

EL TIEMPO Y EL ESPACIO EN EL MAR

Beatriz Sanz Alonso

(Universidad de Valladolid. Facultad de Filosofía y
Letras, Departamento de Lengua española, Valladolid.
España)

RESUMEN

A partir del estudio del *Derrotero al Estrecho de Magallanes* de Pedro Suárez de Gamboa y de varios *Diarios de navegación*, inéditos, se concluye que este tipo de escritos son la única literatura realista que tenemos, dado que constituyen un compendio, un registro exhaustivo de vientos, corrientes, playas, bahías, surgideros, costas, arrecifes, fondeaderos y cualquier otro accidente geográfico o aviso meteorológico necesario para la navegación e incluso para el poblamiento. Todos estos datos van acompañados con un correspondiente estudio lingüístico.

Palabras clave: bitácora; realismo; literatura; tiempo; espacio.

ABSTRACT

From the study of *Derrotero al Estrecho de Magallanes* written by Pedro Suárez de Gamboa and of several unpublished logbooks, the conclusion is that these kind of writings are the only realist literature we have, due to that they are a compendium, a exhaustive register of winds, currents, beaches, bays, coasts, reefs, anchorages and any other geographic feature or meteorological advise necessary for the navigation and even for the settlement.

All these dates are accompanied by the corresponding linguistic study.

La gente de mar ilustrada –capitanes, almirantes, tenientes de navío, etc.- e incluso algunos frailes, médicos, escribanos o notarios que los acompañaban en las travesías, descubrimientos y cabotajes lo escribían todo, describían todo y anotaban todo. De

ahí las numerosas crónicas que nos han llegado con el relato de la aventura del mar; aunque sobre todos estos escritos destacan, desde mi punto de vista, los derroteros, los cuadernos de bitácora y los diarios de navegación, por su belleza, su exactitud y la emoción que transmiten.

Describámoslos: El diario de navegación, en primer lugar, lo hace el capitán o el teniente. En él se señalan los rumbos, los vientos, el estado de la mar, la toma de referencias respecto al sol, la luna, las estrellas y los planetas; indica también el estado del buque –maquinaria, aparejos, etc.- y todo lo acaecido en la nave durante la travesía. Este diario lo escribe directamente el capitán o se basa en el cuaderno de bitácora que hace el piloto.

Un derrotero, por su parte, es el conjunto de datos, la guía, que un marino aporta de un determinado recorrido –una derrota- o una determinada costa, estrecho, etc. para uso general. Es, por tanto, un compendio, un registro exhaustivo de vientos, corrientes, playas, bahías, surgideros, costas, arrecifes, fondeaderos y cualquier otro accidente geográfico o aviso meteorológico necesario para la navegación e incluso para el poblamiento. Es el texto por el que se guiarán todos los buques que hagan el trayecto así descrito a partir de ese momento.

Las características y los usos de estos textos obligan a que se caractericen por la exactitud. Una exactitud vital, pues de ella dependen muchas veces la fortuna o el naufragio de un barco, con lo que supone de pérdida de vidas y haciendas. Esto significa que estamos ante una literatura verdaderamente realista. Es, en verdad, el único arte realista que tenemos. Se llama realismo al uso de ciertos artificios para provocar ilusión de verosimilitud; pero la realidad no es realista, es real. La novela no es un reflejo de la realidad como, en realidad, tampoco lo es la fotografía. De hecho el arte realista no es real, es aproximado¹; porque en la

¹ . Al término realidad, según el filósofo Pieper (1974,???) corresponden las palabras latinas *realis* y *actualis*. *Realis*, derivado de *res* 'cosa', es todo lo que se ofrece al conocimiento sensitivo e intelectual. Real, en este sentido, es 'lo que está enfrente', lo que Bühler llamaba *deixis ad oculos*; irreal, en cambio, es lo meramente pensado; aunque, por el hecho de ser pensado sea ya algo real. O sea, lo que la Escolástica denominaba *ens rationis*.

pintura de un bodegón, de un retrato o de un paisaje no hay peligros ni consecuencias si no es exactamente igual al original; pero en una descripción de mares y costas, dicha divergencia con la realidad es un riesgo de muerte. Por eso, en estos relatos la precisión absoluta es fundamental².

Y ésta es la tesis de mi trabajo.

Cuando se trata del realismo, uno de los arquetipos es *La Celosía* de Robe-Grillet, de la que se dice que el realismo es total; de hecho esta obra dio lugar al cine de realismo extremo. Pero en ella lo que la literatura hace es mostrar la cosificación, la realidad de que la gente no se entiende entre sí. Ahora bien, en los escritos de marinos, en cambio, se habla de una realidad que hay que dominar; y es la única zona en que el dominio parece bonito³. Esta literatura marinera tan poco estudiada no sólo nos proporciona referencias históricas y geográficas, sino también, por ejemplo, datos para el estudio de una evolución del clima y la mejor fuente para su conocimiento, así como un compendio de obras literarias con un particular lenguaje y estilo.

