

Curso 2004/05
HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES/6
I.S.B.N.: 84-7756-630-5

CRISTINA GONZÁLEZ DE URIARTE MARRÓN

Viajeros franceses en Canarias
en el siglo XVIII

Directora
BERTA PICO GRAÑA



SOPORTES AUDIOVISUALES E INFORMÁTICOS
Serie Tesis Doctorales

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	15
Presentación del corpus	33

PRIMERA PARTE

EL MUNDO EN LOS MAPAS. LAS EXPEDICIONES MARÍTIMAS DEL S. XVIII	95
1.1. Evolución en el conocimiento del mundo a través de la cartografía.....	97
1.1.1. Antigüedad.....	97
1.1.2. Edad Media	104
1.1.2.1. Los portulanos.....	110
1.1.2.2. La navegación a finales de la Edad Media	115
1.1.3. Siglo XVI	118
1.1.4. Siglo XVII	134
1.1.5. Siglo XVIII.....	141
1.2. La <i>Terra australis</i> y otros mitos geográficos	145
1.3. Concepción del viaje en el siglo XVIII	173
1.4. Organización y desarrollo de los viajes de exploración	177
1.4.1. La Marina francesa y otras instituciones científicas.....	184
1.4.2. Redacción de las instrucciones de los viajeros.....	190
1.4.3. Objetivos de las campañas	197
1.4.3.1. El móvil científico: la Geografía y la Historia Natural.....	199

1.4.3.2. Perfeccionamiento de los instrumentos y de las técnicas de navegación	206
1.5. Especialización del viajero.....	219
1.6. El barco. Desarrollo de la construcción naval.....	227
1.6.1. Condiciones de la vida a bordo.....	230
1.7. El viaje por mar y sus ritos: el paso del Ecuador	240

SEGUNDA PARTE

(D)ESCRIBIR EL VIAJE	243
2.1. La narración del viaje.....	246
2.2. Formas de escritura del viaje	257
2.2.1. El diario de navegación.....	257
2.2.2. La correspondencia	260
2.2.3. El relato de viajes	263
2.3. Distribución de la información y de las ilustraciones. Título, notas y textos preliminares.....	271
2.4. La <i>captatio benevolentiae</i> y otros recursos estilísticos	280
2.5. Redacción y publicación del viaje	293
2.6. La cuestión de la alteridad	297
2.7. El viajero-narrador.....	304
2.7.1. Una mirada racional sobre el mundo	307
2.7.2. La experiencia personal.....	308
2.7.3. Fuentes de información	312
2.7.4. « <i>A beau mentir qui vient de loin</i> »: credibilidad del viajero	316
2.7.5. Desmitificación de la realidad.....	320
2.8. El lector.....	323
2.9. La escala en Canarias	329
2.9.1. Interés histórico.....	331

2.9.2. Interés científico.....	333
2.9.3. Interés humano y social.....	335

TERCERA PARTE

CANARIAS, Y EN PARTICULAR TENERIFE, EN LA LITERATURA DE VIAJES DEL SIGLO XVIII	339
3.1. Primeras referencias a Canarias. Tenerife y las otras islas del Archipiélago en la narrativa de viajes	342
3.2. Procedencia de la información	349
3.2.1. Documentos escritos y fuentes orales.....	350
3.3. Primera impresión de Tenerife.....	354
3.3.1. Descripción del Teide	356
3.3.2. Referencias mitológicas.....	365
3.3.2.1. Las Islas Afortunadas.....	367
3.3.2.2. El Jardín de las Hespérides y los Campos Elíseos	370
3.3.2.3. La leyenda de San Brandán.....	371
3.3.2.4. El Garoe.....	372
3.3.2.5. La Atlántida	374
3.4. La economía insular.....	378
3.4.1. La actividad comercial	382
3.4.2. La vid.....	389
3.4.3. Agricultura, ganadería y pesca	394
3.5. Las observaciones de historia natural.....	400
3.5.1. La botánica.....	410
3.5.2. La zoología y la geología	417

