sin ver sus esfuerzos recompensados: Miguel Cabello Balboa (1578) y Fray Alonso de Espinosa (1585) hablan de una **ruta** a Esmeraldas por los Yumbos; Pedro de Arévalo (1600) intenta abrir una vía por Cotocollao, Nono, el Alambí, Gualea y Niguas, hasta llegar a un embarcadero en el Guayllabamba, y seguir por el Esmeraldas hasta Atacames; Cristóbal de Troya (1607), el fundador de San Miguel de Ibarra, lleva a cabo una penosa exploración y se propone

romper camino por las Salinas, Yambaquí, Guadalupe, los ríos de Lita y Tipulbí, Malpucho y el Santiago, que anteriormente había sido navegado por Arévalo en su viaje de regreso. Troya sondeó este río y volvió a Quito por los Malabas y Tipulbí; el mercader Martín de Fuica (1615) llevaba sus planes hacia el Sur, tomando el derrotero, de Hatunsiccho, Isinlibí y San Juan de Maqui hasta Caraques; Fray Diego de Velasco traza la vía por Cansacoto y Niguas (estos dos últimos proyectos coincidían aproximadamente con el de José de Resavala, que quedó anotado en la Carta de Maldonado); Pablo Durango Delgadillo (1621) se propone abrir el camino desde Ibarra al río Santiago, por el cual las embarcaciones debían salir al puerto de Limones; Francisco Pérez Menacho (1626) que, después de la muerte de Durango, intenta continuar su obra; Juan Vicencio Justiniani (1651) parte asimismo de San Miguel de Ibarra, prefiere salir más al Norte, por el río Mira, haciendo puerto en la Gorgonilla o Tumaco; Nicolás de Andagoya y Otalora (1677) que, igual que Arévalo, juzgaba que había que pensar en Atacames y que la mejor ruta sería la que parte de Quito, llega al río Silanchi, en donde se puede hacer un embarcadero, para de allí pasar al río Blanco o de Fuego y al de Esmeraldas (Arévalo y Andagoya son, en cierto modo, los antecesores de Maldonado, cuyo camino, sin embargo, se apartó del Guayllabamba y del Silanchi); Fernando Soto Calderón (1713), a quien deslumbran las mercedes y premios que se le concedían a Juan Vicencio. A Soto le dieron también licencia para que realizara el proyecto por el Mira. Todos o casi todos exploraron las montañas, gastaron tiempo y caudales, escribieron representaciones y memoriales, pero sus esfuerzos fueron en balde.

#### DE LA ELECCIÓN ENTRE MÚLTIPLES TRAYECTORIAS

Una vez en la ruta, las posibilidades de actuación de los actantes son innumerables y el destino, el hado o el designio desaparecen en la libertad de cada individuo. Las libertades se multiplican, la responsabilidad de la elección se fortalece y el mundo se fragmenta en mil trozos que lo iluminan con otros tantos colores y reflejos.

Así, para resolver la cuestión de si era preferible para los barcos de vela la **ruta** a través del Estrecho de Magallanes o a través del Cabo de Hornos, Carlos III envía en 1785 la fragata *Santa María de la Cabeza*, a las órdenes de Antonio de Córdoba. Con marinos instruidos y científicamente preparados, se llevan a cabo detenidas medidas e investigaciones, hasta el punto de que sus resultados todavía hoy son aprovechables. De sus

informes sobre el clima y la geografía se concluye que la **ruta** más ventajosa para el viaje ha de seguir la línea alrededor del Cabo de Hornos.

Pero ¡ ay!, la ruta marítima del Cabo de Hornos es demasiado larga y los imperios británico, francés y norteamericano desarrollan sucesivamente diversos proyectos para construir un canal interoceánico por América Central que acorte la distancia a la mitad. Ya no se trata de investigar y medir las rutas naturales, sino de transformarlas mediante la técnica y la ingeniería. En 1914 los norteamericanos inauguran el Canal de Panamá —un proyecto original de los franceses— para reducir la ruta de sus barcos entre Washington y San Francisco. Los franceses sabían lo que significa construir y utilizar los canales entre mares, pues no en vano habían abierto el canal de Suez muchos años antes, para acortar las distancias de la ruta marítima de Marsella a Indochina, enfrentándose al Imperio Turco. Pero los norteamericanos saben negociar y compran las obras del Canal de Panamá a los franceses, pactan con los británicos el permiso para terminar de construir el canal y propician la independencia de Panamá como nuevo estado separado de Colombia para ejecutar su proyecto.

#### DE LA RUTA FIJA O EL TRIUNFO DEL TURISTA

Si la ruta se normaliza y queda limitada por fronteras naturales —desiertos, mares...— o impuestas —murallas, guerreros...— tiende a ritualizarse y o bien se vulgariza o bien, ahogada por las múltiples subrutas que la atraviesan (caminos, sendas, carreteras...), desaparece. La ruta incipiente deja de ser estela de mar, vereda de caballerías, nube de polvo... Las mercancías se trasladan de un lugar a otro, las mesnadas se desplazan para defender las fronteras, los juglares pasan con sus estridentes canciones, sus brillantes colores y su verso florido de aldea en aldea, de pueblo en pueblo, hasta conseguir ser recibidos por algún rey para solaz de sus príncipes y princesas, situación en la que hubo de verse el simpar caballero de la Triste Figura y su escudero, el bueno de Sancho, sujetos de las burlas de los señores de Zaragoza en aquellos geniales capítulos de la segunda parte de *El Quijote*.

Mas cuando la ruta pierde su función propia puede continuar ejercitándose si adquiere la característica de ser auto-recurrente: **la ruta se muestra a sí misma como ruta**. Es la ruta que, dejando de ser ruta, se transforma, para delicia de burócratas y

administradores, en **ruta-museo**. La ruta pasa de ser flujo inestable a sustancia fija e inmutable. Los ministerios de Turismo y las concejalías del ramo han encontrado aquí una fórmula mágica para atraer divisas: dejar que cualquiera se convierta por unos días en aventurero. El turista puede definirse, desde esta perspectiva, como aquel caminante, viajero o andador que reduplica la ruta. Sea el japonés, turista por antonomasia, que se desliza por las rutas que les trazan los avispados ministeriales, incluidos los otrora conquistadores alemanes. La Oficina Central de Turismo de la Alemania del acero y la ingeniería inserta en sus prospectos en inglés unos atractivos eslóganes, que hacen referencia tanto a las partes: el centenario de los hermanos Grimm, como al todo: Alemania, «*Fairy Tale Germany*» y «*Germany A Fairyland*». No es de extrañar, pues, que en la década de los noventa se anuncie la llegada anual de 400.000 turistas japoneses al año adictos a los cuentos, que van tras los pasos de «*Caperucita Roja y Beethoven*». En su recorrido turístico por la República Federal, en el que figuran la «Ruta de los cuentos» y la «Ruta romántica» como objetivos principales, el viajero oriental curioso puede comprobar, para su asombro, la falsedad del tópico del origen asiático de cuentos como los músicos de Bremen o el flautista de Hamelín.

## **CAPÍTULO 2. ETIMOLOGÍA , CAMPO SEMÁNTICO Y SÍMBOLO DE LA RUTA**

Ruta, como cualquier otro término, tiene su vida propia, su (auto)biografía. Al aplicarse las rutas a la Ruta, la filología adquiere el poder de otorgar sentido.

### **DEL TÉRMINO**

De creer a Raimundo de Miguel, autor del *Diccionario latino-español etimológico*, editado por la librería General de Victoriano Suárez, «*rumpo*», el verbo latino del que procede «ruta», es una voz onomatopéyica formada por imitación del sonido de la cosa que se rompe. «Ruta» no es, por etimología, un mero ponerse en marcha automáticamente, sino acción intencional, la acción de abrir cortando maleza. En ello coincide el diccionario *Le Robert* que hace proceder *route* del latín y lo ejemplifica con el sintagma «*rumpere viam / ouvrir un passage*».

«Abrirse camino» no es acción indiferente, ni, por naturaleza, amable. *Ruta* posee una cara violenta y agresiva: «*Fero rumpenda per hostes est via*» («Hay que

abrirse camino con la espada a través de los enemigos») escribe Virgilio. El recuerdo del autor de la *Eneida* no es ni gratuito ni puramente estético. Virgilio narra el viaje que, por predicción divina a causa de los triunfos guerreros a lo largo de los siglos, lleva a Eneas a la fundación de Roma. Ruta modélica que servirá de justificación del Imperio Romano.

#### DE LOS NOMBRES DE LAS RUTAS

El término *Ruta* pertenece a un *campo semántico* vinculado, por una parte, a las vías o itinerarios que siguen los ganados; y, por otra, a la vía pública, y que acoge un montón de términos asociados a la fugacidad de la existencia: *ondulatorio, flexible, fluctuante...*

*Camino, vía* (latín): Tierra hollada por los muchos que pasan y que a ninguno pertenece, pues nadie puede llevarse parte del camino para su hacienda, so pena de merecer castigo.

*Senda, sendero*: Camino angosto, poco trillado, que se forma a fuerza de pasar por él personas y animales.

*Vereda*: Vía hollada por caballos trotones y de portante. Por extensión, caminos para los ganados trashumantes; la Mesta, por citar un caso, establece un ancho de 25 varas. Pero también son veredas los itinerarios que recorrían los frailes visitando varios poblados para predicar en ellos.

*Calzada*: Camino empedrado y levantado en alto que permite caminar por cualquier lugar, incluidos los terrenos pantanosos, a hombres y bestias. Los romanos son celebrados por la construcción de calzadas que permiten conectar las poblaciones con una rapidez inusitada para la época. La calzada es uno de los símbolos de la ruta civilizada. Famosa fue la calzada llamada *Camino de la Plata* que, construida por Marco Craso, unía Mérida con Salamanca.

*Cañada*: Pequeño camino o valle entre montes de pequeña altura, por donde suelen pasar los ganados.

*Rastro*: Huella que deja alguien en algún lugar y que permite reconstruir el

camino seguido. Cuando no se deja rastro, imposibilita la configuración de la Ruta.

*Derrota:* Viaje que los navios hacen por la mar, quizá porque se gobiernan por la rueda de los vientos. Los navegantes sabe bien cómo utilizar la figura en forma de estrella o *rumbo*, junto con la carta y la aguja de marear.

*Estela:* Huella que deja algún objeto que se mueve por las aguas —ríos, lagos o mares— y por contigüidad, en el aire.

LAS RUTAS DE LA HUMANIDAD

*Trayecto:* El camino que se traza para ser recorrido con algún objeto o motivo o la acción de recorrerlo.

*Itinerario:* Descripción de algún camino o jornada con los comentarios pertinentes de sucesos, habladurías, condición de las gentes por donde pasa, distancias entre ciudades y otras particularidades y curiosidades que a bien se tengan de decir. Los itinerarios, con el tiempo, se han transformado en guías de viaje.

*Jornada:* El recorrido que un hombre puede andar buenamente de camino en un día desde el amanecer al anoecer; en la época de los viajes a pie, hasta bien entrado el siglo XIX en España, la jornada se tasa en el equivalente a diez leguas o treinta millas.

DEL MÁS FAMOSO *HOMO VIATOR* QUE CONOCIERON LAS RUTAS: DON QUIJOTE DE LA MANCHA

El *homo viator* español por antonomasia es D. Quijote, que sabe que «más vale camino que posada» y cuya ruta se ha convertido ya en guía para turistas de ocasión. Demos la palabra a Daniel Eisenberg en *Inventiones y escándalos cívicos en el cervantismo oficial*: "Hay también la tontería —en la cual, por mis muchos y repetidos pecados, el que habla se ha encontrado metido— de señalar la ruta de Don Quijote y después las de Don Quijote y Sancho. Esto, claro, no por motivos intelectuales ni académicos —no son sinónimos— sino con propósito comercial: el fomento del turismo manchego. El señalar la ruta de Don Quijote es un proyecto hartamente difícil cuando no sabemos cuál era su «lugar» o aldea, que Cervantes no quiso que identificásemos. También nos faltan otros datos, como por ejemplo cómo llegó de La Mancha castellana a la aragonesa en tan poco tiempo, que parece un Amadís llevado por Urganda. Además hay detallitos como ventas en ruinas, en medio de la nada, fotografiadas por Astrana Marín y otros. El señalarlas no crearía ingresos, sino problemas de infraestructura".

### CAPÍTULO 3 DEFINICIÓN DE RUTA

El recorrido realizado hasta aquí nos permite ofrecer una definición, siquiera provisional, de *ruta*:

La ruta es trayectoria proyectada en un plano, de codimensión uno, recorrida según un fin, mediante el uso de técnicas o tecnologías propias y adecuadas de cada época existencial, que contempla siempre el retorno, la vuelta o la circularidad del camino. Las técnicas primitivas estuvieron vinculadas a la domesticación de animales y al uso de armas, por rudimentarias que fueran; las técnicas romanas, a la construcción de calzadas; las técnicas burguesas, al empleo de barcos; las técnicas capitalistas, a la aplicación de las máquinas de vapor —ferrocarril, vapores de ruedas— y de los motores —automóvil, avión—; las técnicas ciberimperiales, la transmisión de *bits* a la velocidad de la luz por la INTERNET, que se conforma ella misma como La Ruta de nuestro tiempo o *kairós*.

A lo que hay que añadir el resultado de la ruta: Las rutas son trayectorias que permiten unir y separar *colectivamente* (por contacto o contigüidad) sociedades, pueblos, culturas... y transformar así las relaciones entre los hombres, sus conocimientos sobre el mundo y los vínculos con las entidades que aún no se han incorporado a las rutas, como ángeles, demonios, dioses o espíritus. La ruta no sólo une a los hombres, también los separa. Con frecuencia, y sin asomo de paradoja, la ruta une a los alejados que se imaginan dotados de extraordinarios caracteres, y separa a los vecinos, que suelen estar de acuerdo en querer las mismas cosas, por las que lucharán a muerte. "Yo estoy de acuerdo con mi primo Carlos, comentaba Francisco I, rey de Francia: los dos queremos Milán".

Pero esta definición debe incluir un tercer elemento *sine qua non* o condición material: La ruta siempre está condicionada por el sistema energético con el que se pone en marcha. Se requiere una gran desviación de energía y flujos materiales de la tierra para obtener otra mayor cantidad de energía (potencial) que la empleada.

DEL MOTE «NAVEGAR ES NECESARIO»

Todos los pueblos que se han comunicado con otros pueblos se han visto



obligados a reconocerse como humanos entre sí. Muchos de ellos se han encontrado en el camino y, seguramente, aceptarían de buen grado el lema que podía leerse en el escudo de una familia florentina del siglo XV: *Navigare necesse est, vivere non necesse* (*Vivir no es necesario; navegar es necesario*). Este lema es fiel transcripción de otro usado ya por Pompeyo, que, a su vez, renovaba el mote de los eternos navegantes — *aeinautai*— a los que perteneció Tales de Mileto, aquel sabio matemático, astrónomo y hombre de negocios, personaje que se encuentra en el pórtico de todas las historias de la filosofía y de las ciencias, que abriera una nueva luz al demostrar el triángulo equilátero. El lema «*Navigare necesse est*» podría servir muy bien como recordatorio para nuestros tiempos: los hombres, al entrar en el siglo XXI, no debemos olvidar que para llegar hasta aquí —nacer con un montón de derechos humanos: a la salud, al subsidio, al consumo...— no ha bastado con vivir, sino que ha sido necesario navegar. Y no accidentalmente, porque «navegar» —es decir, ir más allá de la supervivencia, tener curiosidad por las cosas— es característica esencial de la naturaleza humana a la que conducen los desequilibrios demográfico y ecológico. Los ingleses dicen *Travel broadens mind* (Viajar abre / ensancha la mente). Y la *Metafísica* de Aristóteles se abre con estas palabras: «Todos los hombres desean por naturaleza saber», que podríamos re-traducir por «La mitad de los hombres desea por naturaleza navegar»; «La mitad de los hombres desea por naturaleza trazar rutas». La otra mitad de los hombres, por contraposición, trazará fronteras. Y entre unos y otros irán componiendo complejidades que, a su vez, provocarán singularidades históricas, muchas veces creativas y otras, destructivas: la materia misma de la historia.

#### DE LOS MITOS ENVOLVENTES DE LA RUTA

El *homo viator*, el peregrino, el errante, el conquistador, el caballero andante... se movilizan en busca de energía y materiales. Salen escondidos, quizá, con el disfraz del desarraigado, con la máscara del héroe, con el boato del aventurero..., y se van encontrando múltiples trabas en el camino: los imponderables geográficos, los cambios climáticos, las catástrofes naturales... Una imaginación desinhibida vislumbra seres monstruosos, habitantes de lo incógnito más allá de océanos, montañas o desiertos que les aterrorizan y de quienes apetecen sus favores: criaturas voladoras (grifos, pegasos, pájaros de fuego...); terribles fuerzas de la montaña (cíclopes, abominables hombres de

las nieves, Pie Grande...); fantasmas de los bosques (licántropos, elfos, gnomos...) o engendros marinos (tritones, náyades, sirenas..). Una nebulosa de mitos y héroes acompañan y envuelven las rutas: Ulises, Gilgamés, Jasón y los Argonautas, Sinuhe el Egipcio, Simbad el Marino, el rey Arturo, el Barón de Münchausen...

Mitos que se permutan en contramitos. A los viajeros se les identifica con la desgracia, portadores de pestes y epidemias que diezman las poblaciones y disminuyen las fuerzas de los seres humanos. El Imperio Romano construye un entramado inmenso de carreteras por las que pueden moverse mercancías, soldados y curiosos, una red que conecta más de tres mil ciudades desde York hasta Alejandría. Pero en los períodos comprendidos entre 165-180 y 251-266 *ane*, los viajeros y ejércitos extienden las infecciones y enfermedades letales en poblaciones que las desconocen; enfermedades que contribuirán más adelante a la caída del magno imperio. En África, las rutas se interrumpen por las enfermedades que transmite la mosca *tsé-tsé*: malaria, fiebre amarilla, enfermedad del sueño o ceguera fluvial frenan el crecimiento demográfico humano y animal, y obstaculizan el comercio y la urbanización de estas poblaciones africanas hasta el punto de quedarse fuera de las rutas de caravanas, al margen de los intercambios de mercancías, armas o conocimientos. Las enfermedades nuevas aparecidas como consecuencia de la ruta perturban a los habitantes de las ciudades adonde llegan, cuyos médicos no disponen de tratamientos eficaces y la costumbre popular no sabe cómo enfrentarlas. La fiebre amarilla, que llega a Europa desde América en el siglo XVIII, afecta al corazón del Imperio Hispánico a través de la ruta de América: Primero a las islas Canarias en 1701 y pocos años más tarde a Cádiz y a nuestra Alicante, tal como dice Mercedes Pascual, *Fam, malaltia i mort. Alacant i la febre groga de l'any 1804*, La Xara Edicions, Simat de la Valldigna, 2000. El miedo al contagio desata medidas preventivas como los cordones sanitarios, que no son más que fronteras en la trayectoria de las naves portadoras de la enfermedad.

En ocasiones, los mitos de la Ruta se neutralizan con los mitos de la Frontera. Cuando los poderosos caballeros bajan de sus caballos y carromatos y se asientan en fértiles valles, en acogedores puertos de mar, en ricas llanuras... y a la espera de seguir el camino, ocupar las rutas y extender sus nuevas reglas de cultura, cantan alrededor del fuego la tragedia de nómadas y sedentarios. El relato de Caín y Abel o enfrentamiento

ganaderos / agricultores es el mito que simboliza la dialéctica Ruta/Frontera.

Las mismas religiones pueden acompañar la Ruta u oponerse a ella, porque no todas las formas culturales favorecen el comercio. Si el confucionismo no fue beneficioso para la Ruta, pues ponía al campesino por encima del comerciante, el Islam favoreció a los mercaderes y su comercio. La ruta islámica, hija de las rutas de los nómadas, fue en gran medida el resultado de una estrategia que favorecía el comercio por medios ingeniosos: Los agricultores podían abastecer las caravanas y los camellos durante tres días en los caravasares, libres de impuestos, de manera que los campesinos también se beneficiaban porque de esta manera se impedía que los animales dañaran sus tierras. Las rutas de caravanas árabes unidas a las ciudades en la alianza de la Meca forjaron el Islam.

Nada tiene que ver, en todo caso, el hombre que abre rutas, que ha de habérselas con lo imprevisto, lo desconocido, lo sorpresivo, conese otro hombre que puede ser más héroe, más valiente, más corazón, pero que se enfrenta con adversidades impuestas por los dioses, por el Destino, como pruebas que quieren calibrar su valor o su astucia. Por eso, no estamos hablando ahora de Ulises, el de las múltiples tratas y manejos para salvar las trampas que le tiende Poseidón a su regreso a Ítaca, sino del macedonio Alejandro Magno, que pone en marcha el programa de los atenienses Jenofonte o Gorgias para conquistar Persia y dotarse de más energía, necesitados como lo están de esclavos para poner en rendimiento sus minas, a la vez que ofrece la organización política que habían desarrollado los griegos. Alejandro se convierte en el mayor mito del hombre que abre la Ruta.

#### CAPÍTULO 4. DIFERENCIA ESPECÍFICA DE LA RUTA HUMANA

Todos los seres en movimiento trazan sus caminos, sendas o veredas. Y si diferentes son los seres en movimiento, diferentes serán los caminos, sendas o veredas que trazan: un insecto, un ave, un mamífero, un primate, un homínido o un *homo sapiens* dejan rastros muy diversos. Dentro de cada género, a su vez, las rutas son muy variadas. No es la misma clase de ruta la que traza un pequeño grupo humano movido por la necesidad de encontrar alimentos que la trazada para huir de las fieras o de la justicia de la tribu a la que se pertenece, o las planificadas por los estados o los

imperios. Si a los animales les asociamos las rutas etológicas, a las comunidades humanas, las rutas antropológicas, y a los Estados, las rutas históricas.

#### DE LAS RUTAS ETOLÓGICAS

Los grandes rebaños animales —renos, caballos, mamuts...— *reproducen* en sus «tropismos» las trayectorias recorridas anteriormente, pero exclusivamente si les son funcionales, «adaptativas», si les permiten llegar a los pastos, a territorios de clima más acogedor, a corrientes marinas cálidas...; se refuerzan así sus conductas y marcan la ruta que les permitirá sobrevivir; cuando un individuo se desvía de la ruta, la selección natural lo pondrá en su lugar. Las rutas migratorias de las aves no sólo han sido bien estudiadas, sino que han sido espléndidamente filmadas por las cámaras de cine. *Nómadas del viento*, documental dirigido por Jean Perrin, es un film de una belleza exquisita que nos impide siquiera intentar una mínima reseña: ¿Cómo superar la plasticidad de esas imágenes con la retórica de la escritura? Invitamos al lector a que disfrute las rutas de las aves columbrando esta magistral película.

Las rutas de los primates son aquí del mayor interés, porque nos ponen en la dirección seguida por los homínidos. Los chimpancés, como ha observado Jane Goodall, patrullan las fronteras y realizan incursiones en territorios vecinos, en donde se apoderan de alimentos. Los homínidos tuvieron que adquirir la posición bípeda, la piel sin vello, las glándulas sudoríparas... condiciones necesarias para hacer de los seres humanos seres resistentes a los largos desplazamientos.

#### DE LAS RUTAS ANTROPOLÓGICAS

Puede conjeturarse que las rutas antropológicas se inician con los primeros homínidos que recorren la sabana africana. Es natural suponer que esas rutas son aún mixtas entre las rutas de los animales y la de los homínidos que las interceptan. Los primeros seres humanos tienden trampas ingeniosas si, como suele afirmarse, el éxito de la caza consistió más en el esfuerzo cooperador de un grupo de homínidos que en la potencia de sus herramientas —palos, piedras, fuego... lenguaje y canto...—. Los homínidos han de adquirir buenas dosis de pericia para conocer los hábitos de las potenciales presas, su distribución en el espacio o la jerarquía de sus miembros. Los

cambios en las relaciones entre estructuras musculares y óseas reorganizan las funciones cerebrales, hasta el punto de que puede decirse con S.L. Washburn que «el cerebro humano es hijo de la mano humana». El complejo mundo de las relaciones entre los propios hombres, el control de los recursos agrícolas y la capacidad de dar caza a los animales o de protegerse de ellos, van conformando el sistema vital humano.

Con el invento del fuego, los homínidos repelen a los grandes o terribles predadores, les tienden trampas y emboscadas; queman extensas zonas del bosque o de la selva para mejorar la caza y empiezan a estructurar las sociedades humanas: imponen las reglas del tabú del incesto y de la exogamia; dividen las actividades por el sexo; rivalizan recolectores y cazadores que entran en conflictos violentos... Los sobrantes de las tribus, porque no encuentran pareja, carecen de tierras o son expulsados por su impureza, trazan sus nuevas rutas de caza e inventan utensilios y herramientas apropiadas para sobrevivir en su condición de fugitivos o errantes, una condición protegida por Yahvé: "Puso, pues, Yavé a Caín una señal, para que nadie que le encontrara le hiriera" (*Génesis*, 4-15). Rutas que, a veces, se cruzan con las de otros igualmente sobrantes, expulsados o impuros, y aun con comunidades asentadas, produciéndose escaramuzas entre grupos rivales, según el diagnóstico de Moscovici en



*Essai sur l'histoire humaine de la nature.* Estos homínidos adquieren habilidades que

permitirán a los humanos alcanzar capacidades de lenguaje y alimentación omnívora, lo que les singulariza para, a su vez, explorar y colonizar entornos muy diferentes.

La primera ruta histórica y primera manifestación específica de los homínidos<sup>2</sup> que se ha de traer a la memoria se remonta a 1,7 millones de años, al paso del *Homo erectus* desde África a Asia, Europa, Siberia y América. La especie humana pierde su condición de ser natural limitado a su nicho ecológico y se encara al «mundo» que sobrepasa al «medio ambiente», al «entorno natural». Y ahí, en el «mundo», el hombre adquiere la dignidad, la diferencia ontológica con los animales.

Hacia el año 8000 *ane*, y según cálculos del historiador P Jay, los pobladores del planeta Tierra podrían haber sido seis millones, distribuidos ya por todos los continentes menos la Atlántida. Nuestros amigos de Atapuerca han afinado mucho el conocimiento de esta época. José María Bermúdez de Castro nos regaló con este mapa de las rutas antiguas.

#### DE LAS RUTAS HISTÓRICAS

Si las rutas etológica y antropológica son verdaderas rutas, las rutas históricas conforman la Ruta Verdadera. Las primeras rutas históricas son trazadas por los primeros Estados que se constituyen en el Neolítico. En esta nueva etapa se introducen la agricultura y la domesticación de animales —ovejas, cabras, vacas, cerdos, caballos...—, que multiplican la energía que extraen del entorno; ello permite los asentamientos humanos y la existencia de individuos dedicados a realizar actividades no productivas: chamanes, artesanos, guerreros... Las rutas de la caza quedan limitadas por fronteras más o menos estrictas, defendidas por las nuevas comunidades. Algunos grupos humanos eligen para asentarse territorios que reúnen —a su juicio y según sus expectativas— riqueza, fertilidad y diversificación: fibras vegetales que les proporcionan vestidos, cuerdas de arco, redes de pesca ... ; hierbas y drogas que alteran sus estados de ánimo... ; animales que domestican y les dan leche, lana, cuero...

La vida sedentaria comporta grandes beneficios a los humanos: construyen

---

<sup>2</sup> .- La otra manifestación específica de los homínidos es el *razonamiento abstracto* que puede realizar tareas de elección: registra en la lengua significados simbólicos con gran cantidad de conocimientos útiles y trasmite, mediante la imaginación y el razonamiento, estados que sobrepasan la experiencia directa e

viviendas y huertas en sus alrededores. La productividad de las tierras se basa en el esfuerzo y el trabajo. A diferencia del cazador errante, las familias pueden tener más de uno o dos hijos, lo que les impulsa a intensificar la agricultura... Si una familia de cazadores-recolectores necesita alrededor de 25 Km<sup>2</sup> de territorio, un agricultor puede mantener a 50 personas en 2,5 Km<sup>2</sup>. En el paquete de beneficios se incluyen también los perjuicios: hay que trazar fronteras —empalizadas, murallas... — ; con el paso del tiempo, los huertos pierden productividad; la caza se hace más escasa; surgen los robos en los poblados y estalla la violencia espontánea y organizada —ladrones, asesinos... — , hasta hacerse irreversible; los humanos se hacen más vulnerables a las enfermedades, resultado de infecciones provocadas por sus propios desechos o por virus de los animales domesticados. La viruela, la malaria, el sarampión, la gripe... diezman en muchas ocasiones a la población, que queda más expuesta a las catástrofes naturales —sequías, inundaciones, granizo... — .

Pero la suerte está echada y, a pesar de todo, los poblados sedentarios sustituyen a los grupos errantes de recolectores-cazadores y se transforman en ciudades. Una de ellas, Uruk, encabeza hacia el año 3200 *ane* el primer Imperio de Summer. La civilización agraria se expande por zonas cada vez más extensas del planeta Tierra. Por el sureste de Asia, alrededor de la ciudad de Jericó y de las cuencas del Tigris y el Eufrates; por lo que hoy llamamos China meridional y septentrional; por el norte de África, alrededor de Menfis; por la zona del actual México y otras de América Central y del Sur... Las rutas de la caza se suplen por las rutas para el intercambio de semillas, ganado de cría y los resultados de las habilidades artesanales que se desarrollan en las primitivas ciudades: cerámicas, bronce...

Las fronteras que trazan las comunidades humanas no pueden ser sino muy inestables. La presión demográfica y las necesidades de energía abren fronteras y cercos, son el principio de los conflictos entre poblaciones vecinas, cada vez con mayor número de individuos, habitantes de las incipientes ciudades. La **guerra organizada y sistemática** es la consecuencia inevitable. Pero no nos adelantemos y esperemos a la consolidación de los Estados e Imperios.

---

inmediata.

El mar es el medio más eficaz para trazar rutas sobre él. O mejor: los «mares propicios», que dependen de los vientos, no los mares oceánicos, que fueron por mucho tiempo tragaderas de osados marineros. Los «mares propicios» son los mares monzónicos del océano Índico, el archipiélago de Indonesia y el mar de China, que disfrutaban de vientos que, al soplar con continuidad en una dirección durante medio año y en dirección contraria la otra mitad, aseguran la ida y el regreso de los barcos. Por eso el navegante ha de observar bien los fenómenos, conocer los ritmos de los vientos y corrientes marinas, dibujar mapas náuticos y saber transmitir su experiencia. Como el portugués Diego de Silves que apreció en el Hemisferio Norte del Atlántico una especie de elipse que siguen los vientos de Oeste a Este y en el Hemisferio Sur, de Este a Oeste, aquella parte del océano que Andrea Bianco cartografió en 1448 con el nombre de «mar de los Sargazos». La geografía crea los lechos por los que se han de trazar las rutas y facilita el intercambio comercial y su precioso corolario: la aparición de lenguas necesarias para negociar, a su través, precios y calidades de las mercancías.

Las rutas abiertas por los cazadores primitivos tienen siempre un objetivo claro: **abastecerse de energía** del entorno. Los agricultores del Neolítico van más allá y su objetivo es la **acumulación de la energía** en forma de alimentos, de herramientas, de agua para riego..., que les genera riquezas y poder. Los silos se identifican poco a poco con los propios templos, y se convierten en centros de coordinación de la actividad económica, de convivencia entre sacerdotes, guerreros, escribanos, hetairas... Esta acumulación les permite desarrollar técnicas para diferentes funciones: transformación de productos mediante distintos usos de fuego —hornos para trabajar la cerámica y los metales... — ; defensa de las poblaciones —fortificaciones...— y sistemas simbólicos de control y organización —escritura... — . Las rutas se hacen imprescindibles para acumular energía (incluida la humana: los esclavos), intercambiar los productos transformados por otros y aprender nuevas maneras de experiencia simbólica humana. Los conquistadores anglosajones, en fin, pusieron en marcha su dispositivo de acumulación de El Capital, porque pudieron utilizar la energía de los yacimientos de carbón y de hierro que les era condición *sine qua non* para poner en marcha sus rutas hacia América. Porque las rutas trazan las coordenadas de la vida humana: acumulación de **energía** (agua, viento, petróleo...), transformación de las **materias** (armamento, textiles, minerales...) y comunicación de **símbolos** (lenguas, escrituras, mitos...).



## LAS PRIMERAS CIVILIZACIONES

En puridad conceptual, las primeras rutas genuinamente históricas surgen a partir de proyectos y necesidades de los primeros Estados —**estados imperiales** llamados, muchas veces por pudor, **civilizaciones**— que gobiernan sociedades urbanas, complejas y estratificadas, y que se dotan de un ejército, una burocracia de escribas y una religión comunitaria. Cada imperio-civilización parte de un núcleo que impone su manera de explotar la energía (molinos, hornos...), sus técnicas de transformación de esas materias (arados, armas...) y sus específicos signos de comunicación (religión, arte, política... y mucho más tarde ciencia y filosofía). La energía, la materia y la comunicación de los demás, de los Otros, les parecerán poco o nada civilizadas y considerarán que han de hacerse cargo de ellas. El *X-centralismo* viene de lejos.

Los primeros cuatro imperios o civilizaciones, que se configuran entre los años 3000 y 1000 *a.n.e.*, surgen de manera natural alrededor de las rutas naturales que son los ríos modulados por medio de sistemas de regadío, canales, diques... Mesopotamia (Akkad, Babilonia, Summer, Ashshur, Mari...) crece alrededor del Tigris y el Éufrates; Egipto, del Nilo; India, del Indo y Ganges; China, del Amarillo y el Azul. Las rutas se abren para conseguir utensilios, armas, alimentos, piedras preciosas... A través de las rutas se llegan a interconectar los tres primeros imperios por el «pasillo Nilo-Indo». China lo hará más tarde al entrar en contacto con India y Mesopotamia en busca de jade, hasta alcanzar así la **primera globalización**.

### MESOPOTAMIA ; AH LA HUMANIDAD!

"Cuentan, sin insistir demasiado sobre la realidad del hecho, que cuando se celebró el jubileo de Víctor Hugo fue organizada una gran fiesta en el palacio del Elíseo, a que concurrieron, aportando su homenaje, representaciones de todas las naciones. El gran poeta se hallaba en la gran sala de recepción, en solemne actitud de estatua, con el codo apoyado en el reborde de una chimenea. Los representantes de las naciones se iban adelantando ante el público y presentaban su homenaje al vate de Francia. Un ujier, con voz de estentor, los iba anunciando: «Monsieur le Representant de l'Angleterre!» y Víctor Hugo, con voz de dramático *trémolo*, poniendo los ojos en blanco, decía: «L'Angleterre! Ah, Shakespeare!» El ujier prosiguió: «Monsieur le Representant de l'Espagne!» Y Víctor Hugo: «L'Espagne! Ah, Cervantes!» El ujier: «Monsieur le Representant de l'Allemagne!» Y Víctor Hugo: «L'Allemagne! Ah, Goethe!» Pero entonces llegó el turno a un pequeño señor, achaparrado, gordiflón y torpe de andares. El ujier exclamó: «Monsieur le Representant de la Mesopotamie!» Víctor Hugo, que hasta entonces había permanecido impertérrito y seguro de sí mismo, pareció vacilar. Sus pupilas, ansiosas, hicieron un gran giro circular como buscando en todo el cosmos algo que no encontraba. Pero pronto se advirtió que lo había hallado y que volvía a sentirse dueño de la situación. En efecto, con el mismo tono patético, con no menor convicción, contestó al homenaje del rotundo representante diciendo: «La Mesopotamie! Ah, l'Humanité!» . J.

Ortega y Gasset, *Obras Completas*, IV, pág. 115.

Hoy ya nadie debería pensar que la Ruta, la organización y la gestión de grandes territorios son características propias de Occidente, como no lo es la invención de técnicas y artilugios (Si acaso, como supone V.D. Hanson, el militarismo cívico fundado en una moral social, que transformó a los occidentales europeos en seres letales cuando se trata de lucha armada). No parece que hubiese diferencia muy significativa entre Europa y China en el siglo XV respecto de la población, la extensión de sus dominios o el estado de la tecnología: la brújula, la imprenta o la pólvora son inventos de los chinos y los números, de Arabia; los tejidos e hilados de la India o los fundidos de Mesopotamia son más refinados que los tejidos o fundidos europeos... Son miles los antiguos exploradores asiáticos de la ruta de la Seda, los que alcanzan el mar Rojo o el golfo pérsico; y hubo quien se aventuró por lugares remotos como el mercader chino y musulmán Zheng He (1371-1435), a quien se conoce como el Cristóbal Colón chino, que alrededor de 1420 navegó desde China a través de Malacca hacia Sri Lanka, hasta llegar a África. Los imperios chino, mogol u otomano eran coetáneos de los imperios portugués e hispano en el siglo XVI cuando tiene lugar el descubrimiento de América por los europeos. El motivo principal que les llevó a tan sorprendente descubrimiento parece que fue el interés por acortar el camino para el comercio con las Indias. Otra versión vincula el descubrimiento a la gesta imperial hispánica, y ven en esa ruta el rastreo y encuentro con el Preste Juan, un reino (mítico) cristiano en África que habría de aliarse con Roma contra el Islam *ad maiorem Dei Gloriam*. Una fábula que se cuenta ya en el siglo XI y que todavía encontramos representada en los mapas cartográficos del siglo XVII (por ejemplo, en el de Joan Blaeu).

#### MESOPOTAMIA

En Mesopotamia las rutas fluviales y las caravanas de asnos se combinan para llevar el comercio y la guerra. El poder unificado en un solo hombre-divinizado permite realizar planes con estrategias a corto y medio plazo. En tiempos de Sargón I el Grande (2350-2300 *ane*) se unifica la llanura sumeria y permite el intercambio de madera, metales y otros materiales elaborados a cambio de textiles, vinos y otros productos entre las ciudades. El *karum* (nombre con el que los acadios denominaban los mercados que iban creando a orillas del río) de la ciudad de Ashshur y el de la ciudad de Mari, — los

mercados más importantes del curso medio de los ríos Tigris y Eufrates respectivamente a partir de finales del tercer milenio antes de nuestra era —, así como el *karum* de Babilonia en el punto más cercano del curso bajo de ambos ríos, al noreste de Akkad, se convierten en el centro de una vasta red de mercados y se prefigura ya la unión del poder del príncipe, la protección del guerrero y la destreza financiera y comercial de los mercaderes que trazan las rutas para el intercambio humano. La red mesopotámica de las rutas es variopinta:

- La ruta del lapislázuli está muy consolidada, promovida por los sacerdotes que buscan piedras preciosas para sus templos.
- La ruta de las expediciones militares para el control de los campesinos y braceros que trabajan la cada vez mayor extensión de terrenos habilitados.
- La ruta de muy variados productos artesanales entre los que destacan las armas y las herramientas de cobre y bronce; los tornos para la cerámica o los ladrillos de adobe...
- La ruta del ganado por donde trasiegan los rebaños de ovejas y cabras del norte al sur y de las tierras bajas a las altas siguiendo las estaciones.
- Y otras muchas: ruta de las maderas, de los metales...