En las obras marineras con las que trabajamos no aparecen estrategias realistas, como las que encontramos, por ejemplo, en la mayoría de las novelas dedicadas a periodos históricos como la guerra civil, la segunda república o la posguerra, etc.⁴, que, en buena parte, son un asalto a la razón histórica, en la que la

². No me interesa incluir en este trabajo las ideas de Whyte, por ejemplo, que sostiene que no se puede distinguir entre relato histórico y relato de ficción, basándose en el criterio de que relatan, respectivamente, acontecimientos reales o imaginarios y de que los mecanismos poéticos que determinan la producción de relatos históricos son los mismos que determinan los relatos de ficción.

³. Aunque no incumba para este trabajo, es muy interesante comparar un cuadro realista y descubrir en él lo que es real y lo que es aproximado. Incluso tomar *La celosía* y ver las diferencias entre este texto u otros similares con la realidad; porque en muchas de las obras del realismo –sobre todo francés– (igual que en las películas de Antonioni) predomina el desánimo. Dado que la gente no puede comunicarse, Robe Grillet describe por ellos. Dicho autor encarna el perspectivismo, el extremo del realismo; pero a pesar de que él crea que describe científicamente la realidad, el hecho es que, al leer sus obras, un lector no sabe verdaderamente cómo es esa realidad que se presenta. Asimismo, se podría comprobar cómo la realidad de Pereda o de Galdós es una realidad subjetiva. O podríamos, por ejemplo, exponer el vacío de la generación del 20, muchos de cuyos individuos no sabían qué hacer, se aburrían a pesar de tener todos los medios y compararlo con la necesidad fotográfica de los derroteros.

⁴. Para este punto de vista cf., entre otros, Escalera Cordero, M., (2007).

falsedad está, precisamente, en lo que callan⁵. En los derroteros y en los diarios de navegación, en cambio, se codifica artísticamente la realidad. En ellos se toma una realidad real como materia prima de la literatura; es más, quienes los escriben en ningún caso pretenden hacer literatura. Por eso aquí se convierte en concepto el principio de Guillevic de que “escribir es inscribirse en el mundo”.

Cuando Zola en *Le roman expérimental* de 1880 –año de la aparición del naturalismo- dice “yo sólo traduzco en palabras lo que veo”, está teorizando el concepto artístico del naturalismo apoyándose en las teorías sobre la evolución de las especies de Ch. Darwin –que publicó *El origen de las especies* en 1859-, en la fundación de las ciencias experimentales por Claude Bernard –que publicó la *Introducción a la medicina experimental* en 1864- y en la irrupción filosófica del positivismo. Pero más de 300 años antes Pedro Suárez de Gamboa estaba traduciendo –realmente- en palabras lo que veía, con la responsabilidad añadida de que la fortuna de los navíos y la vida de los marineros que leían su obra dependían, en buena parte, del realismo de su relación.

En este trabajo apuntaremos brevemente algunas noticias relativas al tiempo y el espacio en el *Derrotero al Estrecho de*

⁵. El cine documental que aparece en toda Europa a partir de los años 60 intentó aproximarse a la realidad desde todos los ojos. Son muy interesantes, por ejemplo, las dos realidades que presenta Basilio Martín Patino en la película *Canciones para después de una guerra*. Como dice el propio narrador en la película “Eran canciones para sobrevivir, canciones con calor, con ilusiones, con historia. Canciones para sobreponerse a la oscuridad, al vacío, al miedo. Canciones para tiempos de soledad, si escuchábamos una y mil veces de los mismos labios las sabíamos, las vivíamos, las cantábamos. Eran canciones para ser cantadas directamente, canciones para ayudarnos en la necesidad de soñar, en el esfuerzo de vivir”.

Documenta el hecho de que en el momento de plomo, que es el franquismo, la gente salga adelante por la imaginación; y esto lo hacían con cantos de resistencia y con frases con influencia para la resistencia

Pero Basilio Martín Patino prueba con una óptica contraria: no mira las canciones como algo lamigoso, tipo Corín Tellado, sino como una forma de subsistir. De hecho, la película es una homenaje a la canción puramente urbana potenciada por la radio de la época. Martín Patino busca en su obra la historia común, pero no con el manto sagrado de la supuesta veracidad de los hechos, sino acercándose discretamente a ellos para dejar constancia de los sentimientos, individuales y colectivos, que producen en quienes los padecemos. De todos los procedimientos de la película, los que llamaron más la atención en su momento y los que se recuerdan con más facilidad son los más sencillos. Aquellos en los que Patino lleva la confrontación al límite de lo directo. (Cf. Pérez Millán, 2002).