CUARTA PARTE

LA CIUDAD Y SUS GENTES.....	427
-----------------------------	-----

4.1. Tenerife en el siglo XVIII según los viajeros franceses	428
4.2. Principales núcleos urbanos	433
4.2.1. Santa Cruz de Tenerife	433
4.2.2. El puerto	441
4.2.3. La Laguna	446
4.2.4. La Orotava	451
4.3. La preocupación etnográfica en la literatura de viajes	455
4.3.1. Contexto socio-económico de Tenerife en el s. XVIII	465
4.3.2. Descripción física y valoración moral del canario	472
4.3.3. Costumbres y vida religiosa	480
4.3.4. Vestido	487
4.3.5. Alimentación, higiene, medicina y salud	492
4.4. Relaciones con los isleños	499
5. CONCLUSIONES	503
6. BIBLIOGRAFÍA	511
ÍNDICE DE VIAJEROS	557
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES	561

Je ne me dissimule point les fatigues, les dangers même, inséparables d'une longue navigation. L'élément terrible auquel j'ose confier ma frêle existence peut devenir mon tombeau. Si j'échappe aux tempêtes, je serai peut-être victime du climat brûlant sous lequel je dois vivre pendant plusieurs mois: cependant mon courage n'en est point ébranlé; je sais qu'un citoyen doit sacrifier son repos, sa santé, sa vie même, lorsqu'il travaille pour l'utilité publique et le progrès des connaissances humaines.

Ledru

INTRODUCCIÓN

El estudio de la narrativa de viajes en relación con Canarias ha experimentado un especial impulso en los últimos tiempos, como lo atestigua la publicación de diversos trabajos, ediciones y traducciones de relatos, amén de la creación de grupos de investigación de carácter pluridisciplinar. El conjunto de la documentación —integrado por la correspondencia, las crónicas y los cuadernos de bitácora elaborados por aventureros, marinos, científicos, comerciantes y misioneros que a lo largo de la historia han recalado en las Islas—constituye un testimonio de inestimable valor susceptible de ser abordado desde una perspectiva histórica, lingüística, sociocultural o filológica.

La afluencia de viajeros franceses al Archipiélago es especialmente fructífera a partir del siglo XVIII, cuando el interés por alcanzar el Pacífico estimula la búsqueda de nuevas rutas marítimas y convierte a las Islas en la «antesala de las Indias Occidentales» (N. Broc 1975: 78), esto es, en el lugar idóneo para hacer aguada y adquirir vino y alimentos frescos, necesarios para proseguir la travesía. En Tenerife los naturalistas recorren algunos de sus rincones más singulares y llevan a

cabo múltiples mediciones y cálculos matemáticos que consignan cuidadosamente en sus diarios, junto con descripciones e impresiones del lugar y de su gente. La extraordinaria riqueza de estos materiales y el hecho de que hasta el momento no hayan sido analizados en profundidad nos animó a emprender el presente estudio.

Conocidas desde la Antigüedad, muy pronto las Canarias entraron a formar parte del imaginario colectivo debido, principalmente, a su ubicación estratégica en los confines del mundo occidental y a su condición de islas, emplazamiento mítico por excelencia. Estos dos aspectos propiciaron su rápida asociación con las Islas de los Bienaventurados, las Islas Afortunadas, el Jardín de las Hespérides o los Campos Elíseos, entre otros mitos, donde se ubicaba la morada del más allá. La literatura perteneciente a la *paradoxografía* situará en este escenario idealizado o *locus amœnus* un mundo fértil habitado por seres fabulosos y donde suceden acontecimientos maravillosos.

Por otro lado, fenicios y romanos ya habían elegido este enclave como punto cero para fijar las coordenadas en sus mapas y, desde finales de la Edad Media, estas tierras se convierten en un espacio familiar para los marinos que surcan el Atlántico rumbo a África y América. De esta forma, a la imagen idílica se superpondrá gradualmente una visión más acorde con la realidad que, no obstante, no logrará erradicar la concepción primigenia del Archipiélago.