## EGIPTO

En Egipto, el faraón y sus subditos, bien guarnecidos por sus fronteras naturales, el desierto y las gargantas del Nilo, habilitan las rutas internas de Egipto con ese desprecio característico del que se sabe seguro ante todo lo exterior. Empero, no pudo impedir la invasión de los hicsos, pueblo semítico del Levante mediterráneo, con el poderío suficiente para abrir con sus carros de caballos aquella muralla que componían el mar, el desierto y los grandes saltos del río Nilo. La contra-ruta de los hicsos tuvo como consecuencia una nueva expansión egipcia, ahora montados sus guerreros en aquellos carros que les habían vencido. Uno de los faraones egipcios de la Dinastía XVIII fundada por Amosis en 1570 *ane*, el faraón Tutmosis III (1480-1448) abre nuevas rutas de guerra que conducen hasta los confines del Éufrates, con lo que su imperio se extiende desde el Nilo al Éufrates. A partir de Ramses III (1197-1165 *ane*) se inicia la decadencia de los egipcios, que culmina con la invasión del asirio Asurbanipal en el 662 *ane*, y abre la ruta asiría contra Egipto que en el 332 *ane* sigue Alejandro Magno. La red egipcia de las rutas aprovecha al máximo la riqueza natural del desierto y del Nilo:

- La ruta de las canteras de Egipto para la construcción de edificios y estatuas.
- La ruta del Nilo, un transporte barato, seguro y de gran capacidad.
- La ruta abierta hacia 1.200 *ane*, por herreros ambulantes que producen armas y utensilios agrícolas: rejas de arado, azadas y hoces..., que venden al mundo rural.

#### INDIA

La población que se extiende a lo largo del Indo aprende a destilar el agua potable y a separarla de las aguas residuales con sistemas de alcantarillado. Más tarde (circa 7000 *ane*), al ser invadidos por los arios, se agrupan alrededor del río Ganges. La red india de las rutas adquiere múltiples matices y coloridos:

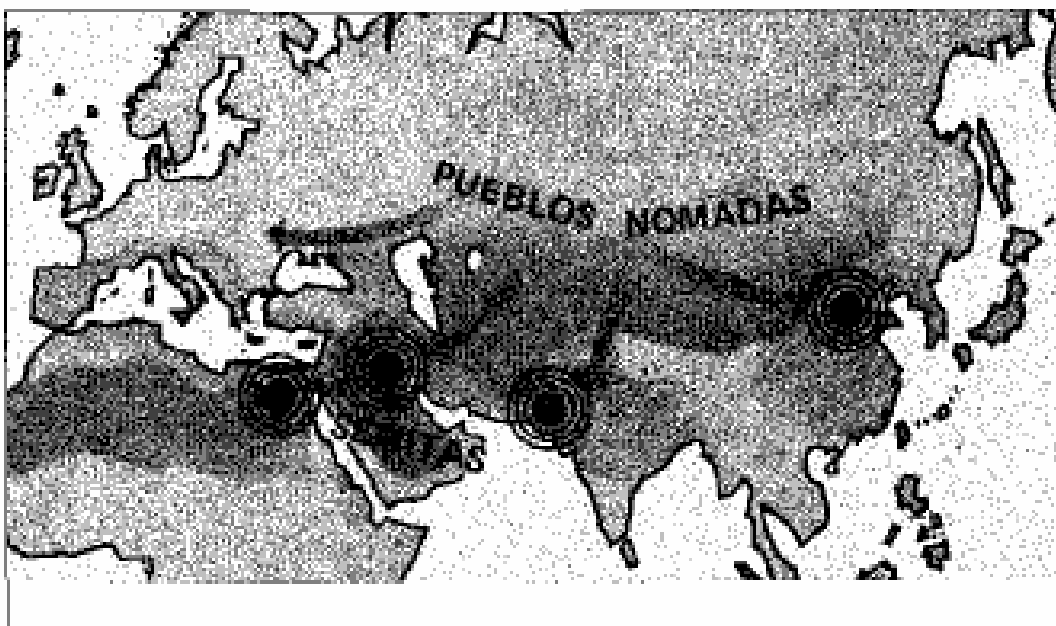
- La ruta abierta por los indios de la India por la que ponen en contacto a otros mundos durante un periodo muy largo de tiempo: los espléndidos tejidos de algodón, la pimienta y la canela, especias bien deseadas.
- La ruta religiosa que esparció el budismo por toda Eurasia, y que caló de manera especial en China.

#### CHINA

China es, como Egipto, un imperio sostenido en la navegación fluvial; pero a diferencia del imperio del Nilo, China es atravesada no por uno, sino por más de 5.000 ríos, casi todos navegables, que desembocan en el mar: El Yangtsé (Azul), el Huang (Amarillo), el Jeilung, el Perla y el Jaije cruzan China de Este a Oeste hacia el océano Pacífico y el Yalutsangpo y el Nuchiang, de Norte a Sur hacia el océano Índico. Al sur de la línea Juai-Chinling los ríos cuentan con un volumen de agua invariable que los hace aptos para la navegación todo el año. El río Amarillo, de 4.800 kilómetros de longitud, sirve de eje alrededor del cual se fragua la cultura china nacida en un amplio valle de 740.000 kilómetros cuadrados. Pero aun es más largo el río Yangtsé de 5.800 kilómetros de longitud, que sirve de medio de transporte a más de 250 millones de personas que habitan sus orillas y valles. El puerto de Shanghai es el de la desembocadura de este río, el más importante de toda China.

La habilidad mental y técnica de los chinos les lleva a construir numerosos diques, acequias y sistemas de drenaje para cultivar la inmensa llanura del río Amarillo.

Además, aprenden a unir los ríos mediante canales artificiales. El más importante de estos canales fue y es el Gran Canal de 1.700 kilómetros que une Pekín con Sangchon. Mas para el Imperio Chino nunca fue una prioridad el interés por las rutas oceánicas, y se protegió siempre de sus enemigos externos enriqueciendo las rutas de comunicación



de sus propios ríos y canales. Hasta que en el siglo XIX China hubo de experimentar la confrontación brutal de las rutas enfrentadas. La llegada a sus puertos oceánicos de los navegantes procedentes de los nuevos imperios japonés y norteamericano a mediados del siglo XIX hace inevitable el conflicto. El choque de las rutas de estos nuevos imperios con la frontera china fue la causa más importante de la Revolución de 1949, que vuelve a colocar a China en posición de apertura hacia el resto del mundo, tanto en el trazado de rutas exteriores tanto en el comercio mundial como en la carrera del espacio exterior.

#### DIALÉCTICA RUTA/ FRONTERA

Las rutas comerciales, que enriquecen a las gentes y a las ciudades por donde pasan, atraen a quienes tienen la voluntad de acortar el proceso de producción y de distribución, y desean quedarse con el objeto producido, listo para el consumo. Dicho sin eufemismos: las rutas que abren los ladrones. Rutas que se legitiman como rutas de guerreros: "— ¿Por qué tienes infectado el mar?, increpa Alejandro Magno al pirata. — ¿Y por qué tú tienes infectado todo el mundo? Sólo que, porque yo lo hago con un

*pobre barco, me llaman ladrón, y a ti, porque lo haces con una escuadra, te llaman emperador*". Se despejan entonces las rutas de los guerreros que se intersectan con las rutas comerciales, que llevan con frecuencia a su destrucción y desaparición. Así ocurre cuando los arqueros esteparios atacan la frontera noroccidental de China alrededor de 350 *ane* y obligan a reforzar la frontera en Chiang. Al principio lo hacen con la caballería; mas su alto precio (un caballo consume el grano para doce personas) invita al emperador chino a construir muros defensivos contra los esteparios. Muchas son las rutas guerreras que atacan las rutas de los mercaderes: los escitas contra el Imperio Asirio; los manchúes contra el Imperio Chino; los aurigas arios contra Persia, que avanzan hasta el norte de la India llevando consigo una lengua nueva que hará fertilizar, ideas y prácticas religiosas, y habilidades artesanales (15000 *ane*); los dorios contra el Imperio Micénico; los hunos provocan migraciones genéricas y borran las fronteras a lo largo de Rhin y el Danubio, acaban convirtiendo la Europa septentrional en una sociedad cristiana y unen las costas del Báltico y el Mediterráneo (374-453)...

Las rutas guerreras invasoras obligan a los pueblos asentados a protegerse con ingeniosos dispositivos de defensa, conjugándose Ruta y Frontera. Y no sólo se defiende con muros, murallas, fortines..., sino con las mismas armas de los atacantes: Los partos en Persia promueven una clase guerrera que, con grandes caballos, armaduras y flechas, consigue repeler al enemigo rápidamente. Aunque el mejor antídoto es convertirlos en incompetentes. Las rutas de los arqueros esteparios desaparecen en el mismo momento en que los jinetes no son capaces de competir con la estructura de manufacturas e incipientes industrias de armas, los sistemas de financiación y la logística de abastecimiento. Una fecha simbólica en este asunto es el 764: en Culloden, los escoceses de las tierras altas, armados de espadas, son derrotados por los disparos de la infantería británica.

#### VARIANTES EN LA RUTA

Pero no sólo los guerreros transforman las rutas; también las cambian los impuestos de quienes establecen las fronteras. Alejar las rutas comerciales de la costa y llevarlas a alta mar es una solución que se les ocurre a los negociantes chinos e indios para evitar los impuestos que les imponen las autoridades locales a lo largo de los puertos que visitan durante la navegación costera. Estas nuevas rutas mar adentro

permiten a los indios circunnavegar la península malaya para alcanzar la China occidental y continuar tranquilamente con el transporte de clavo y nuez moscada (Indonesia), de oro y marfil (África), de porcelana y seda (China), de pimienta y algodón (India)...

Pero otras veces los viajeros quedan atrapados en los caminos naturales. Las rutas fluviales imponen a comerciantes y guerreros vías muy específicas, los propios límites de su comercio. Los rápidos y cataratas que se forman en los grandes ríos africanos —el Níger, el Congo— impiden que la comunicación con el mar sea factible. El río Nilo ha visto cómo una y otra vez los hombres buscan el lugar de su nacimiento. Cambises —cuenta la leyenda—, parece en la primera expedición conocida para alcanzar las fuentes del Nilo. Ptolomeo traza el primer mapa de la región y dibuja un gran lago y una cadena montañosa a la que llama los *Montes de la Luna*, y pone un punto y aparte a una antiquísima leyenda: las fuentes del Nilo ya no se encuentran en las bocas del cielo, sino en las de la tierra, lo que induce a los más arriesgados a acceder a ellas y contemplarlas, lo que significa alcanzar y contemplar el nacimiento del mundo. Heródoto navega río arriba hasta la isla de Elefantina, la actual Asuan, pero topa con la primera catarata del río. Nerón envía dos centurias en busca del nacimiento del Nilo, pero los pantanos de Juba, donde el río se dispersa en centenares de canales, le impide continuar. El jesuita madrileño Pedro Páez alcanza el lago Tana, las fuentes del Nilo Azul en 1618, siguiendo las rutas abiertas por los traficantes de esclavos. Richard Burton y John Hanning Spake, al fin, avistan el lago Tanganika en 1859, aunque, de los dos, únicamente Spake alcanza las fuentes del Nilo en 1862, mientras Burton se recupera de una enfermedad.

#### PROTECTORES DE LA RUTA

Los nómadas esteparios también aprenden de la historia y saben transformar la ruta guerrera en ruta de mercancías. Pues, aunque siempre les queda el recurso de atacar los asentamientos agrícolas, acostumbrados al goce de las refinadas mercancías de las caravanas, prefieren convertirse en sus protectores en vez de ser sus enemigos. Y entonces llevan la guerra al corazón mismo del comercio. Porque las rutas siempre se encuentran en muy precario equilibrio, en cuanto alguna de las partes, las más violentas, se vean injustamente tratadas o sueñen con tomar el poder: Los hunos, desde Hungría,

provocan el desplazamiento de los germanos, quienes, a su vez, borran las fronteras romanas del Rin y el Danubio y acaban convirtiendo la Europa septentrional en parte de una sociedad nueva, la cristiana; ávaros, búlgaros, kazajos, pechenegos y magiares hacen también incursiones hacia Europa, porque ellos mismos eran desplazados por otros grupos nómadas que operan más al Este; los desplazados germanos se convierten en colonizadores, empujando a la población de habla latina de su límite occidental; otros llegan a la Britania celta y la transforman en la Inglaterra anglosajona al cultivar los suelos arcillosos de la isla con el arado (romano) más pesado, provisto de vertedera que volteja la tierra del surco y la arroja a un lado, convierten los suelos arcillosos anegados de la Europa occidental en campos de cereales y en viñedos, que sustituyen a los antiguos bosques y prados pantanosos.

Los sucesivos ataques de los hunos, los ávaros, los vikingos o los magiares dan lugar a la contraofensiva, hecha realidad en la figura del caballero cristiano, una figura que alcanza su climax con la figura literaria trituradora, el Caballero de la Triste Figura, el simpático D. Quijote de la Mancha. Pero para llegar a tan genial símbolo, se hubieron de recorrer muchas otras figuras. Una de ellas fue la de los partos o los sasánidas de Persia; los caballeros de la cruz defendieron los poblados que pagaban las rentas de las que vivían. El caballero utiliza el caballo a galope y concentra toda su energía en la lanza, cargando de cabeza sobre el enemigo, protegidos con cotas de mallas, espadas y hachas. La primera ruta que abren es la Primera Cruzada (1099) y llegan a Jerusalén; por el lado opuesto, los caballeros del Temple permiten el comercio en el camino hacia Santiago de Compostela. He ahí los límites de esa gran ruta recorrida por el cristianismo. Roma será el nodo de unión entre Jerusalén (legado del apóstol preferido) y Santiago (legado del hermano de Jesucristo). Pedro y Santiago quedan conectados por la mediación del vicario vivo que habita la Roma de Pablo. La unidad en la pluralidad o Dios uno y trino son herramientas conceptuales filosófico-teológicas para dar cuenta de la complejidad que el par Ruta/Frontera está provocando.

#### ENÉRGICOS PREPARATIVOS Y FELICES CASUALIDADES

Las rutas permiten el contacto de los diferentes centros de poder que se van levantando en los lugares más favorecidos de la tierra: puertos de mar, cuencas fluviales, llanuras cerealísticas. No hay «milagro griego», ni chino, ni indio..., sino



cruces continuos de rutas por donde transitan actantes con sus técnicas, sus estrategias, su ingenio, sus productos elaborados, sus conocimientos... y su suerte. Y unos y otros se reactivan o fracasan. Y es en ese juego de casualidades y sorpresas en el que se van consolidando ciertos saberes. Las rutas ponen en contacto energías, materiales y símbolos que a veces fructifican y a veces se degradan: «Enérgicos preparativos y felices casualidades» es un espléndido apotegma que utiliza Ferrater Mora para indicar el éxito de las empresas, y que querríamos utilizar de eslogan para señalar el resultado de la Ruta, que pone en contacto a todas las civilizaciones salidas de la Edad de Bronce (3.000 *ane*) y la formación de imperios-naciones, que eufemísticamente J. Goody llama «constelaciones centrales». La actual civilización global es uno de esos momentos de cruce de rutas, un proceso continuo de cambio e intercambio entre innumerables ciudades y estados. En ocasiones algunos de esos centros, constelaciones, imperios o civilizaciones toman la delantera y aventajan a los otros por confluencia de causas muy complejas. Los anglosajones europeos de los siglos XIX y XX se encontraron en la cúspide y se creyeron que la colonización era algo natural, intrínseco a los hombres blancos europeos. Una arrogancia mal asumida por los demás estados de Europa que quieren ocupar esa punta de lanza y les lleva a un enfrentamiento en dos guerras terribles, en las que sacrifican millones de europeos y concluye con las catástrofes más terribles que conozcamos: la Shoap, los bombardeos de las ciudades (Londres, Dresde...) y el uso de la energía atómica contra poblaciones indefensas (Hiroshima y Nagasaki).... Catástrofes ejecutadas por individuos que, con mayor o menor brillantez, habían estudiado en las escuelas a Sófocles, Platón, Euclides, Agustín de Hipona, Dante, Descartes, Kant..., podían seguir la partitura de una ópera de Wagner o de Verdi, comían con tenedor y cuchillo... La singularidad de la Europa cantada por sus poetas y conceptualizada por Hegel no es más que un momento de ese cruce de rutas que temporalmente le dio ventaja y que los herederos temen perder, lo que se manifiesta de las maneras más paradójicas. Pero las rutas siguen cruzándose y ya empezamos a ver que otras constelaciones empiezan a brillar con su luz propia y se disponen a tomar ventaja. Si EEUU inicia el siglo XXI como Señor de la Ruta, ¿quién la dominará al terminar el siglo? ¿China, India, Suráfrica, Brasil...?

## CAPÍTULO 5. PARA UNA CLASIFICACIÓN DE LA RUTA

¿Nos atreveríamos a ir más allá de una mera descripción de las rutas, con sus anecdotarios, variaciones y coloridos? ¿Sería posible construir un campo semántico de la Ruta, según ejes coordinados que permitan su clasificación? Sólo si los criterios proceden de características esenciales de las rutas. En primer lugar, es condición formal que la Ruta posea un objeto, una finalidad. El aventurero, el que sale sin rumbo a lo que se tope, no abre rutas, sino que, en todo caso, se las encuentra y las utiliza accidentalmente. No hay «ruta aventurera», sino aventureros que cruzan las rutas a su favor y, quedando presos de ellas, en ellas dejan sus vidas. Poco interés pueden ofrecernos el aventurero, el desarraigado, el fugitivo..., excepto cuando ponen su inteligencia y su pasión al servicio de causas políticas, económicas, religiosas. Sólo entonces adquiere interés para la Ruta: los corsarios ingleses que «trabajan» para su Majestad la reina de Inglaterra; los cazadores de osos o bisontes trascienden el romanticismo de sus existencias cuando transportan las pieles de las piezas cobradas a los mercados de Vancouver...

### DE LOS CRITERIOS FORMALES: LOS FINES

Si el criterio de definición de la Ruta es el fin que se pretende alcanzar, entonces hemos de remitirnos a los diferentes tipos de fines<sup>3</sup>. El fin no es un término absoluto, sino local, concreto, que llamaremos *referente*, por el cual cobra sentido. El fin puede ser muy complejo, lo que exige que cierto parámetro exterior alcance un valor que unifique todo el proceso o bien que el valor de alguna variable sea capaz de relacionar estructuralmente el fin y el referente (el fin de constituir un Estado, por ejemplo, exige unificar múltiples elementos: territorio, ejército, administración y lenguaje, voluntad nacional, infraestructuras...). Si, por lo tanto, el concepto de fin integra el contexto exterior que limita el fin, el referente de ese fin, y el sentido o motor del fin, entonces existen tres modos de constituirse: Un primer modo, cuando el fin queda determinado por un contexto exterior que desempeña el papel de límite o frontera; en el caso de que

---

<sup>3</sup>.- Gustavo Bueno en su trabajo «Estado e historia» ha trazado una tipología de los fines que nos sirve de referencia y que adecuamos al concepto de *Ruta*. La aceptación de esta clasificación de G. Bueno no nos compromete a compartir otras ideas suyas; y, en especial, las consecuencias que obtiene del concepto de *imperio hispano*, como se verá

sea el espacio, se llamará fin *configuracional*; y en el caso de que sea el tiempo, fin *procesual*. Un segundo modo, cuando el fin desempeña el papel de plenitud, estabilización o perfeccionamiento del referente; en el caso moderado se llamará fin *constitutivo*; en el caso límite, tal que el referente desaparezca de manera abrupta, porque el proceso ha concluido su curso, fin *consumativo*. El tercer modo, cuando se tiene en cuenta el sentido o composición estructural del referente y el fin; en el caso de que la composición sea independiente del operador humano, fin *lógico*; en el caso de que dependa de los actantes operadores humanos, fin *proléptico*.

**I) Modo según el cual el fin queda determinado por el contexto exterior.** Se considera el referente como una multiplicidad que va a ser totalizada por el fin.

I a) El *fin configuracional* queda determinado por un límite o frontera espacial: El océano es un límite que envuelve los confines de la tierra (el confín es un *telos*); el desierto es un límite que interrumpe la expansión de las ciudades, etc.

Lo llamaremos FINIS-TERRAE (o callejón sin salida) de la Ruta, porque topa con límites exteriores que no puede o no quiere traspasar.

I b) El *Fin procesual* se sitúa en el futuro temporal: El fin de alcanzar la gloria olímpica justifica el sacrificio del entrenamiento (el *fin por analogía*); el fin de mi obrar es el disfrute beatífico de Dios en el cielo, etc.

Lo llamaremos FIN UTÓPICO de la Ruta, porque ahora el fin es temporal y puede ir más allá de la vida existencial de los humanos.

**II) Modo según el cual el fin se identifica con el resultado.** El fin desempeña el papel de término de plenitud o perfeccionamiento del mismo referente: el fin del embrión es el organismo adulto; el fin de la educación republicana es el ciudadano... Puede entenderse de dos maneras:

II a) El *fin constitutivo* como tendencia a la estabilización: el fin de los torrentes es mantener el cauce del río.

---

más adelante.

Lo llamaremos FIN PERFECCIONADOR, de la Ruta, porque sin él, la ruta quedaría frustrada, no habría podido llevarse a efecto.

II a2) El *fin constitutivo* como algo previamente dado a su constitución, una vez eliminadas las contradicciones y alcanzada la maduración: el escritor, tras concluir la novela, escribe: *Finis coronat opus*; el emperador sueña con la *humanidad en su estado final*, una vez desaparecidos todos los problemas militares, administrativos, económicos...

Lo llamaremos FIN INSTRUMENTALIZADOR de la Ruta, porque el fin realimenta el gasto y los esfuerzos, la dificultad y los sacrificios que imponen los objetivos establecidos.

II b) El *fin consumativo* significa que el proceso termina su curso de manera abrupta: el fin de un organismo ante la muerte; el fin de la vacuna es la desaparición del virus (viruela...).

Es este tipo LA NEGACIÓN MISMA DEL FIN que se persigue. Si de la utopía se dice «no hay tal lugar», de esta Ruta se dirá «no hay tal ruta». En el viaje escatológico al otro Mundo, éste desaparece.

**III) Modo según el cual lo importante es el sentido del fin.** La composición estructural del fin, proceso o despliegue, se considera que no es caótico, ni arbitrario, ni absurdo, sino que posee un sentido. El fin de la actividad de un político es ayudar a sus convecinos.

III a) El *fin lógico* posee un sentido independiente de los sujetos que persiguen ese fin: El fin es obra del Destino, determinado por alguna causa económica, política, religiosa, etc.

Lo llamaremos FIN NECESARIO de la Ruta, porque se impone por causa mayor, por los flujos que determinan la vida de los hombres.

III b) El *fin proléptico* supone que en la programación y planificación de ese fin interviene el sujeto de manera explícita. El fin es un plan, programa, estrategia... diseñada explícitamente para su consecución.

Lo llamaremos FIN PLANIFICADO de la Ruta, porque es un objetivo que se dirige a otros sujetos a quienes les afecta y a los que se seduce o implica para aunar esfuerzos y recursos (véase Cuadro 1).

DISTINTOS TIPOS DE FINES APLICADOS A LA RUTA	
I)	Modo dimensional o fin como límite del contexto exterior
I a)	EL FIN <i>FINIS-TERRAE</i> (O CALLEJÓN SIN SALIDA) de la Ruta
I b)	EL FIN UTÓPICO FUTURO TEMPORAL de la Ruta
II)	Modo entitativo o fin como resultado
II a1)	EL FIN PERFECCIONADOR de la Ruta
II a2)	EL FIN INSTRUMENTALIZADOR de la Ruta
II b)	NEGACIÓN DEL FIN. No existe tal Ruta
III)	Modo fundamental o sentido y composición estructural del fin
III a)	EL FIN NECESARIO de la Ruta
III b)	EL FIN PLANIFICADO de la Ruta

Cuadro 1

#### DE LOS CRITERIOS MATERIALES: LAS CATEGORÍAS

El fin, criterio formal, ha de cruzarse con la materialidad que le proporcionan las categorías en las que se enmarcan esos mismos fines. Pues ya se ha indicado que no hay rutas de aventureros ocasionales. Las rutas de los vikingos, comerciantes y colonizadores de Escandinava que atraviesan el Báltico y el mar del Norte, que llegan a América por el Atlántico y pueblan Groenlandia (982) y Terranova (1000), no son sino rutas frustradas, porque no supieron transformar los caminos recorridos en historia; hay que esperar a Colón, en ruta proyectada y organizada dentro de la política de los Reyes Católicos hispanos para poder hablar de Ruta. Aunque los pescadores de bacalao vizcaínos o los ingleses de Bristol, tras intrépidas hazañas, hubiesen alcanzado las costas de Terranova, su silencio los excluye de haber abierto una Ruta, que, por el contrario, sí llevaron a cabo Vasco de Gama, Fernando de Magallanes o Juan Sebastián Elcano. Porque éstos necesitaban encontrar el camino de vuelta, lo que comporta organizaciones políticas e institucionales que apoyen, protejan y legitimen su viaje.

Elegimos las grandes categorías que nos ofrecen las ciencias sociales mediante las cuales se conceptualizan los fenómenos humanos: Política, Cultura, Economía, Ingeniería, Demografía y Estrategia militar. Si se cruzan los criterios formal y material, se obtienen los diferentes modos de las rutas: Ruta del Interior; Ruta Religiosa; Ruta de la Moneda; Ruta de la Energía; Ruta del Desplazamiento y Ruta Político-Militar (Véase cuadro 2).

<i>Fin</i> \ <i>Categoría</i>	Política	Cultura	Economía	Ingeniería	Demografía	Militar
<b>I A</b> Finis-Terrae	a) Ruta del INTERIOR					
<b>I B</b> Fin Utópico		b) Ruta RELIGIOSA				
<b>II A1</b> Fin Perfeccionador			c) Ruta de la MONEDA			
<b>II A2</b> Fin Instrumenta- lizador				d) Ruta de la ENERGÍA		
<b>III A</b> Fin Necesario					e) Ruta del DESPLAZAMIENTO	
<b>III B</b> Fin Planificado						f) Ruta POLÍTICO / MILITAR

**Cuadro 2**

## DE LA COMPLEJIDAD DE LA RUTA

Que se pueda establecer un criterio de clasificación de la Ruta no significa que exista la Ruta pura. Cada categoría debe entenderse como categoría predominante. Sírvanos de muestra la rutas de caravanas de camellos que se despliegan por los desiertos desde Arabia al Asia central o al Sahara y la ruta americana de los encomenderos de la monarquía hispana.

### El caso de las rutas africanas

Los camellos se propagan por África alrededor del año cero y llegan hasta el lago Chad, atravesando el desierto del Sahara. Las rutas transsaharianas buscan oro y extraen sal del desierto. Estas rutas, además de tejidos que cambian por el oro y la sal, llevan la religión islámica y preparan el camino para que los africanos occidentales expandan el Islam alrededor del año mil. El camino permite la formación de una lengua

centralizada en las ciudades costeras, el *swahili*, de influencia árabe, pero sólo en las zonas costeras, pues el África del interior es controlada por africanos de habla bantú, que mantienen sus religiones tradicionales.

### **El caso de la ruta americana**

En la ruta del descubrimiento de América, van de la mano la religión, la economía, la energía o el despliegue técnico y militar. Yes, precisamente, la naturaleza de la Ruta americana lo que provoca tanta polémica. Así, suele afirmarse en los medios anglosajones que la Monarquía hispana traza una ruta vinculada al «saqueo», frente a la monarquía portuguesa, que lo hace desde las «relaciones comerciales», debido a las distintas zonas que el Papado otorga a cada una de las dos monarquías en el Tratado de Tordesillas (1494). A la monarquía hispana le corresponden las tierras en las que existen ya imperios (aztecas, mayas, incas...), a los que somete por medio de las armas y de las enfermedades víricas (gripe, viruela...) que portan los conquistadores. De esta manera, España construye un imperio terrestre, conectado a la metrópoli por las rutas oceánicas. La monarquía portuguesa, en cambio, explota latifundios con mano de obra esclava que ellos mismos transportan desde África. Una vez que las naves doblan el cabo de Buena Esperanza, los marinos y mercaderes portugueses se dedican al comercio con poblaciones árabes, indias o chinas, que, por otra parte, les oponen resistencia en algunos momentos. Más que un imperio comercial dedicado a la colonización de tierras, Portugal es una talasocracia sostenida por el poder de su fuerza naval reforzada con cañones. Por cierto, una tesis que ya contempla el padre dominico Francisco Vitoria: "Además, hay también muchas tierras que ellos consideran desiertos, o que son comunes a todos los que quieran ocuparlas; y los portugueses sostienen un intenso comercio con naciones semejantes, que ellos no conquistaron y les reporta grandes beneficios" (*Relección primera sobre los indios recientemente descubiertos*, tercera parte).

Desde medios hispanófilos, esta manera de contar la historia sería una mentira transmitida como *Leyenda Negra*. En un reciente trabajo de G. Bueno, *España frente a Europa*, se invierten los términos: el «saqueo» fue lo propio de Inglaterra, un «imperio depredador», frente a España, calificado de «imperio generador». La distinción de depredador / generador procede de Ginés de Sepúlveda (1490-1573), que distingue en

*Demòcrates Segundo* (1545) entre *imperium civile* y *imperium herile*. España habría conformado planes y programas civilizatorios, económicos, eclesiásticos, jurídicos y aun lingüísticos. Y valga para mostrarlo los «problemas de conciencia» que supuso la conquista al emperador Carlos, que hace reunir a los mejores teólogos del reino en la famosa Controversia de Valladolid (1550) y que consigue incluso paralizar por un tiempo el régimen de Encomienda.

El análisis de este episodio de la historia de la humanidad requiere incorporar otra HIPER-categoría, la Complejidad, pues no puede reducirse aun asunto de buenos y malos. Aquel descubrimiento realizado por un italiano al servicio de los Reyes de Castilla y Aragón, etc., fue el resultado de un largo proceso: el conocimiento de la esfericidad de la tierra, la presión demográfica en Europa, la necesidad de acortar los viajes comerciales de especias a la India... una empresa que requería esfuerzos militares, administrativos o logísticos que sólo una organización estatal podía acometer. El problema que España tiene es el de pensar en aquel mundo como si estuviese ya globalizado. España pretendió un imperio Universal, Católico. Por eso se ha hablado alguna vez de **primera globalización** (J.E. Willis; aunque para nosotros sería, por lo menos, la **tercera**, tras el comercio de los cuatro imperios antiguos y la expansión del cristianismo por el Imperio Romano). Otra cosa es que ese proceso no pudiera justificarlo universalmente (es decir, filosóficamente), porque arrastraba negaciones que le conducían a la contradicción del sistema: Fundamentalmente, la expulsión de los judíos, una negación ontológica de una parte del mundo, y una concepción mítica del mundo aristotélico-cristiana, vinculada a los dogmas de la iglesia romana, inconsistentes con la nueva física matemática. ¿Cómo podían pretender la universalización quienes niegan una parte del mundo y quienes defienden el animismo ontológico en la transubstanciación? El mundo anglosajón, sostenido en los reformadores que apelan a la Gracia de Dios, concedida por voluntad divina sólo a una parte del mundo, a los elegidos —holandeses o ingleses — , que, además, podían realizar esa colonización enfrentada no al mundo indígena, sino a los propios españoles legitimados por el Papado, y que, por ello, harán caso omiso del reparto de América en Tordesillas. El principio del *ius communicationis* del Padre Vitoria, que es la primera formulación de un principio filosófico y no teológico del mundo moderno, no pudo competir intelectualmente con el principio del *cogito ergo sum* de Descartes, lo que supone la



derrota filosófica del (virtual) proyecto civilizador español, pero negado de hecho por el aplastamiento de los conquistadores. A lo que se suma la derrota real de la guerra en el campo de batalla (guerra de los Treinta Años). Lo cual no quiere decir que el teatro, la poesía, la arquitectura... que justifican y fortalecen la ideología católica (Calderón, Góngora, Herrera...), fuese de menor valía que la obra que se creaba en el otro bloque imperial; ni que no fertilizara posteriores movimientos nacionales y civilizatorios, pues es bien conocido cómo Suárez o Calderón influyeron en el romanticismo alemán.

Lo que ocurrió, más bien, es que la Monarquía hispana fracasa como Frontera, pues arrolla y aplasta todo a su paso en América; establece una soberanía imperial que no tiene en cuenta las organizaciones políticas de los estados constituidos: aztecas, incas o mayas. El emperador Carlos y sus sucesores no supieron enviar a las Indias hombres habilidosos, negociantes y estadistas que supieran pactar con los gobernantes indios la manera de reorganizar la política y la economía de la nueva situación, sino a guerreros, que muchas veces se enfrentan en guerras entre sí, encomenderos y aventureros, que privan a los reyes y soberanos indígenas de su potestad. Y ello sin menosprecio ni menoscabo de los muchos frailes y soldados pertenecientes a la tradición clerical decente, que denuncian el maltrato a los indígenas, a la vez que tratan de conocerlos, de estudiar sus lenguas, sus valores o sus dioses... y que consiguen de las monarquías europeas muchas mejoras en favor de los conquistados (Ley de Burgos de 1512, Leyes de Indias...). El Imperio Hispano no se comportó como un imperio que busca la justicia, sino como los atenienses contra la isla de Melos, según Tucídides en el libro V de *Historia de la guerra del Peloponeso*: "...el patrón de justicia depende de la igualdad de poder para coaccionar y que en realidad los fuertes hacen lo que tienen poder para hacer y los débiles aceptan lo que tienen que aceptar".

Ahora bien, el que fracasara como Frontera, no significa que el Imperio Hispano fracasara como Ruta: pues pone en contacto zonas bien distintas del mundo y lleva a lejanos lugares productos tan decisivos para el bienestar de los hombres como la patata, el tomate, las judías verdes, la calabaza, el maíz...; permite que se desarrollen las artes militares (barcos con cañones, armas de fuego...); amplía la cristianización del mundo; formaliza leyes jurídicas internacionales, etc. Ruta que desborda absolutamente el carácter conquistador y mercantil que lo promueve, si en el ánimo de Colón se hallaba

quedarse con la décima parte de "todas y cualesquiera mercaderías, siquiera sean perlas, piedras preciosas, oro, plata, especiería y otras, cualesquiera cosas y mercaderías de cualquiera especie, nombre y manera que sean, que se compraren, trocaren, hallaren, ganaren y hubieran dentro de los límites de dicho Almirantazgo..." {*Capitulaciones de Santa Fe*).

\* \* \*

A sabiendas, pues, de que la Ruta nunca es genuina, sí podremos destacar algún elemento de ella que consideremos nuclear y que soporte o articule los demás aspectos de la Ruta. Pero siempre recordando que nada hay puro bajo el Sol.

#### a) LA RUTA DEL INTERIOR

El fin que se pretende conseguir al abrir la ruta marca sus justos límites, por lo que el trazado de la ruta exige encontrar estrategias adecuadas para alcanzar el fin. Es la actitud del rey o cabecilla con los exploradores: «Si no trazáis la ruta con eficacia, el grupo no podría sobrevivir». El fin está influyendo por *feed-back* sobre la ruta trazada, porque toda la estrategia remitirá una y otra vez al fin. Es la estrategia de los faraones y su desprecio al extranjero, la del Imperio Romano con su política de los *limes* o la de China y la construcción de su muralla.

#### EL IMPERIO ROMANO

En el siglo II después de Cristo y tras cinco siglos de luchas y conquistas, Roma consigue el control absoluto de los países ribereños del mar Mediterráneo y de la mitad occidental del continente europeo hasta la isla de Britania. En ese momento, el imperio cambia su táctica y trata de mantener lo conquistado desde sus inicios en el siglo III *ane* Vencedor de las Guerras Púnicas contra los cartagineses en Sicilia, Hispania y África, alcanza su apogeo expansionista con el emperador Trajano, oriundo de la provincia de Hispania y primer emperador adoptivo, que lleva los ejércitos imperiales hasta Armenia, Siria y Mesopotamia en lucha contra los partos a principios del siglo II después de Cristo.

En la época de Trajano, Roma posee una economía basada en la agricultura y la

ganadería, con unas técnicas (aperos de labranza, abonos, cultivos...) que difunden por las tierras romanizadas; con una artesanía cada vez más concentrada en grandes talleres para atender las necesidades del ejército; y, por supuesto, con un comercio que convierte a Roma ciudad en el punto de confluencia de la red de calzadas y derroteros marítimas por las que circulan los mercaderes. También posee la organización política más amplia, detallada y estructurada que jamás se desarrollara en el Mundo Antiguo para gobernar un imperio y tiene un ejército competente que controla los confines del territorio imperial perfectamente definidos por una línea estática, que en la frontera de Germania se llamó *limes*, para evitar la entrada de los bárbaros, y que, por extensión, dará nombre a los distintos trazados de la frontera del imperio. El *limes* está conformado por un espeso camino fortificado con torres de vigilancia y guarniciones de legiones que lo vigilan, e impide que el imperio se extienda indefinidamente y segrega la ciudad y la civilización (Roma: la forma) de los bosques y los pantanos (los bárbaros, fuente de esclavos y soldados: la materia). El principal artífice de la línea defensiva estática fue el emperador Adriano, que pacta la frontera oriental con los partos en el río Eufrates y Armenia, fija la línea fronteriza de África en el interior de Argelia, construye murallas en Britania al sur de Escocia —*Yallum Hadriani*— y levanta empalizadas a lo largo de los ríos Rin y Danubio, el *limes* de Germania.

Los romanos del siglo II consideran que el interior de las fronteras de su imperio es la *oikoumene*, la tierra habitada —cultivada, civilizada—, a la que dotan de un entramado cultural conformado por la lengua latina, el derecho romano, las instituciones políticas, una economía con un sistema monetario definido y un comercio que goza de una etapa de paz, con un sistema fiscal que financia al Estado y al ejército imperial, que es el garante de la *Fax Romana*. En la tierra firme europea del imperio, construyen una red de caminos empedrados que permiten la circulación de las legiones y de los carros que transportan las mercancías. En África, ponen en marcha un camino de caravanas que atraviesan el desierto del Sahara. Y en Asia se expanden hasta los confines de la Ruta de la Seda, aunque con vías de comunicación más tenues que en la Europa imperial.

El principal medio de transporte utilizado en el Imperio Romano es el marítimo. La navegación por el mar Mediterráneo (*Mare Nostrum*) permite a Roma comerciar con

todos los puertos del imperio. La ruta vital y más transitada anualmente es la de los granos embarcados en Alejandría, Sicilia y Cartago en naves enormes con destino a Roma. El suministro de trigo para la urbe romana es imperativo alimenticio y político a la vez: Si el trigo no llega a tiempo a Roma significará hambre, enfermedades e inestabilidad política. La línea de Alejandría se compone de más de cien barcos veleros que superan las 1.000 toneladas de carga útil cada uno; incluso algunos barcos tenían capacidad para cargar 1.500 toneladas. Zarpan durante el verano de los puertos de Puzzoli y de Ostia, creado *ex profeso* para atracar las naves que traen el trigo destinado a Roma, y, viento en popa, tardan dos semanas en llegar a Alejandría. Cargan los granos y emprenden el largo y peligroso viaje de regreso navegando con el viento en contra. Desde Alejandría, costean Asia, pasan por Rosas y Creta con destino a Malta o Siracusa desde donde tardan dos o tres meses en llegar a Ostia o Puzzoli navegando en zigzag. Mientras que el transporte de granos de Sicilia y Cartago se halla en manos de particulares, el de Alejandría es cuestión de Estado. Otra ruta destacada fue la de las especias, que atraviesa el Mediterráneo en diagonal sudeste-noroeste.