Magallanes de Pedro Sarmiento de Gamboa,⁶ y en varios *Diarios de Navegación*, manuscritos, custodiados en el Archivo del Museo Naval de Madrid: los manuscritos 143, 201 y 941. He basado la selección de textos en su posibilidad de análisis, dado que el derrotero es un texto en el que hay minuciosas descripciones de la costa y de la tierra, pero en los diarios de navegación se detallan más los vientos, el cielo y las corrientes.

Los relatos de estas obras debían hacerse con todo preciosismo, minucia y detalle; porque, como mandaba el rey, “no habéis de perder el cuidado (...) de ir echando vuestros puntos y mirando con cuidado las derrotas, corrientes y aguages que hallaredes, y los vientos que en los tiempos de vuestra navegación os corrieron, y los baxos y arrecifes, islas, ríos, puertos, ensenadas, ancones, y bahías que hallaredes y toparedes” (P.S.G., 37)⁷, “sin dejar muestra ni particularidad por apuntar”. (P.S.G., 38).

Además, hay que describir tanto los trabajos y azares de la navegación, por los que “los marineros siempre tienen el credo en la boca”, como cuantos sucesos se consideren necesarios o útiles.

En cuanto a las sensaciones de los marinos de frío, agotamiento, calor o hambre las descripciones alcanzan una realidad extrema:

. Lo que aquí se debió sentir júzguelo quien en otras semejantes se ha visto; pero no por esto los pilotos y gente de mar y tierra desanimaron, antes con gran ánimo y llamando á Dios y a su benditísima Madre dieron con grandísima diligencia fondo a otra ancla que iba entalingada y quiso Dios que tomó fondo y aferró, y con mucha presteza se abitó (...). La mar y el viento no abonanzaba; y estar aquí era estar arriscados a la perdición cierta; y salir á fuera no podíamos; y pararnos y desamarrarnos no nos convenía, so pena que haciendo qualquiera destas tres cosas éramos perdidos, y conveníamos irnos de allí al Puerto. (P.S.G, 66)

⁶ . En adelante P.S.G.

⁷ . Actualizamos solo acentuación y puntuación. No modificamos grafías ni cambios fonéticos como el ceceo, seseo, etc.

. Marisco, vimos grandísima abundancia de mijillones, y en los que están en las peñas fuera del agua hai muchas perlas menudas, y muchas dellas son pardas, y tambien las hai blancas, y en algunas partes hallamos tantas perlas en los mijillones, que nos pesaba porque no las podíamos comer, porque era como comer guijarrillos; porque quando ibamos á descubrir, mucho más deseábamos comer que riquezas, porque muchas veces nos faltaba, porque por aprovechar el tiempo, y por descubrir una punta y otra punta, tasábamos la comida de quatro días para diez días; y entonces procurábamos suplillo con marisco, y las perlas nos lo impedían. Aquí se veía bien en quan poco se estiman las riquezas que no son manjar quando hai hambre, y quan poco son de provecho, y quanto fueron mas cuerdos los antiguos, que las riquezas que por tales estimaban eran ganados mansos y mieses cultivadas. (P.S.G., 79)

. Y porque la comida nos faltaba ya, y no podíamos ir á vela, como á la venida, por ser el viento contrario, se animaron los marineros, y con tanto ánimo bogaron que caminaron á fuerza de brazos tres días otro tanto como habíamos navegado á la vela en otros tres días. Pasaron y sufrieron mucho trabajo, porque tras poco comer, todos los días había tempestad de viento y agua y se mojaban y calababan muchas veces, y se les enjugaba la ropa en el cuerpo porque no tenían que mudarse, porque no se sufría ni podía llevarse; porque ni convenía ni cabía en el batel mas que la gente y comidilla. Y padeciose mucho frío que se tullía la gente, y para remedio no se tenía otro sino remar con gran furia y fuerza: y el que no remaba padecía trabajo. (P.S.G., 80)

Otra muestra de realismo acendrado se recoge en la descripción geográfica. Dicha exposición prolija se refiere tanto al mar como, lógicamente, a la tierra, a las islas, bajíos, costas, etc. Porque las referencias los marinos deben darlas respecto a la costa y a las corrientes. Las descripciones meticulosas de los accidentes geográficos se hacen a partir de un reconocimiento visual, en primer lugar, y de la toma de medidas continuas con los aparatos más precisos que en cada época haya:

