



Sánchez Ron, José Manuel (dir.). *La ciencia y El Quijote*. Barcelona: Crítica, 2005; 290 pgs. isbn: 84-8432-649-7.

La ciencia y El Quijote se compone de 16 capítulos.

El cuarto capítulo, “**Galeras, puertos y corsarios. (El mar y la navegación en El Quijote),**” escrito por Arturo Pérez Reverte, sostiene que el lenguaje de Cervantes es mediterráneo, a diferencia del de Lope de Vega, a quien atribuye expresiones atlánticas. Todo autor deja en su obra retazos de su vida, y, en esto, Cervantes no es una excepción, por lo que su experiencia contra los turcos queda reflejada en toda su obra. En *El Quijote* se aprecian las vivencias de las galeras y de la vida militar en los capítulos XXII y XXXVIII de la primera parte. Asimismo, otros episodios de la biografía cervantina—cautividad, Mediterráneo, puertos, corsarios, piratas, piojos, etc.—salpican diversos capítulos de la obra.

Verónica Vivanco Cervero
Universidad Politécnica de Madrid

GALERAS, PUERTOS Y CORSARIOS. (EL MAR Y LA NAVEGACION EN EL QUIJOTE) 37

Arturo Pérez-Reverte
De la Real Academia Española

Si el lenguaje mariner de Lope de Vega es atlántico, el de Cervantes es mediterráneo. La diferencia resulta lógica: Lope sirvió como soldado en la escuadra de Álvaro de Bazán durante la expedición a las islas Terceras, y luego embarcó en el galeón 'San Juan', a bordo del cual asistió al desastre de la Gran Armada, circunnavegó Inglaterra e Irlanda y desembarcó en La Coruña -"Ceñí en servicio de mi rey la espada / antes que el labio me ciñese el bozo"- . Cervantes, por su parte, fue cinco años soldado en las galeras de Levante, embarcó en Nápoles, peleó en Lepanto, corseó y escaramuzó en las costas griegas, fue cautivado a bordo de la galera 'Sol' cerca de Marsella, y vivió mucho tiempo -otros cinco años- en un activo puerto corsario del norte de África. Esas experiencias -galeones atlánticos de velas cuabras para Lope, galeras mediterráneas de velas latinas para Cervantes- pueden rastrearse sin dificultad en la obra de ambos escritores, y sobre todo en la terminología náutica que utiliza cada cual. Pero si los ecos de la aventura militar del Fénix son escasos en su obra dramática -'La defensa de la verdad' y 'El galán encantado'-, aunque más abundantes en la épica y en la lírica, la experiencia bélica naval del autor del Quijote, que fue intensa y marcó en muchos aspectos su vida, aflora en numerosas páginas de su obra magna, donde, además, la precisión y oportunidad de cada detalle náutico es, a menudo, extrema. Eso no debe sorprender a nadie; como había navegado tanto, Cervantes usó siempre con propiedad el lenguaje mariner de su tiempo, tanto en el Quijote como en el resto de sus obras. Eso incluye la jerga soldadesca y la germanía propias de marineros, soldados y gente portuaria y delincuente.

Por encima de sus escritos, el orgullo principal de Miguel de Cervantes fue haber sido soldado a bordo de las galeras del rey, peleando contra el turco, enemigo principal de su monarca y de la fe católica que España sostenía con las armas. Lo deja claro en el prólogo de la segunda parte, donde replicando a las infamias de Avellaneda, autor del Quijote apócrifo, el viejo soldado hace orgullosa mención de la jornada de Lepanto, aquel 7 de octubre de 1571 en el que, ya soldado veterano de los tercios embarcados, y peleando en el ala izquierda a bordo de la galera 'Marquesa' en uno de los puestos de más peligro, recibió, según afirma Fernández de Navarrete, tres arcabuzazos, dos en el pecho y otro que le hizo perder el uso de la mano izquierda: "Lo que no he podido dejar de sentir es que me note de viejo y manco, como si hubiera sido en mi mano haber detenido el tiempo, que no pasase por mí, o si mi manquedad hubiera nacido en alguna taberna, sino en las más alta ocasión que vieron los siglos". Pues, como ya ha afirmado antes, en el capítulo XV de la primera parte y no casualmente por boca de don Quijote: "las heridas que se reciben en las batallas antes dan honra que la quitan". Esa honra de soldado lo acompañará toda su vida, con recuerdos y alusiones constantes. Es su orgullo y su mejor recuerdo; hasta el punto de que, cuando Cervantes refiere la casi autobiográfica historia del cautivo, además de narrar detalles muy precisos del combate naval que vivió en su juventud, a través del personaje de ficción menciona con respeto y afecto a su capitán en Lepanto, Diego de Urbina, y a don Juan de Austria, su general, tan reales ambos como la propia vida del autor.

La terminología náutica del Quijote es, por tanto, numerosa, oportuna y especializada. Resulta evidente que el soldado de las galeras de Lepanto no ha necesitado informarse sobre ella, ni documentarse en fuentes ajenas, sino que recurre a la experiencia y recuerdos propios. Ya hemos dicho que navegó cinco años y vivió otros cinco en un puerto corsario. Además de las abundantes alusiones directas o indirectas esparcidas por la obra, esto se pone especialmente de manifiesto en cinco pasajes o episodios principales: la aventura de los galeotes, el discurso de las armas y las letras, la historia del cautivo, el episodio del Ebro y las galeras de Barcelona.