La seguridad marítima contra los piratas —los de Iliria destacaban por ser los más terribles— queda garantizada por la vigilancia de dos escuadras asentadas en dos puertos militares. Una de ellas —compuesta por cincuenta trirremes y quinquerremes— vigila desde Mesina; la otra, compuesta únicamente por trirremes, vigila desde Rávena. A estas flotas hay que añadir escuadras provinciales de patrulla y enlaces rápidos, generalmente liburnas que se usan indistintamente para la protección del tráfico comercial y para el transporte de las legiones.

Las vías comerciales terrestres y marítimas contribuyen a difundir la *romanización* y a establecer lazos sólidos entre las provincias, aunque el ejército es el principal vehículo de romanización. A medida que el Imperio Romano se expande, las legiones y sus campamentos llegan más lejos, prolongan las calzadas y montan campamentos, y se hace necesario reclutar soldados de las provincias para las unidades auxiliares. Las legiones y sus unidades auxiliares se mueven por toda la *oikoumene* y vigilan el *limes*. Cuando los legionarios se licencian, crean poblaciones rurales de nueva planta, llamadas *centuraciones*, como recompensa por los servicios prestados y, como es natural, la lengua, el derecho y las costumbres de estas nuevas urbes responden al

modelo romano, al que perpetúan.

El *limes* no adquiere sólo la función defensiva; sirve también como zona de contacto y comercio con los pueblos limítrofes; es el lugar perfecto para comerciar con los pueblos exteriores del otro lado del *limes*, desde donde traen esclavos, especias, telas de seda para el imperio; pero también traen problemas, porque no siempre se consigue dominar o seducir a los otros pueblos, cuyas costumbres pueden ser inconmensurables con las del imperio. En Judea, los romanos jamás consiguen romanizar a los judíos, que se sublevan cuando Adriano se propone reconstruir Jerusalén como ciudad *Aelia Capitolina*. La rebelión judía del año 132 no finaliza hasta el 135 y aleja definitivamente a los judíos del Imperio Romano, que componen la primera parte de su libro santo: la *Mishua* del Talmud, compuesto durante la resistencia al imperio en el mismísimo *limes*. El emperador Marco Aurelio ha de afrontar un ataque de los partos en Mesopotamia iniciado el año 162 y finalizado en el 166, y otro de los marcómanos en el Danubio en dos ocasiones (años 167-75 y 178-80); tanto el ataque de los partos como los de los marcómanos fueron rechazados. El emperador Comodo padece levantamientos en África y Britania. La dinastía de los Severos (193-235) se vio desbordada por las luchas en el *limes* contra partos y marcómanos; de hecho, la invasión marcómana del año 232 fue la causa directa del final de esta dinastía a manos del ejército de Maguncia, que se amotina comandado por Julio Vero Máximo.

Los ataques de los pueblos exteriores que transgreden el *limes* durante el siglo III son determinantes en la sucesión de generales de fortuna al frente de un imperio incapacitado ya para defender la línea de la frontera creada por Adriano un siglo antes. El imperio del siglo III se caracteriza por tener gobiernos militares efímeros. Los pueblos bárbaros rebasan el *limes* una y otra vez y los generales salvadores se suceden uno tras otro. El imperio defiende sus fronteras como puede: general tras general y reforma tras reforma. El emperador Galieno reorganiza el ejército en el año 260 para facilitar su movilidad y para que intervenga rápidamente en los puntos de la frontera amenazados. El emperador Claudio II abandona algunas provincias como la Dacia en el 270. Se forman reinos independientes para intentar crear estados satélites en el *limes*: El Reino Gálico se forma en el noroeste para defender el *limes* de Britania de las invasiones celtas; el Reino Ostrogodo se encarga de defender los territorios de más allá

de la Dacia de los pueblos nómadas de las estepas; y el Reino de Palmira se enfrenta al expansionismo del Reino Sasánida.

A finales del siglo III, el emperador Diocleciano transforma el gobierno del imperio en una monarquía absoluta y descentraliza la administración del imperio. El emperador Constantino I lo divide en cuatro prefecturas y, cuando traslada la capital del imperio a Bizancio el año 331, se cierra la ruta del trigo de Alejandría a Roma, que ahora se dirige hacia Bizancio, un destino más cómodo y cercano que la ciudad de Roma. El imperio acaba rompiéndose en dos partes el año 395: Arcadio es emperador de Oriente y Honorio, de Occidente. Durante el siglo IV, se encomienda la defensa del *limes* de Germania a grupos germanos establecidos allí en calidad de federados del imperio, que recibían un pago anual por la defensa. El *limes* de Germania fue progresivamente invadido por los pueblos bárbaros que, en el siglo V, se asientan en suelo del Imperio de Occidente y lo fragmentan en un mosaico de reinos. Incluso toman y saquean la mismísima ciudad de Roma (410). El Imperio de Oriente sobrevive algún tiempo hasta que los restantes *limes* se desvanecen ante la potencia arrolladora del nuevo Imperio Otomano.

#### b) LAS RUTAS RELIGIOSAS

El fin de la ruta es la realización de ese fin, sea cual sea el gasto, el esfuerzo y el sacrificio. No se repara en los medios, porque al final se encuentra la Tierra Prometida. La ruta ha de ser despejada aunque haya que destruir una selva, una montaña, un río. Pero si la ruta impone su impiedad tantas veces, la inteligencia finísima de los viajeros inventa los puentes colgantes, los caminos zigzagueantes, las barcazas que aprovechan los vientos y las corrientes marinas... Incluso atravesar el océano en un "cascarón de nuez". Es la ruta hacia el Paraíso que anhela Cristóbal Colón, si creemos en sus propias palabras:

"Yo siempre leí qu'el mundo, tierra e agua era esférico e<n> las auctoridades y esperiençias que Ptolomeo ... Agora vi tanta disformidad como ya dixen; y por esto me puse a tener esto del mundo, y fallé que no era redondo en la forma qu'escriben, salvo que es de la forma de una pera que sea toda muy redonda, salvo allí donde tiene el peçón que allí tiene más alto, o como quien tiene una pelota muy redonda y en un lugar d'ella fuese como una teta de muger allí puesta, y qu'esta parte d'este peçón sea la más alta e más propinca al cielo, y sea debaxo la línea equinoçial... Yo no tomo qu'el Paraíso Terrenal sea en forma de montaña áspera, allí donde dixen la figura del peçón de la pera, y que poco a poco andando hazia allí desde muy lexos se va subiendo a él..." (Relación del tercer viaje (1498) en C. Colón, *Textos y documentos completos*, edición de Consuelo Varela,

Alianza, Madrid, 1982, pp. 213 y 216).

Más tarde fue el Paraguay el que fue tenido como centro del Paraíso terrestre, donde se creara el Primer hombre de acuerdo con las crónicas de León Pinelo, el teólogo de Chuquisaca. Ruta que persiguió el francés Georges Bernanos en 1938 tratando en vano de hallar esa senda de felicidad «borrada ya de la memoria de los hombres». Para Rodríguez-Alcalá quedó, sí, en el Paraguay, más precisamente en Villarrica del Espíritu Santo, aquel Paraíso que buscó Bernanos y el que creyó hallar Pinelo. «Si no está el Paraíso en el futuro / en el pasado está perdido a medias: / mi infancia vivirá mientras yo viva / y habrá sobre ella una encendida parra: / lejano cielo verde sobre el mundo». Así lo cuenta, al menos, Juan Manuel Marcos Asunción en *Palabras de los días*.

Las rutas religiosas se modulan según la forma de *misión* o de *peregrinación*.

Los jesuitas hicieron del viaje la culminación del ideal apostólico de su fundador, Ignacio de Loyola (1491-1556). La lista de hombres de la Compañía de Jesús esparcidos por el mundo es inacabable. Recordaremos a algunos tan extraordinarios como Francisco Javier, viajero por Japón, China..., que muere en la isla desierta de Sancian (Shang-Chawan) y cuyo cuerpo incorrupto trasladan sus discípulos a Malaca y luego a Goa, donde se encuentra enterrado. El santo navarro marca la impronta de la asimilación cultural y adaptación a las culturas ajenas, tan característica del misionero jesuita. Es todavía motivo de asombro contemplar a Mateo Ricci vestido de confuciano, adulator de las élites del Imperio Chino, sorprendiéndolos con sus conocimientos y artes; o a Alejandro de Rodas con coleta y zapatillas de raso, evangelizando a los vietnamitas. Como es admirable encontrar a Roberto de Nobili que en Madurai abandona su lengua, el portugués, sus hábitos alimenticios...y anda cerca de convertirse en un nativo. O a Jerónimo Javier, buscando la conversión de los emperadores mogoles... Viajes en los que dejaron sus mártires, como Juan de Brito, quien a lo Hamlet oriental, es enviado por el rey Raghunatha Thevar a su hermano Uriya, con una carta en la que va escrita su sentencia a muerte... Y viajes que sirvieron para el mejor conocimiento de las tierras exóticas de la China, de su fuerza militar, de sus fortificaciones..., como aquella *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran Reyno de la China* que publicara Juan González de Mendoza en 1585, y que

hubiera podido ser utilizada para formalizar una estrategia de guerra cuando colonos y autoridades civiles y eclesiásticas de Filipinas escriben un memorial al rey de España para que emprendiese la conquista de China y clausurar definitivamente el dominio de las Indias Occidentales y Orientales; los jesuitas, que sabían lo que significan las buenas maneras, la persuasión y los signos externos, convencieron al rey de lo ruinosa e improductiva que sería una empresa tan desorbitada... Pero dejemos ahora las misiones y veamos con más detenimiento la otra gran ruta de las religiones: la peregrinación.

Las peregrinaciones, reflexiona Claudio Guillén, fueron en su tiempo viajes organizados, para los cuales era útil una información compartida. Merecida es la fama del *Codex Calixtinus* que se conserva en la catedral de Santiago de Compostela. Redactado a principios del siglo XII por encargo del intrépido obispo Gelmírez y del papa Calixto II, con influencias cluniacenses, pone a Compostela al servicio de las peregrinaciones y ofrece consejos prácticos sobre el trazado de la ruta y las dificultades que acechan al peregrino. Basándose en el manuscrito de Santiago y en el de Ripoll, Jeanne Vieillard publicó la *Guide dupélerin de Saint-Jacques de Compostelle*, en que se aprecian estimaciones detalladas de pueblos, de nacionalidades y también de iglesias y obras valiosas como los portales de la catedral de Santiago (Vieillard, 1938). Recordaba Marcel Bataillon la utilidad de algunos siglos más tarde, con la difusión de la imprenta, de aquellas guías cuyo destino era Roma o Jerusalén, como los *Mirabiliae Romae*, uno de los primeros incunables, y el *Viaggio de Venetia al sancto Sepulchro*, del franciscano Bianchi.

### **La ruta de Santiago**

*Por Xavier Carro (Universidad d'Alacant)*

En el marco de la religiosidad medieval, la Iglesia fomentó una serie de formas de piedad que tuvieron una gran influencia sobre la sociedad. Se propagó la devoción popular a los santos que llevó consigo una veneración por las reliquias y que dio lugar a un ingente y auténtico tráfico mercantil de toda clase de restos santos. En este ambiente, surgen las peregrinaciones como elemento penitencial, siendo las tres grandes focos: Roma, Jerusalén y Santiago, alcanzando esta última gran importancia, ya que Roma era disoluta, pecaminosa y demasiado terrenal y Jerusalén era un enclave peligroso por las continuas contiendas bélicas de las Cruzadas para rescatar los santos lugares a los árabes. Santiago se convirtió en el más importante santuario de todo el orbe cristiano. Compostela será para los sarracenos la Meca cristiana, cuya eficacia sentían y, como señala A. Castro, intentaron aniquilar. Los reinos hispánicos fijaron su atención



en Francia y la peregrinación no sólo fue una fuente de santidad, sino de prestigio, poderío y riqueza. El Camino de Santiago, o "vía francigena" fue un importante instrumento de avance de

la sociedad europea del Alto Medievo, una arteria que vivificó la primera idea, fraguada en la corte carolingia, de un Occidente cohesionado.

La universalidad del Camino fue organizada y tutelada por la orden de Cluny, orden monástica que se expandió hasta los más recónditos lugares y a partir del siglo XI, esta injerencia francesa (princesas, monjes, obispos y canónigos, trovadores y peregrinos) se hizo más perceptible en los reinos hispánicos. La presencia clunicense tuvo además importantes repercusiones no sólo para el Camino jalonándolo de monasterios y hospitales, sino que contribuyó a un restablecimiento de la moral y una vuelta a la espiritualidad de Roma. El Imperio carolingio se sirvió de la liturgia romana para ejercer el influjo político y religioso que convenía en sus dominios. Los monjes serán los garantes de la unificación del rito romano, emprendido por el papa Gregorio VII, frente a las diversas iglesias de los nacientes reinos. Las iglesias hispánicas, presionadas por la amenaza islámica, fueron muy conservadoras y el rito mozárabe era una señal de identidad de su pasado frente al enemigo de la Media Luna. También ofrecieron resistencia a los nuevos ritos y cambios que traían los clunicienses. Por el Camino de Santiago entró el canto gregoriano que va a sustituir al mozárabe. Ello supuso graves repercusiones para la sede episcopal de Toledo que pierde influencia eclesial frente al prestigio e importancia que va ganando Compostela. Santiago va a ser una ventana abierta a Europa. El Camino facilitó la comunicación entre las comunidades de la cristiandad y fue cauce por el que fluyó la cultura medieval. Los clunicienses, a parte del cambio de liturgia y de las infraestructuras con las que dotaron el Camino, propiciaron el paso de la escritura visigótica a la carolingia e introdujeron temas y formas de la épica francesa, así como el románico que culmina en Compostela y el gótico se hace aéreo bajo los cielos castellanos.

En el siglo XV, el culto al Apóstol empieza a declinar. Finaliza así su misión protectora contra el infiel, con la toma del reino de Granada, acaba la Reconquista. Alborea una nueva edad y podemos afirmar que el Camino entra en franca decadencia. Con el Renacimiento surge una nueva figura, más acorde con la evolución de los tiempos: la del caballero que viaja para conocer países y frecuentar otras cortes, desapareciendo del paisaje el peregrino. Tanto Erasmo como los reformados hablan en tono satírico de esa forma popular de religiosidad. Parece que en los siglos XVII y XVIII se reaviva la peregrinación y se entabla una piadosa y enconada polémica sobre qué santo debe ser elegido patrón de España. En la disputa, tercia Francisco de Quevedo que abandera y defiende el patronazgo de Santiago Apóstol, frente a los que proponían a Santa Teresa.

El peregrino es el principal protagonista del Camino. Tanto la filosofía como las

religiones, desde la antigüedad hasta nuestros días, recurrieron a la metáfora del "homo viator" para expresar esa condición itinerante del hombre, y que encontramos ya en Platón "la vida es un viaje desde aquí abajo hasta el cielo" y, en el Viejo Testamento, leemos que el pueblo elegido es una comunidad peregrinante. Etimológicamente sabemos que deriva de un peregre ("per agros"), un caminar a través de los campos, -un caminar extramuros, por espacios desprotegidos-, era un enfrentarse a lo desconocido y a todos cuantos peligros acechaban en su andadura. El término peregrino, aplicado al católico, significaba que la vida terrena era concebida como un exilio fuera de la verdadera patria que era el Paraíso. En palabras de Pedro Damián, la peregrinación era un "exilium spiritualis".

El Camino cambia, transforma al peregrino. Sale enriquecido de esa vivencia espiritual, porque peregrinar es una vía de conocimiento y oración que nos ilumina sobre tantas realidades. El Camino nos hace más humanos y puede ser un reencuentro con uno mismo, con la naturaleza y con el Otro. El hombre a través de la peregrinación se religa con lo Transcendente, de ahí ese ímpetu y esa fuerza para seguir adelante venciendo toda clase de penalidades y sufrimientos. La gran mayoría de los peregrinos sabían que el Camino era una vía de purificación, de ruptura con el mundo mientras que su alma se iba disponiendo al momento supremo que era cuando se postraba ante el sepulcro del Santo Apóstol. Algunos no esperaban regresar y asumían que la "peregrinatio" era, a imitación de la de Cristo, una pasión que culminaba también con la muerte.

En primer lugar, el peregrino se echaba al camino en dirección al sepulcro de Santiago con el fin de alcanzar el perdón o las gracias espirituales o bien la intercesión del Apóstol, obrando un milagro. El libro II del Codex Calixtinus contiene una extensa relación de milagros que Santiago hizo a sus devotos para ser difundidos luego en los sermones. La propaganda funcionaba desde los pulpitos y llegaba a todos los rincones de la cristiandad.

El peregrino, antes de iniciar su andadura hacia Compostela, tenía que dejar en orden sus bienes terrenales, esto es, hacía testamento y su párroco le expedía unas credenciales que le servían de salvoconducto para atravesar tierras y librarse de portazgos y gabelas. Era el primer pasaporte que permitía paso franco por tierras extranjeras. En la iglesia, después de oír misa y comulgar, recibía el bordón y demás atributos del peregrino. Era una ceremonia en la que participaba todo el pueblo para despedir a su vecino el cual iniciaba un largo y desconocido camino, dejando a los suyos y enfrentándose a los peligros que asediaban su caminar. Era un acto de renunciamento, muy similar al de los monjes, de ahí su vestimenta o indumentaria particular, identificadota para que no se le confundiese con mendigos o vagabundos. Los peregrinos formaban un "ordo" y solían marchar juntos por varias razones; tal vez las más

importantes eran que en el Camino había que practicar la caridad y además protegerse al marchar en grupo frente a los ladrones y de hacer frente a las penalidades. La oración, en los días del Camino, era la compañera inseparable de tantas horas de soledad y despojamiento. En ese largo y penoso viaje, los monasterios e iglesias cuidaban de las necesidades espirituales como también de la hospitalidad, ya que en la legislación canónica era deber primordial la asistencia al peregrino, pues éste era la encarnación de Jesús y de ahí viene la tradición del lavatorio de pies al peregrino por el abad o el prior. Los monjes lo cuidaban si caía enfermo y recogían sus últimas voluntades haciéndolas llegar a sus familiares. En los cantos de los peregrinos tenemos la mejor crónica de sus alegrías y vicisitudes.

Muchos factores intervinieron en el fortalecimiento del Camino de Santiago. Por una parte, un período postcarolingio de paz que propicia el incremento de los viajes, se animan los caminos por los que transitan caballeros y cruzados, monjes y escolares. Por otra, un notable aumento demográfico y un importante desarrollo del comercio. El Camino tuvo muchos protectores, como ya hemos dicho, de una manera muy especial, los monjes de Cluny empeñados en la reforma gregoriana, al servicio de la unificación de todos los cristianos bajo la indiscutible autoridad del obispo de Roma. Los papas fueron valedores de la peregrinación jacobea ya que contaron con su beneplácito. También los monarcas hispanos patrocinaron y defendieron el Camino, entre estos tenemos que citar a Sancho III el Mayor que muy pronto comprendió las ventajas que se podían derivar para su reino de Navarra del paso de los peregrinos. Alfonso VI de León fue un monarca europeizador que supo aprovechar las ventajas de la peregrinación a Santiago para engrandecer su corte. Y la figura colosal del Arzobispo Gelmírez que intentó hacer gravitar toda la política hispánica en torno a Santiago. El Camino de Santiago es ante todo una ruta de peregrinación que supuso además, como dice Lacarra, un reactivador de la vida de la España cristiana que contribuyó a la renovación social de los siglos XI y XII.

Hoy, las circunstancias políticas de la Europa actual nos obligan a buscar en el pasado unas señas de identidad que nos permitan fundamentar unos nexos de comunidad cultural y Santiago es uno de ellos. Durante siglos, miles de peregrinos marcharon hasta Compostela y en su caminar borraron las fronteras artificiales impuestas por los hombres para constituir una única y universal nación, la del Pueblo de Dios. Y al igual que ayer, los hombres y las mujeres vuelven, como antes, a la soledad del Camino, para, desde la fe o la solidaridad, sentir que el Amor nos cambia y nos sigue haciendo más humanos. El Camino de Santiago es una plegaria permanente y un camino para llegar que siempre quedará en el corazón y en la memoria y ya nunca saldremos de sus paisajes iluminados por la luz de la Esperanza.

## **Peregrinación, elemento fundamental del Islam**

*Por Mikel de Epalza (Universitat d'Alacant)*

El Islam o religión islámica o musulmana es una de las principales religiones del mundo actual, con sus aproximadamente 1.100 millones de fieles, su largo pasado de catorce siglos (aunque también remonta sus orígenes a los padres de la humanidad, Adán y Eva bíblicos), su potente y multiforme espiritualidad y su peso social y político.

Esta religión tiene a la peregrinación como uno de sus elementos fundamentales, uno de los que se suele llamar "Cinco Pilares del Islam" (.con la Profesión de Fe, las cinco Oraciones diarias, la Limosna y el Ayuno del mes de ramadán), junto a otras obligaciones, espiritualidad y costumbres que eso conlleva, a muchos niveles.

El precepto obligatorio, en su sentido estricto, se llama hach ("hache" o "romeaje", en el español de los musulmanes castellanohablantes de los siglos XV-XVII), pero tiene otras formas de viaje o desplazamientos religiosos que abarcan con mucha coherencia la fe, la espiritualidad y la vida entera de los musulmanes y musulmanas (muslimún y muminún, "sometidos a Dios" y "creyentes en Dios"), según su libro sagrado, el Corán o Alcorán revelado por Dios a su profeta y mensajero Mahoma (Muhámmad, en árabe). Este texto se lee o recita también en lengua árabe ya que las traducciones a otras lenguas no tienen el mismo valor religioso -según los teólogos musulmanes—, aunque sean útiles y hasta necesarias para la mayoría de los fieles que ignoran esa lengua (el 80%, de lengua turca, persa, urdu, hausa, ...y española).

El hach consiste en realizar la peregrinación a la ciudad natal de Mahoma y cuna del Islam, La Meca, en la región oriental de la península de Arabia. Lo ha de hacer todo musulmán adulto una vez en la vida (si no tiene inconvenientes de salud, de dinero, de otras obligaciones). El ritual se realiza a unos pocos kilómetros al noreste de la ciudad (entre Mina y Arafat), en un deambular y con rituales muy precisos, sólo en tres días cada año. Los ritos terminan con el sacrificio de un animal, "La Fiesta del Cordero", que se celebra también en el resto del mundo islámico. Es la fiesta de la unidad de la comunidad islámica, que manifiesta así, comunitariamente en La Meca y en todo el planeta ,su adoración y sumisión a Dios (islam significa "sumisión" a Dios).

Una segunda forma de peregrinación, también en La Meca, es la umra. No es obligatoria ni tiene unas fechas fijas, aunque los peregrinos del hach lo suelen realizar antes y después de los ritos obligatorios. Tiene como escenario el centro religioso de la ciudad, en dos

rituales y lugares muy cercanos: las vueltas y oraciones alrededor del templo de la Kaaba ("El Cubo"), centro de las oraciones de todo el mundo musulmán, y en un itinerario entre las dos antiguas colinitas de Safa y Marwá (ahora un gran pasillo cubierto, de unos 700 metros de largo. A la centralidad mundial del templo (prácticamente vacío por dentro, antiguo templo pagano), se une la espiritualidad musulmana de veneración al patriarca bíblico Abraham, "Padre de los creyentes monoteístas", constructor del templo o "Casa de Dios", y a su familia, relacionados también con el rito de los paseos entre las dos colinas y otros lugares de La Meca.

Una tercera forma de peregrinación musulmana es la ziyara ("visita") a unos santuarios o lugares de especial recuerdo religioso. Puede ser en la propia Meca (Makka), en los lugares en los que vivieron Mahoma, su familia y sus primeros compañeros y seguidores. Es sobre todo la "visita" devota de su tumba, en la Mezquita Mayor de Medina, la ciudad-oasis donde inició su primitivo "estado-comunidad" del Islam. Y pueden ser otros santuarios, particularmente los mausoleos donde están enterrados sus descendientes los imames (en el Islam chií, de Irak e Irán), o hasta en centros locales cuyos restos arqueológicos se conservan aún, en Benifato o en Guardamar del Segura (Alacant). Son lugares donde muchos musulmanes tienen devoción de ser enterrados.

Pero quizás el principal elemento espiritual de la peregrinación musulmana, al que convergen estas formas y ritos diversos, es la disponibilidad de viajar que tienen y han de tener los musulmanes, disponibilidad a la llamada de Dios abandonando su tierra y todo lo que no sea la voluntad divina. Hasta las oraciones diarias, los ritos de matar las reses para la alimentación o el enterramiento -todo ello mirando hacia La Meca, en un viaje espiritual continuo- les fomenta una espiritualidad de desprendimiento de todo, por "sumisión a Dios" (islam).

Ziyara. La visita a los santos lugares del Islam chií.

*Por José Cutillas Ferrer (Universitat d'Alacant)*

Una forma especial de viaje en el Islam es el hach ("peregrinación") a La Meca. La peregrinación a La Meca es la quinta y última de las obligaciones religiosas musulmanas. Y obliga una vez en la vida a todo musulmán, adulto, que tenga medios suficientes para realizarlo. Es uno de los rituales que más hondamente ha influido en el sentido comunitario y universalista del creyente. Con la peregrinación todos los musulmanes sienten su pertenencia a una comunidad dirigida por Dios. Es la gran fiesta de la comunidad musulmana donde se produce la Profesión de Fe en común. El centro está en La Meca, que ocupa un lugar primordial para los musulmanes. Esta visión centralizada condiciona un sistema de orientaciones que focalizan los

actos de devoción del creyente, desde la oración hasta los ritos de la muerte. En definitiva, es el fundamento del Islam que mejor representa el aspecto de unidad espacial y temporal de los musulmanes.

Sin embargo, hay otras formas de peregrinación además del *hach* a La Meca. Entre estas, están las visitas a los Lugares Santos del Islam en la Meca, Medina, Jerusalén, etc. Pero hay un tipo de visitas a mausoleos que destacan, porque son realizadas por la minoría más importante del Islam, los chiíes. Es la *ziyara* ("visita") a las tumbas de los imames (los descendientes del profeta Mahoma en la línea de Alí y Fátima, su hija), a Karbalá, Nayáf, Machhád, etc. Estas visitas se iniciaron como una alternativa, debido a lo costoso y peligroso que resultaba el viaje de peregrinación a La Meca. Además de estas, hay considerar las dificultades políticas que encontraban la mayoría de los chiíes para viajar a La Meca, controlada por los turcos otomanos desde el s. XVI. Los turcos otomanos eran los defensores del Islam ortodoxo sunní y la dinastía safaví de Persia tenía como religión de estado el Islam chií. Así pues, la visita a los mausoleos de los imames en Persia, se convirtió en una alternativa paralela al *hach*, que llegó incluso a tener entre los chiíes una importancia mayor que la peregrinación a La Meca. Así pues, la visita a los mausoleos de Alí en Nayaf, Husayn en Karbalá, el séptimo y el noveno Imam en Kazimiyya, el Imam Rida en Machhad y Fátima Másume (hermana del octavo Imam) en Qom, se convirtió en un acto de devoción para los musulmanes chiíes de Persia y otras regiones con importante población chií.

Tan importante llegó a ser la *ziyara* a las tumbas de los imames, que se adoptaron los mismos esquemas que aquellos que servían para los peregrinos a La Meca. Se designó a los peregrinos que visitaban estos mausoleos con el termino de *za'ir* ("visitante"). Y al igual que a los peregrinos de La Meca se les designaba con el título de *hachí* (título utilizado por persas y turcos, y que confería un nivel moral y social privilegiado en el mundo islámico) al *za'ir* a los mausoleos de los imames se le designaba con el nombre del mausoleo del imam que habían visitado: *karbalaí* para los peregrinos de Karbalá, *machhadí* para los de Machhad, etc. Pero no sólo existía este paralelismo, igual que los peregrinos de La Meca, los *za'ir* también debían realizar rituales muy parecidos durante las visitas a los mausoleos de los imames. Para ayudar a los peregrinos que visitan los mausoleos existen unos manuales donde vienen recogidas las oraciones de salutación e invocación al imam (*Ziyara nam-e*). Este paralelismo también obligó a designar a los mausoleos de los imames con el nombre de *haram* ("santuario, prohibido"), nombre con el que se designa el santuario de la Kaaba en La Meca.

Otro tipo de *ziyara* de menor nivel, aunque no de menor importancia, son las visitas a

las tumbas de los descendientes de los imames (Imamzade). Estos se encuentran en gran número en la geografía de Irán. Especialmente en las provincias de Qom, Teherán, Kashán y Mazandarán. Zonas que desde los primeros tiempos del Islam han sido de mayoría chií. En definitiva la ziyara ("visita") a los mausoleos de los imames y de los descendientes de estos, se ha convertido en una parte muy importante de los actos de devoción de los musulmanes chiíes, llegando a equipararse al quinto pilar del Islam, el hach.

Hoy las peregrinaciones tienen sus propias señas de identidad y reconocimiento. Son las nuevas rutas de peregrinación, que imitan cultos y rituales neopaganos, entre los que brillan con luz de neón y láseres los festivales de música. Y como ocurre siempre, la ruta se dividirá en dos: una para los pobres y otra para los ricos. Para los pobres, las ratas de música rock, que traspasan fronteras nacionales por el aire a través de las ondas de radio y se han convertido en un «móvil geográfico»: las «rutas del Bacalao» en Valencia se hicieron famosas en la década de los noventa.

Para los ricos, las rutas que se asocian a la música clásica, entre las que hay que recordar la ruta a Bayreuth, refinadísimo objeto de culto, organizado por Wolfgang Wagner, director desde 1995 del festival. El nieto del compositor rige con firme mano la rata que fundara su mítico abuelo, Richard Wagner.

#### c) LAS RUTAS DE LA MONEDA

Es la ruta que resolverá de una vez por todas la supervivencia del grupo. Ahora *todos*, en mutuo provecho, conciertan una vida pacífica y proporcionada, en la que todas las partes se armonicen alrededor de un objetivo común. Mas para la realización de un fin de este tipo es necesario incorporar un medio proporcional para todos. No se ha inventado otro más flexible que la moneda.

La ruta clásica de la proporción es la ruta de la antigua Grecia, que hemos heredado los europeos del Mediterráneo. **Nosotros escribimos desde Alicante, un punto enclavado en una de las rutas que recorrieron fenicios y helenos:** La ruta de la proporción, del *logos* o del símbolo. El *symbolon* es moneda escindida en dos fragmentos, uno de los cuales es la parte simbolizante, que remite a la otra parte, la simbolizada, pero que no está a su disposición. Cuando ambas partes encajan entre sí, ello permite saber a los testigos, a los comerciantes, que la operación se ha cumplido, que son las dos caras de una misma totalidad. El comercio así es posible sin temor al



engaño.

Las rutas marítimas del mar Egeo nos son familiares. Por alguna de las rutas del legendario mar se inicia nuestra civilización helenística, cuando se reúne un inmenso ejército para conquistar la legendaria fortificación de Troya, gesta cantada por Homero. La primera palabra de la *Ilíada* se refiere a la frustración, a la cólera de Aquiles, que se niega a combatir para clausurar / destruir aquella «araña en la red» de las ligas comerciales que traficaban mercancías entre las grandes ciudades antiguas de Mileto o Éfeso hasta el Asia central. Así se inician la epopeya y la cultura de las que somos hijos. Una cultura polarizada entre la cólera del joven Aquiles y la astucia del maduro Odiseo.

Estas rutas del mar Egeo contienen una genial originalidad: las rutas forman una red cuyos nudos son las *polis*. Las polis no son ciudades cualesquiera. En ellas hay un continuo conflicto y una continua negociación entre los ciudadanos y sus líderes sobre qué acciones son o no son justas, correctas, aceptables... Las élites se encuentran obligadas a argumentar, pero también a iniciar acciones públicas que sean aceptables a los ojos de los ciudadanos (en aquel tiempo —excluidos bárbaros, esclavos y mujeres—, una prerrogativa de varones adultos). En las polis hay gran solidaridad entre los ciudadanos; pero no por un especial milagro de la naturaleza, sino por la manera de guerrear. El éxito militar, una vez que la guerra se hace más sofisticada, no depende del valor de un guerrero excepcional (Aquiles), sino del valor y habilidad de cada uno de los ciudadanos-combatientes, que se han de mantener en línea, sin huir, lo que debilitaría al grupo. Esto es lo que consigue la *falange* griega: los ciudadanos guerreros se hallan pegados el uno al otro, blandiendo la lanza contra el enemigo y protegiendo con el escudo al compañero que está a su lado.

Los griegos, además, inician múltiples rutas comerciales y también las rutas monetarias, a partir de la acuñación de moneda por primera vez a cargo del **rey Creso de Lidia** (hacia 560-546 *ane*). Según Heródoto, la idea de cortar pedazos manejables de metales preciosos con peso idéntico y de acuñar símbolos oficiales sobre ellos para garantizar su peso y contenido de metal fue obra de los lidios a principios del siglo VIII *ane* durante el gobierno del rey Giges. Del reino lidio salen las caravanas hacia Oriente y las naves que recorren las costas mediterráneas. Lidia se encuentra en plena encrucijada del comercio y en sus tierras había yacimientos de plata y oro que

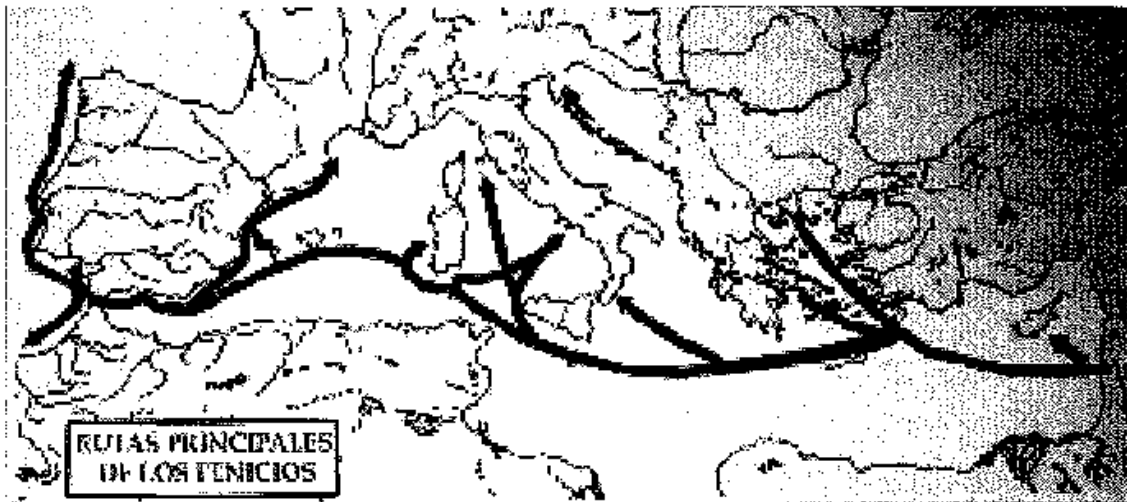
proporcionan el metal para estas primeras monedas que conocemos como *electrum*, las cuales sustituyen a los lingotes de metal del sistema de trueque. Los navegantes de todas las islas del mar Egeo viajan hasta las costas del reino de Lidia, copian aquellas monedas y las difunden por los puertos que visitan en sus rutas comerciales. Los primeros en copiarlas fueron los navegantes de la isla de Egina que, veinticinco años más tarde que los lidios, acuñan sus monedas propias en las que imprimen una tortuga marina como símbolo oficial distintivo, y llegan a sobrevivir dos siglos. Los navegantes que surcan el mar entre Corinto y Atenas, las transportan a otras islas y a otros puertos.

A mediados del siglo VI *ane*, la mayoría de las ciudades a donde llegan los navegantes de Egina ya han acuñado monedas propias con símbolos genuinos de cada ciudad: Las monedas de Corinto representan a Pegaso, y las de Atenas a la diosa Atenea junto a la lechuza. Por aquel tiempo, los persas conquistan el reino de Lidia y se apoderan de sus talleres de monedas, en los que acuñan las suyas con la imagen del rey conquistador Darío el Grande, que hacen circular por todas las rutas del Imperio Persa. Los griegos expanden sus monedas por sus rutas comerciales hasta la península itálica y los confines del mundo conocido. Al entrar en el siglo V *ane*, el uso de la moneda de tipo lidio abarcaba todo el Mediterráneo y las rutas terrestres de las caravanas del Imperio Persa.

El Imperio Romano extiende el uso de las monedas por el norte de Europa hasta Germania y Britania; el Imperio Musulmán hereda las monedas persas y las propaga en sus caravanas por África y Asia; el Imperio Hispánico las difunde por el Nuevo Mundo, y el Imperio Británico, por las islas más recónditas del océano Pacífico. Hoy contamos casi con 3.000 años de producción de monedas extendidas a partir de las rutas comerciales e imperiales desde el Reino de Lidia hasta los confines del mundo conocido.

La ruta de las monedas lidias hacia occidente entra en conflicto con la ruta de las monedas del Imperio Chino, nacidas a la par que las lidias. Los chinos idean un sistema semejante al lidio en el siglo VIII *ane*. Sus monedas eran cuchillos reducidos fundidos en cobre con un agujero circular en el mango para transportarlos con una cuerda. Se daban en prenda de los cuchillos verdaderos, que eran el medio de pago preferido por los chinos. En la época de Confucio, a finales del siglo VI *ane*, empieza a usarse sólo el

mango agujerado del cuchillo reducido fundido en cobre como medio de pago. Había nacido el *cash*, que se utiliza durante más de 2.000 años. La Gran Muralla China (construida en el siglo III *ane*) impide la penetración de las monedas de tipo lidio que avanzan a través de la ruta del Imperio Persa y, más tarde, del musulmán. Pero los navegantes del Imperio Hispánico primero, los del británico después, y los del estadounidense más tarde, llevan sus monedas hasta el Imperio Chino. Tras el cruce entre las monedas de plata occidentales —unas monedas de plata que el pueblo chino empieza a apreciar más que las suyas y que los poderosos locales resellan para usarlas como propias— y las de cobre chinas, el *cash* se adapta al sistema lidio. Las primeras monedas chinas de plata del tipo lidio empiezan a fabricarse a finales del siglo XIX.

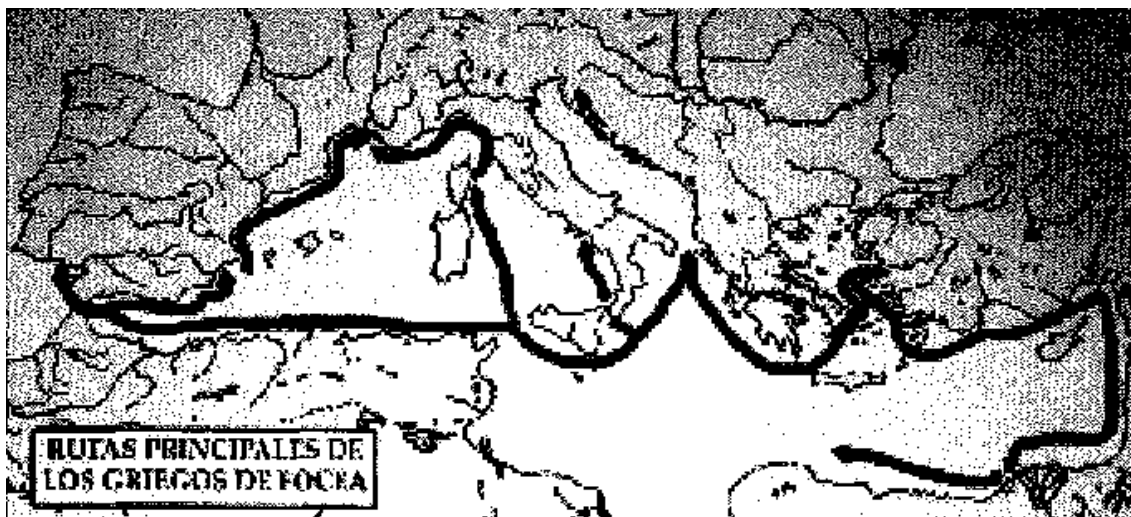


Anteriormente, se habían aceptado los pesos de plata del Imperio Hispánico sometidos al estampillado de caracteres chinos. Hoy el sistema helenístico impera en todas las monedas del planeta Tierra. Aunque el uso del billete o papel moneda se pone en circulación por los chinos de la corte Song (960-1279), y los certificados de cambio emitidos por Yin en 1139. Un siglo después, durante el reinado de Kublain - Kan (1215-1294), se emplea papel moneda casi de forma exclusiva.