. Y para que mejor haya (...) conocimiento y descripción de la mar y tierra iréis (...) tomando las alturas, así por el sol como por la estrella en todas las más partes que pudiéredes y os pareciere, comunicándolas y concordándolas entre todos. (P.S.G., 42)

. Ese día pedí el punto al piloto de la Almiranta, y dixo que no había tomado el sol, habiendo hecho tiempo para ello. Reprehendíole Pedro Sarmiento su descuido, y mandole que no dexase de tomar el sol todos los días que hiciese claros para ello. (P.S.G., 54)

Advertencias para inteligencia del trabajo meridiano: la corredera está arreglada a 42 pies yngleses para 28 segundos. Esto es: 21 escala para cada milla. Se toma por primer meridiano el observatorio real de Cádiz, al qual se refieren todas las longitudes de esta navegación. Las fracciones en distancia, diferencia de latitud, o apartamiento de meridiano, son séptimos de milla. Por crecidas diferencias entre la latitud llegada por la estima y observación, a falta de esta algunos días, no se unen las singladuras, como ordinariamente se practica desde la última observación, sino se buelve a concluir la diferencia de longitud diaria, estimando la corrección oportuna en la latitud de cada día. Auque de uno a otro, teniendo observación en ambos sea crecida la diferencia entre esta y la llegada por estima, no se hace otra corrección que con la diferencia verdadera y el meridiano de estima, y sólo en proximidades a costa o canales se aplica la de corrientes. (AMN, ms. 201, fl. 4 r)

. Durante nuestra residencia en Nutka fue muy vario el tiempo. Todavía se dexaban venir los vientos del sur con agua y cerrazones, como aún no acabado del todo el invierno. Por esto no se pudo observar la emersión del primer satélite de Júpiter la noche del 16⁸. Y, aunque se proporcionó la del 18, no se le pudo señalar toda la confianza, por tener el sol sólo siete grados de depresión. Sucedió a las 8h 36' 26" de tiempo verdadero y dio la longitud de 120° 30' 30" O de Cádiz. Aguardamos repetir la observación el 25, pero el tiempo llovisoso (sic) impidió esta observación interesante para establecer con más exactitud la longitud de Nutka, que en el año anterior no se había podido hacer en las corbetas, por no haberse proporcionado más observaciones que las distancias lunares. Su latitud había quedado en la de 49° 35' 16", y nosotros hallamos en la repetición sólo 4" de diferencia más al N. El 28 se observó la emersión del 2° y dio 19' de diferencia en longitud más al O que el satélite del día 16. Los relojes se examinaron a satisfacción, llevándose la preferencia el pequeño. Los barómetros no pudieron armarse por haberse roto los tubos. El termómetro se mantuvo de 14 a 17 y el eudiómetro dio los resultados siguientes. (AMN, ms. 143, fl. 19 r y v^o)⁹

⁸ . de mayo de 1792.

⁹ . AMN: Archivo de Museo Naval. Madrid.

Las observaciones de los reparos, acantilados, fondos, etc. se desgranán también en cientos de observaciones geográficas, como se ve en los siguientes textos:

. Desde el puerto, ó surgidero del Morro, vuelve la costa al Lesueste un tercio de legua hasta un morro gordo. (P.S.G., 73)

. Tiene á la boca veinte y dos brazas, caxcajal: Puédesse surgir junto a una isleta redonda á la banda del Noroeste della, que está acopada de árboles. Es menester aferrar quatro o cinco brazas de cable. Y a la entrada deste brazo, sobre la mano derecha, está una caldereta de mar muerto donde puede estar un Navío surto á quatro amarras, la proa en tierra. (...) Y el Piloto Anton Pablos guió a la caldereta, adonde por ser ya noche hicimos dormida, y llamamos la Dormida de Antón Pablos. (P.S.G., 73)

. Sondose la primera vez en diez brazas medio cable de tierra; y un cable mas adelante hai treinta brazas un ahuste de tierra, estando Nornoroeste-susueste con el morro alto. Prois en tierra, porque va creciendo el fondo de golpe. (P.S.G., 75)

. Es reparo, aunque acantilado, de mucho fondo. (P.S.G., 75)

. Pero no te fíes de entrar con navío grande por allí, porque es angosta la entrada y sale mucho un placel de la isleta montosa, y dentro está seguro de todos los vientos. (...). Desde este puerto pareció un torno de mar escombrado. (P.S.G., 76)