LOS GALEOTES: LA JERGA DE LAS GALERAS 38

En el capítulo 22 de la primera parte del Quijote, el mar aparece indirectamente pues hacia allí se dirige la cuerda de galeotes -de galea: antiguo nombre italiano de la galera-: hombres sentenciados a remar en las galeras del rey. En tiempos de Cervantes había tal necesidad de brazos para el remo, que eran muchos los delitos que se penaban con galeras, trabajo tan duro que solía limitarse a diez años como máximo; pena, por cierto, que es la que corresponde a Ginés de Pasamonte -quien ya cumplió otra condena anterior de cuatro años al remo- y que equivale, en palabras de éste, “a muerte civil”. Aunque, en aquel tiempo de miseria, eso no era obstáculo para que gente sin recursos se prestara voluntaria a servir al remo por un sueldo. En su charla con los galeotes, don Quijote usa la palabra marinera bogar, lo que no sorprende en hombre de muchas lecturas como él; pero ignora qué son gurapas. Cosa lógica, por otra parte, pues se trata de un hidalgo honorable que vive en La Mancha, sin trato con delincuentes de baja estofa, y la palabra es voz de germanía, propia de gente de mal vivir. “Tres precisos de gurapas” son tres años de galeras. A diferencia de su personaje, el veterano soldado Cervantes conoce bien la jerga de marineros, milites y delincuentes, como por otra parte demuestra de sobra en Rinconete y Cortadillo.

En el episodio de los galeotes, las referencias náuticas son numerosas. Uno de los presos menciona irónicamente a quien tiene dineros en mitad del golfo –del mar- y se está muriendo de hambre, en alusión a la flota de Indias que cada año venía cargada de oro y plata. El pícaro Ginés de Pasamonte, aludiendo a su anterior condena cumplida, dice conocer bien a qué saben el bizcocho y el corbacho. El bizcocho era la comida básica en el mar: galleta de pan negro reseco molido y vuelto a cocer para que se conservara sin enmohecerse -la ración del galeote, según Mateo Alemán hizo decir a Guzmán de Alfarache, era de veintiséis onzas-. Con el corbacho, pesadilla de todo forzado poco cumplidor, Pasamonte alude al rebenque o látigo, a menudo vergajo, que llevaba el cómitre o guardián de galeotes, y que con el chifle o pito para marcar el ritmo de boga era su principal herramienta. También añade el pícaro, irónico, que en las galeras de España tendrá tiempo de escribir el libro de su vida que proyecta, porque en ellas “hay más sosiego de aquel que sería menester”. El comentario no es casual, y contiene una acerba crítica cervantina en la que de nuevo asoma el viejo soldado de Lepanto. Las ediciones críticas de Clemencín y Francisco Rico recuerdan que también Guzmán de Alfarache dice haber escrito su vida aprovechando el tiempo ocioso de las galeras, y señalan que puede tratarse de una alusión a la pasividad de éstas contra los corsarios berberiscos. Seguramente tienen razón. En un hombre que, como Cervantes, había navegado y peleado durante muchos años, lo del sosiego suena a desprecio ante el poco celo mostrado por la Armada española de aquel tiempo. Clemencín cita además al padre Haedo, autor de la topografía de Argel, que glosa la actividad marítima de los corsarios moros mientras “estaban las galeras cristianas trompeteando en los puertos, y muy de reposo cociendo la haba, gastando y consumiendo los días y las noches en banquetes, en jugar dados y naipes”.

CERVANTES, INFANTE DE MARINA 39

De forma muy distinta, en el discurso de las armas y las letras del capítulo 38 de la primera parte, habla el autor de la milicia embarcada que conoció en su tiempo. Como ha señalado Alfredo Alvar, el hondo conocimiento de la vida militar en tierra y en las galeras inspira a Cervantes continuas situaciones y reflexiones, muchas de las cuales traslucen la estima por la propia hoja de servicios. Para un castellano del siglo XVI, la fama y la gloria estaban cifradas en la defensa de su tronco cultural, amenazado por el otro imperio y la otra religión, con los turcos presionando tanto por tierra, sobre Viena, como por mar y el norte de África a las plazas fuertes allí conquistadas o establecidas desde el tiempo de los reyes católicos y el emperador Carlos V. En el elogio que don Quijote hace del soldado que pelea a bordo de una galera, podemos reconocer sin dificultad al Cervantes herido en Lepanto, que en el Viaje del Parnaso escribió de sí mismo:

*Y con propio valor y airado pecho
tuve, aunque humilde, parte en la victoria.*

Ahora, en este pasaje del Quijote, el veterano describe con realismo, de modo emocionante, la experiencia propia y de los viejos camaradas. Habla de la arcabucería, que con la artillería de crujía -cañones fijos situados a proa-, pues las galeras no artillaban sus bandas, ocupadas por los remos era la principal arma ofensiva de los infantes cristianos embarcados, mientras que los turcos usaban mucho las saetas. Y en ese “embestirse dos galeras” late el pulso del joven soldado de la Marquesa, cuando el viejo escritor recuerda y cuenta, casi con nostalgia, el modo en que se abordaba a las naves enemigas enclavijadas y trabadas por garfios de abordaje -aquellos, en realidad, eran combates de infantería que se desarrollaban sobre el mar-. Quizá por eso, porque Cervantes nos está contando un recuerdo personal y directo, es tan espléndida la descripción de cómo el infante español “con intrépido corazón, llevado de la honra que le incita”, ataca a través del estrecho paso sobre el mar: los dos pies de tabla del espolón, punto del abordaje, por donde el soldado “procura pasar por tan estrecho paso al bajel contrario. Y lo que más es de admirar: que apenas uno ha caído donde no se podrá levantar hasta la fin del mundo, cuando otro ocupa su mismo lugar, y si éste también cae al mar, que como enemigo le aguarda, otro y otro le sucede”. Ante esas líneas, el lector avisado se estremece al considerar que Cervantes nos da la anchura exacta de ese espolón porque más de una vez la midió en combate con sus propios pies.

EL CAUTIVO: NOVELA MARINERA 40

La del cautivo, esa pequeña novela casi autobiográfica inserta en el Quijote, que Cortejón (edición de 1905) señala como precedente del género de novela histórica que popularizaría Walter Scott, es también una novela marinera, pues abunda en terminología náutica: estanterol, árbol, bogar a cuarteles, viento largo, etc. Sin olvidar el refrán que a tantos españoles de la época hizo soldados, marinos o aventureros: “Iglesia, o mar, o casa real”. En el relato del cautivo, bastándole unas líneas y algunos detalles, Cervantes nos cuenta la batalla de Lepanto -doscientas diez galeras y seis galeazas cristianas contra doscientas noventa galeras turcas- con la extraordinaria precisión histórica de un cronista naval. Mezclando realidad y ficción con su propia biografía, menciona a personajes reales como el genovés Andrea Doria, que mandaba el ala derecha cristiana, o al famoso renegado y corsario argelino El Uchalí, que mandaba el ala izquierda turca, y se detiene a contarnos uno de los más dramáticos episodios de la batalla: el combate de la capitana de Malta, que rodeada por siete galeras turcas resistió tan encarnizadamente, que cuando fue represada por los cristianos sólo quedaban vivos tres caballeros de Malta entre los cadáveres de todos sus compañeros y de trescientos enemigos.