El uso generalizado del papel moneda del tipo chino no empieza a ser común en el mundo occidental hasta el siglo XVIII. El papel fue inventado y fabricado por primera vez en China en el año 105 de nuestra era y no llega a Japón hasta el año 610, y a Samarcanda y Bagdad hasta la segunda mitad del siglo VIII. Los árabes extienden su uso y fabricación desde Bagdad a Damasco durante el siglo X y a lática el año 1144 durante la expansión imperial del mundo musulmán hacia occidente. Desde la península

ibérica pasa a Francia en 1388, a Germania en 1390 y a Gran Bretaña en 1494. Las naves del Imperio Hispánico lo llevan a México en 1575, y las del Imperio Británico a Filadelfia en 1690.

El origen del papel moneda en occidente hay que buscarlo en las cartas de pago de los orfebres de Londres en el siglo XVII, que prometen el pago de la cantidad consignada en el papel en monedas de oro o plata. Aunque este tipo de promesas de



pago escritas sobre papel tienen antecedentes importantes en los bancos de giro del siglo XV y XVI de Génova, Venecia y Amsterdam; sin embargo, el uso de la promesa de pago como papel moneda hay que buscarlo en el Londres del siglo XVII con el Gobierno de Cromwell y Carlos II, en que se generaliza el uso de las cartas de pago de los orfebres, que, a partir de 1670, añaden detrás del nombre del beneficiario de la promesa de pago las palabras: «o al portador». La facultad de emitir estas promesas de pago al portador fue monopolizada por el Banco de Inglaterra, creado en 1604, y el Gobierno inglés reconoce que estos billetes bancarios son negociables mediante un decreto de 1704. Los billetes del Banco de Inglaterra son títulos convertibles en oro al portador hasta finales del siglo XVIII, en que empiezan a ser billetes de banco inconvertibles en el contexto de las revoluciones francesa y norteamericana. Los gobiernos revolucionarios francés y norteamericano financian sus revoluciones al poner en circulación billetes inconvertibles: los asignados franceses y los continentales norteamericanos. La alarma de los tenedores británicos de billetes del Banco de Inglaterra ante la posibilidad de no poder convertir en oro sus papeles les incita a acudir en masa a las oficinas del banco a cambiarlos por oro y el Gobierno ordena al banco la

suspensión del pago en oro, que se prolonga hasta 1814. Los años posteriores serán de incertidumbre y crisis financieras hasta que el Banco de Inglaterra renueva su acta constitucional en 1844, que divide el banco en dos departamentos: el de obligaciones y el de emisión de billetes. La única función del departamento de emisión será la de emitir billetes cubiertos por un depósito en oro y plata custodiado por el banco. El sistema se extiende por todo occidente, incluida España, y está vigente hasta 1914, cuando empieza a implantarse el sistema de billetes fiduciarios emitidos por el Estado y basados en la confianza en el Estado, que les inyecta valor y mantiene su valor. Durante el siglo XX, el Estado que mayor confianza consigue para sus billetes es el norteamericano, cuyo dólar se convierte en el medio de pago mundial aceptado por todos los estados del planeta tierra y punto de referencia para las cotizaciones internacionales del oro y del petróleo, el bien más importante hoy de la ruta de la energía.

### **Las rutas de los mercaderes: Fenicia y Grecia**

*Por Adolfo J. Domínguez Monedero (Universidad Autónoma de Madrid)*

Navegar por el Egeo, como hago en el momento de iniciar estas líneas, y por el Mediterráneo en general no fue en la Antigüedad lo fácil que algunos pudieran creer. Aunque en muchas zonas no se pierde nunca de vista tierra firme, sus vientos en ocasiones traicioneros, así como otros accidentes, lo convirtieron no pocas veces en el último destino de intrépidos marinos cuyas plegarias no acabó atendiendo Poseidón, el dios del mar. Testimonio de ello, son los cada vez más numerosos y mejor conocidos pecios que reposan en el fondo de este mar. Por ello mismo, es tanto más significativa la existencia y la constatación de las rutas que siguieron los marinos griegos desde sus patrias en el Egeo hasta los extremos mismos del Mediterráneo internándose, incluso, por el Océano, para ellos mucho más terrible y sombrío. Lo mismo podríamos decir también de los fenicios que partiendo desde una tierra mucho más al oriente, en la costa sirio-palestina, alcanzaron destinos mucho más remotos aún, en las costas atlánticas de la Península Ibérica y de África.

El motivo principal que movió a estos marinos y navegantes fue, sobre todo en un primer momento, el comercio; esta actividad les permitiría enormes ganancias. Los autores antiguos, griegos sobre todo porque casi toda la literatura en lengua fenicia acabó desapareciendo, aluden en no pocas ocasiones a estas riquezas fabulosas que algunos afortunados comerciantes conseguían como meta última de sus viajes. Diodoro de Sicilia describe cómo los fenicios que llegaban hasta la Península Ibérica no contentos con cargar sus barcos de plata hasta las bordas se deshacían, incluso, de las anclas de sus barcos que estaban hechas de plomo, y las sustituían por otras hechas de plata para conseguir un poco más de

beneficio. Aunque no en su literalidad, los hallazgos arqueológicos muestran el interés de los fenicios por el comercio en metales; es el caso, por ejemplo, del pecio fenicio identificado y aún in situ en la playa de la Isla de Mazarrón que iba cargado hasta la borda de lingotes de plomo o de litargirio de forma circular con un peso de, al menos, tres toneladas. No siempre, sin embargo, los fenicios comerciaban con metales; productos más prosaicos pero igual de demandados como el vino, el aceite y las salazones, envasados en ánforas, constituían un recurso interesante para los emprendedores fenicios. Precisamente las ánforas, de muy diversas procedencias, suelen caracterizar muchos de los yacimientos arqueológicos mediterráneos, prueba de la intensidad del comercio y del amplio uso de sus rutas por los comerciantes fenicios.

Para los griegos, que son quienes más informaciones escritas nos han dejado acerca de los fenicios, éstos eran el prototipo del comerciante astuto y artero, pero capaz de satisfacer cualquier exigencia y de sacar, de lo más profundo de la bodega de su barco, aquel objeto precioso y único que podría agradar al gusto más exquisito. Pero los griegos no aprecian a ese comerciante profesional, al menos cuando empezamos a tener noticias propias de su panorama cultural en los Poemas Homéricos. Ya en estas obras, las primeras de la literatura griega, se nos presenta al que, a lo largo de los siglos, acabará siendo el paradigma del viajero incansable que arriesga su vida, pero también la de sus hombres y su propio barco en pos del cumplimiento de su destino, Ulises u Odiseo. De regreso a su patria, a Ítaca, vemos cómo sus postreros anfitriones, los feacios, le han llenado una nave con "dones incontables de bronce y de oro y de ricos vestidos, cuantos nunca trajera de Troya si hubiera llegado sin sufrir ningún daño salvando su parte en la presa" (Odisea, XIII, 135-138). Esto es tanto más notable cuanto que Odiseo había llegado al país de los feacios desnudo y casi muerto, sin nada, después de haber naufragado. Estos ricos tesoros, que se guardan y se exhiben en los palacios de los reyes homéricos y que ellos intercambian en innumerables ocasiones no se han obtenido, sin embargo, como fruto de una actividad comercial, entendiendo como tal el intercambio de bienes o servicios a cambio de una compensación y con la búsqueda de un beneficio. Este intercambio no es, en la visión de las aristocracias griegas del inicio del Arcaísmo, sino la prueba tangible, el testimonio material de algo que para ellas es mucho más importante: las relaciones de amistad y hospedaje que estos reyes y nobles mantienen con sus iguales en cualquier lugar del Mediterráneo en el que se encuentren.

El objeto valioso, individual, no es más que el recordatorio permanente de esa relación; cada objeto está cargado de una historia propia que su dueño no evita relatar cuando recibe a sus huéspedes o cuando decide desprenderse de él para entregárselo a alguno de ellos como ocurre

con una gran crátera de plata, fabricada en Sidón y que "los fenicios habían transportado por el brumoso ponto y exhibido en los puertos y dado como regalo a Toante. En pago por Licaón, hijo de Príamo, se la había entregado al héroe Patroclo el Jasónida Euneo. Aquiles la fijó como premio de los juegos en honor de su compañero para el más rápido y raudo en la carrera pedestre" (Iliada, XXIII, 743-749). Como se ve, una pieza con historia que ha ido pasando de mano en mano y que, a la postre, obtendrá Ulises tras haber vencido la carrera en la que, al final, figuró como premio (Iliada, XXIII, 778-779). Así, aunque exista un intercambio de productos no es tal intercambio el objetivo que se persigue, sino que lo que se busca es afianzar una relación de amistad que puede trascender, incluso, a las generaciones sucesivas.

Es, pues, este voluntario (y quizá artificioso) rechazo "ético" a la ganancia lo que caracteriza la postura dominante de los círculos dirigentes griegos durante buena parte de los siglos VIII y VII a.C; es este hecho lo que explica, por ejemplo, el enfado que experimenta Ulises cuando, durante su estancia en la ya mencionada tierra de los feacios, uno de ellos, el noble Eurialo le espeta al héroe, que aún no ha revelado su verdadera identidad: "No pareces, extranjero, que seas varón entendido en los juegos que suelen tenerse entre los hombres; te creo uno de esos, más bien, que en las naves de múltiples remos con frecuencia nos llegan al frente de gentes que buscan la ganancia en el mar, bien atento a la carga y a los fletes y al goloso provecho: en verdad nada tienes de atleta" (Odisea, VIII, 159-164). Vemos aquí la clave de este pensamiento aristocrático que trasluce toda la concepción ética de los griegos arcaicos: el noble no ejerce una actividad que le reporte beneficio (*kerdos*, en griego), sino que le preocupan otras cosas, como su propio esfuerzo personal, ejercido en las competiciones atléticas o en la guerra; de ahí el desprecio y cierto sentimiento de superioridad hacia los que transportan objetos sólo en busca del beneficio. Esta mentalidad griega arcaica suele asignar al "otro", en este caso a los fenicios, esas tareas que la ética dominante no considera apta para los aristócratas.

Sin embargo, la realidad arqueológica nos dice otras cosas; los griegos están implicados en actividades comerciales en el Mediterráneo oriental y occidental ya desde los años finales del siglo IX a.C. y tanto en Grecia como en los lugares con los que comercian hay testimonios suficientes como para observar esas relaciones. Por ende, parece fuera de duda que los principales beneficiarios de esos intercambios son, como no podía ser de otra manera, los ricos aristócratas griegos que son quienes tienen los medios económicos para fletar las naves capaces de recorrer grandes distancias por mar. Pero tampoco deberíamos dejar de lado que, como hemos dicho, lo que nosotros, a la vista de la realidad material, interpretamos como comercio no es, en la visión griega arcaica, más que un intercambio de bienes preciosos integrados en un contexto de relaciones personales privilegiadas como las que nos muestran los Poemas

Homéricos.

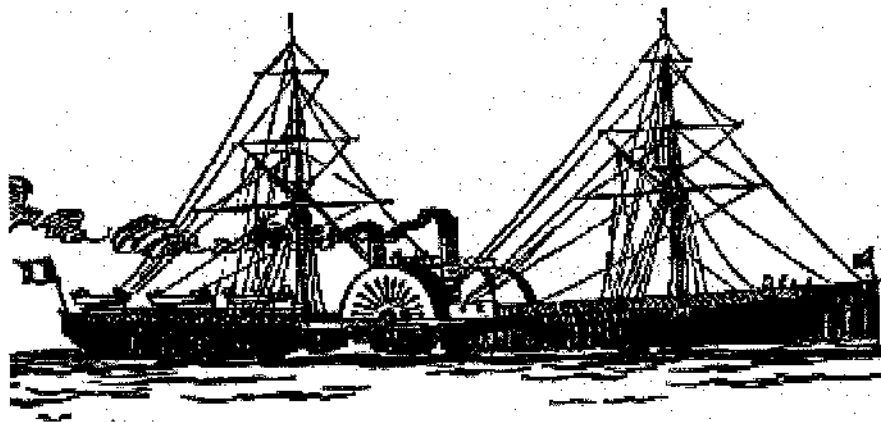
El comercio y el intercambio requieren, qué duda cabe, el trazado de una ruta; los propios Poemas Homéricos y en especial la Odisea, están llenos de referencias a rutas que siguen los barcos que transportan personas y objetos. Ulises mismo, pero también otros héroes, se ven, a veces en contra de su voluntad, recorriendo distintas zonas y territorios. En la Odisea nos encontramos, por ejemplo, el caso de Menelao, el rey de Esparta, que durante ocho años anduvo errante con sus naves llegando "ya a las costas de Chipre y Fenicia, ya a tierras de egipcios; que llegué a los etíopes, sidonios y erembos y a Libia ..." (Odisea, III, 81-84) y en el Himno Homérico a Apolo (vv. 475-544) se nos narra con gran detalle el recorrido que un grupo de Cretenses hace para ir desde Cnoso hasta Pilo para hacer negocios y obtener dinero, y a los que el dios Apolo termina conduciendo a su santuario en Delfos para que allí sirvan como sus sacerdotes. El mar, aunque no siempre es el mismo, no tiene para los griegos más que la función de trasladarlos a donde desean; por eso, las rutas tienen que tener siempre como puntos de referencia las costas que a él se asoman y que permiten el desembarco y la realización de actividades. Por ello, las rutas de los navegantes y de los comerciantes tienen como puntos consolidados una serie de entornos que el uso va fijando y que se convierten en lugares de recalada y de referencia obligada. Para que su conocimiento sea útil para el regreso del marino en otro momento, la ruta debe ser codificada, originándose un relato (que sólo con el tiempo se convertirá en texto) en el que los diferentes puntos se integran en un recorrido; a este relato se le conocerá como periplo. Apenas conocemos auténticos periplos griegos porque lo que ha llegado hasta nosotros han sido los textos que autores ya más eruditos acabaron componiendo, respetando más o menos la forma de los viejos periplos de los marinos, pero introduciendo ya otras preocupaciones de tipo más geográfico que estaban ausentes de los genuinos periplos náuticos. Los periplos hacían la función de nuestras modernas cartas de navegación y sólo los pilotos expertos eran capaces no sólo de retener en su memoria innumerables detalles de mil y una rutas sino, incluso, de incrementar con más datos, fruto de nuevos descubrimientos, el periplo al uso. Como en otras profesiones, estos conocimientos podían pasar de padres a hijos o de maestros a discípulos con frecuencia rodeados de un secreto que era mejor no desvelar a los profanos si no querían perderse oportunidades únicas de realizar negocios de gran provecho.

Este mundo de ricos marinos y comerciantes que poco a poco van arriesgándose cada vez más hacia el occidente hasta atravesar las míticas Columnas de Heracles e internarse en el Océano lo encontramos reflejado en un texto de Heródoto donde se nos narra el viaje del que acaso fuese el primer griego que llegó hasta Tarteso. El marino, más bien el patrón y el armador del barco, se llamaba Coleo y era de la isla de Samos; en un viaje a Egipto que por aquellos



años (estamos ya en el último tercio del siglo VII a.C.) se estaba convirtiendo en un destino cada vez más apreciado por quienes, como Coleo, querían hacer buenos negocios, se vio desviado por el viento, recalando en la isla de Platea, frente a la costa africana. Al partir de allí para intentar alcanzar su destino, se vio desviado de nuevo por el viento del levante que, al no amainar, les llevó "casi como si fuesen en una procesión, más allá de las Columnas de Heracles hasta Tarteso". Allí comprobaron que eran los primeros griegos que habían alcanzado ese punto, lo que les permitió obtener unos beneficios extraordinarios, que fueron evaluados en sesenta talentos, lo que equivaldría a más de mil quinientos kilos de plata. En el relato de su viaje se ha ocultado a propósito la ruta y se ha camuflado con tópicos recurrentes en muchos relatos de marinos relativos al soplo divino o a la ayuda de los dioses. Pero no podemos dudar de que esos marinos griegos habían tomado buena nota de la ruta que siguieron porque a partir de ese momento se inicia un periodo de intensos contactos entre los griegos y la Península Ibérica, que atestiguan tanto los autores antiguos como los hallazgos arqueológicos.

El siglo VI a.C. será un periodo de gran intensidad en el desarrollo de rutas comerciales en Iberia; por un lado, los fenicios ya presentes desde hacía al menos doscientos años y, por otro lado, los griegos, llegados con posterioridad pero enseguida muy involucrados en los circuitos comerciales preexistentes serán los responsables de la plena integración de la Península en las redes comerciales del Mediterráneo antiguo. La larga ruta que llevaba a los focos desde su lejana patria en la costa de Anatolia hasta los confines del Océano atravesaba todo el Mediterráneo y tocaba puntos en todas las costas de ese mar; desde Egipto, que durante el siglo VI se había convertido en poderoso centro de atracción de comerciantes de todo origen hasta las ricas costas de Etruria, sin olvidar las grandes islas mediterráneas Sicilia, Córcega y Cerdeña y,



Por el producto o el objeto exótico le transmitía datos y noticias de esos mundos lejanos y remotos que sus viajes le habían permitido conocer. Y de este modo el objeto se cargaba de un nuevo sentido, necesario para integrarse de forma plena entre quienes lo recibían.



#### d) LAS RUTAS DE LA ENERGÍA

La ruta va eliminando los obstáculos, las contradicciones, los malos entendidos... que se interponen en el camino para acceder al fin, que repercute en todo el proceso y provoca su cumplimiento, lo que implica un cambio en esos mismos valores (fines). Es, por lo tanto, la ruta por antonomasia, la ruta haciéndose a sí misma<sup>4</sup>.

El desplazamiento físico de hombres, animales o máquinas requiere energía. En el origen de las comunidades de homínidos, la energía se reduce a su propia fuerza muscular, a la que va añadiendo otras: a medida que aprende a domesticar perros, toros, renos, caballos, muías, elefantes..., la fuerza muscular de los animales; y, a medida que inventa artilugios para aprovechar el viento y las corrientes de agua fluviales o marítimas, la fuerza de la naturaleza. Las energías muscular y mecánica han dominado casi toda la historia de los seres humanos desde sus orígenes, hace miles de años, hasta

---

<sup>4</sup> .- Es la ruta que persiguió conceptualmente Hegel, en su dimensión idealista: el sujeto que se identifica con la sustancia. Jünger prosigue el camino hegeliano, viendo en la sustancia la energía. A la fase constructiva de la ruta de la energía le seguiría una segunda fase destructiva cuando esas energías liberadas aniquilaran al propio ser humano.

el siglo XIX de nuestra era. Ambas energías —la animal y la mecánica— son limitadas, porque su aprovechamiento depende de factores que entonces se encontraban fuera del alcance de la voluntad humana: no era sencillo controlar las enfermedades de las bestias, ni aumentar su resistencia..., así como tampoco era fácil dominar la fuerza de las corrientes de agua ni la velocidad ni la dirección del viento...

La invención de la máquina de vapor hace poco más de dos siglos, y el motor de explosión Diesel, hace menos tiempo aún, proporciona a los seres humanos una independencia que requieren para regular a su voluntad —siempre con los límites impuestos por la termodinámica— la energía con la que poder desplazarse por las rutas existentes y abrir nuevas rutas inalcanzables antes de estos inventos. El grito de «Izad la gavia del trinquete», el canto de la salona para coordinar los movimientos de los marineros, la trepa al mastelero... son curiosidades de erudito arrinconadas en los polvorientos anaqueles de las bibliotecas.

Las investigaciones para usar el vapor de agua como fuerza motriz empiezan en el siglo XVII. La primera máquina de vapor fue construida por Thomas Newcamen en torno a 1712. Su fuerza se aplica como bomba de agua en las minas británicas a principios del siglo XVIII y para mover engranajes de maquinaria textil a finales del mismo siglo gracias a la máquina de Belcebú (1769), perfeccionada por James Watt (1781). Durante la primera mitad del siglo XIX, se sustituyen las energías muscular y mecánica por la energía (termodinámica) del vapor en la mayoría de las fábricas textiles, entre las que destacan las de algodón; sin embargo, el uso de la nueva energía proporcionada por el vapor fue mucho más lento para los medios de transporte terrestre y marítimo, que continúan con el uso de las mismas formas de energía de la época de los egipcios, griegos o romanos...

El pionero en utilizar el vapor en la navegación fluvial, Robert Fulton (1765-1815) recorre los Grandes Lagos y el río Mississippi a partir de 1807 en barcos de dos chimeneas con obenques. Treinta años más tarde, por los ríos norteamericanos, navegan casi cien barcos fluviales de noria por una ruta de más de 7.000 kilómetros de ríos navegables enlazados entre sí con canales. La ruta fluvial del Mississippi del siglo XIX y sus vapores —entre los que destaca el *Great Eastern*, botado en 1858 y seis veces mayor que cualquier otro construido hasta entonces — se convierte en un escenario

espectacular para numerosas obras de literatura que narran las aventuras de los hombres de aquellas rutas: *Tom Sawyer*, *Las aventuras de Huckleberry Finn*, *La cabaña del tío Tom* ...

En Europa, la adopción de norias de vapor en los transportes fluviales y de cabotaje no fue ni tan rápida ni tan extensa. Sin embargo, a partir de 1840, británicos, franceses y alemanes comienzan a utilizar hélices movidas primero por máquinas de balancín, luego oscilantes, más tarde verticales, y, finalmente de vapor, que triunfan sin competencia a partir de 1874. Su uso se aplica a los transportes trasatlánticos que mueven a miles de pasajeros entre Europa, América y Australia y facilitan una de las mayores emigraciones de los europeos hacia los nuevos mundos. La introducción de las hélices y el vapor en los buques de guerra, si bien fue algo más lenta, acaba por imponerse en las flotas de los grandes imperios de la época. A finales del siglo XIX, circulan con toda normalidad los barcos de vapor por las principales rutas fluviales y marítimas del mundo.

Las necesidades de combustible para los barcos de vapor generan una nueva ruta: la de los puntos de abastecimiento del carbón que ha de alimentar las nuevas máquinas de los barcos. Para satisfacer esta necesidad sobrevenida, los imperios crean colonias en lejanas islas del océano Pacífico, que hasta entonces carecían de interés y que, de repente, se convierten en puntos vitales para la navegación de los imperios. Británicos y franceses acaban enfrentándose por su posesión. Los británicos se asientan en las islas de Nueva Zelanda y los franceses, en las islas de Nueva Caledonia. Alemanes, rusos, japoneses y norteamericanos tardan poco tiempo en entrar con beligerancia en el reparto. Los norteamericanos salen beneficiados del litigio y se apropian de las islas Hawai, Cuba, Filipinas y Guam en 1898. Los japoneses, que ocupan las islas Marianas en 1898, se cruzan inevitablemente con la ruta norteamericana, lo que conducirá a terribles consecuencias bélicas en el futuro. Además, los imperios acortan las distancias entre mares y océanos mediante la construcción de los canales de Suez y Panamá, que reducen el tiempo de los viajes y el consumo de combustible de los barcos.

El vapor empieza a usarse en el transporte terrestre por la misma época. Los pioneros en su uso son los mineros británicos, que utilizan una locomotora rudimentaria

en 1814 capaz de arrastrar las vagonetas sobre raíles con las que transportan el carbón extraído. El primer transporte por ferrocarril de pasajeros se efectúa entre Darlington y Stockton en 1825 y, en menos de 25 años, las líneas de ferrocarril se expanden como nuevas rutas terrestres en el seno de los principales imperios del mundo. Gran Bretaña y EEUU pronto aventajan a los otros países en el tendido de vías ferroviarias. En 1854, el norte de EEUU ya tiene cinco líneas que atraviesan los Apalaches y comienza el tendido de la ruta del Oeste, que se topa con la resistencia de los indios de las praderas interiores; en tan idílico paraje serán vencidos, y aun casi exterminados, a manos de soldados que llegan por la ruta del «caballo de hierro». En los confines orientales de Europa, el proyecto más ambicioso de los zares rusos fue el Transiberiano para unir Moscú con el Pacífico.

Tanto los barcos de vapor como los ferrocarriles necesitan combustible para generar la energía necesaria para los desplazamientos. El combustible puede ser vegetal o mineral, pero las ventajas técnicas del carbón mineral acaban imponiéndose y se abre la nueva ruta de las minas de carbón, por cuyo control acaban enfrentándose los imperios en el corazón de Europa. El cruce de las rutas del carbón de Francia y Alemania es una de las causas de la Primera Guerra Mundial e influye asimismo en el inicio de la Segunda, en la que japoneses, norteamericanos y británicos combaten a la vez por el control de las islas del Pacífico. Los británicos son quienes controlan con mayor solvencia la ruta del carbón en el siglo XIX y consiguen imponer la ruta de su imperio como ruta dominante de los mares. En 1919 su flota mercante y la de sus dominios suman 19 millones de toneladas. Por detrás se encuentran los EEUU con 10,8 millones, Japón con 2,3 y Francia con 2,2 millones de toneladas. Ninguna de las flotas mercantes del resto de países del mundo supera los 2 millones de toneladas.

El uso del carbón como fuente de energía se va sustituyendo progresivamente por el uso de los combustibles derivados del petróleo durante el siglo XX, después de que Diesel utilizase con éxito la gasolina para hacer funcionar el motor de explosión en 1892, y Benz aplicará la nueva energía al automóvil en 1893, lo que deriva en una aplicación general en locomotoras, buques mercantes y de guerra, y en la nueva e incipiente aviación que abre la ruta del aire. La utilización del petróleo como fuente de energía, cuyo uso se inicia cuando están asegurados los puntos de apoyo de las rutas de

los imperios por todo el planeta, lleva a la necesidad de controlar la fuentes de producción del nuevo combustible. El tema preocupa fundamentalmente a los estados que no tienen petróleo suficiente en sus territorios nacionales, sobre todo Gran Bretaña, Francia e Italia. En la época de entreguerras, franceses y británicos compiten por las explotaciones del Oriente Próximo y franceses e italianos por las explotaciones saharianas.

El país pionero en las explotaciones petrolíferas es EEUU. En fecha tan temprana como 1767, un misionero informa de que los indios de Titusville usan como ungüento milagroso los efluentes de petróleo que brotan en la zona. Benjamín Silliman, químico de la Universidad de Yale, analiza muestras de aquel espeso líquido de Titusville y concluye que puede retinarse y usarse para el alumbrado. Inmediatamente se constituye la primera empresa para empezar su extracción y refinado: *Pennsylvania Rock Oil Co.*, que en 1859 extrae petróleo de su primer pozo. Proliferan los pozos de explotación y la producción pasa de los 2.000 barriles de 1859 a cinco millones en 1869. Las primeras refinerías se crean en el noreste de Pensilvania y cinco de entre los pequeños empresarios que explotan los pozos y refinerías se unen en 1870 para crear la *Standard Oil Co.* Uno de esos hombres es el futuro magnate John D. Rockefeller y la macroempresa *Standard* sirve de modelo para constituir otras empresas de características semejantes.

Las innovaciones técnicas introducidas en 1901 en el pozo de Spindleton de Texas permiten transformar la industria extractiva y se origina una nueva empresa que se hará poderosísima en el futuro: *Texas Co.* Pero la mayor capacidad técnica de explotación agota los pozos de Spindleton y la *Texas Co.*, para asegurar la producción, abre pozos en otros territorios de los EEUU. La ruta extractiva de *Texas Co.* se cruza con la de la *Standard Oil Co.* y el conflicto es inevitable. Las empresas de los automóviles recién inventados, *Ford* entre otras, inician la producción masiva de coches y las refinerías comienzan a producir gasolinas en lugar de queroseno para el alumbrado. En 1920, estalla la alarma sobre el peligro de que se agoten los pozos americanos y el Gobierno incita a las empresas a que busquen concesiones en el extranjero. En 1929 las empresas ya habían invertido 1.400 millones de dólares de la época fuera del país. Los temores se disipan al encontrarse nuevos pozos en 1930 en

California, Oklahoma y Texas; pero las inversiones externas no cesan e incluso motivan una guerra en 1932 entre Bolivia y Paraguay por el control de los pozos de petróleo del desierto del Chaco, en los que las empresas norteamericanas estaban interesadas. EEUU comienza a influir decisivamente en las políticas nacionales de los estados iberoamericanos que poseen petróleo. El Gobierno del presidente mexicano Lázaro Cárdenas se atreve a expropiar en 1938 los yacimientos que las compañías norteamericanas tienen en México, lo que provoca graves tensiones con Washington aunque finalmente las compañías y el gobierno mejicano llegan a un acuerdo que resolvió el contencioso.

Mientras tanto, los principales países europeos que carecen de pozos petrolíferos en sus territorios nacionales han de buscarlos en el extranjero. Los geólogos exploradores los encuentran fundamentalmente en el Oriente Medio y el norte de África, por lo que el control de estos territorios se hace vital para las grandes naciones industriales: Francia, Italia, Alemania y Gran Bretaña. Son territorios que pertenecieron al viejo Imperio Otomano y que las potencias habían repartido según el criterio de «zonas de influencia»: Argelia para Francia; Libia para Italia; y Egipto para Gran Bretaña. La Primera Guerra Mundial permite a los estados europeos introducirse en las zonas restantes del Imperio Otomano que les interesan. La táctica preferida para lograrlo es fomentar el movimiento nacional árabe nacido en el Congreso Árabe de París de 1913; mas cuando termina la guerra en 1919 entran en vigor los acuerdos Sykes-Picot firmados en 1916 entre Francia y Gran Bretaña para repartirse Oriente Medio. Estos acuerdos son incluidos sucesivamente en los tratados de paz de 1919 (Versalles), 1920 (Severs San Remo) y 1923 (Lausana). La Sociedad de Naciones les da el visto bueno en 1924 mediante el sistema de mandatos, de suerte que Siria y Líbano quedan bajo el mandato de Francia, y Palestina e Irak, de Gran Bretaña. Sólo Arabia Saudí y Persia, que desde 1935 se conoce como Irán, quedan como territorios independientes.

Las empresas petrolíferas más favorecidas por el reparto son las británicas, porque controlaron los pozos de Egipto e Irak. Gran Bretaña mantiene un gobierno directo sobre Palestina y crea principados bajo su mandato en Transjordania e Irak, y acomoda en el trono a los miembros de la dinastía Hachemita. El primer gran pozo

petrolífero de Irak se abre en 1927, el pozo de Baba Gurgur y la *Irak Petroleum Company* se constituye en 1928. Poco a poco se crea un Cártel del petróleo en Oriente Medio formado por otras empresas como la *Anglo-Persian*. En 1935 construyen un oleoducto desde Irak hasta las costas de Palestina en el Mediterráneo para transportar el petróleo hacia Gran Bretaña con más facilidad. En la explotación del petróleo había importantes capitales financieros como el de los Samuel y los Rotschild. Una de sus empresas más importantes es la *Royal Deutch-Shell*. En la década de 1930 empieza la explotación de los pozos de Arabia Saudí y en la de 1940, la de los pozos de Kuwait. Para introducirse en estas zonas junto a las compañías francesas y británicas, el Gobierno de EEUU apoya a la familia Al-Saïd, que gobernaba desde 1932 la Arabia Saudí reunificada en un solo reino. Las primeras explotaciones petrolíferas de Arabia Saudí se inician en 1938 mediante concesiones a compañías de los EEUU y, poco a poco, se convierten en los principales abastecedores del mundo. Arabia Saudí supera los 100 millones de toneladas de producción anual en 1960 y es la primera productora de petróleo del mundo a partir de 1990 con casi 428 millones de toneladas anuales, el 13,5% de la producción mundial.

La Segunda Guerra Mundial significa el fracaso de Alemania en la lucha por el control del petróleo contra Francia y Gran Bretaña, pero su desenlace también trastoca el panorama mundial en la explotación del petróleo como consecuencia de dos fenómenos fundamentalmente: El primero, la independencia de los países árabes productores de petróleo sometidos a mandato británico o francés (países de los que se abastecen las principales potencias europeas) junto a la creación del estado independiente de Israel en 1948. El segundo, el interés de los EEUU por el petróleo de Oriente Medio con la finalidad de preservar sus reservas nacionales y para consolidar su posición estratégica mundial, pues el petróleo de Oriente Medio es de importancia crucial para el desenlace de la guerra a favor de EEUU en la lucha contra Japón.

El buen entendimiento entre la monarquía Al-Saïd de Arabia Saudí y los sucesivos gobiernos norteamericanos facilitó y continua facilitando la exportación petrolífera de este país y la permanencia en el poder del régimen monárquico islámico saudí, sin reformas del sistema político ni revoluciones triunfadoras como las acontecidas en Egipto, Irak o Irán, que derribaron del poder a las dinastías



anteriormente apoyadas por los británicos. Los primeros indicios de reforma del sistema político saudí no se producen hasta la Primera Guerra del Golfo, tras la invasión de Kuwait por las tropas de Saddam Husein en 1990 y la contundente respuesta norteamericana, pero sin que la monarquía saudí cediese ninguna parcela de su poder ni fe religiosa. Una de las más tempranas colaboraciones anglo-norteamericanas en la zona es la respuesta a la nacionalización de la industria petrolera iraní de 1951 y la acción de los servicios secretos de inteligencia para la destitución en 1953 del ministro Mossadegh, ejecutor de la nacionalización del petróleo.

Los países árabes productores de petróleo más Venezuela —objetivos de la ruta del petróleo de las multinacionales — crean la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) en 1960 para negociar cánones más elevados por la explotación de sus recursos con las multinacionales -Shell, Exxon, Gulf, Mobil, Chevron, Texaco, British...—. La OPEP consigue articular su posición negociadora a partir de 1970 y su política se cruza en la ruta del petróleo de las multinacionales en 1973. La OPEP, liderada por el ministro saudí del petróleo, Ahmed Zaki Yamani, formado en Harvard, escoge la coyuntura de la guerra árabe-israelí de principios de la década de 1970 para exigir un incremento del precio del petróleo y una participación en la propiedad de las compañías que explotaban las concesiones. Más aun: el bloque árabe de la OPEP impone restricciones a la exportación de petróleo árabe hacia los países occidentales que apoyan a Israel como protesta por la guerra del Yom Kippur de octubre de 1973, que gana Israel y donde se lucha por el control de las zonas egipcias con mayores reservas de petróleo. La restricción también afecta a EEUU como represalia por su apoyo a Israel. El bloque árabe anuncia una disminución de la producción, un aumento del 70% en los precios y el embargo a EEUU, que pasa de importar más de un millón de barriles diarios de petróleo árabe a sólo 18.000 en octubre de 1973. El embargo termina en marzo de 1974, pero el precio impuesto por la OPEP se mantiene. A finales de 1973, la OPEP aumenta los precios unilateralmente un 300% y el precio del barril pasa finalmente de 1,79 dólares que tiene en 1970 a más de 13 en 1974. De esta manera la OPEP consigue su objetivo: el aumento de las ganancias de los países exportadores frente a las compañías explotadoras. Las rentas anuales de los principales países árabes exportadores de petróleo crecieron enormemente durante los años siguientes. Arabia Saudí pasó de una renta anual de 4.350 dólares en 1973 a 36.000 en 1978; Irak de 1.800

dólares a casi 24.000; Kuwait de 1.700 a 9.200 y Libia de 2.200 a 8.800.

Según la hipótesis de Faud Ajami, *Los Árabes en el mundo moderno*, lo más significativo de la crisis de 1973 fue su resultado político, que consistió en el predominio de la influencia de los EEUU en la región y la asunción del liderazgo en las relaciones entre los países árabes de Arabia Saudí e Irak apoyadas ambas por EEUU en detrimento de Siria y Egipto. La segunda crisis del petróleo en 1979 también estuvo vinculada con el conflicto árabe-israelí, con las presiones saudíes a favor del mundo árabe, y con el aumento del precio del barril de petróleo y la renta de los países productores; pero la crisis de 1979 alcanza mayores dimensiones que la de 1973 a causa del conflicto entre Irak e Irán tras el derrocamiento del Sha iraní Reza Pahlevi el mismo año 1979 por un grupo de fundamentalistas islámicos dirigidos por el ayatollah Jomeini. El conflicto se inicia en 1980 y no finaliza hasta 1988.

La ayuda norteamericana inicial prestada al gobierno iraquí de Saddam Hussein en la lucha contra Irán cambia cuando las tropas de Irak invaden Kuwait en 1990 y se produce una nueva crisis. Además, Irak amenaza con invadir Arabia Saudí, cuya dinastía consulta a los líderes religiosos, que consienten la intervención militar norteamericana en defensa de sus pozos de petróleo, y el ejército norteamericano toma posiciones estratégicas en Arabia Saudí, invade Kuwait y expulsa a los iraquíes. En la disputa entre Arabia Saudí e Irak se cruza también la lucha por el liderazgo del mundo árabe y la actividad del islamismo radical contra occidente. Ambos hechos han motivado que la ruta del petróleo en Oriente Medio se haya visto jalonada por diversas intervenciones militares y guerras desde 1991. La última manifestación ha sido la invasión de Irak por las tropas norteamericanas en 2003. No en balde, Irak es fundamental para la ruta del petróleo, porque su subsuelo posee la segunda reserva del mundo en crudos.

#### e) LAS RUTAS DEL DESPLAZAMIENTO

A veces las rutas se configuran con independencia de la intencionalidad de los sujetos que la recorren. Son rutas construidas por sujetos que tienen otras preocupaciones, pero que en su acción con-forman (inconscientemente) la Ruta: son las rutas de los desplazados que van y vienen violentados por otros grupos humanos, por las

malas cosechas o por catástrofes naturales o provocadas por los propios hombres. Si las desbandadas, huidas o dispersiones se estabilizan en rutas, siempre habrá alguien que se acerque a ellas para cantar las gestas de quienes son pioneros, adelantados, precursores, audaces o mentores y conviertan sus acciones en leyenda.

Ni un punto de la tierra puede sentirse libre de constituirse en fuente de rutas de exiliados, desplazados, desterrados, enajenados... España-imperio, martillo de herejes, matriz de pueblos, cátedra de catolicidad... es una de esas fuentes terribles, que tiene el dudoso privilegio de haber expulsado, entre otros, a las tres religiones monoteístas: judíos, moros y cristianos (jesuítas). ¿Hay quien dé más?

Son las rutas de todas las guerras, de todas las barbaries, de todos los dogmas, de todas las pestes... y que dejan a su paso estelas terribles. Hace falta mucho cinismo o mucho fanatismo para que los actantes de esas rutas sean percibidos como rebaños de animales por los habitantes de la Frontera. Tanto como considerar «impuros» a quienes no profesan tu propia religión. Se acosa, se insulta y aun expulsa a los «perros» moros, a los «marranos» judíos, a los «gorilas» subsaharianos... Se persigue, arrincona y aun se asesina a los «infieles». ¿Qué hacer cuando se es contemplado como un animal? La huida, el escondite y la máscara son los aliados; y, a veces, la única salida es la prostitución. ¿Qué hacer si se es la sobrina del gran escritor Chejov, que se ve obligada a exiliarse de la nueva URSS? Hacerse artista, codearse, quizá, con las altas esferas nazis y trabajar para ellos. ¿Qué hacer si se es judío en Alemania, en Polonia, en Austria... y el viaje obligado es acabar en Mautchausen o Auschwitz?