. Resolviéronse todos que entrásemos en esta bahía a tentar la tierra. Y el general, viendo que estaban en buen parage para descubrir el Estrecho y que aquella bahía, conforme á su traza que el General tenía descrita, había de responder á la mar por otra boca cerca del Estrecho, mandó gobernar allá. Y así entramos dentro como á las dos del día de la tarde con la sonda en la mano. Y aunque entramos tres y quatro leguas la canal adentro, no se halló fondo con muchas brazas hasta que nos arrimamos á la tierra y sondamos en treinta brazas. Y allí surgimos la primera vez, cinco leguas la Bahía á dentro. Y por presto que lanzamos el ancla tomó fondo en muchas mas brazas de las que se habían sondado, y el fondo es sucio. La Almiranta surgió más en tierra y garró y luego se dio en mar sin fondo, porque es allí acantilado. Y por esto se hizo á la vela, y lo mesmo hizo la Capitana por la mesma causa. Y por ser noche y no saber la tierra y ser tormentosa, que

no hai hora segura, viramos luego la vuelta de tierra donde habíamos surgido la primera vez: y sondando algo más en tierra que antes, surgimos en veinte brazas. Todo el fondo deste surgidero es peñascoso y costa brava, acantilado. Y luego surgió la Almiranta más cerca de tierra. (P.S.G., 65)

. Salimos de la caldereta jueves 26 de noviembre y fuimos á reconocer la Canal Grande, y caminamos al Leste la vuelta de unas isletas, que están media legua de la caldereta (...). Y la Canal Madre se corre Nornoroeste-sueste. Y en medio della sondamos, y con ciento veinte brazas no se tomó fondo. Y en la canal que está entre las isletas hai quarenta brazas de fondo arena, y cerquita de las isletas hai veinte y tres brazas, y mui junto á las isletas hai quince brazas. El fondo no es limpio.

Al Leste media legua entre las isletas se tomó fondo 15 brazas. Comedero. Aforra el cable y puedes surgir á necesidad de una isletilla destas, la de más al Leste. A la tierra alta sale una restinga que corre Norte-sur. Parecen sobre agua tres puntas de arrecifes della; y en la canal, que está dos ahustes del arrecife, hai quarto brazas de agua: Norte-sur con el Arrecife. La salida es de Leste-oeste, y por la canal de sotavento de la parte del Sur, arrimado á la isla por media canal, hai doce brazas. Es roca. (P.S.G., 74)

Son impresionantes y de un realismo extremo también las descripciones de la tierra, las referencias oronímicas:

. Y acercándonos a tierra, descubrimos una grande bahía y ensenada que entraba mucho la tierra adentro hasta unas cordilleras nevadas. Y á la banda del Sur tenía una tierra alta amogotada con un monte de tres puntas, por lo cual Pedro Sarmiento nombró á esta bahía Golfo de la Sanctísima Trinidad. La tierra alta del monte de tres puntas, que por eso fue nombrado Cabo de Tres-Puntas ó montes. Esta tierra es pelada, y á la mar tierra baxa y de mucha reventazon y baxos sobre agua; y en lo alto tiene muchas manchas blancas, pardas y negras. Al Norte deste Cabo de Tres-Puntas, seis leguas, está la tierra de la otra banda de la boca deste golfo, que es un morro alto y gordo, y cae luego á lo llano la tierra adentro al Norte con muchos isléos a la mar. Esta tierra gorda parece isla de mar en fuera. Llamose Cabo Primero. Hace esta seña [se dibuja] cuando demora al Nordeste. La tierra del Sur, que es Cabo de Tres-Puntas, sobre la mar hace un pico como Vernal desta manera [está dibujado]. (P.G.S., 64)

. Desde la Punta de la Candelaria vuelve la costa al Leste, quarta al Sueste, como quinientos pasos. Y al cabo hace un

puerto grande que tiene la entrada Norte-sur. Hanse de arrimar á la costa del Noroeste, que hai veinte brazas de fondo limpio, y vuelve el puerto sobre la quarta del Sudeste. Es tierra amogotada y alta á la redonda; tiene un morro alto de la banda al Sur de frente de la Punta. Llamele Puerto del Morro. (P.S.G., 73)

Hai un buen surgidero: 12 brazas, arena. Y al Norte de Hocico de caimán hai un puerto, razonable fondo (...). Tiene esta punta una baxa cerca de tierra, que revienta el mar en ella. (P.S.G., 76)

. Y al Noroeste della hace un puerto que tiene una playa bermeja de arena, buen fondo de arena. (P.S.G., 76)

. Tiene este puerto un arroyato grande de buena agua dulce, que sale á la mar deste puerto. (P.S.G., 77)

. La masa de la tierra, lo que vimos, no nos pareció bien cerca de la mar; porque no hai migajón de terrial, sino de la demasiada humedad hai sobre las peñas un moho tan grueso y corpulento que es bastante a criar en sí y sustentar los árboles que se crían en aquellas montañas. Y estos céspedes deste moho es esponjoso que, pisando sobre él, se hunde pie y pierna, y algunas [veces] el hombre hasta la cinta, y hombre hubo que se hundió hasta los brazos, y por esta causa son trabajosísimas de andar estas montañas. (P.S.G., 78)