En el mismo episodio, Cervantes cita también el nombre auténtico de dos galeras que combatieron en Lepanto: la turca La Presa y la capitana de Nápoles llamada La Loba; y en la captura de La Presa narra una caza a remo -ese elocuente “le iba entrando y los alcanzaba”- y una sublevación de galeotes de las muchas que debió de conocer en su vida de soldado y en la esclavitud argelina. También, dato curioso, discrepa del posterior padre Mariana, quien en su Historia de España habla de veinte mil galeotes cristianos puestos en libertad en Lepanto, mientras que Cervantes, testigo presencial, sólo habla, por boca del cautivo, de quince mil -Cortejón, por su parte, reduce la cifra a doce mil-. También menciona el detalle técnico de que las galeras capitanas llevaban tres fanales en la popa para poder ser identificadas y seguidas de noche, y menciona a los leventes, o levantes, soldados de infantería de marina turcos, distinguiéndolos de los genízaros o soldados de tierra embarcados.

Y un punto polémico y curioso: “El Uchalí se retiró a Modon, que es una isla que está junto a Navarino, y echando la gente en tierra, fortificó la boca del puerto”. Según Clemencín, en sus notas al capítulo 39 de la primera parte (edición de 1833), Cervantes cometió un error geográfico al escribir “a Modon, que es una isla” -Modon es la actual Methóni, en la costa de Morea, cerca de Navarino y al sur del golfo de Lepanto-,

cuando en realidad, según el erudito murciano, se trataba de una fortaleza costera. Juan Bautista de AvalléArce, en su Enciclopedia cervantina, opina lo mismo: “No es isla, sino plaza fuerte marítima cerca de Navarino, en el Peloponeso”. Sin embargo, Rodríguez Marín (edición de 1947) y Cortejón, citando un estudio de Fermín Caballero, hablan de Modon como de una isla “unida a tierra por un puente de madera” y descartan un posible error cervantino, considerando que el autor del Quijote navegó por aquellas aguas y sin duda las conocía bien. Lo cierto es que, cuando se consultan los portulanos y cartas costeras antiguas y modernas de punto mayor, la ciudad de Modon y su fortaleza veneciana -o las murallas de ésta, que es lo que se conserva hoy- aparecen siempre situados en tierra firme. En su minucioso Derrotero universal escrito a principios del siglo XVII, el capitán Alonso de Contreras, que navegó por aquellas aguas sólo tres décadas después que Cervantes, parece confirmar esto cuando afirma: “no pueden pasar nuestras galeras entre Modon y la isla de la Sapiencia, porque la artillería de Modon las alcanza”. Y en 1829, el Nouveau portulan de la Méditerranée señala: “sobre este cabo está construida la fortaleza de Modon, que se encuentra en la extremidad sur de la ciudad (...) La isla Sapienza está a poco más de una milla al sur”. Parece evidente, por tanto, que la ciudad de Modon y la fortaleza se encontraban en tierra firme, que la isla está lejos, que ya en su momento Clemencín tenía razón, y que la afirmación de Cervantes era inexacta.

Pero no es así; o al menos no lo es del todo. En el *Recueil des principaux plans des ports et rades de la mer Méditerranée* de Roux (primera edición, 1764) figura la carta número 52, que describe la costa de Morea: Navarino, Modon y la isla Sapience o Sapienza. En el grabado puede observarse con detalle la topografía del Modon de la época, inalterada en los casi dos siglos transcurridos desde que Cervantes anduvo por allí. La ciudad se aprecia, en efecto, en tierra, lo mismo que la fortaleza; y la isla Sapienza, que en el portulano de Roux aparece un par de millas al sur, se ve despoblada y sin fortaleza alguna. Pero también es verdad que, muy pegada a la fortaleza principal de Modon, al sur y separada de ésta por un estrecho canal, hay una islita con una restinga que se adentra en el mar; y sobre ese islote se aprecia perfectamente una torre o atalaya fortificada lo bastante alta como para figurar en el portulano a modo de referencia para la navegación. Esa torre existe todavía, se la llama Torre Turca, se encuentra exactamente a nueve cables -poco más de mil seiscientos metros- del faro de la isla Sapienza, y sirve de referencia para los barcos que se acercan al puerto de Methóni, que, como en tiempos de Cervantes, resguarda la bahía de los vientos dominantes de ENE. En el *Greek Waters Pilot* (última edición, 2004), hay una foto de la torre y un plano del puerto donde el islote aparece unido a tierra por un puente y a conserva su forma primitiva. El error cervantino, por tanto, sólo fue parcial: Modon no era una isla, pero allí también había una pequeña isla. Pudo ocurrir, quizá, que, cuando escribía su Quijote, el antiguo soldado de las galeras de Levante acudiese a sus recuerdos de treinta años atrás, cuando pasó navegando frente a la costa de Morea -según el derrotero de Contreras, sólo habría podido hacerlo navegando por la parte de afuera, al sur de la isla, viendo Modon a lo lejos-, y en la memoria se le hiciesen uno solo el pequeño islote con la elevada torre turca, la isla Sapienza y la ciudad con la fortaleza veneciana avistadas en la distancia. Lo que sí es un error, y éste se encuentra en el mismo capítulo 39, es el de llamar hijo de Barbarroja a Mehmet Bey, capitán de La Presa, cuando en realidad era nieto del famoso corsario y almirante turco. Pero ésa es otra historia. Lo que está claro es que al viejo Cervantes, como a todo el mundo, también lo traicionaban los recuerdos.