Por lo que concierne a la presencia francesa en las Islas, ésta se remonta al medievo, cuando a partir de 1402 tiene lugar su conquista e incorporación a la Corona de Castilla, relatada en *Le Canarien* por dos clérigos franceses, Pierre

Boutier y Jean Le Verrier, capellanes de los conquistadores Gadifer de La Salle y Jean de Béthencourt, cuyo relato se conserva en dos copias del manuscrito original. El texto de *Le Canarien* no sólo refiere los hechos relativos a la conquista, sino que también incorpora amplias descripciones de la naturaleza (flora, fauna, paisajes...) y sus posibilidades de aprovechamiento para la colonización, así como detalles del aspecto, las costumbres o las creencias de los aborígenes. En las postrimerías del siglo XV el comerciante Eustache de la Fosse narra su viaje por la costa occidental africana y la península ibérica con el título *Voyage à la côte occidentale d'Afrique, en Portugal et en Espagne (1479-1480)*. Sobre la escala en Canarias tan solo refiere que la embarcación chocó contra una roca en Lanzarote, que se aprovisionaron de madera en El Hierro, donde desembarcó uno de los marinos y, por último, recomienda la consulta del libro *Mundus Novus* de Américo Vespucio para lo concerniente al Archipiélago. Mucho más extensos son los datos que aporta André Thevet en 1558 en su obra *Les singularitez de la France antarctique, autrement nommée Amérique & de plusieurs terres & isles découvertes de nostre temps*. A lo largo de tres capítulos plagados de alusiones eruditas a los autores clásicos el franciscano contrasta las informaciones verídicas con los hechos fabulosos transmitidos por la tradición. Poco después, en *Le grand Insulaire* y en *La Cosmographie Universelle, illustrée de diverses figures des choses plus remarquables vues par l'auteur*, este religioso describe con todo detalle las Islas, el origen de sus nombres —refutando a Plinio y a otros autores—, sus producciones, las costumbres de sus habitantes, etc., y dedica especial atención al Teide y a la isla de El Hierro y su meridiano. Algo más tarde, recién inaugurado el siglo XVII Jean Mocquet, al servicio de Enrique IV, emprende un periplo con destino a África, Asia y América. Los exiguos detalles que brinda sobre el archipiélago atlántico en *Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales & Occidentales* se circunscriben al mito de las Afortunadas. En la misma centuria

Claude Jannequin, Guillaume Coppier, Nicolas Villault o el corsario Jean Doublet, entre otros, visitaron y escribieron sobre estas tierras.

Estas noticias ganarán en relevancia a partir del Setecientos, cuando los Gobiernos europeos libran una encarnizada batalla por el control de los océanos y rivalizan en la organización y desarrollo de numerosas campañas científicas. Desde este punto de vista, la primera mitad de la centuria fue especialmente favorable: «Jamais depuis la découverte de l'Amérique, la face du monde ne fut aussi changée, moins par la révélation de terres nouvelles, que par la pénétration des hinterlands, des forêts et des montagnes, la reconnaissance des premiers éléments d'une science océanographique» (P.J. Charliat: 107). Así las cosas, las Islas acogen a una pléyade de marinos, geógrafos, naturalistas y astrónomos que aprovechan su estadía para trazar perfiles de las costas, levantar mapas, estudiar el suelo, la historia, la flora, la fauna y, sobre todo, el Pico del Teide, colosal volcán visible a más de cuarenta leguas, según la versión secular difundida entre los marinos. Sus observaciones sirven de ensayo para los trabajos previstos en el Pacífico pero, sobre todo, aportan valiosos resultados sobre Canarias inaugurando, en muchas ocasiones, unas líneas de investigación que muy pronto comenzarán a dar sus frutos. Consecuencia de esta intensa actividad fue la redacción y publicación de un elevado número de relatos que aportaron múltiples hallazgos geográficos, cartográficos o etnográficos.