. Al Oessudueste de la Roca partida, dos leguas de la mar, están dos farallones y desde ellos sale una andana de baxos y faralloncillos. Los baxos baña la mar que revienta en ellos, y los faralloncillos hacen un arco que cercan la isla en arco por el Oeste y Norte y Nordeste, y dentro hacen un corral lleno de baxos y herbazales. (...) Esta isla tiene por la banda del Norte buena madera para guiones de remos, y agua; y por la banda de Leste tiene puerto razonable grande, aunque en tierra hay tumbo de mar. Hay agua dulce. No podrán entrar aquí naos grandes, porque toda la isla es cercada de baxos. Quatro ajustes de tierra tiene siete brazas, fondo de piedra. (P.S.G., 87-88)

. Y se llaman agora San Felix y San Ambón. Son pequeñas, tres cuerpos de tierra, despobladas, sin agua. Tienen mucha paxarería y lobos marinos y mucha pesquería. (P.S.G., 56)

En cuanto a los avisos meteorológicos, son de una belleza indescriptible las explicaciones del estado del cielo y de los

vientos, donde abundan –sobre cualquier otro campo- las metáforas. Los más interesantes son siempre los escritos de los capitanes de navíos que hacen rutas largas –del puerto de Cavite, en Manila, al de Acapulco, por ejemplo- y los diarios de los navíos que hacen cabotaje por las costas africanas. Estas referencias al cielo son los datos primordiales de los diarios de navegación y de los libros de bitácora. Por ejemplo:

. Quedamos con las mayores y la gavia en dos rizos, cielo claro, horizonte con arrumazón gruesa, viento fresco a ráfagas, y con turbonadas y mares gruesas de él, del O y SO. En algunas turbonadas se arrió la gavia, hizándola luego que el tiempo lo permitía. Anocheció estando el semblante como al mediodía, y las mismas mares con otra del sur, y más viento. Éste afloxó desde que la luna se acercó al horizonte, y a las seys de la mañana, viendo el comandante que nada adelantábamos para el sur, y que en este paraje conviene estar siempre muy a la mar, para precaber la deriba que ocasionan los continuos vientos del SO, y que según la vista de los chorlitos (marca muy apreciable para situarse los que vienen de Europa) debemos estar, cuando más 130 leguas de la Ysla de Chiloé, mandó virar de la otra buelta, y lo ejecutamos en redondo, largando a las 7 ½ velacho y sobremesana en dos rizos, por ser poco el viento y no las mares. Se han visto por la tarde y mañana algunos chorlitos sueltos, y de dos en dos. Tienen el cuerpo blanco y las alas y espalda pardas. No son idénticos a los ordinarios de tierra, pero les asemejan. Los prácticos aseguran que en esta altura salen a la mar 125 o 130 leguas y solas 30 en la altura de 44 grados. (AMN, ms. 941, fl. 10 r)

. Permaneciendo el viento variable y calmoso al E, ceñíamos por estribor con fuerza de vela, la qual no podía ser igual por la continua mudanzas (sic) de carises que nos obligavan acortar la vela. Al anocheser estábamos cubiertos de celaxería densa senicienta y al SE fosco. Por lo que tomando a las 9 peor semblante, tomamos el 2º rizo a las gaviás, y a las 12 se presentaron dos turbonadas al S y E y el viento fue creciendo del SE al E, obligándonos disminuir de vela. A la 1 ya estava frescachón al SE y aferramos las gaviás, echamos abajo las vergas de juanetes, quedando con solo el trinquete. El viento despidió fuertes ráfagas y sólo al S el carís fue adelgazando; y habiendo llamado el viento al SO largamos toda vela en buelta del ESE. Y desde las 22 horas el viento fue rolando al 2º quadrante hasta las 23, que con un chubasco llamó al SO calmoso y variable. (AMN, ms. 201, fl. 49 r)

. *Quedamos a medio día con toda vela, tiempo claro, mar llana y viento bonancible. A las tres de la tarde nos aprovechamos de la bonanza para tesar los emberques de las mayores y coser una faja a la sobremesana. Y a las tres y media se volvieron a marear estas velas. Al ponerse el sol, estaba el viento muy flojo, la mar llana y el cielo y horizontes clarísimos, por lo que conseguimos observación de la variación de la ahuja a satisfacción. A las 9 ½ se aferró la cebadera y sobrecebadera, se cargaron las mayores y se arriaron los juanetes por la calma. Pero a las 11 entró algún viento sur y se mareó toda vela. A las 6 de la mañana se viró en redondo, por convenir aquella bordada. Y viendo el comandante que el semblante prometía calma todo el día, quiso aprovecharla; para cuyo efecto nos quedamos a las 8 con solas las dos gavias arriadas, una en contra de otra, y se empezaron a tesar las jarcias del bauprés y mayores, para seguir después con las de las gavias. Se echó el serení a el agua para reconocer en lo posible la línea de agua del nabío; y se alló estar en 27 pies escasos de popa y en 24 de proa. Se estropearon unos cuantos clavos de los pasos que rompió la lancha al tiempo de meterla dentro y se reconocieron los pernos de la escala real. (AMN, ms. 941, fl. 3 vº)*