PUERTOS Y CORSARIOS 41

Un aspecto singular del Quijote es que, mientras los cervantistas se han visto en serios aprietos para establecer de forma clara el itinerario geográfico de las andanzas de don Quijote, todas las peripecias navales referidas en el libro pueden seguirse milla a milla, sin dificultad, sobre una carta náutica -en la edición de Francisco Rico de 2004 figura un interesantísimo mapa con el itinerario muy bien detallado-. Además, la narración aporta datos históricos muy valiosos sobre las actividades en los puertos corsarios norteafricanos. La fuga del cautivo es un claro ejemplo, y los lugares que cita son perfectamente reconocibles. Tal es el caso de Tabarca, isla situada a un cuarto de milla de la costa norteafricana, a poniente de la entrada del golfo de Túnez, de la que Cervantes menciona, incluso, a los pobladores

genoveses que se ocupaban de las pesquerías de coral: “Un portezuelo o casa que en aquellas riberas tienen los genoveses”. Esta gente, en efecto, fue esclavizada en el siglo XVII por el bey de Túnez; y durante el siglo siguiente, algunos centenares de tabarquinos, rescatados por el rey español Carlos III, fueron a instalarse en Isla Plana, junto a la costa de Panta Pola, en Alicante; isla que hoy, en recuerdo de la otra, también se llama Tabarca.

Entre los muchos pormenores marineros e históricos que Cervantes introduce en el relato del cautivo, se cuentan los trucos de algunos corsarios berberiscos que venían provistos de documentos de esclavos que los avalaban; de modo que, si caían en manos españolas, argumentaban que su intención era pasarse a los cristianos. También sabemos, gracias a la historia del cautivo, que en Berbería la propiedad de una barca no estaba permitida a los renegados, por miedo a que se volvieran a su tierra; excepto si estaban asociados con otros moros que los acompañasen, o si era bajel grande para hacer el corso, lo que suponía mayores garantías. Además, en pocas líneas Cervantes nos da cumplida idea de la gran actividad corsaria de Argel: “estaban veinte bajeles en corso y se habían llevado toda la gente de remo”. También menciona una embarcación que está siendo construida o reparada -“Su amo e quedó aquel verano sin ir en corso, a acabar una galeota que tenía en astillero”-, habla de fragatas ligeras, y nos dice por dos veces que junto a la casa de Zoraida hay una caleta resguardada, muy a propósito para fondear una barca grande. Más adelante menciona un puerto de embarque comercial de higos pasos -higos secos- llamado Sargel. Se trata del actual Cherchell, que figura en las cartas náuticas antiguas como Cercelli o Serseli, y muy detallado en el portulano mediterráneo de Roux: un puerto corsario y comercial que en la época había sido repoblado con moriscos españoles, donde Barbarroja había construido un muelle de piedra, y que contaba con astilleros muy activos por la proximidad de bosques de maderas adecuadas para construcción naval. Según puede apreciarse perfectamente en las cartas y derroteros de la época, Sargel estaba a veinte leguas o sesenta millas -la legua marítima tenía tres millas- de Argel, entre ésta ciudad y Orán, coincidiendo casi exactamente su situación con el relato cervantino.

Hay en el Quijote muchas otras menciones a puertos, lugares de embarque y fortalezas costeras. Además de la visita del hidalgo y sus escudero a Barcelona en la segunda parte, y de varias descripciones de puertos norteafricanos, en la primera parte se habla de los embarques en Cartagena, importante puerto comercial y militar de la época, con una alusión burlesca del cura a que si hay buen tiempo y buena mar, Dorotea podrá embarcarse en esa ciudad y llegar “en poco menos de nueve años” a la laguna “Meona, digo Meótides”, asociable el lago Meótide que, situado junto al Mar negro, describe Rodrigo Fernández de Santaella en la introducción a los viajes de Marco Polo, y que se menciona también en la Angélica de Barahona de Soto. En el mismo capítulo, Dorotea, confusa, dice que desembarcó en Osuna, que no es puerto de mar; y don Quijote, que está loco pero no es tonto, se extraña hasta que acuden al quite diciéndole que, en realidad, el desembarco fue en Málaga. En el capítulo 24 de la segunda parte, Cervantes vuelve a hablar de Cartagena como lugar de embarque de la milicia, pues hacia allí se dirige el mancebito de la copla. Y en efecto, era en ese puerto donde los tercios solían embarcar para la guerra en el norte de África o Italia meridional. Cervantes, que conoció bien Cartagena y su buen abrigo para fondear embarcaciones con toda clase de vientos, le dedicó unos elocuentes versos de sabor marinerio en el Viaje del Parnaso:

*Con esto poco a poco llegué al puerto
a quien los de Cartago dieron nombre,
cerrado a todos vientos, y encubierto,
a cuyo claro y singular renombre
se postran cuantos puertos el mar baña,
descubre el sol y ha navegado el hombre.*

La mención a puertos e itinerarios náuticos es abundante a lo largo de todo el Quijote. En el capítulo 39 de la primera parte, el cautivo embarca en una nave genovesa en Alicante, para ir a Génova y de allí por tierra

a Milán. En la segunda parte, capítulo 54, el morisco Ricote habla de embarcar en Valencia para el norte de África a su hija y a su mujer. También don Quijote alude a los españoles que salían de Cádiz para las Indias Orientales; en aquel tiempo Portugal era español, y además de en Lisboa embarcaba mucha gente allí, rumbo a las colonias africanas y asiáticas que durante sesenta años pertenecieron a la corona española. También se menciona Sevilla como lugar donde cobrar dinero de un pariente que pasó a las Indias occidentales, recordándonos que Sevilla era, Guadalquivir arriba, el puerto que centralizaba de modo oficial el comercio con América. Respecto al norte de África, además de Argel, Orán y Sargel, Cervantes menciona La Goleta: un famoso fuerte que protegía la entrada del puerto de Túnez en la margen de poniente -hoy zona urbanizada con el mismo nombre: La Goulette- y que resulta perfectamente identificable en las antiguas cartas náuticas de la época. Perdida por los españoles tras una reñida defensa, La Goleta inspiró al veterano de Lepanto dos conmovedores sonetos que abren el capítulo 40 de la primera parte. Allí Cervantes se emociona y nos emociona con el recuerdo de los camaradas muertos. “Primero que el valor faltó la vida”, apunta un verso del primero. Y el segundo dice:

*De entre esta tierra estéril derribada,
destos torreones por el suelo echados,
las almas santas de tres mil soldados
subieron juntas a mejor morada.
Siendo primero en vano ejercitada
la fuerza de sus brazos esforzados,
hasta que al fin, de pocos y cansados,
dieron la vida al filo de la espada.
Y este es el suelo que continuo ha sido
de mil memorias lamentables lleno
en los pasados siglos y presentes;
mas no más justas, de su duro seno,
habrán al claro cielo almas subido,
ni aun él sostuvo cuerpos tan valientes.*

Con lo que no hay más remedio que discrepar de Cortejón y otros ilustres cervantistas, cuando sostienen que Cervantes era pésimo poeta. Eso, por no mencionar el soneto famoso y sevillano hecho al tûmulo de Felipe II, y que el propio Cervantes consideró siempre cumbre de sus escritos, pese a:

*Que tengo de poeta
La gracia que no quiso darme el cielo.*

Volviendo al mar y la navegación, también nos cuenta Cervantes que, pese a la piratería y las hostilidades, había navíos mercantes –bajeles- con salvoconductos que les permitían ir y venir entre los puertos norteafricanos, España y Francia; y menciona el cargo de arráez, equivalente a patrón o capitán de nave -rais: jefe-, y moro bagarino, que es la palabra -de baharino: bahar, mar- utilizada para designar a los marineros moros que, a diferencia de los forzados y galotes, remaban voluntarios; modalidad que en las galeras se llamaba buenas boyas -del italiano buonavoglia-. También habla de Arnaute Mamí, el capitán corsario que capturó cerca de Marsella la famosa galera Sol, en la que viajaban Cervantes y su hermano Rodrigo, y al que el autor del Quijote cita en la Galatea y en La española inglesa. Arnaute Mamí era un corsario con fama de crudelísimo con los galeotes de sus naves. También habla Cervantes de galeotas de mercancías: galeras pequeñas de treinta o cuarenta remeros -un hombre por remo- que venían desde Tetuán a Argel, costeano Berbería. Y resume admirablemente la jornada de los corsarios de Tetuán, facilitada por su cercanía a la costa española, “los cuales anochecen en Berbería y amanecen en las costas de España, y hacen de ordinario presa y se vuelven a dormir a sus casas.”

LOS VIENTOS DEL MEDITERRÁNEO 44

Las fuga del cautivo y su amada Zoraida, minuciosamente narrada en el capítulo 41 de la primera parte -no en vano Cervantes intentó varias veces esa misma fuga, sin éxito-, además de hacernos saber el precio de una barca con capacidad para treinta personas en el mercado negro de Argel -quinientos escudos- es un pormenorizado cuaderno de bitácora, además de una interesantísima narración marinera. La idea original de los fugitivos consiste en “navegar la vuelta” de las Baleares, que es la tierra de cristianos más próxima a Argel. Como tienen viento de tramontana, del N, y la mar está picada, no pueden arrumbar al N, hacia Mallorca, y deber correr un poco “tierra a tierra” -costeando o barajando la costa- hacia el W, en dirección a Orán, antes de poner el rumbo deseado: “Habíamos navegado treinta millas cuando nos amaneció, como tres tiros de arcabuz, desviados de tierra”. Después, al calmarse la marejada, aproan hacia el N remando por turnos o “a cuarteles” para economizar fuerzas: “Nos fuimos a fuerza de brazos entrando un poco en la mar, que ya estaba algo más sosegada”. Al fin se entabla “un viento largo”, que probablemente rola luego al ENE y sopla fuerte, pasando de la proa a la amura de estribor y luego al través de estribor de la embarcación. Este viento, peligroso de tener por el través, pues si refresca puede hacer volcar la embarcación -que es también de remos, y por tanto de bancos y abierta- los hace dejar los remos y poner la vela para arrumbar de nuevo hacia el WSW, otra vez en dirección a Orán, haciendo ocho millas en una hora -ocho nudos de velocidad-, lo que confirma que el viento era, en efecto, muy fuerte.

Hay en este episodio de la fuga una interesante nota náutica, propia de un derrotero detallado, cuando se dice que la barca fondea en una cala situada junto a un cabo llamado de la Cava Rumía o la Mala Mujer. Sin duda el autor alude al cabo Albatel o al cabo Cajines, que debió de conocer a la vista, y entre los cuales hay, en efecto, una cala que todavía en el siglo XVIII se llamaba de la Mala Mujer. Más tarde, justo cuando el padre de Zoraida se arroja al agua, el viento ha vuelto a rolar al N y levantado mucha mar -Cervantes sabe por experiencia lo inconstante que es el régimen de vientos en el Mediterráneo-, lo que les obliga a acercarse a tierra a remo y fondear en una cala. Al cabo el viento rola de nuevo, favorable -siendo por la tarde es posible que entrase S o lebeche, que es viento del SW-, así que izan toda la vela y amarran los remos. Después, probablemente con viento que ha rolado al SE -viento jaloque-, describe el encuentro con un bajel redondo -de velas cuadras, a diferencia de las latinas que permitían ceñir mejor el viento- que navega a toda vela y con el que están a punto de abordarse; y a continuación describe con puntuales y perfectos detalles náuticos, tras una maniobra evasiva para evitar una colisión -“amainar por no embestirle, y ellos asimismo hicieron fuerza de timón para darnos lugar que pasásemos”- la maniobra de ataque del bajel: un corsario francés de La Rochela, tripulado por bretones “que hacen a toda ropa”, y que usa bala encadenada para desarbolar la barca, inmovilizándola antes del abordaje con un esquife armado.