Uno de los rasgos que mejor definen la ideología ilustrada es el ansia de saber, la voluntad de aprehender y de comprender el mundo. Este convencimiento de que el universo puede ser descifrado procede de una antigua creencia que adquiere pleno sentido durante el siglo XVIII, cuando el viajero asume como uno de sus principales cometidos la lectura del Libro de la Naturaleza. Para ello es preciso comenzar por inventariar, catalogar y describir los distintos elementos que la integran, de ahí que las razones aducidas para justificar tan ambiciosas exploraciones se sustenten en argumentos científicos y patrióticos que, no obstante, no excluyen otros, como la posibilidad de abrir nuevos mercados o de fundar nuevas colonias, formulados en los discursos preliminares que anteceden las narraciones apodémicas.

En la representación mental del mundo de comienzos del siglo XVIII figuran aún numerosos territorios imaginarios cuya búsqueda será determinante a lo largo de la centuria. Nos referimos, en especial, al mito del continente austral, a la «isla» de California y al Paso del Noroeste. El primero de ellos se apoya en una remota suposición según la cual una gran masa de tierra estaría ubicada en el hemisferio sur para servir de contrapeso a las tierras boreales. Si bien los geógrafos griegos y romanos ya habían especulado en la Antigüedad sobre su existencia, serán los holandeses quienes en el siglo XVII concreten los hipotéticos contornos del gran continente austral y lo bauticen con el nombre de «Nueva Holanda». Respecto a California, se consideraba que estaba limitada al norte por el Mar del Oeste. Y en cuanto al Paso del Noroeste, desde el siglo XVI, y hasta bien entrado el XIX, franceses, ingleses, españoles y rusos buscarán afanosamente un estrecho que comunique el Atlántico con el Pacífico. Las expediciones capitaneadas por James Cook en el siglo XVIII fueron, en este sentido, concluyentes y resolvieron muchas dudas —entre otras actuaciones el navegante británico descubrió algunas islas del

Pacífico, cartografió Nueva Zelanda o confirmó los hallazgos de Bering en el Ártico—, además de poner fin al mito del continente austral.

Ahora bien, los grandes viajes franceses de navegación que marcaron el siglo XVIII y buena parte del XIX fueron posibles gracias a la existencia de una coyuntura específica que había comenzado a gestarse en los siglos anteriores. La principal novedad que introdujo el Setecientos estribó en el protagonismo adquirido por el Gobierno y, con él, por el monarca en la preparación de tales empresas, para las que no se escatimaron medios técnicos ni humanos. Por otra parte, los marinos no sólo estaban más preparados que sus predecesores—hay que destacar el importante papel desempeñado en Francia por la Academia de Marina, que inculcó en sus hombres el espíritu de observación—, sino que contaron con unas prolijas instrucciones elaboradas por un selecto equipo de hombres de ciencia. De este modo, la exploración marítima se desarrolló de acuerdo con un minucioso programa científico que contemplaba la verificación de los nuevos instrumentos, la geografía, la cartografía, la navegación o el estudio de la naturaleza y del hombre, con objeto de rellenar definitivamente las lagunas heredadas de los siglos XV y XVI; no en vano este período es conocido como «la segunda edad de los descubrimientos».

Otra innovación relevante fue la integración a las campañas de un nuevo tipo de profesional: el naturalista, cuya presencia en el barco dio lugar a uno de los mayores cambios del siglo en la historia marítima. Son conocidas las frecuentes rivalidades y discrepancias originadas entre marinos y hombres de ciencia o entre los propios científicos, algunas de las cuales trascendieron más allá de los límites de la navegación. Si la expedición de Nicolas Baudin a tierras australes alcanza uno de