#### LAS RUTAS DEL EXILIO

" Algún que otro diputado se quejaba de la situación en la que se encontraban muchos de sus compañeros a pesar de que esta minoría política disfrutaba siempre de una posición privilegiada en su **ruta** hacia el exilio respecto a la masa de población anónima que hacía el mismo camino. El presidente del Parlamento, Josep Irla, presentó su dimisión, pero no fue aceptada. Estas disensiones entre los parlamentarios y los partidos que formaban el gobierno de la Generalitat era el preludio de lo que sería la política de los exiliados en los próximos años".

Estas palabras de Joan Villaroya i Font se refieren al exilio de la Guerra Civil española de 1939, de más de 40 años de duración, hasta que se recupera la democracia en España. Pero ya los hombres que construyen España como estado nación liberal durante el siglo XIX se encontraron sometidos al exilio, desde el mismo inicio del

proceso de creación del estado. Recordemos algunos momentos: los miles de deportados, rehenes, prisioneros y refugiados durante la guerra de 1808-1814; el exilio de los afrancesados o partidarios de José I entre 1813 y 1820; el exilio de los liberales doceañistas de 1814-1820, 1823-1833 y el de 1840-1860 por la persecución de partido; y, finalmente, el exilio carlista entre 1833 y 1876. No hay mal que por bien no venga, exclamará el inocente: ¿Acaso no puso las bases para la educación primaria en España el insigne liberal doceañista Pablo Montesinos gracias a las ideas y experiencias que pudo vivir y experimentar durante su exilio en Inglaterra?

Las personas siempre se han movido de un lugar a otro, dentro de su mismo país o fuera de él. En numerosos momentos del pasado, se producen grandes expansiones o expulsiones crueles y sangrientas que cambian el curso de la historia. Pero en los siglos XIX y XX, los movimientos migratorios adquieren una dimensión desconocida hasta entonces, resultado de los efectos de la Revolución Industrial, los procesos de industrialización, las innovaciones en los medios de transporte de masas y los avances médicos y biológicos. La confluencia de todos estos avatares concitan una explosión demográfica sin precedentes en la historia de la humanidad. El planeta tierra se encoge ante los millones de seres humanos que lo recorren. Si en 1750 el planeta acoge entre 650 y 850 millones de habitantes, en 1850 alcanza entre 1.100 y 1.300 millones, y en 1900, los 1.600 millones. Después de la Gran Guerra, en 1950, la tierra soporta los 2.500 millones, en 1975 sobrepasan los 4.000 millones, y a principios del siglo XXI se acerca (peligrosamente) a los 6.000 millones. Pero la explosión demográfica no se produce simultáneamente en todos los continentes del planeta. La Revolución Industrial surge en Europa y es ahí donde principia la explosión demográfica. En la Europa de 1900 vive el 25% de los seres humanos que pueblan la tierra. La presión demográfica sobre el espacio, las necesidades primarias de hombres y mujeres y las innovaciones tecnológicas obligan a los europeos a emigrar hacia América, Australia o el Norte de África. Los mas destacados historiadores están convencidos de que el éxodo europeo de 1850-1930 ha sido el mayor movimiento migratorio de toda la historia de la humanidad.

Entre 1850y 1930, más de 50 millones de europeos emigran a ultramar. Se trata de una emigración de colonos que construyen carreteras, puertos y ciudades; roturan tierras; civilizan y pueblan los nuevos continentes. En América y Australia son

recibidos por los Gobiernos de los jóvenes estados recién independizados de los imperios como inmigrantes necesarios y fuente de riqueza para el futuro. La mayoría de aquellos gobiernos son propiedad de criollos de origen europeo, convencidos de que gobernar sus estados —parafraseando al presidente e intelectual argentino Domingo Faustino Sarmiento— no va más allá de poblarlos con europeos. Evidentemente, la llegada de estos inmigrantes crea un conflicto con los indios y otro con los criollos, que aún está muy lejos de haberse resuelto.

Cuando las crisis económicas del siglo XX azotan a los países receptores de emigrantes europeos, los gobiernos de estos países endurecen las barreras para frenar la entrada de estos inmigrantes. Pero, simultáneamente, Europa alcanza un estadio muy avanzado de industrialización y consigue unos niveles muy elevados de bienestar en las décadas de 1950 y 1960, lo que redundará en un nuevo equilibrio demográfico con índices muy bajos de mortalidad y natalidad, porque los europeos usan métodos anticonceptivos de forma masiva, que frenan el crecimiento de la población europea y la envejecen. Mientras tanto, la explosión demográfica se extiende por Latinoamérica, Asia y África, pero sin industrialización a la europea y sin control de la natalidad. El cambio empieza a percibirse claramente a partir de la década de 1950. La principal consecuencia fue y es que a principios del siglo XXI la población europea sólo supone el 12% de la mundial, mientras que a principios del siglo XX suponía el 25%, y que la dirección mayoritaria de los emigrantes haya cambiado. Antes, Europa fue lugar de salida de emigrantes; ahora, Europa es receptora de inmigrantes, que cada vez suponen un porcentaje más elevado en el conjunto de los habitantes de los países de la Unión Europea. La media de inmigrantes en la Unión Europea supone casi un 4,5% de su población total ya a principios del siglo XXI.

Las causas que impulsan a miles de personas a emigrar hacia Europa son muy diversas: guerras, exilios, la búsqueda de trabajo, el deseo de una vida o un hábitat mejor, la consecuencia de una crisis económica, epidémica o climática; aunque la principal de todas es la existencia de unas fracturas demográficas y económicas enormes entre la Europa del bienestar y del equilibrio demográfico nuevo, caracterizado por el envejecimiento de la población, y los países de la pobreza y de la explosión demográfica sin industrialización, poblaciones muy jóvenes y pobres en su mayoría. La

emigración europea de 1850-1930 tuvo características muy diferentes a las que tiene la emigración actual de los países pobres hacia la Europa rica. Las sociedades receptoras de los inmigrantes europeos de entonces también tenían unas características distintas a las de la sociedad europea que hoy recibe inmigrantes. Eran sociedades que necesitaban un proceso de modernización y estaban inmersas en una dinámica de expansión colonial. La sociedad actual europea está modernizada y no experimenta ninguna dinámica de expansión colonial, pero necesita mano de obra joven tanto para el presente como para el futuro.

Los movimientos migratorios entrañan siempre graves conflictos, porque existe un lugar de partida y otro de recepción. En los lugares de partida, la emigración se ve como un derecho del hombre a buscar la felicidad y un acto legítimo: Toda persona tiene derecho a buscar riquezas, un trabajo mejor, una vida más placentera o un régimen político acorde con sus principios. Sus argumentos dependen de la realidad social que provoca la emigración. Si su Gobierno es medianamente civilizado, legisla a favor de los emigrantes y regula su marcha, incluso les asiste allí donde van a través de los Consulados o asociaciones de emigrantes. No se olvide que los emigrantes envían muchas divisas a sus países de origen y éstos, por la tácita o expresa regla de reciprocidad, tienen la obligación de corresponderles y cuidarlos en los lugares de emigración. Cuando se asientan en los lugares de acogida, los emigrantes continúan pensando que su decisión de permanecer es legítima y, además, consideran que tienen derecho a organizarse en las nuevas tierras con el propósito de conservar las tradiciones de sus países de origen.

Desde la perspectiva de los lugares de recepción, la cosa es diferente. Los que llegan se convierten en inmigrantes y las leyes del país receptor suelen ser reticentes para unificar los derechos de los recién llegados con los derechos de los autóctonos. Si la inmigración es poco acusada y no altera el equilibrio de la sociedad receptora, los problemas son puntuales y anecdóticos. El inmigrante es recibido entre la indiferencia y la curiosidad por lo exótico. Mas si la inmigración altera el equilibrio de la sociedad receptora, brotan los conflictos, hasta el punto de que la sociedad receptora pone en duda el derecho del hombre a inmigrar y olvida incluso que ella misma reconoce el derecho de sus miembros a emigrar. La sociedad manifiesta sus prejuicios, los

nacionalismos aportan el aparato ideológico para impedir la entrada de extranjeros en sus territorios y el Estado pone trabas legales a la inmigración y la regula mediante leyes. Aunque, si no París, siempre nos quedará el Artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, que dice así: «Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado».

### **La ruta los sefardíes**

*Por José Hinojosa Montalvo (Universitat d'Alacant)*

Febrero del año 2004. Fallece en Valencia el dirigente de la reducida comunidad judía de la ciudad, Samuel Serfaty, nacido en Larache (Marruecos). Verano de 2004 en Dubrovnik, costa dalmata, se celebra un congreso sobre los conversos de judío, donde tengo la ocasión de conocer al presidente del Coro La Lira, de Croacia, Mihael Montijo, además de otros judíos de Sarajevo. Emociona escucharlos hablar en la lengua de sus antepasados, en judeoespañol, defender su tradición, sus ritos; pero el hecho en sí no pasa de ser una anécdota, aparentemente sin importancia, ya que ¿qué tienen uno y otro en común? Sin duda su condición de sefardíes, una trayectoria vital marcada por sus raíces hispanas, de las que presumen, en una extraña relación amor-odio. Amor hacia la "patria", la tierra añorada de Sefarad. Odio, o quizá mejor resquemor o indiferencia, hacia esa misma tierra -plasmado en la figura de los Reyes Católicos- de la que hace algo más de quinientos años fueron expulsados. Sus "rutas" vitales pueden haber sido múltiples, pero todas convergen en torno a Sefarad, y son también, a menudo, los últimos representantes de un judaísmo sefardí, de futuro frágil e incierto, vinculado a una lengua y a una práctica de culto, cuyo análisis queda fuera de esta breve aportación al libro *Las rutas de la Humanidad*.

Precisiones terminológicas: Las fuentes documentales históricas de España designan siempre a los judíos con los términos jueu en catalán o hebreus/he-breo/ebreu si inciden en su faceta religiosa. La palabra Sefarad aparece en la biblia, en la profecía de Abdías, aludiendo quizá a la ciudad de Sardis, en Asia Menor, pero luego la tradición judía la identificó con la Península Ibérica y a los sefardíes con los judíos oriundos de Sefarad y con sus descendientes tras la expulsión de 1492, de ahí que el marco geográfico de residencia de los judíos sefardíes se haya ampliado considerablemente, desde Amsterdam al imperio otomano. A menudo el término sefardí se utiliza con oposición al de askenazí, el otro gran tronco del judaísmo: el franco-germano-eslavo. Desde finales del siglo XIX el término sefardí se amplió mucho en sus fronteras geográficas, pasando a designar a todo aquel judío que no era askenazí, lo que incluyó

a judíos del Yemen, etíopes, de la India... Pero los historiadores utilizamos el término sefardí para designar a los judíos descendientes de los expulsados de la Península Ibérica en el siglo XV o se asimilaron socio-culturalmente a ellos y caracterizándose por haber conservado los rasgos culturales hispánicos, en particular la lengua, el judeo-español, así como sus peculiaridades litúrgicas durante su prolongadísimo exilio..

Los judíos en la Península Ibérica: La primera emigración organizada de judíos desde Jerusalén hacia la Península Ibérica empezó tras la destrucción del Templo de Jerusalén en el año 70 de nuestra era. Los cánones del concilio de Elvira, en el siglo IV, ya permiten constatar una importante población judía en Hispania. Tras la desintegración del Imperio Romano, la constitución en Hispania el reino visigodo con capital en Toledo y la conversión de Recaredo al catolicismo, los monarcas visigodos buscaron la unidad religiosa del reino bajo la fe católica y empezaron a dictar prohibiciones contra los judíos como el proselitismo, ejercer cargos con autoridad sobre los cristianos, tener siervos cristianos, etc. La invasión musulmana de la Península Ibérica en el año 711 fue vista por los judíos como una liberación del estado de opresión en el que se encontraban, Los judíos quedaron como comunidad protegida, como *dimmies*, restaurándose la vida y las comunidades hebreas, sobre todo en los núcleos urbanos (Granada, Tarragona o Lucena, por ejemplo, que fueron calificadas como "ciudades judías"), en los que se dedicaron a las actividades artesanales y mercantiles. Durante la etapa del Califato de Córdoba, instaurado por Abd al-Rahmán III en 929, y los posteriores reinos de taifas, la judería hispana alcanzó una gran vitalidad en el terreno religioso y cultural. Las academias rabínicas de Lucena y Córdoba fueron sus motores. La contribución judía al esplendor de la ciencia y de la cultura fue muy nutrida, con personajes de la talla de Hasday ibn Saprut o Yacob ben Yo en el siglo X y Selomo ibn Gabirol, Yosef ibn Paquda, Yishaq Alfasi o Yosef ibn Migas en el siglo XI. Pero la llegada de los almorávides a finales del siglo XI y de los almohades en el XII acabaron con los reinos de taifas y desarrollaron una política de intransigencia en materia religiosa, que obligó a los judíos a convertirse al islam o emigrar hacia los reinos cristianos del Norte. Aún así, durante esta época difícil, florecieron intelectuales como Maimónides, Yehudá Haleví o Moisés ibn Ezrá.

Los judíos en la España cristiana: En contraste con el bienestar y el nivel cultural alcanzado por los judíos en al-Andalús, en los pequeños reinos y condados cristianos coetáneos la presencia judía era escasa; aunque, a partir del siglo XI, con el desarrollo del Camino de Santiago, se instalaron comunidades judías a lo largo del mismo, que gozaron de numerosas franquicias y fueron considerados parte del tesoro real. El avance de los reinos cristianos del Norte hacia el Islam, la Reconquista, durante los siglos XI al XIII incrementó la población judía



de la España cristiana. Los judíos fueron utilizados para repoblar los extensos territorios conquistados, su experiencia administrativa fue aprovechada con el ejercicio de cargos públicos y labores de gobierno, y los dedicados básicamente al comercio, la artesanía y el préstamo de dinero se asentaron en centros urbanos, en barrios específicos cerca de los centros del poder político o religioso buscando su protección (judería, call). Su consideración como siervos del rey les brindó protección i beneficios jurídicos a cambio, claro está, de subsidios a la Corona. En bs primeros tiempos, la situación legal en los fueros era de igualdad de derechos entre judíos y cristianos; pero esta situación se fue deteriorando con el paso del tiempo. En sus asuntos internos se regían por la ley mosaica y las normas de uso interno dictadas por la aljama, que era la institución jurídica que regía la vida de una comunidad local (en hebreo *cahal*). Su época de mayor esplendor se sitúa en los reinados de Jaime I en la Corona de Aragón y Alfonso X el Sabio en la de Castilla, en que participando activamente en las tareas administrativas y de gobierno, y en la labor cultural desarrollada en centros como Barcelona o, sobre todo, la "escuela de traductores" de Toledo. Sin embargo, sobre todo a partir del IV concilio de Letrán (1215), la presión social contra el judío fue haciéndose cada vez mayor. El amplio abanico de medidas restrictivas contra los judíos fue creando una serie de estereotipos y generando un antijudaísmo (antisemitismo a partir del siglo XV y el problema converso) en la sociedad cristiana, que hace que el historiador ponga en duda esa pretendida "convivencia" entre miembros de las tres religiones (judíos, cristianos y musulmanes) en la España medieval. Sin embargo, la inserción de la minoría judía en la sociedad cristiana era total, en todas las facetas de la vida diaria, desde la artesanía y el comercio al juego o la prostitución. De ahí la tragedia que supuso la expulsión de los judíos que persistieran en su fe decretada por los Reyes Católicos en 1492. El número de judíos expulsados, con los datos de que disponemos actualmente, fue de 100.000 o incluso menos, lo que no resta un ápice a la magnitud de la tragedia. Muchos de los exiliados regresaron años después a sus antiguos hogares y se convirtieron al cristianismo.

El exilio de los sefardíes: La mayoría de los expulsados partieron hacia Portugal, de donde también se les echaba, marchando al norte de África, sobre todo a Marruecos, y en menor medida hacia la actual Argelia y Túnez; otros pasaron, de momento, a Navarra, al sur de Francia, mientras que la mayoría de los judíos de la Corona de Aragón eligieron como destino las ciudades mediterráneas de la península italiana: Pisa, Nápoles..., desde donde se fueron extendiendo por el Imperio otomano a lo largo del siglo XVI. Había nacido el mundo sefardí, tal como se conoció durante muchos siglos, con una unidad y una cultura llamadas a tener un brillante futuro en los Tiempos Modernos. Desde 1492 hasta ahora, la historia de los sefardíes atravesó tres fases: la primera va desde la expulsión hasta mediados del siglo XVII, en la que se busca sobre todo un lugar donde instalarse en los países cristianos y musulmanes, siendo en el

imperio turco y en el norte de África donde el sefardismo encontró mejores circunstancias para su pervivencia. Este periodo terminó con la crisis originada por el movimiento del falso mesías Sabetay Çeví, comenzando la segunda fase, que se desarrolló en el siglo XVIII y parte del XIX. En esta etapa las comunidades sefardíes se repliegan en sí mismas. A finales del siglo XIX una crisis política, económica y cultural llevó a los sefardíes a buscar nuevos territorios donde instalarse, produciéndose lo que se conoce como diàspora secundaria, que les llevó a América, Europa occidental e Israel. Como consecuencia de ello, las principales comunidades sefardíes ya no están en sus lugares tradicionales de asentamiento, en el Mediterráneo o Marruecos, lo que ha supuesto importantes cambios en la identidad cultural de los sefardíes durante el siglo XX, sobre todo en el ámbito de la lengua, desplazada por la de su nuevo país de acogida, igual que la identidad cultural. La mayoría de estos sefardíes emigraron hacia América del Norte desde Oriente y, en menor medida, de Marruecos, aunque ya desde 1654 había sefardíes en Nueva Ámsterdam, luego Nueva York. En Iberoamérica también hubo sefardíes desde el siglo XVII en las colonias holandesas, y desde mediados del siglo XIX en el resto de países, con especial incidencia en Venezuela, Uruguay, Chile, Perú y, sobre todo, Argentina. Los factores que les empujaron a esta emigración fueron múltiples, desde las epidemias y las dificultades económicas, pasando por la explosión demográfica en Marruecos, la occidentalización de los sefardíes, la guerra hispano-marroquí, a la revolución de los Jóvenes turcos, la primera guerra mundial y el antijudaísmo desatado en los años siguientes en los países balcánicos y Grecia. Fue, sin embargo, el auge de los nacionalismos y la independencia de los países musulmanes del norte de África y Oriente la que deterioró las relaciones con los judíos, produciéndose un éxodo masivo de los mismos hacia Europa, América y, sobre todo, Israel, país que había acogido ya a importantes contingentes de judíos con motivo de la segunda guerra mundial y las persecuciones nazis, que provocaron la muerte masiva de sefardíes orientales, en particular de Grecia, Yugoslavia, Bulgaria o Rumania, en una ruta sin retorno, la del exterminio.

f) LAS RUTAS DE LAS GUERRAS Ahora, en la composición entre el referente y el fin, intervienen los sujetos que proyectan la ruta de manera explícita: los sujetos —o, al menos, algunos de ellos, los políticos, los generales, los arbitristas...— se representan el fin total o un análogo de ese proceso con el que se encontrarán al final de la ruta. Para conseguir el fin programan y planifican sus objetivos (*finis operantis*) con mejor o peor inteligencia, con muchos o pocos medios, con presencia o ausencia de la fortuna. Como cuando decían los derrotados y perseguidos al final de la guerra civil: «Nos encontraremos a las puertas del Ayuntamiento de Figueras...».

## LA RUTA DE LAS GUERRAS NAPOLEÓNICAS

La ruta de las guerras napoleónicas materializa la difusión de las ideas de la Revolución Francesa —igualdad, libertad y fraternidad— y desmonta los viejos imperios de la Europa continental, incluso el papado romano. Francia no había conseguido constituirse en un verdadero imperio, y parece que con Napoleón llega la hora que le tenía reservada el Espíritu (*Geist*) hegeliano. La «Grandeur de la France» sólo es posible a costa de las otras «grandezas», los imperios hispano, austríaco, británico y prusiano. Pero las monarquías europeas se resisten a la Francia revolucionaria que, tras la Declaración austro-prusiana de Pilnitz de 1791 —un llamamiento a la unión de los monarcas europeos para restablecer la monarquía en Francia y el orden anterior a 1791—, combaten al ambicioso general corso en una serie de guerras conocidas con el nombre de *Guerras de Coalición*.

Durante la primera guerra de Coalición (entre 1792 y 1797), los ejércitos revolucionarios construyen un sistema de estados vasallos creados como repúblicas revolucionarias hermanas de la francesa: la República Bátava en 1794 (Países Bajos); las repúblicas Cisplatina (Milán) y Ligur (Génova) en 1797; las repúblicas Helvética (Suiza) y Romana (Roma) en 1798; y la República Partenopea en 1799 (Nápoles). En la guerra deslumbra el general más joven del ejército revolucionario, Napoleón Bonaparte, con una actuación tan destacada durante la Campaña de Italia (1796 y 1797), que le permite asumir el mando de las operaciones contra el Imperio Británico, al que decide atacar en el Mediterráneo con la Campaña de Egipto (1798 y 1799).

Durante la Segunda Guerra de Coalición (entre 1799 y 1802), Napoleón derriba al Directorio que gobierna la República Francesa en 1799 y establece una dictadura militar. El propio Napoleón asume el mando del ejército de Italia; vence al ejército austríaco en la famosa batalla de Marengo en el verano de 1800; y firma la Paz de Amiens de 1802. Concluye esta Segunda Guerra de Coalición con el abandono de sus aspiraciones expansionistas en Egipto, a la vez que, paradójicamente, abre la ruta de la egiptología. En la expedición de Napoleón a Egipto en 1798 para arrebatarse Egipto a los mamelucos y disputar la hegemonía a los británicos en el Mediterráneo, el ejército se encuentra bloqueado. Para entretenerse, el equipo de ingenieros y técnicos se dedica a estudiar la geografía, las reliquias y los monumentos de aquellas exóticas tierras, y lleva

a cabo la primera investigación científica del mítico Egipto. El resultado fue la monumental *Description de l'Égypte* (10 volúmenes, 3 atlas y 9 vols. complementarios) bajo la dirección de Jean-Baptiste Fourier.

Napoleón concentra sus fuerzas militares y administrativas en Europa: En primer lugar, reorganiza los reinos en que estaba dividida la península itálica, donde reinstaura el Estado Pontificio y el Reino de Nápoles, gobernado por los Borbones del Imperio Hispánico; funda el Reino de Etruria (Toscana), la República Italiana (antes República Cisplatina) con el mismo Napoleón como primer cónsul y somete a una administración militar francesa directa a Parma y el Piamonte. Después, aliado con el Imperio Hispánico de Carlos IV contra los intereses británicos, intenta reconstruir el imperio colonial francés en América para combatir al Imperio Británico; pero estalla la Tercera Guerra de Coalición en 1805, en la que luchan contra Napoleón las tropas de Suecia, Nápoles y Austria junto a ingleses y rusos. Napoleón cruza con su ejército el Rhin y vence en Austerlitz, con lo que su ruta continental europea seguía creciendo hacia el Este. Crea la Confederación del Rhin en 1806 como protectorado francés tras firmar la paz con Prusia y Austria mediante los tratados de Schönbrunn y Presburgo, aunque no logra abrir la ruta bélica americana en la Batalla de Trafalgar el 21 de octubre de 1805, lo que significa la consolidación de la hegemonía marítima de los británicos.

La Cuarta Guerra de Coalición (entre 1806 y 1807) es desencadenada por los prusianos con ayuda de los rusos, a quienes Napoleón habría de vencer. Napoleón proclama el llamado *Bloqueo Continental* para enfrentarse a la hegemonía marítima británica y se alía con el zar ruso Alejandro I, que se suma al bloqueo contra los británicos, en la Paz de Tilsit (1807), con quien pacta el reparto de Europa en dos zonas de influencia. Napoleón se asegura su influencia sobre prusianos, sajones y austríacos; depone al monarca del Imperio Hispánico y ocupa militarmente el territorio peninsular ibérico, colocando como nuevo emperador hispano a su hermano José I.

En 1809 estalla la Quinta Guerra de Coalición, fomentada por los austríacos, que no pueden impedir el expansionismo de la ruta europea de las guerras napoleónicas. El sistema napoleónico impera en el continente, donde surgen focos de resistencia nacional activa, entre los que destaca como más incisivo y radical el español, que pedirá ayuda a sus seculares enemigos británicos contra el francés.

El sistema de Tilsit se fracciona cuando el zar abandona el bloqueo continental y las tropas del Gran Ejército napoleónico, integrado también por sus socios prusianos, sajones y austríacos, responden cruzando el río Niemen en el verano de 1812. Ocupan Moscú en poco tiempo; pero el duro invierno ruso se ceba sobre los 600.000 soldados ocupantes, a quienes diezma, provocando la mayor catástrofe de la guerra. Con su ejército maltrecho y desmoralizado, el final del Imperio Napoleónico sólo era cuestión de tiempo. El ejército ruso no tarda en cruzar el Niemen y penetra en territorio prusiano en persecución de los restos del Gran Ejército. Los pueblos y estados continentales se incorporan progresivamente a la lucha contra Napoleón, que convoca a sus tropas dispersas por los estados y territorios europeos para impedir el avance de la nueva coalición, que crece cada vez más. Tras la derrota en la Batalla de Leipzig de octubre de 1813, el ejército francés cruza el Rhin y se disuelve la Confederación del Rhin. El ejército francés es perseguido por las tropas aliadas, que el 31 de marzo de 1814 entran en París y deponen a su general. Napoleón aún tiene ocasión de intentar reabrir la ruta de la guerra en 1815, pero es totalmente derrotado en la famosa Batalla de Waterloo durante los albores del verano de 1815 por un ejército comandado por el general británico G. Wellington.

Los viejos imperios intentan recuperar el tiempo pasado en el Congreso de Viena (1814-1815), con la creación de la Santa Alianza en 1815. Las manecillas del reloj de la historia, empero, han recorrido ya un largo trecho, y la ruta de las guerras napoleónicas ha cambiado la faz de Europa. Además de haber destruido la soberanía de los emperadores, el ejército de Napoleón ha difundido las ideas de la revolución francesa: la *fraternidad*, que facilita la gestación de los nacionalismos duros y excluyentes contra el invasor; la *libertad*, autopista por la que se propaga el liberalismo británico entre los pueblos resistentes; la *igualdad*, que inspira los movimientos anarquistas y socialistas que conducen a las Internacionales obreras. La Europa que querían restaurar los emperadores es irrecuperable, consecuencia irreversible de la Ruta desplegada por las guerras napoleónicas.

#### LA RUTA DE LAS GUERRAS DE LOS EEUU: HACIA LA REPÚBLICA IMPERIAL

La ruta de las guerras de los EEUU hacia su constitución como república imperial, condición misma del proceso de globalización en curso, responde a planes,

programas y estrategias diseñadas explícitamente para conseguir el fin propuesto. Se inicia a finales del siglo XVIII con la guerra de independencia de las trece colonias británico-norteamericanas, que se constituyen en República Federal Presidencialista con la primera constitución escrita de la historia en 1787. La primera de las guerras de los EEUU dura más de seis años (1776-1783) y su fin es el de conseguir la independencia contra el Imperio Británico. Así lo acuerdan y programan los colonos reunidos en los congresos de Filadelfia, donde Ricard Henry Lee sugiere en 1776 la constitución de una confederación de estados, cuya misión fundamental será la de reunir los esfuerzos necesarios para la Guerra de la Independencia, que se cierra con la Paz de París de 1783. Cuando ésta termina, la confederación de estados se muestra insuficiente para garantizar la independencia conseguida y se transforma en federación de estados con un poder federal más fuerte y con más capacidad de gestión para las guerras externas e internas por iniciativa de George Washington. La república federal ha de afrontar una segunda guerra por la independencia contra el Imperio Británico entre 1812 y 1814, que termina con la firma de la Paz de Gante y consolida la idea de que la república necesita un gobierno federal con atribuciones fuertes, objetivos comunes e independientes de los intereses particulares de partido. Henry Clay, senador por Kentucky, identifica estos objetivos con el «sistema americano», por encima de cualquier rivalidad entre los partidos políticos.

En 1823, el quinto presidente de los EEUU, James Monroe, expone las líneas maestras de aquello que, a lo largo del siglo XIX y principios del XX, se convertirá en uno de los programas fundamentales de la política exterior de la república: «la doctrina Monroe». Una vez consolidada la independencia de las trece colonias, ampliadas con la expansión territorial hacia el Oeste y con la creación de nuevos estados federados (en 1821 ya eran 25), la República se autoproclama defensora del continente americano contra ocupaciones coloniales externas. Pero EEUU no tenía ni el ejército, ni los barcos de guerra, ni el poder económico y cultural como para poder cumplir lo dictado por el presidente Monroe en 1823; ni tan siquiera tenía definida la frontera.

La tres guerras siguientes de los EEUU se encaminan a conseguir este objetivo: La guerra contra México entre 1846 y 1848 les permite ampliar sus fronteras territoriales hasta el océano Pacífico y el curso del río Grande al Sur; la guerra entre los

estados del Norte y el Sur entre 1861 y 1865 consolida el sistema de organización federal y el predominio del proyecto industrializador para la construcción de la República; y la prolongada guerra contra las poblaciones nativas, las tribus indias, destruyen los obstáculos que les impiden el proceso de modernización del país en las planicies del centro de la República (las guerras indias terminan con la matanza de *Wounded Knee* en 1890). En la década de 1890, los EEUU se encuentran ya preparados para la siguiente fase de sus guerras planificadas y programadas: la defensa de su comercio exterior y la implantación de su hegemonía en el continente americano.

No es una casualidad que en 1890 el capitán Alfred Mahan inicie una campaña a favor de la construcción de una poderosa marina de guerra y la instalación de bases seguras para los buques y de avituallamiento de carbón en lugares clave del océano Pacífico y del mar Caribe. Tampoco es casualidad que en 1890 se constituya la Unión Internacional de Repúblicas Americanas por iniciativa del Gobierno norteamericano. Es en este contexto en el que hay que situar tanto la guerra contra España por la ocupación de las islas de Cuba, Puerto Rico, Filipinas y Guam en 1898 o de la isla de Hawai el mismo año, como la política de defensa de los estados iberoamericanos contra la ingerencia de los imperios europeos. Estas acciones responden al desarrollo de la «doctrina Monroe» de 1823 adaptado a los tiempos con sucesivos corolarios, entre los que destaca el del presidente Theodor Roosevelt; pero también responde a su política de potencia hegemónica en el continente, canalizada a través de las Conferencias Panamericanas y la llamada «diplomacia de la cañonera», con intervenciones militares constantes en los países ribereños del Caribe hasta 1933.

Mientras fuerza la hegemonía continental americana, el gobierno de EEUU tiene la oportunidad de participar en la Primera Guerra Mundial. Los planes y programas del presidente Wilson tropiezan con el sistema americano de los años treinta, que sólo persigue la hegemonía en América y la seguridad de su tráfico comercial exterior. De hecho, la república hegemónica americana decide entrar en guerra sólo cuando los submarinos alemanes dañan su tráfico comercial -en mayo de 1915 un submarino alemán hunde al *Lusitania*. La guerra moviliza a miles de norteamericanos y se reorganiza toda la actividad interna y la sociedad alrededor del Estado para garantizar la victoria aliada en Europa. El presidente Wilson sueña con ser el árbitro del mundo, no

sólo de América, y propone, una vez acabada la guerra, la creación de una Sociedad de Naciones al estilo de la Unión Panamericana; pero el Congreso de los EEUU no ratifica el proyecto de su presidente. Seguramente no estaban preparados para ello y el proyecto no podía formar parte todavía del sistema americano. A diferencia del imperialismo napoleónico, donde Napoleón decidía, el presidente americano no decide, porque la República tiene la última palabra y sus planes y programas no dependen de un hombre, sino del conjunto de los hombres que comparten planes y programas.

La oportunidad llega durante la Segunda Guerra Mundial, cuando EEUU se convierte en república imperial enfrentada a la URSS por la hegemonía del planeta y controla la técnica y la energía necesarias para ello. EEUU diseña nuevas estrategias para intervenir en una guerra que el ingenio periodístico calificó de «Guerra Fría» y en la que el fin de los EEUU era contener la expansión del comunismo en todo el mundo e implantar su sistema capitalista. Una de las estrategias más sibilinas consistió en granjearse aliados con ayudas económicas y alianzas militares: Doctrina Truman, OTAN, SEATO y ASEAN. La otra fue la intervención militar directa, como había hecho el ejército y la armada cuando los japoneses atacaron Hawai y dañaron sus intereses estratégicos.

El primer episodio fue la guerra de Corea de 1950, que supone su primer fracaso; tampoco evita que la guerra fría llegue al mismo corazón de la hegemonía norteamericana en el Caribe, tras la Revolución Cubana de 1959. Ello obligó a los EEUU a diseñar una nueva estrategia, que el presidente Kennedy calificó con el poético nombre de «Nueva Frontera». Este novedoso proyecto no pudo evitar tampoco la intervención militar directa en Asia, cuyo siguiente episodio fue la guerra que se extendió por la península de Indochina en la década de 1960; pero el desarrollo de esta guerra debilita los ánimos de la república imperial, que se ve forzada a diseñar niveles de guerra distintos para situaciones distintas con la finalidad de evitar la sangría de vidas norteamericanas. La más importante de las guerras de la península de Indochina, la guerra de Vietnam, le había costado a los EEUU más de medio millón de muertos en sólo tres años y arrojar más bombas que en todas las campañas de la Segunda Guerra Mundial. Y, sin embargo, no consiguen la victoria.

Durante la presidencia de Ronald Reagan se implanta una nueva estrategia que



tipifica los niveles de intervención de los EEUU según se trate de guerras de baja, media o alta intensidad. También planifica una estrategia de nueva dimensión: «La Guerra de las Galaxias». Con esta estrategia evita intervenciones directas, sangrantes y prolongadas como las anteriores de Corea y Vietnam. Por un lado, apoya dictaduras en África, Asia y América para evitar el acceso al poder de regímenes pro soviéticos; por otro, ayuda a las guerrillas anticomunistas en Angola, Afganistán y Nicaragua..., pero también se decide a intervenir con las tropas norteamericanas directamente cuando la situación lo exige, aunque sin estancias prolongadas: Lo hace en el Líbano y Granada en 1983, Libia en 1986, Panamá en 1989.

La victoria en la guerra fría se alcanza sin que la URSS y los EEUU tengan combate bélico directo alguno entre ellas: el régimen soviético se desintegra en 1991 y se tiene la sensación de que EEUU impone su sistema como república imperial en todo el planeta con sus sucesivas guerras; pero un enemigo, que había estado ahí siempre y que aún no había mostrado su oposición, se le enfrenta: el fundamentalismo islámico se le cruza en la ruta del petróleo en el Golfo Pérsico. Estalla la Guerra del Golfo en 1991. Después, ataca el mismo corazón de la república imperial el 11 de septiembre de 2001 con un acto terrorista: las torres del *World Trade Center* se desploman. Estalla la guerra en Afganistán contra el cerebro del ataque. Desde entonces, la nueva misión de las guerras de EEUU es la contención del fundamentalismo islámico y la persecución de los terroristas, lo que ha motivado una estancia prolongada de su ejército en Irak desde 2003, contraviniendo las estrategias de la época de Reagan. Pero otro rival, que llevaba más tiempo ahí que el causante de la última guerra, ataca sin armas de fuego progresivamente donde más le duele al capitalismo occidental y a su república imperial: a la economía. Es la puesta en marcha del poderoso comercio y de la industria *Made in China*.

#### LA META-RUTA O LA RUTA DEL CONOCIMIENTO CIENTÍFICO

Las rutas de las guerras, que cumplen programas, planes o estrategias, no piden sólo ser recorridas; es preciso también proyectarlas, dibujar sus itinerarios, puesto que habrá que «regresar a Ítaca», hacer el viaje de vuelta y dar cuenta de los fines cumplidos o frustrados. Por eso, es habitual encontrar científicos acompañando a los guerreros en caravanas o navios. Los casos de Charles Darwin viajando con el capitán Robert Fitzroy

o el naturalista Joseph Banks, con el capitán James Cook, no son excepciones, sino la norma. Y, ante todo, las rutas ponen en marcha a los cartógrafos, que han de representar el mundo conocido, el mundo total. La interrelación «ojo humano / superficie esférica terrestre» es de tal complejidad que se necesitaron siglos hasta hacerse una composición más o menos exacta de cómo es la tierra que pisamos los humanos. Y el punto de referencia que le permite la orientación son las estrellas del cielo.

Los egipcios, los caldeos o los chinos, al observar metódicamente los cielos, van superando las representaciones míticas tradicionales, representaciones antropológicas en las que, por ejemplo, Geb, el dios de la tierra, se encontraría tendido bajo la bóveda celeste, que no era sino la diosa Net recubierta de estrellas. Las narraciones míticas se reemplazan por modelos que quieren ajustarse con exactitud a las cosas que se observaban y reproducir el objeto observado. Enseguida estas representaciones recurren a la forma *esférica*. En Mesopotamia utilizan el *polos*, una semiesfera hueca de la que se suspende una bolita que intercepta la luz del Sol y proyecta su sombra sobre la superficie, con lo que es posible trazar la imaginaria órbita de la eclíptica. Pero sus cielos son una bóveda por donde entra la luz de un fuego exterior. Los egipcios construyen templos, como el de Karnak, de manera que las hileras de columnas proyectaran su sombra; y al comprobar que cada 365 días el Sol al salir por encima del horizonte produce sombras alineadas de las columnas, imaginan la formación de un ciclo solar o anual. Estas representaciones de las estrellas son aún demasiado cualitativas, sin perjuicio de que fuesen muy eficaces para localizar estrellas.

Los griegos, mediante el uso del *gnomón*, cuantifican la longitud de las sombras, direcciones y ángulos, dando origen a los rudimentos de lo que será la trigonometría. Pero no es suficiente que el cielo se conceptualice como esférico, puesto que el mundo podría ser un disco plano (Tales, Anaxágoras), un cilindro (Anaximandro) o un cubo (el *kaut'ien* o «ciclo esférico» de Lo-Hia-Hong en el s. II *ane* chino). La concepción de una Tierra esférica constituye un avance radical para el conocimiento efectivo de las rutas. Eratóstenes (290-215 *ane*) se atreve a medir el radio terrestre bajo la hipótesis de que la tierra era esférica. Sólo tiene que medir la distancia entre las dos ciudades — Siene y Alejandría— y suponer que los rayos del Sol viajan paralelos y se cortan con un plano tangente a la tierra. Conociendo el ángulo " que forma el rayo de sol de Alejandría el

mismo día y a la misma hora que el rayo cae en Siene perpendicularmente, sólo hay que establecer la proporción:  $d''=D/360^\circ$ , y despejar la variable  $d$ , con lo que llega a la conclusión de que un grado equivale a 140.840 metros aproximadamente. El gran Claudio Ptolomeo (90-168) utiliza un procedimiento para hallar la diferencia angular de la altura meridiana de una estrella en dos lugares diferentes situados en el mismo meridiano, con el fin de aclarar la forma y las dimensiones de la tierra y su situación respecto de la esfera celeste. El mapa que traza mediante proyección cartográfica será utilizado hasta el siglo XIV e inspira a los grandes marinos aventureros que alcanzan con Cristóbal Colón las Américas.