En este pasaje hay un punto marinero singular, pues en principio resulta extraño que un corsario con intención de atacar quede a sotavento y no a barlovento de la presa, como sería lógico a fin de tener el viento y la maniobra a favor, y más siendo de velas cuadras, que ciñen el viento peor que las latinas. Una nota de Cortejón a este capítulo nos recuerda que en la primera edición del Quijote puede leerse “el bajel quedaba sotavento”, que la preposición a fue añadida en la edición de Bruselas de 1607, y que desde entonces la mayoría de los editores y críticos se atuvieron a esa versión, cosa que también hizo posteriormente Rodríguez Marín en su edición crítica de 1947. Eso despierta la curiosidad del marino, haciéndole concebir dudas sobre la posición exacta de ambas embarcaciones. Aún anima más el hecho de que Francisco Rico, en sus ediciones de 2001 y 2004, elimine la preposición, restaurando el texto original. Ello da esperanzas al lector aficionado al mar, haciéndole pensar que en tal preposición puede haber gato encerrado. Sin entrar en cuestiones del texto propias de especialistas, y descartando un error grosero que Cervantes, con su experiencia, no pudo cometer, decir en términos náuticos que el bajel corsario “quedaba sotavento” podría tal vez ser más ajustado a la intención del autor que “quedaba a sotavento”, pues la expresión “a sotavento” es inequívoca -la presa a barlovento y el corsario a sotavento-; mientras que del otro modo, sin preposición, estaría abierta la posibilidad de otra situación imaginada por el autor, descrita en lenguaje marinero de la época y hoy confusa, resumible en un hipotético “quedaba teniéndonos por sotavento”: o sea, que el bajel tendría a la presa por sotavento o sotaventeada. Pero todo esto es rizar el

rizo mariner, por el puro placer de hacerlo con el Quijote de por medio. Lo más probable es que, con preposición o sin ella, y al tratarse de un encuentro imprevisto en plena noche, el sorprendido corsario francés pasara de largo, cortase la estela de la embarcación del cautivo en dirección EW y quedase, en efecto, a sotavento. Esto podría confirmarse por el hecho de que, cuando la barca de los fugitivos empieza a hundirse, los corsarios no se acercan con el bajel -que sería la maniobra normal de encontrarse a barlovento-, sino que mandan un esquife con hombres armados, remando, operación natural para quien se encuentra a sotavento y no puede ganar a fuerza de velas -recordemos que éstas eran cuabras y no latinas, luego malas ceñidoras- el barlovento perdido.

Por cierto que, casi al final de este capítulo 41, tras haber estado a punto de ser arrojados al mar “envueltos en una vela”, para que se ahoguen, y después de que el corsario los abandone en una barca con algo de agua y bizcocho antes de alejarse navegando con viento favorable -“a lo largo, siguiendo la derrota del Estrecho”-, los fugitivos besan el suelo al llegar a tierra española; algo que cualquier marino entiende tras una azarosa navegación. Y en ese punto Cervantes recoge un clásico grito costero de alarma, frecuentísimo en los siglos XVI, XVII y XVIII: “Moros, moros hay en la tierra, moros, moros, arma, arma”. O, dicho en corto, la misma elocuente expresión que, como recuerdo de aquellos tiempos de incursiones corsarias, ha llegado hasta nuestros días: Moros en la costa.

ESCOLLOS, MERIDIANOS Y PIOJOS 46

La ciencia náutica y el situarse en el mar tampoco están ausentes del Quijote. En el capítulo 37 de la primera parte, don Quijote recurre a una metáfora poéticomarinera: “Habiendo pasado por estas Sirtes y por estas Scilas y Caribdis”. En sus notas, Francisco Rico nos recuerda que las Sirtes, el golfo libio -hoy llamado golfo de Sirte o de Sidra-, era peligroso por sus bajos de arena donde encallaban numerosos navíos. Los otros dos peligros a los que se refiere el hidalgo manchego, Scila y Caribdis, que desde la antigüedad clásica -Homero, Odisea- solían citar los poetas como amenaza para los navegantes, se encuentran entre Sicilia y la punta occidental de la península italiana, en la parte de arriba del estrecho de Mesina. Se trata de un paraje de mareas y corrientes muy complicadas que dificultan la navegación a vela, pues son cambiantes, forman remolinos y mar cruzada con el viento, y pueden llegar hasta los cinco nudos de intensidad. El Nouveau Portulan (1829) advierte que “las perturbaciones más notables ocurren en el golfo de Carybde, situado entre las dos torres (faros) de Mesina y sobre las seis puntas de Scylla, y es lo que aún hace este lugar peligroso”; aunque los derroteros modernos son menos dramáticos. Y una puntualización: algunas notas eruditas a este pasaje del Quijote y a otros textos clásicos describen Scilla y Caribdis como peñascos, escollos o rocas aisladas que rodean el lugar, cuando en realidad Caribdis es un golfo de intensas corrientes, y la Scilla mítica comprendía seis cabos o puntas de tierra situadas en la costa de Calabria, en la parte norte del estrecho: Scilla -en tiempos de Cervantes tenía un castillo encima que aún conserva-, Pasci, Dirupo, San Gregorio, Torre Cavallo y Pezzo. Lo cierto es que, incluso cuatrocientos años después de Cervantes, pese a los pueblecitos turísticos y a las ayudas a la navegación, esas piedras siguen teniendo un aspecto siniestro: acantilados muy sucios de escollos negros, poco simpáticos para el navegante que pasa por allí en velero con tiempo duro o niebla, consciente de la leyenda que lo rodea, con un ojo en el viento y el mar y otro en la sonda. Aunque el principal peligro de Scilla y Caribdis no es ahora la malevolencia de los dioses, sino los ferrys de pasajeros que navegan a toda velocidad entre Sicilia y el continente.