los primeros puestos en cuanto a sus logros, igualmente lo ocupa en cuanto a las desavenencias irreconciliables surgidas en la tripulación. Así, François Péron logra redactar la relación oficial de la exploración sin nombrar a su capitán, mientras que el naturalista Ledru, que había tenido ocasión de navegar con Baudin en su campaña de 1796, sólo tiene palabras de elogio para él. En cualquier caso, está fuera de toda duda el arrojo y la valentía de unos hombres dispuestos a sufrir toda suerte de penalidades, e incluso a arriesgar su vida en unas empresas que podían prolongarse por espacio de varios años y cuyo final se desconocía con certeza. Quizá, tal y como ellos mismos señalan, el sentimiento patriótico y, sobre todo, los fuertes deseos de viajar fueron motores decisivos, tanto más cuanto que muchos regresarían a su país con una salud notablemente deteriorada tras el desarrollo de una labor por la que serían los últimos en percibir su salario, después de los contramaestres, los grumetes o los trabajadores de los astilleros.

Por lo que concierne a los adelantos técnicos, no sólo se introdujeron mejoras en la construcción de las embarcaciones, sino que se crearon y se perfeccionaron diversos instrumentos —el cordel de corredera, el barómetro, el octante o el cronómetro— con los que se efectuaron observaciones más precisas y fiables. En otro orden de cosas, la preocupación constante a lo largo de la centuria por la salud de los marinos se tradujo en la publicación de diversos tratados sobre las enfermedades más frecuentes y las principales causas de mortalidad. A este respecto, hay que señalar la constatación de la eficacia del consumo de cítricos en la prevención de una de las afecciones más temidas, el escorbuto.

Sin obviar la existencia de determinados errores, el balance fue positivo desde múltiples puntos de vista: se completó el mapa del mundo, la geografía se despojó de sus misterios y se ajustó a sus verdaderas proporciones, se demostró la insularidad de Nueva Zelanda y de Nueva Caledonia, se reconocieron las islas

Hawái y las Nuevas Hébridas, se fijó la posición de las islas Salomón, se exploró el mar del Japón, se crearon riquísimas colecciones de historia natural y se iniciaron los estudios sobre el hombre.

Todos estos avances carecerían de sentido si no se procediera a su divulgación, y la mejor manera de hacerlo es por medio de su escritura, ya sea simultánea o posterior a la travesía: «Voyager est une mission, ce qui fait du périple un exercice d'observation annoncé et préparé et du retour une obligation d'écriture» (Goulemot, J.M., P. Lidsky y D. Masseur: 535, t. I). El diario de navegación —obligatorio desde 1681 para los responsables de las expediciones— representa la primera práctica textual del viaje y recoge con detalle los datos relativos a la ruta, la meteorología, las observaciones científicas o las escalas. En el lado opuesto se encuentra el tratado sistemático, dividido en partes diferenciadas y mucho más elaborado, puesto que toma cuerpo una vez concluida la campaña. En un estadio intermedio se sitúa la correspondencia, un eficaz método informativo que da cuenta, de manera fragmentaria, de la marcha de la exploración.

Con independencia de la forma adoptada, el texto aúna información, veracidad y sencillez, los tres pilares sobre los que se construye la literatura viajera. En efecto, el «viajero-escritor» aspira a convertirse en espejo fiel de la realidad contemplada: «ma tâche doit se borner à présenter à ceux qui voudront lire mon travail, l'exposé fidèle des notions que nous avons pu recueillir sur des pays qu'ils auroient à visiter après nous» (Freycinet: 2). Mediante la estrategia de la *captatio benevolentiae* el autor pretende inspirar confianza en el lector, a cuya indulgencia apela por su posible torpeza estilística, reiterando su fin de ser fiel a la realidad. Pero, además de sincero, el relator tiene que resultar creíble para convencer a su