### **El modelo de la «doble esfera»**

Ambas esfericidades — las de la tierra y el cielo — han de coordinarse, dada la imposibilidad de una observación directa. Los griegos, que utilizan el círculo como un *modelo* efectivo del universo, hacen fértiles la gran cantidad de datos que han ido acumulando babilonios y egipcios. La teoría de la doble esfericidad coordina todas las normas y reglas por fantásticas que fuesen. Aunque algunos, como Filolao (s. II *ane*), tienen la osadía de pensar que la tierra se mueve alrededor del Sol. Mas, para aceptar esta hipótesis habría de resolverse la cuestión del *paralaje estelar*, pues si las constelaciones se ven siempre con la misma estructura, para que la tierra girase alrededor del Sol, las estrellas habrían de encontrarse a una distancia respecto de la cual el diámetro del círculo recorrido por la tierra fuese despreciable. Este fenómeno, impide que se tome en serio la teoría heliocéntrica. Entonces, lo que se hace incoherente es el movimiento retrógrado de los planetas, es decir, que sus trayectorias avancen, se paren y retrocedan.

La ciencia surge, justamente, para solucionar las inconmensurabilidades y los conflictos que provocan las distintas técnicas empleadas. ¿Qué habría de salvarse: el paralaje o el movimiento retrógrado de los planetas? Entre las distintas soluciones propuestas, la hipótesis de las dos esferas de Eudoxio de Cnido (408-355 *ane*) es la que alcanza mayor fortuna. Aristóteles transforma esta hipótesis en un modelo cosmológico al que dota de una Física, en una de esas operaciones intelectuales que cambian el ritmo de los tiempos y marcan una singularidad con su más allá y su más acá. Aristóteles consigue poner en marcha una teoría científica, plenamente elaborada, que explica todos

los movimientos aparentes. Todos... menos uno: el movimiento parabólico; por este flanco le llegará a la física aristotélica su crítica, disolución y reemplazo por la física de Galileo.

El tratamiento del círculo como esquema de identidad, construido en el marco de las cónicas de Apolodoro, permite la coordinación de la esfericidad de la tierra y de los cielos. Y tanto el descubrimiento de América como la teoría heliocéntrica de Nicolás Copérnico (1473-1543) serán así el resultado de la teoría de la *esfericidad de la tierra*. El proyecto de Cristóbal Colón (1451-1506) culmina el concepto de esfericidad de la tierra, de la misma manera que los proyectos de Copérnico y de Képler culminan el concepto de esfericidad de los cielos.

Esta coordinación se hace plena cuando Fernando de Magallanes (1480-1521) y Juan Sebastián Elcano (1476-1526) confirman, varios siglos después, el resultado de Eratóstenes; y lo hacen por mediación de algunos mapas proyectivos que habían abandonado el estilo fantasioso y fabuloso medieval, muy bien elaborados por exploradores mallorquines, catalanes e italianos, como el portulano<sup>5</sup> de Dulceti o Dolcet hecho en Mallorca en 1339 y que sigue un trecho de la costa africana; o el llamado «mapa catalán» de 1375, que da la verdadera forma a la India; o el atlas de los Médicis de 1351; o el mapa de Toscanelli (1398-1492), un mapa o representación plana de una figura esférica, como indica el mismo «descubridor intelectual de América»:

«...Mucho placer hube de saber la privanza y la familiaridad que tienes con vuestro generosísimo y magnificéntísimo Rey, y bien que otras muchas veces tenga dicho del muy breve camino que hay de aquí a las Indias, adonde nace la especería, por el camino de la mar, más corto que aquel que vosotros hacéis para Guinea, dícesme que quiere agora Su Alteza de mí alguna declaración y a ojo demostración, porque se entienda y pueda tomar el dicho camino; y aunque conozco de mí que se lo puedo mostrar en forma de esfera como está el mundo, determiné por más fácil obra y mayor inteligencia mostrar el dicho camino por una carta semejante a aquellas que se hacen para navegar, y así la envió a S.M. hecha y dibujada por de mi mano... (Carta de Paulo Toscanelli a Cristóbal Colón).

Esta carta muestra cómo Colón tenía presente la esfericidad de la tierra. (Las medidas concretas que utiliza son las de 56 millas y 2/3 el grado terrestre). Es la primera confirmación de una teoría compleja y abstracta.

---

<sup>5</sup> .- Un *portulano* (o *carta de compás*), precursora de la *carta náutica*, se caracteriza por la encrucijada de líneas que le cruzan y señalan con líneas las costas por mediación de distancias; en ella aún no se determinan las coordenadas geográficas y carecen de meridianos y paralelos.

## CUANTIFICAR ES NECESARIO

A partir de aquí, se revela el trabajo menos espectacular y más laborioso: el de conocer minuciosamente, por aproximaciones sucesivas, el planeta Tierra; despejar la duda de las leyendas terroríficas sobre los mares y «comprobar el grado de verdad de aquellas terroríficas descripciones de las zonas terrestres marítimas vedadas a la planta humana»; recorrer palmo a palmo sus relieves señalando todos sus detalles. Se pasa de las grandes especulaciones y de los mundos de sueños o pesadillas al trabajo metódico, rutinario, aburrido muchas veces, de la ciencia. Después de encontrar el fundamento, el resto es «puro garabatear», sí; pero ese garabatear / cuantificar también es necesario. La investigación se traslada de la astronomía a la geografía o, dicho más propiamente, a la astronomía náutica, que, de tradición islámica, surge de la colaboración entre Abraham Zacuto (1452-1525) astrónomo de la Universidad de Zaragoza y los náuticos de la Junta de matemáticas de Lisboa.

Sí, «navegar es necesario»; pero «medir» es su condición de posibilidad. Aquellos hombres se ven obligados a construir instrumentos más precisos que los tradicionales: el *teodolito* —que reemplaza al astrolabio— o el *sexante* —que reemplaza al cuadrante y a la ballenilla o bastón de Jacob— permiten medir la latitud por la altura del Sol. Pero la longitud es un problema mucho más complicado, y calcularla, una labor que requiere métodos más sofisticados. Su dificultad propicia el estímulo de concursos para despertar el ingenio, y hasta el propio Galileo se (auto)propone viajar a España y tratar de resolver el problema bajo la corona de los Habsburgo. Lástima que el abuso en las condiciones del Conde de Médicis, que pide a cambio el derecho de libre envío cada año de dos naves francas a las Indias, impidiera el viaje al florentino. Mas al multiplicarse las técnicas de medición se multiplican las medidas de la Tierra; cada cual tiene su técnica, «cada maestrillo con su librillo»; los pilotos de las naves usan millas largas o cortas a su gusto. Al desconocer el punto exacto de ubicación en el mar, los pilotos navegan de modo aproximativo, lo que produce no pocos extravíos. De ahí que a estos cálculos, que se hacían por estimación del piloto, se les llamase «estima» o «fantasía».

La ausencia de medidas exactas arrastra la carencia de un modelo de la Tierra: ¿Cómo es en realidad la tierra? ¿«Esférica», como decía la tradición pitagórica?

¿«Achatada», como creyeron los Cassini, directores del Observatorio de París? ... La situación se hace caótica, y la solución tenía que venir de la teoría física más potente. Pero a la altura del siglo XVII existían dos grandes teorías físicas enfrentadas: la cartesiana y la newtoniana. Cada una poseía sus ventajas y sus inconvenientes. La única manera de resolver el dilema era, o al menos eso es lo que parecía en principio, por vía experimental. La cuestión de la «figura real de la tierra» se convierte en el *experimentum crucis* de la ciencia, el primer analogado del método hipotético-deductivo de la ciencia, que se iba imponiendo desde Galileo: la confirmación experimental decidiría entre las dos hipótesis. De seguir la teoría cartesiana de los torbellinos, se podía suponer, mediante hipótesis *ad hoc*, cierta deformación terrestre. De seguir la teoría gravitacional de Newton, y dado que la tierra tiene un movimiento de rotación, sería lógico suponer que hubiese también alguna deformación de la esfera terrestre. Ahora bien, esta deformación ¿era semejante a un limón — cartesianos— o a una naranja — newtonianos—? Pero además, la fruta se utiliza operatoriamente como un *modelo*. En estos términos escribe Alejo de Venegas en su *Diferencia de libros que hay en el universo*, de 1540:

"Así como van disminuyendo las rebanadas de melón que van agostándose mientras más se allegan a los remates que son la frente y pezón. La disminución de este espacio enseña Tolomeo por números; mas como era muy dificultoso de saber, ora nuevamente Alonso de Santa Cruz, de quien ya dijimos, a petición del emperador nuestro señor, ha hecho una carta abierta por los meridianos, desde la equinoccial a los polos en la cual, sacando por el compás la distancia de los blancos que hay de meridiano a meridiano, queda la distancia verdadera de cada grado, reduciendo la distancia que queda a leguas de línea mayor". Cf. Rey Pastor, *op. cit.*, p. 90.

En esta tarea de la medición de la Tierra se embarcó un guardiamarina alicantino, de grata memoria, ejemplo de hombre ilustrado para la nación española: Jorge Juan.

### **Las rutas de la ciencia: Jorge Juan**

*Por Emilio Soler (Universidad d'Alacant)*

El monarca francés Luis XV, primo del español Felipe V, decidió enviar dos expediciones, una al Polo Norte y la otra al Ecuador, para tratar de resolver de una vez por todas la forma y el tamaño de la Tierra. Todo había comenzado en el siglo XVII, mientras se trabajaba intensamente para definir la esfericidad de nuestro planeta. El matemático, físico y astrónomo inglés Isaac Newton, presidente de la Royal Society, había llegado a la conclusión de que la Tierra era una esfera achatada por los polos y no resultaba, como se había creído hasta entonces, una esfera perfecta. Por su parte, los

miembros de la familia Cassini, franceses de origen italiano, alentados por Colbert, fundador del Observatorio Astronómico de París y de la Real Academia de Ciencias, estimaron, tras nuevas mediciones, todo lo contrario: que la forma esférica del planeta debía ser un tanto alargada hacia los polos.

A partir de ese momento, comenzó una intensa polémica que iba a convertirse en el eje de todas las discusiones científicas que se realizaban en media Europa, enfrentándose la astronomía práctica con la mecánica celeste, la ciencia inglesa, en fin, contra la francesa: la Tierra estaba achatada, sí, pero ¿por el Ecuador o por los polos? ¿se asemejaba más a un melón o a una sandía? ¿tenía razón Newton, que era partidario de señalar que Júpiter y la Tierra podrían ser tratados en forma similar en cuanto a su forma, o los Cassini, que hacían diferencias entre un planeta y otro? Y la pregunta clave: en función de la forma que tuviere, ¿cuáles eran las dimensiones reales del planeta?. Cuestión primordial ésta de la dimensión, ya que resultaba fundamental para el desarrollo de la navegación, única forma de viajar entonces entre continentes. Al utilizar los marinos el lenguaje, críptico para los no iniciados, de arcos, grados, longitudes, latitudes, meridianos y paralelos, cualquier error en los cálculos llevaría a desviaciones de rumbo que concluirían irremisiblemente en forma fatal. Especialmente en una época en la que ni siquiera existía una medida patrón estable y común a todos los países.

Así pues, cuando finalizaran sus mediciones ambas expediciones al Polo Norte y al Ecuador y se analizaran los resultados de sus mediciones, se podría comprobar fielmente si la distancia terrestre de un grado en el Polo Norte era o no diferente a la de un grado en el Ecuador para determinar la verdadera forma del planeta: de ser completamente redondo, a un mismo grado de ángulo había de corresponder la misma longitud del arco terrestre en uno y otro lugar; claro está que, de no serlo, a un mismo grado angular habría de corresponder distinta longitud. Ahí estribaba el decisivo empeño en medirlos y compararlos. Así lo entendieron Jorge Juan y Antonio de Ulloa cuando anotaron en su obra conjunta *Observaciones astronómicas y físicas hechas de orden de S.M. en los Reynos del Perú...*: "El principal fin del viaje fue averiguar el verdadero valor de un grado terrestre sobre el Ecuador, para que cotejado éste con el que resultase tener el grado que habían de medir los astrónomos enviados para ello al Norte, se infiriese, de uno y otro, la figura de la Tierra, y demás de su utilidad, se

decidiese de una vez, con tan ilustres experiencias, esta ruidosa cuestión, que ha agitado a todos los matemáticos y aun a las naciones por casi un siglo". Como indican las palabras de ambos marinos españoles, el asunto era de extrema importancia para los avances geográficos, cosa que perfectamente justificaban ambos en su obra, también conjunta, *Relación histórica del viaje a la América meridional...*: "No sólo se interesaban la cosmografía y geografía, mas también la náutica y astronomía, y otras artes y ciencias útiles al común". Si la expedición francesa a Laponia, dirigida por el astrónomo y matemático Fierre Louis Moreau de Maupertuis, y en la que figuraban ilustres científicos como Clairaut, Le Monnier o el profesor de Astronomía de la Universidad de Upsala, Celsius, no tuvo excesivos problemas para calcular la longitud de un grado de meridiano lo más cerca posible del Círculo Polar Ártico, la proyectada expedición francesa al Ecuador tropezó con un inconveniente: aquel era territorio bajo soberanía española. El monarca francés se aprestó a demandar permiso a su primo, el rey Felipe V, para que les fuese concedido el permiso necesario para que una expedición comandada por Pierre Bouger, y en la que figuraban, también, científicos de la talla de Couplet, Godin des Odonnois o Charles de La Condamine, trabajase durante algunos años en tierras del virreinato del Perú.

Una vez que José Patino, ya Secretario de Marina e Indias, recibió la solicitud francesa, remitió el documento al Consejo de Indias, órgano encargado de deliberar sobre el asunto, con fecha del 6 de mayo de 1734. La respuesta afirmativa del Consejo no se hizo esperar, aunque incluía una recomendación muy especial: "que asistan con ellos a todas las observaciones que se hicieren, uno o dos sujetos inteligentes en la matemática y astronomía, a elección de Vuestra majestad, y apunten éstos aparte todas las que se fueren ejecutando, dando unos y otros cuenta al gobernador del distrito donde se hallaren para que éste la dé a esta corte en todas las ocasiones que ocurran".

Felipe V, pues, accedió a las peticiones galas para realizar esas determinadas acciones en tierras de la Corona española pero en ningún instante se le pasó por la cabeza que la hipotética gloria de esa expedición recayera únicamente en manos extranjeras. La respuesta afirmativa del monarca español a Luis XV contenía alguna sorpresa: "... que a este fin quería destinar dos de sus más hábiles oficiales, que acompañasen y ayudasen a los Académicos franceses en todas las operaciones de la



medida, no sólo para que así pudiese hacerse con mayor facilidad y brevedad, sino también para que pudiesen suplir la falta de cualquier Académico..." Una vez tomada su decisión, las instrucciones reales a Patino de fecha 14 y 20 de agosto de 1734 eran: "que se eligiesen dos personas en quienes concurrieran no sólo las condiciones de buena educación, indispensables para conservar amistosa y recíproca correspondencia con los académicos franceses, sino la instrucción necesaria para poder ejecutar todas las observaciones y experiencias conducentes al objeto". Al mismo tiempo, y una vez que fueran designados para cumplir este cometido los jóvenes guardias marinas Jorge Juan, de 21 años, y Antonio de Ulloa, de 19, por Real Cédula de enero de 1735, ambos recibieron instrucciones secretas de su gobierno que les ampliaban el desarrollo de su misión: además de colaborar con los franceses en los trabajos científicos y continuarlos por su cuenta en caso necesario, informarían al gobierno de la situación política y social de aquellos lejanos territorios, sin olvidar una cierta tarea policial que deberían ejercer sobre los expedicionarios galos, causa que llevó a Juan y Ulloa a separarse siempre que podían para estar presentes en cualquiera de los habituales dos grupos que se formarían entre los científicos. El nombramiento oficial de Juan y de Ulloa supuso que, automáticamente, fueran ascendidos, de golpe, a tenientes de navío a partir de la fecha de su embarque.

Juan y Ulloa, en sus varias obras redactadas en forma conjunta o en las escritas por separado, atendieron de forma más que satisfactoria a las indicaciones del ministro Patino. Así ocurrió en su Relación histórica del viaje a la América meridional, editado originariamente en dos volúmenes en el Madrid del año 1748, en las Observaciones astronómicas y físicas hechas de orden de S.M en los Reynos del Perú, publicada también el 1748, en la Disertación histórica y geográfica sobre el meridiano de demarcación entre los dominios de España y Portugal, que vio la luz en el Madrid de 1749, o en las célebres Noticias Secretas de América, relación pormenorizada de las carencias y dificultades que sufría el virreinato del Perú y que los dos españoles escribieron en forma de informe confidencial para los gobernantes españoles bajo el nombre de Discurso y reflexiones políticas sobre el estado presente de los reinos del Perú, documento que inexplicablemente se filtró y fue publicado en el Londres de 1826 por el editor David Barry con motivos claramente políticos y dirigido a un público hispanoamericano que acababa de independizarse de España. Por su parte, los

científicos franceses, en teoría mucho mejor preparados que los dos jóvenes oficiales españoles, publicaron sus conclusiones de aquel viaje por separado. Estableciendo, además, una lamentable competencia entre ellos. Así, Pierre Bouguer y Charles de La Condamine se enzarzaron en una ruidosa polémica sobre el resultado de sus mediciones en Quito, una disputa que se extendería por más de un lustro. Bouguer, concentrado y serio en su carácter, había publicado en 1749 *La figure de la terre*, fruto de sus trabajos americanos, pero el enfrentamiento con La Condamine, más expansivo y jovial que el bretón, estallaría con la publicación de dos obras fundamentales del químico parisino: *Mesure des tríos premiers degrés du Meridien*, que vio la luz en el año 1751, y su *Introduction Historique*. En ambas, La Condamine trataba con un detenimiento muy superior al de Bouguer las primeras observaciones de amplitud que habían desechado de mutuo acuerdo al considerarlas erróneas. Bouguer, por su parte, creyendo que La Condamine trataba de desautorizarlo científicamente, se apresuró a publicar en 1752 su *Justification des Mémoires de l'Academie Royale des Sciences*. Tras una rocambolesca vuelta a España en la que los dos marinos decidieron separarse para que los documentos, que habían sido duplicados, no se perdieran si naufragaban juntos, Juan y Ulloa se encontraron en el Madrid de 1746. Un nuevo monarca, Fernando VI, se hallaba al frente de la nación y un nuevo secretario de Estado, el Marqués de la Ensenada, se encontraba dirigiendo el gobierno. Ambos guardiamarinas tuvieron que esperar algún tiempo para que se valoraran justamente los alcances de su misión ecuatoriana. No obstante, finalmente se reconocieron sus méritos y ese mismo año, según consta en su hoja de servicios, fueron ascendidos al rango de capitán de fragata.

El objetivo de los exploradores contemporáneos no es el de ampliar la visión de la Tierra, como hacían los navegantes europeos de los siglos XVI al XVIII, sino medir con la mayor precisión posible cada espacio del planeta Tierra y situarlo en su lugar, para que el hombre en ruta sepa dónde se encuentra en cada momento. También se encargan de bautizar los nuevos lugares que van conociendo, porque una montaña, un río o un lago sin nombre no existe para la geografía de los imperios. Por ejemplo, uno de los principales exploradores de África, David Livingstone (1813-1873), incorpora el nombre de las cataratas *Victoria* a la geografía del Imperio Británico durante su segunda expedición africana en 1855.

Algunas exploraciones son incentivadas en el siglo XIX por la creación de sociedades geográficas en las principales ciudades de los nuevos imperios europeos: París (1821), Berlín (1828) o Londres (1830); otras son promovidas por los grandes diarios norteamericanos como el *New York Herald* de Gordon Benett, que envía a Henry Stanley en busca de Livingstone a África donde lo encuentra en 1871. La *National Geographic Society* de Washington no se fundó hasta 1888, cuando EEUU diseñaba su plan de imperio; y su revista, la *National Geographic Magazine* contribuye desde su creación a divulgar las exploraciones. Pero quienes más empeño y medios ponen en la empresa son las administraciones de los estados imperiales europeos necesitados de conocer los nuevos territorios colonizados en el siglo XIX y de formar buenos funcionarios conocedores de sus propias naciones y de las rutas y territorios coloniales.

Los estados convierten la geografía en ciencia y materia de enseñanza en las Universidades a su servicio. Así, las sociedades geográficas e institutos geográficos universitarios se consolidan durante el último tercio del siglo XIX y adquieren una nueva dimensión científica con el positivismo, que de la mano de geógrafos alemanes y franceses hace progresar la geografía matemática para resolver el problema de representar la Tierra mediante proyecciones geométricas. Las reediciones y perfeccionamiento del atlas de Adolf Stieler, editado por Justus Perthes, tienen una especial significación.

Se exploran los Polos, el interior de África, Asia y Australia, las selvas del Amazonas y del Orinoco o la isla de Borneo; se alcanzan los techos del planeta: el Tibet o el Kilimanjaro; y ya en el siglo XX, se baja hasta el fondo de los océanos. A los aventureros varones — Livingstone, Eduard Vogel, Ferdinand von Richthofen o Sven Hedin— se les suma las mujeres aventureras, incorporadas a las exploraciones decimonónicas en plena lucha del feminismo. Cristina Morato relata en *Viajeras intrépidas y aventureras* (2001) el viaje al Polo Norte de la francesa Léonie de Birad Aunet, la expedición pionera de May French Sheldon en 1891 hasta las faldas del Kilimanjaro, donde estudia el país de los Masai, o los avatares de Isabella Bird por el Tibet, la primera mujer en ingresar en la *Royal Geographic Society*.

En el paso del siglo XIX al XX, geógrafos como Federico Ratzel incluyen al hombre en los estudios geográficos y así especie humana y geografía quedan unidos

bajo el rótulo «El Hombre y la Tierra». Un ejemplo que representa esta nueva visión es la *Nouvelle Géographie Universelle* de Elysée Reclus. La antropogeografía se completa con la geografía política, encargada de dibujar las fronteras, y la geografía económica y urbana, que describe las huellas de las modificaciones antrópicas de la tierra y sobrepasa la dimensión de las descripciones físicas anteriores y es la base de los itinerarios modernos y de la nueva geografía.

#### LAS RUTAS POR ANALOGÍA : LITERATURA, PINTURA, PEDAGOGÍA, FILOSOFÍA, MÍSTICA...

La ruta real ha servido como primer analogado para componer otro tipo de rutas, que llegan a conformarse como rutas genuinas. Así la ruta nacional:

"La nostra condició de trasplantats marca a la nostra condició de catalans una ruta ben clara, fàcilment seguidora, perquè ha estat sempre la nostra ruta nacional en una desig d'ascensió per a la condició humana. Perquè trasplantat no vol dir pas desarrelat. El desarrelament seria el mal: angoixós, esquerp, eixorc -advers i creador d'adversaris. Però no podem pas ésser desarrelats quan ens acull una terra generosa, assaonada de cortesia en la dinàmica joia de les seves germinacions..." (Parlament Presidencial de Margarida Xirgu, Jocs Florals de la Llengua Catalana, Any LXXXV de llur restauració Jocs Florals de la Llengua Catalana 1943. Santiago de Xile, pàg. 41.

La libertad ha sido imaginada casi siempre como un fin, un resultado a alcanzar en un futuro más o menos lejano. Vela Zanetti pinta en la ONU, a pocos metros del Consejo de Seguridad, un gran mural dedicado a los Derechos Humanos, titulado «La aniquilación del hombre y la Ruta de la Libertad».

La pedagogía de la ruta, trasunto mismo de la vida hacia la muerte. Desde el clásico «la vida son los ríos que van a dar a la mar...» de Jorge Manrique hasta el místico Amado Nervo: "Grabó sobre mi faz descolorida / su *Mané Thecel Phares* el Dios fuerte, / y me agobian dos penas sin medida: / un disgusto infinito de la vida, / y un temor infinito de la muerte. / ¿Ves cómo tiendo en rededor los ojos? / ¡ Ay, busco abrigo con esfuerzos vanos... / ¡En medio de mi ruta, sólo abrojos! / ¡Al final de mi ruta, sólo arcanos! / (A. Nervo, *Místicas*).

Plotino (203-270) traduce y extrapola los criterios con los que se explicitan las rutas de la tierra a las rutas del cielo, si el hombre es un ser espiritual en primera instancia, que tiene como destino y el fin último de su existencia el regreso al Uno del que procede, que es verdadero ser. Proclo (410-485) extiende la idea de su maestro a

cualquier criatura emanada del Ser único, según un doble viaje de ida y vuelta: la criatura emprende el camino de alienación o salida de sí mismo (*pro-odos*) que le aleja de Dios, de la casa del Padre; este camino de alejamiento se continúa, sin embargo, por un camino de retorno que conducirá de nuevo al alma hacia Dios (*epistrophé*).

El cristianismo recoge las sendas abiertas por la tradición neoplatónica del camino y llega a sus propios límites, si es cierto que Cristo es el camino real y verdadero por el que se cumple la salvación de la parte inmortal de los cuerpos finitos, llegando a llamar «camino» al propio Cristo: «Yo soy el camino, la verdad y la vida; nadie viene al Padre, sino por mí» (Juan,1,14,6); San Juan de la Cruz: «A oscuras y segura,/ por la secreta escala disfrazada,/ ¡oh dichosa ventura!/, a oscuras y en celada,/ estando ya mi casa sosegada» (*Subida al monte Carmelo*); Santa Teresa, *Camino de perfección*...

Los artistas, por su parte, viven el viaje psicodélico (llamado *trip*) determinado por la ingestión de la LSD, y descrito por viajeros tan ilustres como Aldous Huxley y Octavio Paz; porque un viaje en el que, según se dice, se comienza ingiriendo LSD y se termina sin moverse del asiento alcanzando el núcleo mismo del cosmos, es un viaje todavía más metafísico que los viajes teológicos de Plotino o de San Buenaventura.

Los filósofos han estado también a la «altura de los tiempos» y no han querido ser menos que los artistas. La filosofía se viste con el ropaje del viajero. Baltasar Gracián enseña ética en *El Criticón* acompañado por dos viajeros mundanos: Andrenio y Critilo. Jonathan Swift en *Los viajes de Gulliver* y Voltaire en *Micromegas* explican el relativismo cultural a través de los viajes de sus protagonistas. Goethe en *Años de aprendizaje de Wilhelm Meister* narra el camino de la formación del carácter. Hegel enseña en *Fenomenología del espíritu*, una experiencia conceptual, que es un camino: *ex-periri* es *Er-fahrung*, que significa también «viaje». Hölderlin emprende el viaje del descubrimiento de la Nada y las revelaciones de la Angustia..., una ruta que le conduce a romper con las gentes, abandonar su cargo y aventurarse por el dédalo de la locura, de la muerte, de la soledad, como sus predecesores los poetas, los locos. ¿Tendrá el filósofo (Heidegger) el mismo valor que el poeta (Hölderlin) y alcanzará el valor que predica, el «*Mut zur Angst vor dem Tode*», el valor para la angustia ante la muerte? ... José Ortega y Gasset queda preso igualmente de la metáfora de la ruta para explicar la marcha de la filosofía:

Las rutas comerciales van desviándose del mar interior y transmigran lentamente hacia la tierra firme de Europa: los pensamientos nacidos en Grecia toman la vuelta de Germania. Después de un largo sueño, las ideas platónicas despiertan bajo los cráneos de Galileo, Descartes, Leibniz y Kant, germanos. El dios de Esquilo, más ético que metafísico, repercute toscamente, fuertemente, en Lulero; la pura democracia ática en Rousseau, y las musas del Partenón, intactas durante siglos, se entregan un buen día a Donatello y Miguel Ángel, unos florentinos de germánica prosapia" [Ortega, *O.C.*, tomo I,pág.344].

Y los científicos siempre van de viaje, aun sin saberlo, puesto que ya *Método* significa eso justamente: «las reglas del caminar».

## *LAS RUTAS DE LA HUMANIDAD*

### CAPÍTULO 6 TESTIGOS Y BARDOS DE LAS RUTAS

La Ruta, hipercategoría del conocimiento histórico, nos ayuda a comprender las figuras históricas de la experiencia humana. Pero es necesario que se diga «la ruta», que la experiencia adquiera la consistencia de la escritura, no sólo para dejar constancia de lo que ha sido conocido, sino para que la Ruta pueda ser continuada, prolongada, administrada. ¿Qué sería de Robinson Crusoe y de Viernes, si no hubiese sido por la escritura de Defoe? Nada sabríamos de D. Quijote sin la pluma de Cervantes... La escritura es «compañera de la Ruta».

Homero deja que sólo por el canto de las gestas adquiera la inmortalidad el divino Aquiles. Desde el viejo aedo, una rara estirpe se dedica a contar lo que ocurre en las rutas. Son hombres como Hecateo de Mileto (s. VI *ané*), condenado por Heráclito a causa de su polimatía, un *logopoió* o fabricante de relatos, considerado como un precursor de la historiografía griega: "Escribo (*grápho*) estos relatos como me parecen verdaderos. Pues los relatos (*lógoi*) de los griegos, tal como se muestran a mis ojos, son múltiples y ridículos". Hecateo reconoce la fuerza de los signos escritos —la *cartografía*—, en la deliberación política. Por ejemplo: ¿Qué decisiones ha de tomar la ciudad de Mileto? ¿Entablar la guerra o establecer alianzas? Los hombres necesitan conocer exactamente los distintos territorios si quieren entrar en guerra. Hecateo se

ayuda de un mapa de las ciudades en conflicto, un mapa de aquellos que había inventado el filósofo Anaximandro, y muestra las pocas posibilidades que tiene Mileto si entra en la guerra. El político Aristágoras sacará buena lección y, cuando haya de negociar las alianzas con otras ciudades, mostrará su estrategia ayudado por una tabilla de bronce en la que están grabados los contornos de toda la Tierra. Hecateo, que ha escrito sobre las rutas por las que los héroes griegos después de Deucalión han realizado sus hazañas, escribe una *Periegesis* o investigación geográfica sobre las ciudades lejanas que explora el navegante. Jenofonte narra *La expedición de los diez mil o Anábasis*. Y Heródoto (484-426 a.e.), padre de la historia, recorre la Magna Grecia, Egipto y el imperio persa; acompaña a los ejércitos para dar testimonio *(historia)* de lo que ve, oye o lee sobre las costumbres, sucesos y hazañas de los hombres, con los que se encuentra.

En el mundo medieval, el extraordinario Ibn Jaldún (1332-1406) comprende la historia de la humanidad entera como un hacer y deshacer de rutas. Si la vida de las ciudades es propensa al vicio, al lujo y a la desviación de las conductas sociales, la dura vida en el desierto fortalece la solidaridad, el apego a las tradiciones y convierte a sus habitantes en más resistentes a las duras condiciones ambientales que en las ciudades.

En el mundo contemporáneo algunas voces se han dedicado a cantar la Ruta sobre la Frontera, el Movimiento sobre el Reposo, la Dinámica sobre la Estática. Deleuze y Guattari escriben que "una cosa, un animal, una persona, sólo se definen por movimientos y reposos, velocidades y lentitudes *(longitud)*, por afectos, por intensidades *(latitud)*. Ya no hay formas, sólo hay relaciones cinemáticas entre elementos no formados; ya no hay sujetos, sólo hay individuaciones dinámicas sin sujeto, que constituyen los agenciamientos colectivos".

Incluso hombres sabios a los que la enfermedad o la debilidad física impide salir de su ciudad, conocen la virtud de la Ruta. El filósofo de la modernidad por antonomasia, Immanuel Kant (1724-1804), no necesita salir de su casa de Königsberg para conocer el callejero de Estambul al dedillo, porque ahora las rutas pueden estudiarse en los libros, en los mapas. Las rutas, que marcan los movimientos de las tropas, de los comerciantes, de los cómicos... se ofrecen también a la reflexión, y permiten componer un campo semántico novedoso y conceptualmente rico. La ruta deja

de ser camino y se convierte en *Ruta*, en *concepto*, en hiper-categoría histórica.

El primer historiador no puede ser archivero —cosa de los refinados humanistas—, sino testigo, veedor. El primer historiador sale al camino en donde se encontrará con mercaderes, juglares, guerreros... y podrá mezclar las cosas vistas con las leyendas que le cuentan y con los mitos que él mismo se cree. El primer historiador escribirá incluso cantos épicos a los héroes con los que se cruza en las estaciones. El primer historiador es militar vencedor, viajero curioso, esclavo ilustre, político derrotado... Y podrá decir, con César, que la suerte está echada.

Recordemos algunos escritores viajeros que dan testimonio de la Ruta, los verdaderos viajeros. Estarán ausentes quienes se imaginan los viajes, aunque no por ello sean de menor interés, pues nos dicen por vía negativa que la Ruta siempre es una aventura en la que podemos encontrarnos los seres más horripilantes o maravillosos — extrapolaciones de hombres y mujeres nacidos con malformaciones, enanos, gigantes... —, como aquellos cíclopes, cinocéfalos (hombres con cabeza de perro) o el siempre tan buscado y nunca hallado reino del Preste Juan, que imagina Jean de Mandeville en *Voyage autour de la Terre* (1356). Algunos han recorrido las tierras, otros los mares, otros los cielos.

#### CRÓNICAS DE LOS VIAJEROS POR TIERRA

El veneciano Marco Polo (1254-1324) llega hasta los dominios de Kublai Khan, del linaje del mítico Genghis Khan, que le recibe en el palacio de verano en Shangdu, cerca de Pekín. A la vuelta, Marco Polo escribe *El libro de las maravillas*, que despierta la imaginación de los europeos en mundos insospechados. Marco Polo abre las rutas por las cuales el Papado, tras el fracaso de las cruzadas, envía a sus monjes embajadores para explorar las posibilidades de entrar en contacto con mogoles y chinos. Uno de los primeros, Giovanni P. Carpini (1245), cuenta su peripecia en *Historia Mongolorum*. La Edad Media alumbró personajes de una sola pieza: como la increíble inglesa Margery Kempe (1373-1440), analfabeta que ha dictar sus memorias, viaja por los grandes centros de la cristiandad —Roma, Santiago, Jerusalén...— para purgar un pecado de infancia, real o imaginario, se convierte así en la autora de la primera *Autobiografía* en inglés; o como el castellano Rui González de Clavijo que parte en 1403 del Puerto de



Santamaría hacia Tamerlán, para llevar los respetos del rey de Castilla Enrique III al Gran Khan Timun, señor de los mogoles; esta espectacular aventura la recoge en un libro tan maravilloso como el de Marco Polo: *Misión diplomática de Castilla a Samarcanda (1403-1406)*.

Pero si los europeos se emocionan al contacto con los asiáticos y se les dispara la fantasía, no menos les ocurre a los asiáticos con los europeos, que en *El libro de las montañas y los mares* (18 volúmenes redactados a partir del s. VI a.e) ven a seres insólitos que habitan los límites del espacio vital chino. Y *El libro de las maravillas de la India* da cuenta de animales exóticos e increíbles: seres mitad humanos mitad animales; el árbol wac-wac, monos inteligentes...

La *Geografía* de Abou-Abdallah-Mohammed al-Edrisi (1099-1153) traducida al latín en 1619 con el título de *Geographia Nubiensis*, da cuenta de las «islas del mar tenebroso», que no son otras sino las islas Canarias.

El viajero tangerino Ibn Battuta (1304-1378) recoge en *A través del Islam (Rihla)* todo tipo de informaciones antropológicas, geográficas y políticas del mundo islámico medieval.

El momento más espectacular del descubrimiento, choque, encuentro, invención... o como cada cual tenga a gala nombrarlo, es la llegada de los españoles al continente americano, que cambia radicalmente la visión del mundo que se hicieron los europeos durante siglos. Un cambio que afecta incluso a la escritura, pues los españoles en América rompen abruptamente con el estilo humanístico italianizante y cualquiera, ya sea soldado, fraile o mestizo, se siente con derecho a escribir, sin atender al rigor de los profesionales, los escribanos y los notarios. Cada cual puede escribir crónicas, historias, demandas de méritos y mercedes o meras curiosidades. No nos referimos ya a las descripciones geográficas de las Nuevas Indias que realizan a partir de las experiencias de los pilotos formados en la Casa de Contratación de Sevilla, y que se consideran altos secretos de Estado. Así, por temor a que cayera en manos de los enemigos holandeses o ingleses no se publicó hasta 1871 la *Geografía y Descripción universal de las Indias* de D. Juan López de Velasco. Algo parecido ocurría en el lado de los enemigos de España: tampoco hacía públicos sus conocimientos el político y

mercader Nicolás Witsen de Amsterdam sobre Siberia y el Asia central. Tampoco nos referimos a los libros de denuncia de las injusticias que sobre los «indios» cometen los encomenderos españoles, al modo de Bartolomé de las Casas, libros dirigidos más al príncipe que al vulgo, aunque a la postre sirvieran para iniciar y alimentar la popular *leyenda negra*. Crónicas que, como con gran perspicacia pone al descubierto Rafael Sánchez Ferlosio, se debaten entre los sucesos que les ocurren a los sujetos empíricos y la prepotencia de la Historia Universal que justifica toda aquella barbarie. Nos fijaremos sólo en aquellos libros por medio de los cuales se empezaron a abrir las rutas que, a la larga, conducirían a la Globalización:

El franciscano Bernardino de Sahagún (1499-1590), cuya misión de convertir al cristianismo a los indígenas aztecas le lleva a conocer sus costumbres, su lengua — náhuatl—, sus dioses... que pone por escrito en *Historia general de las cosas de Nueva España*, obra que le hace merecedor del título, siquiera honorífico, de fundador de la antropología moderna.

El cronista Bernal Díaz del Castillo (1492-1581) toma nota de los acontecimientos de los que es testigo y aun protagonista, sucesos que vive en su piel y ve con sus propios ojos, de los que da detalles que sólo puede conocer quien los ha sufrido y experimentado, sucesos que reúne en *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. Una narración que quería refutar la obra de otro cronista, Francisco López de Gómara (1510-1560) quien, pegado al conquistador Hernán Cortes, narra su osadía, ardides y capacidades estratégicas en *Historia general de las Indias*, atribuyendo todo el mérito de la conquista a la personalidad del extremeño. El propio Hernán Cortés (1485-1547) deja su versión en las *Cartas de la conquista de México*.

Gonzalo Fernández de Oviedo (1478-1557), testigo directo de todo cuanto ocurrió en Castillo de Oro, escribe la más completa de todas las crónicas, *Historia general y natural de las Indias*.

El explorador Alvar Núñez Cabeza de Vaca (1527-1559) cuenta la jornada que hizo a la Florida con el adelantado Pánfilo de Narváez en *Naufraios y comentarios*.

El cronista Cervantes Salazar (1514-1575), que inaugura el primer curso de la

recién fundada Universidad de México en 1553, escribe *Crónica de la Nueva España*. El cronista criollo Juan Suárez de Peralta (1537-1590), nacido en México, escribe el *Tratado del descubrimiento de las Yndias y su conquista* y tiene ya presente los antecedentes históricos previos a la llegada de Colón.

El jesuita español Pedro Páez Jaramillo (1564-1622), misionero en África, cuenta en su libro *Historia de Etiopía* que el 21 de abril de 1618 alcanza las bocas de los manantiales, desde las que inicia su recorrido el Pequeño Nilo y da salida al Nilo Azul del lago Tana.