Menos tumultuoso que el estrecho de Mesina, el río Ebro es también motivo para que don Quijote luzca sus conocimientos marineros. Ya en el capítulo 18 de la segunda parte supimos que entre las virtudes de un caballero andante se cuenta saber nadar “como dicen que nadaba el peje Nicolás” -personaje siciliano fabuloso que podía vivir tanto en la tierra como en el mar-. Y en efecto: al caer con Sancho al Ebro en el capítulo 29, don Quijote demuestra que sabe “nadar como un ganso”, aunque, en escena de gran comicidad, el peso de las armas lo lleva al fondo dos veces. También allí hace Sancho alusión a la pesca de sabogas, y don Quijote, tras dar la orden de levar ferro, o ancla, palabra muy marinera que Cervantes le

pone en la boca con toda naturalidad, decide viajar “por el sesgo curso desde agradable río, de donde en breve espacio saldremos al mar dilatado”, y menciona un instrumento técnico de navegación, el astrolabio, que lamenta no tener para tomar la altura del polo, o latitud geográfica del lugar en que se encuentran. O sea, tomar la posición. Algo más abajo habla de haber pasado la línea equinoccial, y a continuación enumera términos cosmográficos con cierta precisión; lo que demuestra que no se lee en balde, y que don Quijote tiene conocimientos, al menos elementales, de cosmografía de la época, y conoce el tratado de la esfera.

Hasta la higiene naval tiene su referencia en el Quijote, como lo prueba el divertido episodio de los piojos de Sancho, que figura en el mismo capítulo 29 y no es en absoluto fruto de la imaginación cervantina. Algunos navegantes y geógrafos de la época aseguraban con toda seriedad que piojos, pulgas y chinches morían pasando el meridiano de las Azores. La creencia es recogida en el Teatro del Orbe de Ortelius publicado en Amberes en 1612, e incluso Fernández de Oviedo, en su Sumario de la natural Historia de las Indias, dice que a partir de esa línea “todos los piojos que los cristianos llevan (...) se mueren y alimpian”; aunque al escribirse esto tres años después de la publicación del Quijote, quizá debamos cargar el bulo a la cuenta de Cervantes; pues, según señala Rodríguez Marín, más tarde el mismo Fernández de Oviedo rectificó ese juicio después de haber pasado el Océano cuatro veces.

Por su parte, como labrador que, lo mismo que un marino, pasa buena parte de su vida mirando el cielo, Sancho sabe algo de estrellas. Lo demuestra hablando de la Osa menor y la Polar en el capítulo 20 de la primera parte, durante el episodio de los batanes “la boca de la bocina está encima de la cabeza y hace la media noche en la línea del brazo izquierdo”, y en la segunda parte, capítulo 41, durante el episodio del caballo Clavileño: “me entretuve con las cabrillas, que son como unos alhelies y unas flores”, además de una oscura alusión a Sagitario más adelante, en el capítulo 54. De lo que no sabe una palabra Sancho es del mar ni de geografía, como demuestra en ese mismo capítulo, cuando su vecino el morisco Ricote dice que no hay ínsulas –islas- en la tierra firme, y Sancho responde que de la suya, tras gobernarla, salió aquella misma mañana.

GALERAS Y PIRATAS 47

En el capítulo 61 de la segunda parte, don Quijote y Sancho ven por primera vez el mar, que les parece “espaciosísimo y largo, harto más que las lagunas de Ruidera”, y admiran las galeras en toda su majestuosidad náutica. Aquí Cervantes vuelve a demostrar su puntual conocimiento de esas embarcaciones de guerra, menciona las fámulas y gallardetes con que se ornaban en días de fiesta o se señalaban en combate, los cañones de crujía -fijos en la proa- y Sancho hace una divertida mención a los remos de estas embarcaciones al confundirlos con pies que se mueven sobre el agua: “No podía imaginar Sancho cómo pudiesen tener tantos pies aquellos bultos que por el mar se movían”. Dos capítulos más tarde, la pareja de aventureros embarca por primera vez en su vida, y es -faltaría más, con Cervantes de por medio- en una galera. Por supuesto, del mismo modo que habría ocurrido en un buque de guerra actual, don Quijote sube a bordo por la escala de la banda de estribor, como persona honorable -las personas ordinarias embarcaban por el costado izquierdo-, y la chusma de remeros y galeotes lo saluda con los tres gritos “hu, hu, hu”: saludo a personas de calidad que no tiene documentación directa en España, pero que es citado como usual en las galeras francesas en el Arte naval de Leon Renard, 1866. Cesáreo Fernández Duro, que no encontró testimonio español de este homenaje, lo relaciona con los tres “hurra” de las naves inglesas y con un saludo religioso de la galera veneciana Bucentauro. Antes de ellos, y del Quijote, Isidro Velázquez ya lo había mencionado indirectamente -“forzados, en su vocería acostumbrada”- en una relación de 1583. Por cierto, que en cuanto a honores, Rodríguez Marín señala el dato histórico curioso de que la salva de artillería que se hace en honor de don Quijote no se le habría podido hacer veinte años después de publicada esa segunda parte de sus aventuras, pues las ordenanzas de la Armada de 1633 ordenaron reservar el gasto de pólvora para visitas del rey y personas reales.

El capítulo 63 de la segunda parte, como la fuga del cautivo en la primera, está lleno de referencias náuticas de primera mano cervantina, muy valiosas para documentar la vida y actividad en las galeras. Después de que don Quijote y Sancho sean recibidos por el cuatralbo -general de cuatro galeras- se suceden interesantísimos detalles sobre maniobra, remo, costumbres a bordo y nomenclatura técnica: el pito del cómitre que pasea por la crujía, el espalder -remero o galeote que bogaba a popa de la galera, a derecha e izquierda, vuelto de cara a los remeros, para sincronizar la remada-, zarpar ferro, estanterol, abatir tienda, entena, arrumbadas, palamenta, etc, incluida la orden “ropa fuera” para que los galeotes se preparen a remar -voz muy conocida que también usan Lope de Vega y Quevedo-, y la germanesca “mosquear la espaldas de la chusma” a la que Cervantes recurre para contar cómo el cómitre, entre toques de pito, azota con su corbacho o rebenque -vergajo, cordel embreado o cuero trenzado muy prieto- la espalda de los remeros. Que, por su parte, someten a Sancho a una broma marinera que debía de ser frecuente: pasear a los novatos de mano en mano por todos los bancos de remeros. Forma, en que por cierto, fue muerto, mordiscos incluidos, el arráz en la historia del cautivo contada en la primera parte.