. *La calma nos dio lugar para acabar de tesar las jarcias, empezando por los barbiquejos, y acabando por las de juanetes, cuya faena se concluyó a las 5 ½ de la tarde, a cuyo tiempo se metió dentro el serení, y en el mismo instante nos dio un chubasquillo de algún viento por el ESE, y con él mareamos toda vela. Anocheció toldado el cielo y achubascados los horizontes. Pero sin embargo la noche fue muy clara y el viento fue entrando con ella. Al amanecer estaba claro el cielo y los horizontes con celajería suelta y arrumazón llana la mar y el viento bonancible. Se han pasado cinquenta zurrone de cacao de proa a el pañol de santa Bárbara, para suspender más la proa del navío. Faltaron dos planichuelas de la tabla de jarcia de gavia y se pusieron otras. (AMN, ms. 941, fl. 4 r)*

En cuanto a los rasgos lingüísticos, destacaremos la abundancia de adjetivos, sobre todo referidos al espacio. Prácticamente todos son calificativos y pospuestos, explicativos por tanto. Tanto los sintagmas nominales como los verbales son en su mayoría analíticos; lo que es lógico en un tipo de literatura donde la precisión debe ser absoluta y es garantía de supervivencia de los navíos y de sus tripulaciones. Presentaré aquí sólo un mínimo ejemplario:

- . *El viento reventó otro cable que se cortó en una roca porque el fondo allí era sucio.*
- . *Y por ser el fondo acantilado garraron las anclas y perdieron fondo.*
- . *Las gotas de agua que caen vienen redondas y corpulentas como granizo frigidísimo.*
- . *Tenía una tierra alta amogotada con un monte de tres puntas.*
- . *Esta tierra es pelada y a la mar tierra baxa y de mucha reventazón y baxos sobre agua.*
- . *El fondo de este surgidero es peñascoso y costa brava, acantilado.*
- . *Es tierra amogotada y alta a la redonda, tiene un morro alto.*
- . *Una isleta redonda que está acopada de árboles.*

En cuanto a los verbos, lo más interesante es el uso constante de términos marineros, muchos de los cuales o no están recogidos en los diccionarios, o no en la época en que nosotros los documentamos o no con el significado con que se usa en nuestra documentación. Podemos ver la belleza de estos verbos en algunos ejemplos como:

- . *Vuelve la costa al lesueste.*
- . *Estábamos enseñados.*
- . *Fue garrando sobre tierra.*
- . *Ayudaron a amarrar y ancorar seguramente la nao.*
- . *Huyendo los mares salimos dentre los baxos y nos abrigamos detrás de otras peñas.*

Los deícticos locativos aluden, en gran parte, a los puntos cardinales; información importantísima en la navegación. Por ejemplo:

- . *Desde la Punta de la Candelaria vuelve la costa al Leste quarta al Sueste como quinientos pasos, y al cabo hace un puerto grande que tiene la entrada Norte-sur. Hanse de arrimar á la costa del Noroeste, que hai veinte brazas de fondo limpio, y vuelve el puerto sobre la quarta del Sudueste.*

Llegados a este punto del artículo, se habrán podido concebir – o al menos intuir- las enormes posibilidades de estudio

y tratamiento lingüístico y literario del material que proporciono. En realidad, ésta es la intención que mueve el trabajo: ser un punto de partida, o un punto de apoyo, para el estudio de la lengua del mar. Por ello aporto aquí un elenco, un repertorio léxico que sirva de base de estudio e investigación, crisol de futuros proyectos interdisciplinarios:

a) Léxico referido a vientos:

- . *El día 13 de marzo, a las 5 ¼ de la tarde, estando el viento bonancible al S ¼ SE, llegaron los pliegos de la correspondencia, e inmediatamente nos hicimos a la vela.*
- . *“Continuó la brisa bonancible, y nosotros con toda vela, Luego que salió la luna aclaró la noche y aflojó el viento.”.*
- . *A poco rato hicimos lo mismo con las gavias, pero viendo que continuaba ventando fresco, las tomamos el velamen rizo.*
- . *Anocheció estando el horizonte y cielo cargado, viento bonancible y poca mar de él.*
- . *Seguimos con toda vela de viento largo y éste muy bonancible por el NNE hasta la 6 de la tarde, que llamó al E algo más teso, la mar algo gruesa; por lo que se le dan 6 cuartas de abatimiento a las dos horas que por la calma nos quedamos sobre las gavias arriadas.*
- . *A las 4 viramos en redondo, y a la oración estaba el viento casi calmo y el tiempo y mares como al mediodía.*

b) Léxico referido al cielo y a los horizontes:

- . *Seguimos con toda vela, estando la brisa fresquita, el cielo y horizontes con alguna celajería y la mar llana.*
- . *Seguimos con toda vela, menos el rizo de la sobremesana, estando fresquita la brisa y pardo el cielo”.*
- . *Amaneció el cielo claro, los horizontes con celajería calimosa y la mar sorda del SE.*
- . *Viento fresco, cielo claro y horizontes con arrumazón y celajería gruesa. (...) Anocheció claro el cielo, los horizontes con apariencias de viento; éste fresco por el OSO y mares gruesas de él y del NO.*

c) Léxico referido al estado de la mar

- . *La mar del SO ha estado menos gruesa, hemos mantenido toda vela.*

- . Seguimos con toda vela, estando la brisa fresquita, el cielo y horizontes con alguna celajería y la mar llana.
- . Quedamos a medio día con toda vela, y viento fresquito, mar algo picada y horizontes con celajería gruesa.
- . Quedamos a medio día con toda vela, tiempo claro, mar llana y viento bonancible.
- . Amaneció el cielo claro, los horizontes con celajería calimosa y la mar sorda del SE.
- . Amaneció el cielo toldado, los horizontes muy cargados, el viento fresco y gruesas las mares del NNO y O. Tomamos a esta hora dos rizos a el velacho, otros tantos a la vela mesana y uno a la gavia, y amuramos el trinquete a las suyas y cazando las tres gavias y el estay de gavia, arribamos en derrota.

d) Palabras que describen los cielos

- . La brisa ha estado fresquita todas 24 horas, y en especial de las 9 a las 4 de la mañana, en cuyo intermedio ha habido algunas fogatillas de poca consecuencia.
- . A las 8 se aferraron los juanetes y estays por una fogadilla con no buen cariz.
- . Pero sin embargo la noche fue muy clara y el viento fue entrando con ella.
- . A las 6 de la mañana se viró en redondo, por convenir aquella bordada. Y viendo el comandante que el semblante prometía calma todo el día, quiso aprovecharla.
- . Anocheció el tiempo en la misma disposición, y nosotros mantuvimos toda vela hasta las 6 de la mañana, que una turbonada de viento ENE nos hizo quedar con las tres gavias a medio mastelero.
- . Luego que pasó, largamos los estays porque empezó a sentirse mar de proa.
- . El tiempo y viento estaban del mismo modo al amanecer; pero éste fue llamando en la noche a popa y así largamos alas y rastrera.

Tras esta exhibición de realidades, metáforas, de belleza del espacio y de preponderancia del tiempo, espero haber documentado la afirmación de partida de que no hay realismo ni verdadera y propia literatura realista fuera de los libros de derrota y los libros de navegación, en los que realidad y supervivencia siempre van unidas.

BIBLIOGRAFÍA

Archivo Museo Naval: **Ms. 941**: Diario del teniente de navío Dn. Ygnacio María de Álava desde el puerto de El Callao de Lima a el de Cádiz. Año de 1778. **Ms. 201**: Diario de la navegación que ba a hacer el teniente de navío de la Real Armada Dn. Marcelo de Ayensa en la fragata San Andrés de su mando, de porte 34 cañones, desde el puerto de Cavite, Bahía de Manila a el de Acapulco, en Nueva España, al efecto de conducir pliegos del Rey, correspondencia de las Yslas Filipinas y permiso de su comercio. Año de 1796. **Ms. 143**: Viaje al Estrecho de Fuca. Año de 1792. Dicho manuscrito forma parte de los de la expedición Malaspina.

Escalera Cordero, Matías (coord.) (2007). *La (re)conquista de la realidad: la novela, la poesía y el arte*, Madrid: Tierra de nadie.

Pérez Millán, Juan Antonio, (2002). *La memoria de los sentimientos. Basilio Martín Patino y su obra audiovisual*, Valladolid, SEMINCI.

Pieper, J. (1974). *El descubrimiento de la realidad*, Madrid, RIALP.
Sarmiento de Gamboa, Pedro (1987). *Derrotero al Estrecho de Magallanes*, Madrid. El derrotero de Sarmiento es de 1582.