Fray Junípero Serra (1713-1784), mallorquín franciscano, es destinado a Sierra Gorda en México para llenar el vacío dejado por los jesuitas expulsos. Los franciscanos reciben el encargo de dirigir y fundar misiones en la Alta California, y el más afamado de entre todos ellos, Fray Junípero, establece veintiún misiones que se expanden desde San Diego a San Francisco en la costa oeste de lo que hoy es EE.UU.

El francés Louis-Daniel Le Comte (1655-1728), sacerdote jesuita, publica en 1697 un exitoso libro, *Recursos y observaciones sobre China*, en el que relata los progresos asiáticos en la fe cristiana y que se convierte en fuente de todos los tópicos que los europeos conocen de chinos y japoneses. Otros jesuitas, como Jean Baptiste Régis o Joashim Bouvet, elaboran mapas de la Muralla China o de Pekín ¡para el emperador chino!

El espía Domènech Badia, más conocido por *Ali Bey* (1767-1818), identidad que adquiere para realizar su viaje por el Magreb, para lo que aprende todos los recovecos de la cultura árabe hasta el punto de deslumbrar con sus conocimientos a Suleimán, que le posibilita recorrer el reino. Un viaje que estaba financiado por el poderoso Manuel Godoy para que el catalán fomentase una revuelta que favoreciese el desembarco de los ejércitos españoles. Una aventura que conocemos a través de *Diario* publicado en 1814 ...

La decadencia del Imperio Hispánico se convierte a partir del siglo XVIII en tierra exótica, para asombro o divertimento de viajeros ingleses o franceses, que con sus diarios, panfletos y crónicas han ido dejando su impronta en la concepción que aun hoy

se tiene de la península ibérica allende los pirineos: El francés Alexandre de Laborde (1774-1842) escribe *Viaje pintoresco e histórico por España e Itinerario descriptivo de España*, obras que contienen numerosos grabados de los lugares visitados y reproducidos profusamente en las historias locales de nuestro tiempo. *Viaje por España* es título muy común, que registra los viajes del barón de Davilliers, acompañado por las preciosistas ilustraciones de Gustave Doré, en su viaje de 1862 y publicado en 1874; del poeta parnasiano Théophile Gautier (1811-1872), repleto de descripciones plásticas y coloristas; o del filólogo Hans Christian Andersen. La condesa de Gasparin escribe *Paseo por España y Relación de un viaje*; Hippolyte Adolphe Taine (1828-1893), *Viaje a los pirineos*; Edmondo de Amicis (1846-1908), *Diario de viaje de un turista escritor* (1872); George Borrow (1803-1881), *La Biblia en España*; Richard Ford (1796-1858) publica en 1845 su famoso *The Handbook for travellers in Spain and readers at home* {*Manual para viajeros en España y lectores en casa*}, el mismo año en el que sale a la luz *Carmen* de P. Merimée.

Muchos ingleses que vivían aquellos tiempos imperiales se lanzan a la exploración por curiosidad y espíritu de aventura: James Bruce (1730-1794) narra su experiencia por Abisinia en *Viajes para descubrir la fuente del Nilo*. Mungo Park (1771-1806), la suya por el río Níger en *Viajes a los distritos interiores de África...* Los franceses no querían quedarse a la zaga y el coronel Louis Du Gouret publica en 1854 *Voyage au pays des Niams-Niams ou hommes à queue, avec le portrait d'un Niam-Niam et une notice biographique sur l'auteur*, con prefacio de Alejandro Dumas y cuyo título casi excusa el tener que leerlo.

Richard Francis Burton (1821-1890), aquel «diccionario políglota andante», explorador, nómada, alcohólico, maestro del disfraz, duelista, traductor de obras singulares (*Las Mil y una noches*, *Kama-sutra...*, poemas de Catulo, Camoens...), nos ha dejado algunos libros con abundantes descripciones étnicas, culturales o naturalistas: *Mi peregrinación a Medina y la Meca*, *Las montañas de la luna*, *Viaje a la ciudad de los santos*, *Vagabundeos por el oeste de África*, *Entretenimientos durante las noches árabes...* y *El jardín perfumado*, la coronación de su vida. A la muerte de Burton, su viuda, Isabel Arundell —símbolo del miserable espíritu subjetivo—, quema todos los papeles que encuentra «raros» y que no encajan en lo que ella considera su honrosa y

puritana vida en común; menos mal que, al menos, nos quedan sus visiones del viaje a las fuentes del Nilo y sus desavenencias con John Speke ...

Los aventureros han dejado anécdotas que son ya patrimonio de la humanidad, como el encuentro entre Livingstone y Stanley. David Livingstone (1813-1873) fue un misionero escocés, explorador y luchador contra la esclavitud; Henry Morton Stanley (1841-1904), periodista y aventurero, fue requerido por el director del periódico *The New York Herald* para encontrar a Livingstone en África. Cuando Stanley dio con Livingstone, pronuncia una frase incluida ya en cualquier recopilación de citas célebres: «Dr. Livingstone, I suppose». Ambos exploran el lago Tanganika, y, tras la muerte del misionero, el periodista continúa la exploración del río Congo y de los grandes Lagos. Sus aventuras pueden encontrarse en *Viaje en busca del doctor Livingstone al centro de África*.

Las tierras americanas del centro y del sur quizá han dejado de ser ya las tierras que abrieron la imaginación y la fantasía a los europeos, pero continúan siendo ocasión de narraciones muy sentidas, que despiertan nuestros sentimientos de obra no bien cumplida y frustrada: la nostalgia de Ramón Morales en *Buscando el sur*, la inconmensurabilidad entre el hombre culposo europeo y el mescal contada por Malcolm Lowry en *Sobre el volcán*; un título que le sirve a Manu Leguineche para poner su mirada en el sufrimiento y la desolación de la América latina; o el hoy tan celebrado viaje en motocicleta de Ernesto Rafael Guevara de la Serna (*Che* Guevara) con su amigo Alberto Granado por las tierras interiores y ásperas de Argentina, Perú, Brasil, Colombia y Venezuela, que recoge en sus *Diarios* y que ha sido llevado al cine en una producción, más paradojas, de Robert Reford...

La fuerza atractora del desierto ha dejado algunos testimonios soberbios: T.E. Lawrence (1888-1935) además de su obra mayestática, *Los siete pilares de la sabiduría* (1926), escribe *El desierto de Zin* (1915) y *Revuelta en el desierto* (1927). El naturalista parisino Theodore Monod (1902-2000) narra su viaje a través del desierto del Sahara en *Camellados (Méharées). Exploraciones por el verdadero Sahara*, libro publicado en 1937. Ladislaus Almásy (1895-1951), ingeniero húngaro y agente del contraespionaje alemán, escribe *Nadadores del desierto*, obra en la que se basa la espléndida película *El paciente inglés*. Pierre Loti (1850-1923), marino francés, relata un viaje por el norte de

Marruecos, recrea un país utópico, ajeno aún a la decadente civilización en *Viaje a Marruecos*. Paul Bowles (1910-1999), el mítico nómada de la generación *beat*, anfitrión en Tánger de William Burroughs y Jack Kerouac, autor de la novela de culto, *El cielo protector*, en la que narra una historia de aventuras trazada en dos planos simultáneos: en el desierto real y en el desierto interior del espíritu. *Una aventura en el desierto* del valenciano Rafael Martínez Esteve (1894-1965) describe los días que permaneció perdido en el desierto de Arabia, tras sufrir una avería el avión que pilotaba rumbo a Manila, junto con su compañero el mecánico Pedro Mariano Calvo...

La selva también es capaz de atraer a los espíritus más inquietos: Eric Hansen cuenta en *Forastero en la selva* su particular aventura en Borneo, la isla que recorre a pie a lo largo de siete intensísimos meses. Cees Nooteboom, que escribe *Hotel Nómada*, puede ser el símbolo de los escritores actuales de viajes, aunque aún es pronto para saber si son «verdaderos» libros de viajes o simplemente libros de turista.

La montaña y los misterios que encierran sus entrañas también cuentan con sus devotos: Conrard Anker y David Roberts narran el descubrimiento de los restos de Gorge Mallory, montañero desaparecido en la expedición al Everest de 1924 en *El explorador perdido*.

Los ferrocarriles han despertado siempre curiosidad incluso a quienes han recorrido continentes por otros medios, como Paul Theroux, que escribe la trilogía: *El gran bazar del ferrocarril*, *El viejo Patagònia Express* y *El Gallo de Hierro*.

#### CRÓNICAS DE LOS VIAJEROS POR MARES Y RÍOS

Cristóbal Colón (1451-1506) atraviesa el océano Atlántico y cree haber topado con las Indias por el oeste. En realidad había encallado en un continente desconocido que se conocerá con el nombre de América en honor de un avisado personaje, Américo Vesputio. Las cartas, memoriales y diarios de Cristóbal Colón están recopilados por Consuelo Varela bajo el título de *Textos y documentos completos. Relaciones de viajes, cartas y memoriales*.

Vasco de Gama (1460-1521), en el momento de mayor esplendor de los navegantes portugueses, dobla el cabo de Buena Esperanza en 1500, y Pedro Álvarez

Cabral (1460-1526) descubre Brasil. Ambas gestas recogidas por el cronista Joao de Barros (1496-1570).

Fernando de Magalhanes (1480-1521), portugués al servicio de la corona de España, inicia la ruta que demuestra al mundo la esfericidad de la tierra; esa ruta fue completada por Juan Sebastián Elcano (1476-1526), y puesta por escrito por el marino veneciano Antonio Pigafetta, *Primer viaje en torno del Globo (Relato del viaje de Magallanes y Elcano)*.

El cronista Gaspar de Carvajal (1504-1584) acompaña la expedición de Gonzalo Pizarro y Francisco de Orellana por el río Marañón o Amazonas en busca de la legendaria tierra de *El Dorado* en el Perú y escribe *Relación del nuevo descubrimiento del famoso Río Grande de las Amazonas*. Carvajal «ve» luchar a las Amazonas «mujeres muy blancas y esbeltas, con el cabello muy largo y trenzado, robustas, van desnudas y llevan arcos y flechas en las manos y luchan tanto como diez hombres indios». El soldado y bachiller Francisco Vázquez escribe la relación verdadera de todo lo que sucedió en la *Jornada de Omagua y Dorado*, la increíble aventura del paranoico y cruel Lope de Aguirre (1518-1561), de sobrenombre «el peregrino», que declara la guerra a Felipe II y alcanza el Atlántico, tras atravesar el Amazonas, el día 21 de julio de 1561.

Charles de Brosses (1709-1777) se ayuda de Maupertuis y describe el maravilloso espectáculo físico y moral del continente austral, que era perseguido ya desde el siglo XVII por los franceses. Henri Lancelot Voisin de la Popelinière (1541-1608) supone que el inexplorado territorio austral debía de estar henchido de bienes y sólo sería preciso descubrirlo y gozarlos, respectivamente. Y para ello simplemente tenían que seguir el ejemplo de los necios que habían forjado tan excelente camino, es decir, de los españoles y de los portugueses.

El culto marino Luis Antonio de Bouganville (1729-1811), que fue el primer francés que circunnavegó la Tierra, es autor de un *Diario* en el que cuenta su estancia en Tahití, referencia geográfica para la utopía del buen salvaje rousseauiano, y publica su *Viaje alrededor del mundo*.

James Cook (1728-1779), navegante de la Marina Real británica, descubre

Nueva Zelanda y multitud de islas (Tubai, Pascua, Hawai...), y elabora la extremadamente difícil cartografía de la Polinesia y la Melanesia con una precisión por la que siempre fue reconocido.

Matthew Flinders (1774-1814), encarcelado por los franceses, escribe su periplo alrededor de Australia, en aquella época un continente desconocido y aún sin colonos.

Jacques-Yves Cousteau (1910-1997), con las nuevas técnicas audiovisuales, nos dejó, junto a los libros, películas y videos de su aventura submarina.

#### CRÓNICAS DE LOS VIAJEROS POR AIRE

En la época de los aviones los cronistas que cuentan las aventuras dejan de ser los propios aventureros o escribanos que los acompañan, y toman su relevo los periodistas. Los retos que se lanzan al avión son contados por multitud de periodistas y novelistas ávidos de entrar en la historia junto al héroe: Desde Louis Bleriot, que cruza el canal de la Mancha en 1909, hasta los italianos Ferrarin y Masiero, que vuelan de Roma a Tokio en 1922. Francesco de Pinedo sobrevuela tres continentes —Europa, Australia y Asia— y atraviesa el Atlántico Sur en 1927. Richard E. Byrd llega casi al Polo Norte en 1925; Ramón Franco y Ruiz de Alda vuelan en el *Plus Ultra* desde Palos a Río de la Plata en 1926; y el alemán Charles Lindberg (1902-1974), el «águila solitaria», cruza por vez primera el Atlántico desde Nueva York a París sin escala en 1927. En medio, la Primera Guerra Mundial sirve de ocasión para perfeccionar las máquinas voladoras y enaltecer a sus héroes: Roland Garros, creador del avión de caza que combina el avión y la ametralladora, y Freiherr von Richthofen —el mítico *Barón Rojo*—, el aviador que mejor supo hacer uso de él.

Antoine de Saint-Exupéry (1900-1944) escribe el libro de cuentos para niños más leído del siglo XX, *El principito*, «pensando desde el aire» cuando sobrevuela tierras inhóspitas de Argentina. W.E. John crea el personaje de ficción Biggles para narrar las aventuras, los riesgos y los viajes del mundo de la aviación; Charles Lindberg cuenta su aventura entre Nueva York y París. Howard Hughes explica en lenguaje cinematográfico la gran aventura que es la guerra en el aire en *Angeles de infierno*.

Y los aventureros protagonistas del viaje más espectacular de todos los tiempos:



el viaje a la luna de Neil Amstrong, Michael Collins y Edwin Aldrin el 21 de julio de 1969 en el *Apolo XI*, contado, cantado, y aun puesto en duda, por todo el periodismo del último tercio del siglo XX.

#### CAPÍTULO 7. DE LA RUTA ABIERTA O «ÚLTIMA FRONTERA» A LA RUTA CERRADA O «RED VIRTUAL»

Una vez que el globo terráqueo fue recorrido por Magalhanes en 1522 —*primus circumdedisti me*—, alcanzado el Polo Norte por Robert Peary en 1909 (¿o quizá por Frederick Cook?, la duda siempre se mantiene), el Polo Sur por Roald Amundsen en 1911 y los más de 3.000 metros de profundidad del mar Tirreno por Auguste Picard (1884-1962) en 1953 con su batiesfera o batiscafo, un recinto herméticamente cerrado para sumergirse en las profundidades oceánicas, la especie humana queda vinculada conceptualmente sobre el planeta Tierra, y las rutas se convierten en meras variaciones de la Ruta global. Entonces es el momento de atreverse con la ruta soñada por Luciano de Samosata, Cyrano de Bergerac o Julio Verne: la Luna, que es la puerta para imaginar la más fantástica de las rutas, la de los cielos que envuelven a la Tierra, cuyo silencio aterrizaba a Blaise Pascal: «El silencio eterno de los espacios infinitos me espanta» (*Pensamientos*, 201/206). Los tiempos empiezan a estar preparados para asomarse a esos espantosos espacios infinitos que sustituyen a los no menos espantosos espacios oceánicos: los monstruos venidos del espacio exterior reemplazan a los monstruos marinos y *Moby Dick* es sustituido en el imaginario humano por la estirpe de los seres cartilaginosos que entrevió el sabio Willian Whewel (1794-1866) en *On the Plurality of Worlds* (1835), continuados por los seres gelatinosos de las películas norteamericanas de serie B, y que culmina en el terrorífico *Allien*. La impresión atroz que los espacios de la física le producían a Pascal se transforma en suave sensación entre curiosa y aburrida de los viajes ordinarios, como lo pueda ser un viaje en trasatlántico. El penúltimo reto que le queda a la especie humana, enseñoreada de tierras y mares, es la colonización de los cielos: la «última frontera».

#### LA RUTA ABIERTA O «ÚLTIMA FRONTERA»

Por los cielos sólo pueden pasear los dioses. Las rutas de los espacios siderales estuvieron reservadas primero a los dioses — Ra o Helios atraviesan con sus carros el

cielo estrellado... — o a personas elegidas — Elias... —; más tarde, a los animales-númenes que babilonios y antiguos chinos proyectan hacia la bóveda celeste, trasunto cósmico de la cueva paleolítica: la cabra, el toro, el cangrejo, el león, el escorpión, los peces... o el conejo, el ratón... Rutas que la curiosidad de los hombres adivinan con una intención, e inventan artilugios para representar en la Tierra las rutas de los dioses en el cielo. En Stonehenge nuestros antepasados erigieron un monumento megalítico al sur de la isla de Gran Bretaña hace más de 3.550 años. La configuración de las piedras y de los arcos del monumento aún hoy nos permiten observar el movimiento regular de la Luna y el Sol, la ruta de aquellos dioses luminosos.

La idea de que la Tierra era un astro más entre todos los que componen los cielos no podía ser más que una blasfemia, y los filósofos griegos sufrirán las iras de los sacerdotes y adivinos al sostener que las estrellas no eran sino cuerpos como los de la Tierra: ¿Cómo puede atreverse Anaxágoras a decir que el Sol no es más que una simple piedra incandescente? Su osadía intelectual la pagará con el destierro a Lámpsaco, donde fue muy respetado sin embargo. (Parece que a Anaxágoras le debemos una singular costumbre: Cuando las autoridades de Lámpsaco le piden que exprese un deseo para recompensarle, su generosidad quiso que los niños disfrutasen un día de vacaciones en el mes de su muerte). En cualquier caso, la puerta de entrada hacia los caminos de las estrellas se había abierto y Claudio Ptolomeo podrá diseñar un Cosmos en el que la Tierra es el centro del Universo y el resto de planetas y estrellas giran a su alrededor. A pesar de que, a partir de los griegos, las luces del firmamento se transforman en planetas y estrellas, la ruta del espacio continua siendo patrimonio de los dioses y de las buenas almas que emprenden esta ruta tras su muerte.

Mas si el Sol, la Luna y las estrellas son gigantescas piedras —según sugiere la observación a través del telescopio de Galileo— movidas según relaciones entre sus masas y las distancias que mantienen entre sí —según demuestran las leyes de Newton—, ¿por qué no hacerles una visita? La tentación viene de lejos. En la antigüedad Luciano de Samosata (125-192), en su *Verdadera historia*, se burla de quienes hablan de una humanidad lunar. Lucrecio (circa 98-55 *ane*) creía que más allá de la esfera de las estrellas existían infinitos mundos e infinitas formas de vida...

En la modernidad, Francis Godwin (1562-1633) propone un medio de transporte

para llegar a la luna: un tiro con grandes pájaros; y John Wilkins (1614-1672) vislumbra la colonización de la luna habitada por seres muy semejantes a los de la Tierra. Cyrano de Bergerac (1619-1655) identifica el paraíso terrenal en la luna en *Los estados y los imperios del sol*. Berard Le Bovier de Fontenelle (1657-1757) viaja a la luna, el sol y los planetas y advierte que sus habitantes son más parecidos morfológica y psicológicamente entre sí cuanto más cerca se encuentran, y más diferentes cuanto más lejos se hallan, en *Les Entretiens sur la pluralité des mondes* (1686). Voltaire (1694-1778), en *Micromegas* (1752), describe un gigante venido de Sirio y un enanos procedente de Saturno, aunque para el sabio terrícola todo había sido hecho para el hombre... terrestre ¡naturalmente! Marie-Anne de Roumier (1705-1771) escribe la primera saga astronómica, *Voyages de milord Céton dans les sept planètes*. Cari Ignaz Geiger (1756-1791) viaja a Marte en globo en *Reise eines Erdwohners in den Mars* (1790)...

El siglo XIX hara de los planetas no ya rutas imaginarias de explotación y colonización, sino asiento de los espíritus. Camile Flammarion (1842-1925), autor de una larga lista de obras sobre los mundos habitados, aspira a suplir el cristianismo, una religión de expansión desde el Mediterráneo a toda la Tierra, por una nueva religión válida para todos los mundos en la que el contacto entre ellos se aseguraba a través de los espíritus.

Los científicos sobrios, sin embargo, van poniendo las cosas en su sitio. La ciencia había ido tras la ideología, la religión, la utopía o la literatura. Julio Verne se aleja de los espiritistas e imagina que se puede alcanzar la luna con el disparo de un cañón inmenso que proporcione la aceleración necesaria a la nave de viajeros al espacio. Se trata, pues, de mostrar la potencia de la tecnología. Pero la propuesta de Verne no es posible, porque el impacto del fogonazo provocaría una aceleración tal que haría morir a los viajeros. El principal problema para iniciar la ruta era salir del planeta Tierra y para ello se requiere no sólo volar, que se consigue con los aviones a principios del siglo XX, sino alcanzar una velocidad de 40.000 kilómetros por hora, es decir, 666,66 kilómetros por segundo. La solución llegará de la mano de la tecnología de los cohetes que funcionan dejando escapar los gases de combustión a través de una tobera. El escape de los gases impulsa a gran velocidad la nave colocada delante del cohete en forma de

cápsula.

Los primeros cohetes que consiguen volar, aunque sin salir de la órbita terrestre, son los V-2 alemanes, con los que Hitler bombardea Londres durante la Segunda Guerra Mundial. La tecnología consigue diseñar finalmente el primer cohete que transporta fuera de la Tierra un satélite artificial en 1957: el cohete soviético *Sputnik 1*. Los cohetes que le siguen inician la exploración sistemática del universo: llevan telescopios sofisticados para desentrañar los misterios de las galaxias; transportan minilaboratorios para experimentar en condiciones de ausencia de gravedad y... catapultan al hombre mismo: Un cohete soviético, el *Vostok*, pone en órbita en 1961, por primera vez en la historia, a un hombre en 1961: el cosmonauta Yuri Gagarin.

El presidente de Estados Unidos J.F. Kennedy anuncia que los norteamericanos llegarán más lejos que los soviéticos y promete enviar un hombre a la Luna antes de que finalice la década de los sesenta. Los norteamericanos usan un cohete *Mercury-Atlas* para poner a sus astronautas en órbita y, en 1969, el cohete *Saturno V* cruza el límite de la biosfera y consigue que la cápsula *Apolo*, en la que viajan los astronautas, alcance la órbita lunar. Neil Armstrong tiene la gloria de ser el primer hombre que pisa la Luna. De regreso, en la Tierra, ya se puede afirmar que la primera ruta interestelar quedaba inaugurada.

El viaje ala Luna estuvo precedido por el envío de sondas de exploración espacial. La primera que llega a la Luna es la *Luna 2* soviética, que se estrella contra su superficie. Las sondas permiten obtener información de la Luna antes de la llegada del hombre. Hoy, proporcionan información de los planetas a los que el hombre aún no puede llegar. La *Viking* viaja a Marte en 1976 y los exploradores robot más modernos como el *Mariner*, *Pioneer* o *Voyager* continúan las misiones en Marte, Júpiter, Saturno, Urano... que son los siguientes objetivos de la ruta. El viaje más sonado de los últimos tiempos es el de la nave *Cassini-Huygens*, que inicia su viaje en 1997 y lleva a la sonda *Huygens* hasta la órbita de Saturno en 2005, y se posa sobre la superficie de Titán.

Rutas imposibles para los aventureros solitarios, para el que huye del mundanal ruido, para el que abandona la cultura: «*Suave, mari magno turbantibus aequora*

*ventis...*» (Lucrecio)... La ruta es empresa de envergadura, que requiere de un proyecto estatal, de una administración que pueda hacerse cargo de los gastos y dificultades que acarrea. Poner en órbita naves y hombres comporta un elevadísimo coste de cohetes, en un principio, no reutilizables y que consumen enormes cantidades de combustible. El *Saturno V* va equipado con cinco motores que consumen 3.600 litros de combustible por segundo cada uno. Poco a poco las lanzaderas reducen el coste de los viajes y se experimenta incluso con la posibilidad de abrir rutas turísticas en órbita con naves comerciales.

Y una vez puesta en marcha la ruta interestelar, se necesita graduar el viaje a lo largo del camino, un fin para el que se construyen las estaciones espaciales. La primera estación a la que llegan seres humanos, la estación *Skaylab* de 1973, usa paneles solares para generar electricidad. En 1975 se produce el primer vuelo conjunto de cosmonautas soviéticos y astronautas norteamericanos, que acoplan sus naves *Apolo* y *Soyuz* en órbita, iniciándose la cooperación internacional en la conquista del espacio, cuyo hito más importante es el inicio, en 1998, de la construcción de una estación espacial internacional, en cuyo proyecto colaboran Rusia, Estados Unidos, la Unión Europea y Japón. La especie humana se reconoce así, en la conquista de objetivos comunes, como única.

#### INTERMEZZO

Y así, cuando el viajero deja su tierra y se adentra más y más en las selvas o en los desiertos, en los mares o en los cielos, se le han de ir haciendo más tenues las diferencias entre unas culturas y otras, y se reconocen bajo la identidad de los seres humanos. El Otro ya no es el indígena encontrado en América o en Oceanía, sino el de los posibles seres que habitan algún lugar de las galaxias recóndito para nosotros. ¿Qué seña de identidad podría dar el cosmonauta que abandona Cabo Cañaveral al extraterrestre? Carl Sagan traza un símbolo que representa a la Humanidad entera para mostrárselo a un eventual extraterrestre que se cruzase con la nave espacial terráquea. Las rutas han conectado todas las geografías del mundo a lo largo de muchos siglos y han configurado una totalidad por contigüidad, muy compleja y conflictiva, pero en la que nadie puede considerarse privilegiado; se homogeneizan las reglas de uso de artilugios y maquinarias; los objetos de consumo se extienden por todas las naciones; y

los humanos respondemos a los mismos anuncios publicitarios en el desierto o en las metrópolis.

¿Cómo conjugar esa homogeneización, esa globalización, ese lenguaje simbólico que tiende a ser único con la heterogeneidad de cada uno de los pueblos y de los individuos, de las tradiciones y los recuerdos de nuestros terruños en los que nos reconocemos? He ahí uno de los complejos temas de nuestro tiempo. Tras veinticinco siglos de filosofía la gran cuestión sigue procurándonos todos nuestros esfuerzos intelectuales, políticos y de convivencia: ¿Cómo conjugar o entretejer las necesidades del Uno con las variaciones de lo Múltiple? Enseñaba Aristóteles que el Ser se dice de muchas maneras y nosotros decimos que la especie humana se organiza de muchas maneras. Pero si no queremos desafinar, habremos de escribir una partitura en la que todas las notas, todos los ritmos y todos los armónicos aparezcan conformados por la misma clave. Sólo que esta vez **no es un tema parcial de los griegos, sino un tema de todas las naciones del mundo.**

#### LA RUTA CERRADA O «RED VIRTUAL»

Una vez explorado todo el planeta Tierra, la especie humana que la habita ha de encontrar su propio Espíritu. Lo que San Agustín creyó que era el Espíritu del Mediterráneo y Hegel, el Espíritu del estado napoleónico (o prusiano), circunscritos a la órbita de la Europa cristiana, ahora empieza a ser necesario que se realice en el marco de la Tierra entera. Los primeros pasos ya se han puesto en marcha. Es la ruta tecnológica de Internet, de la telefonía, de los GPS, de las antenas parabólicas... que hacen del entramado de comunicaciones una red densa, cada vez más densa, que tiende a cubrir todas y cada una de las partes del mundo. Los seres humanos empezamos a aprender a «navegar» por el mundo de las nuevas tecnologías de la informática, un mundo virtual que tiende a identificarse con la realidad misma, una «nueva frontera»: El CIBERESPACIO. En los albores del año 2000, casi 500 millones de seres humanos usan *internet*. El Ciberespacio — nueva casa del Ser— empieza a superar la dialéctica Ruta / Frontera. Estamos, no obstante, al inicio del camino y no sabemos si alguna de las partes con mayor poder —EEUU, China, India, Arabia...— tratará de destruir a las demás o entrarán en un gran pacto mundial.

Pero esta nueva ruta deja un amplio margen para los aventureros: la ruta del hombre que se autodefine como un *microcosmos* se empeñará en viajar sin salir de sí mismo, un viaje a su interior. Una ruta que se hace más peligrosa cuantos más individuos pretenden participar de ella, cuando el mercado la convierte en universal, y el opio o la LSD se popularizan hasta hacer creer a cada uno de los virtuales viajeros que podrá moverse con total libertad por todos los mundos posibles. La percepción se convierte en el medio, en el mensaje mismo, una forma de conocimiento que Aldous Huxley canta en un libro de gran repercusión, *Las puertas de la percepción* (1954). Un viaje por los sueños, por lo reprimido, por lo deseos más íntimos no realizados o no realizables. Se llega así al punto paradójico de la ruta: «el viaje a la totalidad sin moverse de casa»: Viaje convertido en juego de pobres diablos, de niños mal criados, de nuevos ricos que han cambiado la biblioteca por la televisión...

Mientras tanto... Mientras estos caminos y veredas no se conviertan en verdaderas rutas, aún sólo incipientes, no podremos movernos por ellas con la agilidad y el conocimiento necesarios para aprovecharnos de sus riquezas y tesoros escondidos. Sólo sabemos que la mayoría de las naciones y de los estados de la Tierra quieren abrir rutas e impedir que las abran en sus territorios. Por eso las preguntas se nos echan encima: ¿Chocarán las naciones en los puntos en que se crucen las rutas de cada uno, hasta que las más débiles desaparezcan? ¿Se cubrirá todo el planeta con una tan densa red, que se imposibilite su recorrido? ¿Dominará una Ruta sobre las demás, de la cual serán meras desviaciones?...

## EPÍLOGO. MANIFIESTO METODOLÓGICO

Hubo un tiempo no lejano en el que decir «historia» era lo mismo que decir *materialismo histórico* en alguna de sus variantes: ya insistiendo en el aspecto ideológico —lucha de clases—, ya en el aspecto económico —economicismo—, ya en el punto de vista del vencido —W. Benjamin—..., pero siempre tratando de encontrar causas y condiciones más allá de las creencias subjetivas, de los planes de reyes, emperadores o papas. La caricatura más gruesa que pudiera hacerse de tales consideraciones pintaba al capitalista como un explotador sin escrúpulos, pero a la vez, un abuelo que podía ser maravilloso y tierno con su familia o sus amigos. De manera que el interés objetivo de *El Capital* quedaba aislado de los intereses subjetivos, de los

sentimientos y emociones de sus ejecutantes.

El materialismo histórico posee abundantes méritos para acercarse a los acontecimientos históricos, que explica desde las bases materiales (económicas), *causa* de las superestructuras jurídicas, políticas e ideológicas. Los problemas se le plantean cuando pretende explicar la totalidad histórica desde el determinismo económico: El Beneficio, núcleo de la historia, al que acompañan una sociedad de clases que se reparten el papel de explotador / explotado y un estado aliado con la burguesía dominante. Es éste un esquema bronco y demasiado simplificador para analizar sociedades complejas en las que ideología, propiedad y Estado se encuentran en interacción continua y en las que incluso la propia nación-estado, conformada como nación dividida en clases, puede presentarse como una unidad explotadora y opresora de otras naciones-estado.

Y no sólo la historia —*rerum gestarum*—, sino también sus conceptos desbordan el esquema economicista. Pues la misma noción de *causalidad* va más allá del marco de la metodología histórica, porque es una noción que se aplica en diferentes campos científicos —física, biología, antropología...— y, por tanto, puede considerarse como una Idea filosófica. En gran medida, el estructuralismo de los años sesenta y setenta —Lévi-Strauss, Althusser...— fue un intento de resolver el problema de la causalidad (científica) por medio de la filosofía. Y, justamente por las insuficiencias que esta idea conlleva, se han recuperado métodos historiográficos que se daban ya casi por eliminados por la historiografía positivista, como la historia narrativa, la historia social, el discurso estético de la historia, la autobiografía...

Aun así, el *materialismo histórico* nos sigue pareciendo un eficaz método explicativo por la riqueza de conceptos historiográficos que contiene, pero al que hay que **rectificar**. Es necesario establecer la independencia de los distintos planos —económico, social, ideológico...— a la vez que expresar la subordinación que reconocemos entre ellos. Y, en primer lugar, hay que rechazar la tesis vulgar del marxismo que considera las ideologías como reflejos de la infraestructura, como meras encubridoras de la realidad. Aunque el cómo haya de hacerse esta rectificación es cuestión abierta a la que trata de responder gran parte de la historiografía actual, sin caer en el tentador revisionismo tras el derrumbe del Muro de Berlín.



\* \* \*

Si el proceso de Globalización en el que vivimos no es en vano, y los acontecimientos que nos afectan hoy desbordan continuamente las relaciones que pueden darse en cualquier Estado, entonces el análisis de los sucesos que vivimos exige el uso de herramientas conceptuales que —por decirlo al modo orteguiano— estén a la «altura de esos mismos sucesos» que se tratan de explicar. Pues son los propios acontecimientos que se estudian —y no nuestros intereses o expectativas— los que imponen la metodología al historiador. Tal es el primer postulado *epistemológico* al que nos acogemos.

Y una de las cuestiones más arduas y difíciles de la investigación histórica, que en este momento se hace más relevante si cabe, es la valoración misma de las categorías históricas con las que se clasifican y organizan los materiales historiográficos. Pues en la historia siempre se entrecruzan los conceptos pretendidamente asépticos del científico — «guerra», «imperialismo», «intereses de las multinacionales»...— y la Idea filosófica, que engloba también el futuro, la Historia Universal. Todo ello comporta cargas éticas muy fuertes en la valoración misma de las categorías históricas: «Es necesario superar la vida tribal»; «Los imperios son destructores de la vida de las pequeñas comunidades»; «El nacionalismo es un sentimiento»... Éste es el segundo postulado *ético* de los valores que no podemos eludir.

Pero trazar el campo categorial de la Historia no es una tarea ni evidente ni dada de antemano. Hoy, los sucesos históricos están entretnejidos en el proceso de globalización y co-determinandos por ese mismo proceso. Y esto nos conduce a un tercer postulado, esta vez *ortológico*: La interdependencia o interconexión entre todos los sucesos, algo contrapuesto a la autarquía de los acontecimientos humanos: «Nada hay en el mundo globalizado que sea completamente independiente». Desde luego, hemos partido de la crítica a los conceptos de *Fin de la Historia* de Fukuyama y de *Post-historia* de Habermas. La tesis del fin de la historia no nos parece que pueda ser simplemente desechada como un exabrupto o una defensa puramente ideológica del gobierno de los EE.UU, una vez que se ha desintegrado el imperio soviético. Porque el proceso de **homogeneización del mundo** es un acontecimiento que está teniendo lugar, una realidad *inferi*, que está haciéndose ante nuestros propios ojos.

Cualquier artefacto, electrodoméstico, videojuego..., por no citar el armamento de tierra, mar o aire, que obtiene *éxito* en un lugar y momento dados, adquiere una dimensión planetaria, que afecta a la producción misma, pues las tecnologías —mecánicas, electrónicas, biomédicas... —, que están sometidas a procesos de universalización científica, se han convertido en modelos de globalización. Recordando al maestro de historiadores Johan Gottfried Herder, en la historia todos los sucesos son medio y fin al mismo tiempo. La homogeneización se constituye en el uso de unas *reglas* claras y simples que permiten la expansión del proceso de globalización.

\* \* \*

La intercomunicabilidad y la sobreabundancia de signos intercambiables, en todo caso, conduce a entender la historia desde el plano político. La caída del Muro de Berlín, y la subsiguiente disgregación de la URSS., ha provocado un reajuste de todo el mundo conocido, semejante a otros muchos reajustes que se han dado ya en la historia: desde la caída del Imperio de Alejandro Magno y el reparto de los territorios conquistados entre sus generales hasta la Segunda Guerra Mundial y el final del Imperio Japonés y de los viejos imperios coloniales europeos, pasando por los reajustes tras el debilitamiento y/o la desaparición de los imperios romano tras la caída del *limes*; maya y azteca tras la llegada de los españoles a América; hispánico tras la batalla de Trafalgar; alemán y turco tras la Primera Guerra Mundial, etc. Nos parece que vivimos en una singularidad que, cuando se produce en el campo de la historia, obliga a cambiar las categorías históricas y la valoración de los personajes, escritos y situaciones. Así ocurrió con Platón quien, tras la derrota de Egospótamos y la decadencia de Atenas, se ve obligado a escribir la *República*; con San Agustín, quien, tras el saqueo de Roma por Alarico, diseña *La Ciudad de Dios*; con Hegel, quien, tras la revolución francesa, redacta febrilmente la *Fenomenología del Espíritu*; con Marx y Engels, quienes, tras los primeros éxitos de la lucha de las organizaciones obreras, redactan *El manifiesto comunista*... Obras todas ellas de significado fundamentalmente histórico.

Y entonces hay que ir más atrás de los fenómenos. Hay que encontrar los elementos comunes que comparte nuestra época con todas las otras épocas que, como ésta, vive procesos de globalización. Y lo que comparten todas estas épocas es la necesidad de buscar, encontrar y hacerse con la posesión de **energía**: Quien controla y

administra mayor cantidad de energía es quien realmente ejerce el poder. El poder no es una cuestión subjetiva, una capacidad ingeniosa del *Príncipe* de Maquiavelo. El poder significa control de fuentes energéticas, capaces de transformar las materias primas en materias refinadas: armas, transportes, alimentos... y transportarlas a todos los mercados posibles.

Un poder que no es propio de nuestros días, sino de todos los tiempos. Filósofos y teólogos se han planteado sus problemas en el marco de la energía. Aristóteles se vio en la necesidad de justificar el esclavismo, y los teólogos y metafísicos medievales y modernos se han preguntado una y otra vez por los criterios que el Dios creador y providente ha utilizado en el reparto de los recursos de la Tierra. Para Nicolas Malebranche, François Quesnay y los fisiócratas, por ejemplo, el hombre recibe la energía de Dios, que le suministra la naturaleza; la primera fuente de valor es su utilidad para el hombre, y la actividad humana es instrumento de Dios... Para G. W. Leibniz, Adam Smith y el liberalismo en general, los hombres son los centros de actividad pura y la fuente de valor, la estimación del trabajo; la armonía preestablecida, trasunto metafísico del mercado, permite la autorregulación del sistema. Para Karl Marx y la cooperación socialista, la energía la procura el trabajo humano a partir de una naturaleza rebosante de energía, que basta para satisfacer las necesidades de «todos» los hombres. Para el Ecologismo contemporáneo, los recursos naturales son limitados y se hace necesario administrarlos y preservarlos; desde el Informe de Roma de 1970 hasta la Cumbre sobre la Tierra de 1992 los líderes mundiales han empezado a reconocer públicamente los problemas del planeta y sus límites...

Ahora bien, en buena medida las culturas son las respuestas particulares de los múltiples nichos ecológicos que procura la geografía terrestre, pero son insuficientes para procurar una vida estable a las poblaciones, que se ven obligadas a salir de sus nichos y a entrar en otros que estarán habitados por animales o por seres humanos. Buscamos HIPER-categorías que desborden los límites de las categorías propiamente históricas —Guerra, Estado, Instituciones políticas... — , HIPER-categorías que intersecten con categorías históricas, antropológica, biológicas o geográficas, que permitan explicar el conflicto entre grupos humanos —que puede ser atenuado a través de pactos, comercio... —, la lucha por el control de los recursos energéticos, diferentes

según las tecnologías utilizadas. Pues bien, postulamos que la **Rutas** en su expansión y búsqueda de energía, y la Frontera de protección y seguridad, de control de todos los aspectos posibles... son HIPER-categorías que se hallan en todas las singularidades históricas, condiciones de la **Complejidad** de las sociedades modernas.