A continuación, con la aparición de las embarcaciones berberiscas, Cervantes expone con minuciosidad marinera la maniobra de persecución y combate entre galeras españolas y corsarios que, gobernados a menudo por moriscos procedentes de Granada, Valencia y Aragón -otras veces eran turcos y renegados- osaban aventurarse hasta las mismas aguas del puerto de Barcelona; siendo a menudo los que asolaban el litoral de Cataluña y Baleares procedentes de ese Argel donde Cervantes había pasado los cinco peores años de su vida. De nuevo, en este episodio, el viejo soldado de galeras hace su aparición entre vívidos recuerdos: “Saltó el general en la crujía y dijo: ¡Ea, hijos, que no se nos vaya! Algún bergantín de corsarios de Argel debe ser”. Hay también una mención, mediante la torre vigía de Montjuich, al sistema de atalayas que vigilaba la costa para prevenir ataques desde el mar, dispositivo de alerta que se fue perfeccionando durante el resto del siglo XVII y el XVIII: “Quisieron barrer esta costa y hacer alguna presa”. Y una excelente, exacta descripción náutica de una “caza” -persecución- de bergantín o nave corsaria -“un bajel que con la vista le marcaron por de hasta de catorce o quince bancos”- por parte de las galeras. Nada más marinero que el “así le fue entrando” que usa Cervantes para indicar la emocionante aproximación del perseguidor al perseguido, cuya captura e interrogatorio de prisioneros, con la aparición de Ana Félix, la hija de Ricote, es otro pretexto para que comprobemos una vez más los conocimientos del autor en materia de galeras y usos corsarios: la maniobra clásica en barcos con vela latina de subir y amainar -arriar- entena -verga de la vela latina-, cuyo uso no siempre era estrictamente náutico: “mandó amainar la entena para ahorcar luego al arráz y a los demás turcos”.

Es también muy interesante la descripción de la forma de boga de combate, cómo los soldados están en las arrumbadas para hacer fuego de arcabucería, y los detalles del abordaje echando “la palamenta encima”. La palamenta eran los remos, y se echaban encima del adversario para inmovilizar la maniobra enemiga y para usarlos como camino de ataque a fin de saltar a la otra nave y pelear al abordaje. Algo que el soldado Miguel de Cervantes, el veterano de Lepanto, sabía mejor que nadie. Esclavo, mutilado, había consolado su cautiverio -del mismo modo que ahora consolaba su vejez y su honrada pobreza escribiendo y recordando- con la memoria cuajada en aquellos orgullosos versos:

*A esta dulce sazón, yo, triste, estaba
con la una mano de la espada asida
y sangre de la otra derramada.*

Y una última nota sobre las palabras abordaje, espada y derramamiento de sangre. El 7 de octubre de 1571, en Lepanto, el hombre que iba a escribir esos versos y el Quijote era un joven soldado que estaba enfermo de calenturas y podía haberse quedado a salvo en la cámara de la galera; pero, según refiere Fernández de Navarrete, “pidió entonces mismo al capitán le destinase al paraje de mayor peligro; y condescendiendo éste con tan nobles deseos, le colocó junto al esquife con doce soldados”. Las palabras del biógrafo cervantino no son exageradas. Entre los compañeros de armas del propio Cervantes, testigos de su comportamiento en la batalla, el alférez Mateo de Santisteban certificó que el soldado Miguel de

Cervantes dijo “que más quería morir peleando por Dios e por su rey, que no meterse so cubierta, e que su salud. E así (...) peleó como valiente soldado, con los dichos turcos en la dicha batalla en el lugar del esquife, como su capitán lo mandó”. Lugar también confirmado por el alférez Gabriel de Castañeda: “adonde bio este testigo que peleó muy balientemente como buen soldado (...) de donde salió herido en el pecho de un arcabuzazo y de una mano, que salió estropeado”. La razón por la que “el lugar del esquife” - una pequeña embarcación, bote o lancha- era considerado tan peligroso la encontramos en el exhaustivo tratado *La galera en la navegación y el combate*, de Olesa Muñido, donde se detalla el uso táctico de estas embarcaciones: “El asaltante armaba su esquife, que había botado y tomado a remolque, con un esmeril o un par de mosquetes y un puñado de hombres. El mando de la embarcación era asumido por un entretenido u otro oficial de la confianza del capitán de galera. En audaz golpe de mano trataba este grupo de abordar la galera (enemiga) por la espalda y coger entre dos fuegos a sus defensores”. Y Jack Beeching, en su estudio histórico *Las galeras de Lepanto*, señala que el ataque consistía en “gatear por allí hasta cubierta y sorprender al enemigo por la zaga (...) Lo más probable es que mandase él (Cervantes) a los hombres del esquife de La Marquesa. Lo hirieron, desde luego”.

La noche tras la batalla fue de viento y lluvia. Y mientras en el golfo de Lepanto, cubierto de maderos y cadáveres a la deriva, la flota cristiana celebraba su victoria antes de poner proa a Corfú, en el atestado entrepuente de la maltrecha galera Marquesa -ciento ochenta bajas en el combate, incluidos cuarenta muertos-, entre sus camaradas heridos y agonizantes, con dos tiros de arcabuz en el pecho y manco de la mano izquierda, Miguel de Cervantes se debatía entre la vida y la muerte en manos de los limitados cirujanos navales de la época. Acababa de cumplir veinticuatro años.

Vivió, por fortuna para don Quijote y el mundo, y más tarde escribiría de sí mismo: “Fue soldado muchos años, y cinco y medio cautivo, donde aprendió a tener paciencia en las adversidades. Perdió en la batalla naval de Lepanto la mano izquierda de un arcabuzazo, herida que, aunque parece fea, él la tiene por hermosa, por haberla cobrado en la más memorable y alta ocasión que vieron los siglos pasados, los presentes, ni esperan ver los venideros”.