O dicho de otra manera: no se trata de comprender la historia desde las Ideas filosóficas del Progreso, Decadencia, Nomadismo / Sedentarismo, Destino o Plan de Dios..., sino desde ciertas HIPER-categorías que en la época de la Globalización desbordan la historia de las naciones-Estado. Y hasta aquí hemos detectado las siguientes: Singularidades o acontecimientos imprevisibles; la **Ruta** en búsqueda de energía; la Frontera protectora; y la **Complejidad** de las diversas culturas, técnicas y planes que se entrecruzan.

Las HIPERCategorías configuran órdenes de realidad que rebajan, a la manera del cepillo de un carpintero, los salientes que destacan apocalípticos, nihilistas y filósofos que confunden el Cosmos con el Sujeto (sin atender a la crítica que Kant estableció para los límites). El nihilismo —profecía filosófica que suele atribuirse a Nietzsche—, si se contempla desde las HIPERCategorías propuestas no sería sino la ideología de la industrialización que trivializa la vida humana, porque la productividad ha superado con creces a la población. Pero cuando no hay posibilidad de ahorro —como ocurre en múltiples regiones del planeta, entre las que destaca trágicamente buena parte del África subsahariana—, el nihilismo es una burla, y muchos individuos se ven obligados a abrir rutas para obtener la energía que necesitan sus comunidades para sobrevivir y mejorar sus maneras de vivir... a menos que acaben por extinguirse.

La energía no es mero capricho, deseo o juego para el hombre, sino una dimensión instintiva, compulsiva, trópica... de la existencia humana, pues cualquier entidad no sólo «tiende a perseverar en el ser», como ya sabía Baruch Spinoza, sino que existe «una inclinación natural del hombre a mejorar sus condiciones materiales». El pensamiento teológico occidental ha considerado de manera ingenua que la energía es infinita, porque la identificaba con Dios, que es, por definición, infinito. Dado que es una energía que Dios ofrece gratuitamente a los hombres, sólo se disputa sobre quién es su propietario o su vicario y cómo habría de ser repartida, que es lo que tenían *in mente* Santo Tomás, Malebranche, Leibniz o Marx. Pero cuando sabemos que la energía es

finita, que no se trata sólo de encontrarla y tomarla, sino de cuidarla y administrarla, cuando se ha desvanecido la esperanza de una energía infinita, comprendemos el papel de la Ruta como HIPERcategoría; no es la Ruta senda o camino por donde discurren la curiosidad o la aventura humana, sino un resultado de la necesidad: Los hombres abren vías, *rutas*, para hacerse con el control de la energía, destruyen unas *fronteras* por aquí, construyen otras *fronteras* por allá, y dejan en el camino una *complejidad* de normas, costumbres y éticas que provocan anomalías y problemas de convivencia abundantes y profundos. Es por esta razón por la que a veces se confunden o identifican los residuos que van dejando estas confrontaciones con la historia misma. Así que, como hay que empezar por algún sitio, hemos querido trazar, en esta primera investigación, las figuras que la **Ruta** ha tomado como HIPERcategoría histórica.

"La historia o espiritualización del universo es función de la densidad de población. La humanidad desparramada no segrega espíritu: es menester que se haga especialmente compacta, que se aprieten unos contra otros los individuos. Sometida a presión, la humanidad comienza a rezumar espiritualidad y la aventura propiamente histórica se inicia". J. Ortega y Gasset, *Obras completas*, II, pág. 575.

## BIBLIOGRAFÍA

Una bibliografía que pretendiese cubrir la HIPERcategoría de la Ruta es tan extensa como imposible de realizar. Habría que incluir la mayoría de los libros de economía, de historia, de antropología, de viajes... Aquí mencionaremos unos pocos textos —sólo en castellano, catalán y gallego— y de fácil acceso para el lector.

- ABBAD LASIERRA, I. (2003), *Diario del viaje a América*, Miraguano, Barcelona.
- ALDER, K. (2003), *La medida de todas las cosas*, Taurus, Madrid.
- AGNIEL, D. (2002), *Viaje al Tibet: tras los pasos de Alexandra David-Neel*, EDICOLA, Barcelona, 2002.
- ALDER, K. (2003), *La medida de todas las cosas*, Taurus, Madrid.
- ALEXANDER, C. (2003), *Atrapados en el hielo*, Planeta, Barcelona.
- ALI BEY (2005), *Viajes por Marruecos*, Ediciones B, Barcelona.
- ALONSO, C, LLORENS ESTAPE, J. (2000), *Viaje al mundo en 80 lunas*, Sirpus, Barcelona.
- ANÓNIMO (1992), *Relación de Michoacan (Crónicas de América)*, Autor-Editor, Madrid.
- ANÓNIMO (2002), *Chilam Balam de Chumayel*, Dastin, Madrid.
- ARADILLAS, A., IÑIGO, J.M. (1995), *La ruta de la plata: guía práctica del viajero*, Everest.
- ARAUJO, J. (1998), *Viaje de un naturalista por España*, Ediciones Maeva, Madrid.
- ARES, N. (1999), *Egipto insólito. Viaje al Egipto mágico*, Ediciones Corona Borealis,

Madrid.

- AZNAR VALLEJO, E. (1994), *Viajes y descubrimientos en la Edad Media*, Síntesis, Madrid.
- BADIA LEBLICH, D. (1996), *Viajes de Ali Bey*, Compañía Literaria, Madrid.
- BALLESTER, D.J. (1999), *Viatge a Terra Santa, Egipte i Turquia*, Pagès Editors.
- BAÑAS LLANOS, M<sup>a</sup> B. (2000), *Las islas de las especias (fuentes etnohistóricas sobre las islas Molucas)*, ss. XTV-XX, Universidad de Extremadura.
- BARREIRO RIVAS, X. L. (1997), *La función política de los Caminos de peregrinación en la E. Medieval*, Tecnos. Madrid.
- BAS CARBONELL, M. (2003), *Viajeros valencianos. Libros de viajes (ss. XII-XX)*, Ajuntament de Valencia.
- BEERMDAN, E., REQUENA, F. (1996), *La expedición de límites, Amazonia 1779-1795*, Compañía Literaria, Madrid.
- BERGREEN, L. (2004), *Magallanes hasta los confines de la tierra*, Planeta, Barcelona.
- BERNABEU ALBERT, S. (2001), *La aventura de lo imposible. Expediciones marítimas españolas*, Lunwerg Editores, Barcelona.
- BERNANDEZ VILAR, X. (2002), *La etapa portuguesa de Colon e a sua viaxe ultra tile*, Galaxia, Vigo.
- BERNIER, F. (1999), *Viaje al gran Mogol, Indostán y Cachemira*, de Espasa-Calpe, Madrid.
- BOIA, L. (1997), *Entre el ángel y la bestia*, Andrés Bello, Barcelona. *Boletín de la Asociación Española de Amigos del Libro Infantil y Juvenil*, Año XI, nº24, 1993.
- BONATTI, W. (2000), *Muntanyes d'una vida*, Edicions Proa, Barcelona.
- BOORSTIN, D. J. (1986), *Los descubridores*, Crítica, Barcelona.
- BOSCH, A. (2005), *Historia de Estados Unidos 1776-1945*, Crítica, Barcelona.
- BOUGAINVILLE, L.A. DE, DIDEROT, D. (1999), *Viaje a Tahiti; seguido de suplemento al viaje de Bougainville o dialogo entre A y B, por Denis Diderot*, José J. de Olañeta, Palma de Mallorca.
- BOWLES, R (1993), *Días y viajes*, Seix Barral, Barcelona.
- BRAUDEL, F. (1955), *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 tomos, F.C.E., México.
- BRAUDEL, F. (1995), *El Mediterráneo, el espacio y su historia*, F.C.E. México.
- BREIDENBACH, B. (2003), *Viaje de la Tierra Santa*, Institución Fernando El Católico, Zaragoza.
- BRUCE LAMB, F. (2002), *Río, tigre y más allá: la medicina de la selva del amazonas de Manuel Còrdova*, José J. de Olañeta, Palma de Mallorca.
- BURTON, R. F. (1999), *Vagabundeos por el oeste de África* (vol. II): Cabo de los Cocoteros, Laertes, Barcelona.
- CABORNERO DOMINGO, J. (2004), *Andanzas y caminos: viejos libros de viajes*, Arlequín Ibérica, Valladolid.
- CARAYOL, A. (2002), *India: Malabar y Coromandel*, Ediciones Barataria, Barcelona.
- CARDIEL, J. (2002), *Las misiones del Paraguay (Crónicas de América)*, Dastin, Madrid.
- CARRERA, V. (1996), *Viaje a los mares de la Antártida*, Ministerio de Agricultura, Madrid.
- CARRO GARCÍA, X. (1995), *A peregrinase a Xacobe de Galicia*", Ediciones Galaxia, Vigo.
- CARVAJAL, FRAY G., ARIAS DE ALMESTO, R, ROJAS, A. (2002), *Las Aventuras del Amazonas*, Dastin, Madrid.
- CASQUEL, T. (2003), *Vías pecuarias, la serranía*, Centre Excursionista de Valencia.

- CASTELLVÍ, J. (1996), *Yo he vivido en la Antártida: los primeros españoles en el continente blanco*, Galaxia Gutenberg, Madrid
- CASTILLO DURAN, F. (2004), *Las crónicas de Indias*, Montesinos, Barcelona.
- CAUCCI VON SAUCKEN, P. (1993), *Santiago. La Europa del peregrinaje*, Lunewerg, Barcelona.
- CHERRY-GARRARD, A. (1999), *El peor viaje del mundo*, Ediciones B, Barcelona.
- CHILD, G. (2003), *Sin oxígeno: peripecias en los Himalayas*, Desnivel, Madrid.
- CHRISTOPH, H., MULLER, K.E. (2000), *Corazón de África*, Konemann, Colonia.
- CIVIT, A., CONCERNAU, J.M. (2000), *El descens d'engorjats a Catalunya, aigua, roca i penombra*, Cossetania Edicions, Valls.
- CLAVE, M. (2002), *El sabor en la ruta de Hernán Cortés*, Libros de Allende, Barcelona.
- COLLINGRIDGE, V. (2004), *El capitán Cook: el mayor explorador del mundo*, Ediciones Martínez Roca, Barcelona.
- COLÓN, C. (1997), *Textos y documentos completos, relaciones de viajes, cartas y memoriales*, Alianza, Madrid.
- COLON, H. (2003), *Historia del almirante, Ariel, Barcelona. Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la marina (ed. facs.)*, Universidad de Cádiz, 2003.
- COOK, J. (2004), *Viaje hacia el polo sur y alrededor del mundo*, Espasa-Calpe, Madrid,
- COPÉRNICO, N. (1982), *Sobre las revoluciones de las orbes celestes*, edición de Carlos Mínguez y Mercedes Testal, Editora Nacional, Madrid.
- COPPO, P. (1998), *Los que curan a los locos*, Península, Barcelona, 1998.
- CORBETT, J. (2003), *El Leopardo Devorador de Hombres de Rudraprayag*, Cairel Ediciones, Madrid.
- CORBETT, J. (2003), *El Tigre del Templo*, Cairel Ediciones, Madrid.
- CORTÉS, H., ALCALÁ, M. (2004), *Cartas de Relación*, Porrúa, México.
- CROUZET, M. (1960 y ss), *Historia general de las civilizaciones*, Destino, Barcelona.
- DARWIN, CH. (1972), *Teoría de la evolución*, Península, Barcelona.
- DARWIN, CH., *Viaje de un Naturalista alrededor del mundo*, Akal, Madrid,
- DARWIN, CH. (2003), *Diario del viaje de un naturalista alrededor del mundo*, Espasa-Calpe, Madrid.
- DARWIN, CH. (2003), *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*, Miraguano, Barcelona.
- DAVIS, W. (2004), *El río*, Pre-textos, Valencia.
- DELEUZE, G. (1977), *Diálogos*, Pre-textos, Valencia.
- DÍAZ DEL CASTILLO, B. (1982), *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, Madrid.
- DUBY, G. (1992), *Atlas histórico mundial*, Editorial Debate, Madrid.
- ESCALANTE ALVARADO, G. (1999), *Relación del viaje que hizo desde Nueva España las islas del poniente, después Filipinas, Ruy López de Villalobos, de orden del virrey de Nueva España, don Antonio de Mendoza*, Universidad de Cantabria, Santander.
- ESLAVA GALAN, J. (2004), *El enigma de Colón y los descubrimientos de América*, Planeta, Barcelona.
- EXQUEMELIN, A. O. (2002), *Piratas de América (Crónicas de América)*, Destin, Madrid.
- FAGUNDO CASTILLO, J.R. (2002), *En el techo del planeta*, F.C.E., México.
- FEBRES, X. (1998), *L'emporda com un mon*, Edicions de la Magrana, Barcelona.

- FEBRES, X. (1999), *Ofici d'anar a Florencia*, Edicions de la Magrana, Barcelona.
- FEBVRE, L. (1970): *Combates por la historia*, Ariel, Barcelona.
- FEILER, B. (2003), *Recorriendo la Biblia: un viaje actual por las tierras prometidas*, Ediciones del Bronce, Barcelona.
- FERNANDEZ DE NAVARRETE, M. (1999), *Viajes de Américo Vespucio*, Espasa-Calpe, Madrid.
- FERNANDEZ DE QUIROS, P. (1986), *Memorias de las Indias Australes*, Historia 16, Madrid.
- FERNANDEZ MORENTE, G., FERNANDEZ VIAL, I. (2000), *La Primera vuelta al mundo: La nao Victoria*, Muñoz Moya y Montraveta Editores, Sevilla.
- FERNANDEZ TOMAS, A. (1998), *África Diferente: Tres pequeños safaris*, Cairel Ediciones, Madrid.
- FERRANDIS, V. (2001), *Apuntes de aventura y caza en África*, Ediciones Irreverentes, Madrid.
- FLAUBERT, G. (1994), *Viaje a los Pirineos y Córcega; Viaje a Bretaña; Por campos y arenas*, Valdemar.
- FOLCH, R. (2000), *El vicio de mirar*, Planeta, Barcelona.
- FOLCH, R. (2000), *La dèria de mirar*, Planeta, Barcelona.
- FRANCO, R., RUIZ DE ALDA, J. (2000), *De Palos al Plata* (Ed. Facs.), Espasa-Calpe, Madrid.
- GADOW, H. (2002), *Por el Norte de España (1897)*, Ediciones Trea, Galaxia.
- GARCIA GIMENO, F. (1999), *El paraíso verde perdido: Guinea*, Editorial Pues, Madrid.
- GARCÍA GUAL, C. (1981), *Mitos, viajes, héroes*, Taurus, Madrid.
- GARCÍA MARTIN, P., *La Cruzada pacífica: La peregrinación a Jerusalén de Don Fadrique Emiquez de Ribera*, Ediciones del Serbal,
- GENESSE, J.F. (2004), *La nómada apasionada: La historia de Freya Stark, la última gran viajera*, Planeta, Barcelona.
- GIL J. (1989), *El Pacífico*, Alianza, Madrid.
- GIRAUD, V. (1999), *Los lagos del África Ecuatorial: Expedición tras los pasos del Dr. Livingstone*, Timun Más, Barcelona.
- GIRAUD, V. (1999), *Estuche África misteriosa: En busca del Doctor Livingstone; Los lagos del África Ecuatorial*, 2 vols., Timun Más, Barcelona.
- GÓMEZ DE LA SERNA, G. (1974), *Los viajeros de la Ilustración*. Alianza, Madrid.
- GÓMEZ PRIETO, J. (1991), *Rutas e itinerarios turísticos en España*, Editorial Síntesis.
- GÓMEZ ROLDAN, A. (2000), *Crónica de la exploración espacial*, Equipo Sirius, Madrid,.
- GONZÁLEZ CASTRILLO, R., *El viaje de Gabriel de Aristizábal a Constantinopla en 1784*, Patrimonio Nacional.
- GONZÁLEZ DE CLAVIJO, R. (1999), *Misión diplomática de Castilla a Samarcanda* (edición bilingüe castellano-ruso) (1403-1406), edición de López Estrada con el título de *Embajada a Tamorlán*, Editorial Castalia, Madrid.
- GOZÁLBES CRAVIOTO, E. (2003), *Viajes y viajeros en el Mundo Antiguo*, Universidad Castilla-La Mancha, Cuenca.
- GRAMONT, S. De (2003), *El Dios Indómito: La historia del Río Níger*, Turner, Madrid.
- GRAVINA, F. (2003), *Descripción de Constantinopla*, Grijalbo Mondadori, Barcelona.
- GUILLÉN TATO, J. (1973), *Los tenientes de Navio Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre-Guiral y la medición del meridiano*. Caja de Ahorros de Novelda, Madrid. Es una reedición de la de Madrid en 1936.



- GUTIÉRREZ ESCUDERO, A. (1980), *América: un descubrimiento de un nuevo mundo*, Istmo, Barcelona.
- HAINING, R, BARCELO, M. (2004), *Cronopaisajes. Historias de viajes en el tiempo*, Ediciones B, Barcelona.
- HANNING SPEKE, J. (1999), *Diario del descubrimiento de las Fuentes del Nilo*, Espasa-Calpe, Madrid.
- HANSON, V.D. (2004), *Matanza y cultura*, Turner/FCE, Madrid.
- HEYERDAHL, T. (1986), *La expedición de da 'Kon-Tiki'*, Editorial Juventud, Barcelona.
- HIGUERAS, L. (1999), *La expedición Malaspina. 1789-1794: Diario general del viaje de José Bustamante y Guerra*, Lunweg Editores, Barcelona.
- HIGUERAS RODRÍGUEZ, M.D., ESTRELLA, E., PMENTEL IGEA, J. (1996), *Trabajos zoológicos, geológicos, químicos y físicos en Guayaquil, de Antonio Pineda Ramírez*, Lunweg, Barcelona. *Historia universal de las exploraciones*, Espasa Calpe (los 6 volúmenes). *Historia universal*, Siglo XXI (los 36 volúmenes).
- HOPKIRK, P. (1997), *Demonios extranjeros en la ruta de la seda*, Laertes, Barcelona.
- HOWARD, M. (1983), *La Guerra en la historia Europea*. F.C.E. México.
- HUMBOLDT, A. DE (2005), *Del Orinoco al Amazonas*, Editorial Planeta, Barcelona.
- HUMBOLDT, A. DE (2004), *Mi viaje por el camino del Inca (1801-1802): Antología: Quito, Cuenca, Cajamarca, Trujillo, Lima*, Editorial Universitaria, Santiago de Chile.
- HUNTFORD, R. (2002), *El último lugar de la tierra: la carrera de Scott y Amundsen hacia el Polo Sur*, Península, Barcelona.
- INSA MONTANYA, J. (2000), *De les muntanyes de Prades a L'ebre: 30 itineraris en bici, a peu o a cavall*, Cossetania Edicions, Valls.
- ITA RUBIO, L. DE (2001), *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, FCE., México.
- JAY, P. (2002), *La riqueza del hombre. Una historia económica de la humanidad*, Crítica, Barcelona.
- JONES, J. (1998), *Viajeros Españoles a Tierra Santa, siglos XVI y XVII*, Ediciones Miraguano.
- JUAN, J., ULLOA, A. DE, (1978), *Observaciones astronómicas y físicas hechas de Orden de SM en los Reynos del Perú de las que se deduce la figura y magnitud de la Tierra y se aplica a la Navegación*, edición de José P. Merino Navarro y Miguel M. Rodríguez San Vicente, 2 vols., Fundación Universitaria Española. Madrid.
- KINDER, H. y HILGEMANN, W. (1970 Y 1971), *Atlas histórico mundial*, 2 tomos, Istmo, Madrid.
- KIRKPATRICK, F.A. (1999), *Los conquistadores españoles*, Rialp, Madrid.
- KLINK, A. (2003), *Cien días entre el cielo y el mar*, Noray, Barcelona, 2003.
- KRAMER, S.N. (1958), *La historia empieza en Sumer*, Aymá, Barcelona.
- LA CONDAMINE, Ch.M. de (2003), *Viaje a la América Meridional*, Espasa-Calpe, Madrid.
- LA CONDAMPNE, Ch.M. de (1999), *Viaje a la América Meridional*. Espasa-Calpe, Madrid.
- LAFUENTE, A., MAZUECOS, A. (1987), *Los caballeros del punto fijo*, Ediciones del Serbal. Barcelona.
- LANDA, D. DE (2002), *Relación de las cosas de Yucatán*, Dastin, Madrid.
- LANGEWIESCHE, W. (1999), *El Sahara desvelado: Un viaje poético y conflictivo a través del desierto*, Flor del viento, Madrid.

- LANSING, A. (1999), *La prisión blanca*, Grijalbo Mondadori, Barcelona.
- LEÓN EL AFRICANO (1999), *Descripción de África y de las cosas notables que en ella se encuentran*, prólogo de Amin Maalouf, Hijos de Muley Rubio, Madrid.
- LIVINGSTONE, D. (2000), *El último diario del Doctor Livingstone*, Distresa, Barcelona.
- LLOMPART, J. (1998), *L'oblit del passat*, Edicions Folio, Barcelona.
- LLOMPART, J. (1998), *Memoria del pasado*, Edicions Folio, Barcelona.
- LÓPEZ-DAVALILLO LARREA, J. (2000), *Atlas Histórico Mundial. Desde el Paleolítico hasta el siglo XX*, Editorial Síntesis, Madrid.
- LÓPEZ DE MARISCAL, B. (2004), *Relatos y relaciones de viaje al Nuevo Mundo en el siglo XVI*, Polifemo, Madrid.
- LÓPEZ DE VELASCO, J. (1971), *Geografía y descripción universal de las Indias*, Madrid.
- LÓPEZ GÓMEZ, P. (2002), *La expedición Iglesias al Amazonas*, Icona (Organismo Autónomo Parques Nacionales), Madrid.
- LÓPEZ PARDO, F. (2000), *El empeño de Heracles: La exploración del Atlántico en la Antigüedad*, Arco Libros, Madrid.
- LÓPEZ-ALONSO, G. (2003), *Cañamín: Un viaje inesperado*, Noray, Barcelona.
- LÓPEZ-OCÓN CABRERA, L., PÉREZ-MONTES SALMERÓN, C.M. eds. (2000), *Marcos Jiménez de la Espada (1831-1898. Tras la senda de un explorador*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- LOTI, P. (2001), *El casamiento de Loti*, José J. de Olañeta, Palma de Mallorca.
- LOYOLA, M. I. DE (1989), *Viaje alrededor del mundo*, edición, introducción y notas de J. Ignacio Tellechea Idígoras, Historia 16.
- MARCELINO, F. (1999), *El increíble viaje: La odisea de un insólito navegante*, Editorial Juventud, Barcelona.
- MARQUEZ VILLANUEVA, F. (2004), *Santiago, trayectoria de un mito*, Bellaterra, Barcelona.
- MARTÍN ASUERO, P. (2003), *España y el Líbano, 1788-1910: Viajeros, diplomáticos, peregrinos e intelectuales (con un apéndice sobre el Líbano actual)*, Miraguano, Barcelona.
- MARTÍNEZ SALAZAR, A. (2004), *Manuel de Iradier: Las azarosas empresas de un explorador de quimeras*, Miraguano, Barcelona.
- MCNEILL, J.R. y MCNEILL, W. (2004), *Las redes humanas. Una historia global del mundo*, Crítica, Barcelona.
- MÉNDEZ FERRÍN, X.L. (1987), *Bretaña, Esmeraldina*, Edicions Xerais de Galicia, Vigo.
- MENZIES, G. (2003), *1421. El año en que China descubrió el mundo*, Grijalbo, Barcelona.
- MERCADO, W. (2002), *Más allá del horizonte: La extraordinaria vida del capitán Cook*, Editorial Lumen, Barcelona.
- MIMO, R. (2001), *El largo camino africano*, Miraguano, Barcelona.
- MOMMSEM, W.J. (1973), *La época del Imperialismo. Siglo XXI*, Madrid.
- MONCADA, F. (disponible en [www.gutenberg.net/dirs/1/3/5/1/13516/13516-8.txt](http://www.gutenberg.net/dirs/1/3/5/1/13516/13516-8.txt)), *Expedición de los catalanes y aragoneses contra turcos y griegos, 1623*, edición de 1777.
- MONGE, F., OLMO, M. DEL (1999), *Las noticias de Nutka de José Mariano Mociño*, Doce Calles, Madrid.
- MONGE, F. (2002), *En la costa de la niebla: El paisaje y el discurso etnográfico ilustrado de la expedición Malaspina en el Pacífico*, Consejo Superior de

Investigaciones Científicas, Madrid.

- MONOD, T. (1999), *Camelladas: Exploraciones por el verdadero Sahara*, José J. de Olañeta, Palma de Mallorca.
- MONTERO PADILLA, J. (1992), *La Granja De San Ildefonso*, Editorial Everest, León.
- MOOREHEAD, A. (2002), *Darwin y el Beagle (1831-1836)*, Ediciones del Aguazul, Barcelona.
- MORALEJO, A., TORRES, C, FEO, J. (1992), *Codex Calixtinus*, Xunta de Galicia.
- MORALEJO, S., LÓPEZ ALSINA, (1993), *Santiago, camino de Europa. Culto y Cultura en la peregrinación a Compostela*, Santiago.
- MORATO, C. (2001), *Viajeras intrépidas y aventureras*, Plaza & Janés Editores, Barcelona.
- MULLER, K. (2001), *Por el camino del inca: Odisea de una mujer en el corazón de los Andes*, National Geographic, Barcelona.
- MUTIS, J.C.B. (2002), *Viaje a Santa Fe (Crónicas de America)*, Dastin, Madrid.
- NANSEN, F. (2004), *En la noche y entre los hielos*, Planeta, Barcelona.
- NART, J. (2003), *¡Sálvese quien pueda!: Mis historias e histerias de guerra*, Ediciones B, Barcelona.
- NICHOLS, P. (2003), *Darwin contra Fitzroy: El dramático enfrentamiento de dos mundos a bordo del Beagle*, Temas de Hoy, Madrid.
- NICHOLS, P. (2004), *Darwin contra Fitzroy*, Temas de Hoy, Madrid.
- NICOLAS, P. (2002), *Himalayismo español*, Desnivel, Madrid.
- NORTH, D. (1994), *Estructura y Cambio en la Historia Económica*. Alianza, Madrid.
- NUÑEZ CABEZA DE VACA, A. (1996), *Historia en español de las Indias del Nuevo Mondo (naufragios) (ed. Facs.): Codex vindobortensis 5620*, Österreichische Nationalbibliothek Viena, Guillermo Blázquez Editor.
- OLIVER, D.L. (2003), *Las islas del Pacífico*, Melusina, Barcelona.
- ORTEGA, J., ALVARO, S. (1999), *La conquista de los tres Polos*, Temas de Hoy, Madrid.
- PALOU, F. (2002), *Junípero Serra y las misiones de California (Crónicas de América: 46)*, Dastin, Madrid.
- PEISSEL, M. (1999), *Los últimos bárbaros: El descubrimiento de la cabecera del Mekong en el Tibet*, Península, Barcelona.
- PEREC, G. (2004), *El viaje del invierno*, Abada editores, Madrid.
- PEREYRA, C. (1986), *La conquista de las rutas oceánicas: La obra de España en América*, Porrúa, Buenos Aires.
- PÉREZ DE ALBENIZ, J. (1998), *Lugares poco recomendables*, Ediciones Desnivel, Madrid.
- PÉREZ HERRANZ, F. y SANTACREU, J.M. coordinadores (2003), *Europa-EE.UU. Entre imperios anda el juego*, Instituto Alicantino de Cultura Juan Gil Albert, Alicante.
- PÉREZ MIGUEL, A. (1994), *Lugares de magia y aventura: Impresiones de una viajera*, Doce Calles, Madrid.
- PERKINS, D. (2003), *Lecciones de liderazgo: Las 10 estrategias de Shackleton en su gran expedición Antártica*, Desnivel, Madrid.
- PERUCHO, J. (1989), *Los laberintos bizantinos*, Alianza, Madrid.
- PIGAFETTA, A. (2004), *Primer viaje en torno del Globo*, Espasa-Calpe, Madrid.
- PIMENTEL IGEA, I. (1999), *La Física de la monarquía: Ciencia y política en el pensamiento colonial de Alejandro de Malaspina (1754-1810)*, Doce Calles, Madrid.
- PIMENTEL IGEA, J. (2001), *Viajeros científicos: Jorge Juan, Mutis, Malaspina*, Nivola, Madrid.

- PINAR GARCÍA, S. (2000), *El sueño de las especias: Viaje de exploración de Francisco Noroñ a por las Islas de Filipinas, Java, Mauricio y Madagascar*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- PLEDEL, V., JAYME, J., OCAÑA, M. (2003), *Tras las huellas de la reina de Saba*, Autor-Editor, Madrid.
- POLO, M. (2003), *El libro de las maravillas*, Anaya, Madrid.
- POLO, M. (2004), *Viajes*, Dastin, Madrid.
- POPPER, J. (2003), *Atlanta: proyecto para la fundación de un pueblo marítimo en Tierra del Fuego y otros escritos*, Universidad de Buenos Aires.
- Pozzo, C. DEL (2004), *El diario del viaje a España de Cassiano del Pozo*, Doce Calles, Madrid.
- RAICH, J. (2002), *Afganistán también existe*, RBA Libros, Barcelona.
- RALLIER DU BATY, R. (2000), *Aventuras en las Kerguelen*, Editorial Juventud, Barcelona.
- REVERTE, J. (2003), *El ojo sentimental*, Seix Barral, Barcelona.
- REY PASTOR, A. (1942), *La ciencia y la técnica en el descubrimiento de América*, Espasa Calpe, Madrid.
- Ros, J. (1999), *Objectiu: L'antartida: Diari de bord d'una campanya oceanògrfica*, Editorial Empuñes, Barcelona.
- RUSELL, H. (2002), *Recuerdos de un montañero*, Barrabes Editorial, Zaragoza.
- SANCHEZ, J. (1997), *Dos viajes a El Cairo*, La Mata Negra, Madrid.
- SANCHEZ, J. (2004), *El camino del viajero: Mi séptimo viaje alrededor del Mundo*, Dilema, Madrid.
- SANCHEZ, R. (2002), *Contra los Alisios*, Noray, Barcelona.
- SANTACANA MESTRE, J., ZARAGOZA RUVIRA, G. (1994), *Atlas Histórico*, Ediciones SM, Madrid.
- SANTACILIA, J.J., ULLOA, A. DE (2002), *Noticias secretas de América (Crónicas de América; 39)*, Dastin, Madrid.
- SANZ, M. (1985), *Breve noticia del Excmo. Sr. D. Jorge Juan y Santacilia, reducida a los hechos de sus Comisiones, Obras y Virtudes, que a instancia de sus apasionados, presenta al público su Secretario D. Miguel Sanz, Oficial segundo de la Contaduría principal de Marina*, Imprenta Real de la Gazeta, Madrid, 1774. Reedición de la Diputación Provincial de Alicante, Alicante.
- SARAMAGO, J. (1997), *Viaje a Portugal*, Alfaguara, Madrid.
- SARMIENTO DE GAMBOA, P. (1998), *Los viajes al Estrecho de Magallanes*, Alianza, Madrid.
- SARMIENTO DE GAMBOA, P. (2002), *Los viajes al Estrecho de Magallanes*, Dastin, Madrid.
- SCHOCH, R.M., MCNALLY, R.A. (2003), *Los viajes de los constructores de pirámides: En busca de una civilización primordial*, Oberon, Madrid.
- SICK, H. (1997), *Tucani. Relato de la primera travesía sudeste-noroeste del Brasil central*, Timun Mas, Barcelona.
- SIMEON RIERA, J. D. (2002), *El mite d'Àfrica: els exploradors vuitcentistes i la seua visió de l'alteritat africana*, Universitat de València, Valencia.
- SINGUL, F. (1999), *Historia cultural do Camiño de Santiago*, Galaxia, Vigo.
- SLUNG, M. (2001), *Viviendo con caníbales y otras historias de mujeres*, Nacional Geographic, Barcelona.
- SOBEL, D. (1995), *Longitud*, Ediciones Debate, Madrid.

- SOLER, I. (2003), *El nudo y la esfera*, El Acantilado, Barcelona.
- SOLER, I. (2004), *Los mares náufragos*, Acantilado, Barcelona.
- SOLER PASCUAL, E. (1999), *La aventura de Malaspina. La gran expedición científica del siglo XVIII por las costas de América Las Filipinas y las islas del Pacífico*, Ediciones B. Barcelona.
- SOLER PASCUAL, E. (2002), *Viajes de Jorge Juan y Santacilia*, Biblioteca Grandes Viajeros, Barcelona.
- SOTA RIUS, J. (2003), *De la, Tras las huellas de Malaspina: crónica de una expedición científica de la ilustración española*, Lunweg, Barcelona.
- SPEKE, J.H. (2003), *Diario del descubrimiento de las fuentes del Nilo*, Espasa-Calpe, Madrid.
- STAELE, MDME. DE (1991), *Alemania*, Espasa-Calpe, Madrid.
- STANLEY, H. (2002), *Autobiografía: Bula Matari, historia de un explorador*, Ediciones B, Barcelona.
- TAILLEMITE, E. (1990), *Por mares desconocidos*, Aguilar Universal, Madrid.
- TEJERA GASPAS, A. (2000), *Los cuatro viajes de Colón y las Islas Canarias (1492-1502)*, Francisco Lemus Editor, La Laguna.
- THESIGER, W. (2003), *Arenas de Arabia*, Península, Barcelona.
- TODOROV, T. (2003), *La conquista de América: el problema del Otro*, DEVA'S, Buenos Aires.
- ULLOA, A. DE (2002), *Viaje a la América Meridional, I y II (Crónicas de América)*, Dastin, Madrid.
- VALVERDE SEPÚLVEDA, J. (2002), *Crónica del viaje*, Mir-Rubiños, Madrid.
- VAN DER POST, L. (2002), *El ojo oscuro de África: el hombre blanco en el continente negro*, Península, Barcelona.
- VARGAS-HIDALGO, R. (1998), *El breviario del vagabundo. Álbum de curiosidades, maravillas, invenciones y descubrimientos*, Compañía Literaria, Madrid.
- VÁZQUEZ DE PARGA Y CHUECA, MJ. (2003), *Redescubrimiento y conquista de las afortunadas*, Doce Calles, Aranjuez.
- VÁZQUEZ DE PARGA, L, LACARRA, L, URÍA RIU, J.M. (1992), *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, 3 vols, Navarra.
- VAZQUEZ, F. (1989), *Dorado: Crónica de la expedición de Pedro de Ursúa y Lope de Aguirre*, Alianza, Madrid.
- VIDAL, C. (2001), *Los exploradores de la reina y otros aventureros Victorianos*, Planeta, Barcelona, 2001.
- VILLARRUBIA MAUSO, P. (1999), *Brasil insólito*, Corona Borealis, Madrid.
- VON GONZENBACH, C. (1997), *Viaje por el Nilo*, Abraxas, Barcelona.
- VV.AA. (1996), *Viajeros y exploradores de la historia*, Bruño, Madrid.
- VV.AA. (1996), *Ali Bei*, Edicions Proa, Barcelona.
- VV.AA. (1997), *Viajes y viajeros en la España medieval*, Actas del V curso de cultura medieval, Aguilar de Campoo, Polifemo.
- VV.AA. (1997), *El viaje del astrónomo y naturalista Louis Feuille a las islas Canarias*, Centro de la Cultura Popular Canaria.
- VV.AA. (1998), *El eclipse de luna. Misión científica de Felipe II en Nueva España*, Universidad de Huelva.
- VV.AA. (1998), *Imatges de Catalunya*, National Geographic.
- VV.AA. (1998), *Las increíbles costas del Canadá*, National Geographic.
- VV.AA. (1999), *Las flores del paraíso: la expedición botánica de Cuba en los siglos*

VIII y XIX, Lunweg, Barcelona.

- VV.AA. (1999), *Nutka 1792: viaje a la costa noroeste de la América septentrional por don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, capitán de navío*, Ministerio de Asuntos Exteriores.
- VV.AA. (1999), *Primer viaje alrededor del mundo*, Ediciones B, Barcelona.
- VV.AA. (2000), *Cartas de relación*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2000), *Los cuatro viajes: Testamento*, Alianza, Madrid.
- VV.AA. (2000), *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España (vol. II)*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2000), *La huella de Humboldt*, Instituto Panamericano Geografía, México.
- VV.AA. (2000), *Historia del almirante*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2000), *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, vol. I, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2000), *CD-ROM Patagonia: la posibilidad de crear tu propio viaje*, Teran Libros.
- VV.AA. (2000), *Conquista de las Indias de Persia e Arabia que hizo la armada del rey don Manuel de Portugal e de las anchas tierras, diversas gentes, extrañas riquezas y grandes batallas que alla hubo*, Universidad de Valladolid.
- VV.AA. (2000), *Conquista y descubrimiento del nuevo reino de Granada*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2000), *Crónicas de América*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2000), *Diario de a bordo*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2000), *El águila y el nopal: la expedición de Sesse y Mociño a Nueva España (1787-1803)*, Lunweg, Barcelona.
- VV.AA. (2000), *Naufragios y comentarios*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2001), *Al límite: historias de supervivencia en las montañas más altas del mundo*, Desnivel, Madrid.
- VV.AA. (2001), *Naufragios*, Alianza, Madrid.
- VV.AA. (2002), *Crónica mexicana*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2002), *Descubrimiento de las regiones australes*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2002), *Historia de la nación chichimeca*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2002), *El Westmorland: recuerdos del grand tour (catálogo de exposición)*, Fundación el Monte, Sevilla.
- VV.AA. (2002), *Historia de Nuevo México*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2002), *Crónica de los reinos de Chile*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2002), *Descubrimiento y conquista del Perú*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2002), *La Argentina*, Dastin, Madrid.
- VV.AA. (2003), *La primera vuelta al mundo*, Miraguano, Barcelona.
- VV.AA. (2004), *Historia de un olvido: la expedición científica del Pacífico (1862-1865.)*
- VV.AA. (2004), *La expedición de Ruiz, Pavón y Dombey al virreinato del Perú (1777-1831): la botánica al servicio de la corona*, Lunweg, Barcelona.
- VV.AA. (2004), *Historia de un olvido: La expedición científica del Pacífico (1862-1865)*, Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid.
- VV.AA. (2004), *Viajes de exploración (N-084-H) (SET II láminas nº 5 de Historia Universal 35x24)*, Mundo Cartográfico, Logroño.
- VV.AA. (2004), *12 de octubre-el descubrimiento de América (N-091-H) (SET láminas*

- n" 5 de Historia Universal 35x24*), Mundo Cartográfico, Logroño.
- WALKER, W. (2001), *El río prohibido del Tibet: una dramática expedición al Tsangpo*, National Geographic.
- WHEELER, S. (2004), *Cherry: Apsley Cherry-Garrard: vida de un explorador*, RBA Libros, Barcelona.
- WHITFIELD, S. (2000), *La vida en la ruta de la seda*, Paidós Ibérica, Barcelona.
- Wixis, JR., J.E. (2002), *1968. Una historia global*, Taurus, Madrid.
- VICENS VIVES, J. (1986), *Atlas de Historia Universal*, Teide S.A., Barcelona.
- YAMASHITA, M. (2004), *La ruta de Marco Polo: viaje de Venecia a Pekín*, Blume, Barcelona.
- ZARAGOZA, G. (2001), *Los grandes descubrimientos*, Anaya, Madrid. ZWEIG, S. (2005), *Magallanes: el hombre y su gesta*, Debate, Barcelona.