público de la existencia de algo que sólo él ha podido observar. Por este motivo la «reconstrucción» debe efectuarse de una forma sencilla, directa, sin artificio, en la que prevalezca lo que W. Guentner denomina «retórica de la espontaneidad» (1997: 30). Con esta actuación el cronista intenta alejarse de la acusación histórica —recordemos el célebre proverbio «A beau mentir qui vient de loin»— que le asocia indefectiblemente con la mentira. La sobriedad estilística cumple, además, otra función, cual es, reforzar la impresión de autenticidad. Los prefacios y los capítulos preliminares, tan frecuentes en los relatos, son esclarecedores en cuanto a las aspiraciones del autor narrador. Manifestaciones del tipo «je ne suis pas orateur» (Le Gentil: 2) traslucen una cierta toma de conciencia del fenómeno literario y una preocupación estética ausente de las relaciones anteriores. A pesar de la dificultad que entrañaba este cambio en la percepción del viajero, lo cierto es que a lo largo del siglo los recelos, en líneas generales, fueron desapareciendo. A ello contribuyó, bien es cierto, que fuera un hombre de ciencia, el naturalista, quien a menudo se encargara de contar la exploración, erigiéndose así en «testigo del mundo» (J. Pimentel 2003).

Por lo que respecta al destinatario de la relación, ya sea este una autoridad religiosa o política, un especialista o un simple aficionado a los viajes, es indudable que constituye una pieza clave del texto. El viajero y ministro de Marina Fleurieu diferencia entre el lector ocasional y el especializado y propone a cada uno un método de lectura de su *Voyage fait par ordre du Roi en 1768 et 1769...* Si bien ambos persiguen información, el primero anhela encontrar, además, anécdotas y curiosidades de la vida en el mar; de esta forma, como sostiene F. Wolfzettel, la narración del propósito prioritario del viaje no descuidará la vertiente lúdica de la lectura: «la vieille "relation" tend à se faire "récit" dans la mesure où l'aventure de voyager prime le but scientifique» (p. 231). No obstante, la actividad cotidiana a

bordo de un barco se caracteriza por su monotonía y los episodios extraordinarios son esporádicos. A esto se suma la aridez propia del vocabulario técnico que acompaña la exposición de las diferentes tareas efectuadas por los miembros de la tripulación. Consciente de ello, Bory de Saint-Vincent explica en su *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique* que ha optado por limitar el contenido científico a las notas (p. XIV) brindándonos un claro ejemplo de la aplicación de la premisa horaciana *utile dulci*, tan extendida en el Setecientos, y que predeterminará la escritura de la navegación.

Al comienzo de esta Introducción aludimos al papel que ha desempeñado Canarias en la navegación atlántica. La razón por la que Tenerife sirvió de fondeadero para las embarcaciones que en el curso del siglo XVIII surcaron el Atlántico —convirtiéndose, si no en la única, sí en la isla que mejor conocían los naturalistas—, estribó en que la rada de Santa Cruz era la que disponía en ese momento de las mejores condiciones para el atraque. Tras la erupción de 1706, que inutilizó el puerto norteño de Garachico, fue el muelle santacrucero el que tomó el relevo acogiendo la mayor parte de las embarcaciones nacionales y extranjeras. La afluencia de visitantes foráneos fue recibida con entusiasmo por un determinado grupo de comerciantes y hombres cultos que no sólo brindaron sus domicilios particulares para la instalación de observatorios, sino que dispensaron toda clase de información a los visitantes.

El presente trabajo se enmarca en una línea de investigación iniciada en nuestro departamento hace ya algunos años y que dio como primer fruto el libro *Viajeros franceses a las Islas Canarias* publicado en 2000. El proyecto del que surgió

estaba dirigido por las profesoras de Filología Francesa y Románica de esta universidad, Berta Pico y Dolores Corbella, e integraba entre sus miembros a varios profesores, entre los que me incluyo. El objetivo consistía en reunir y traducir las relaciones de viaje de todas las épocas con referencias al Archipiélago. Tras una primera etapa de localización y recopilación de los materiales en diferentes bibliotecas españolas y francesas, se procedió a la selección y traducción de los fragmentos. En la actualidad está en marcha un nuevo proyecto de investigación, dirigido por el profesor José M. Oliver, del que también formo parte. En esta ocasión el viaje a Canarias es entendido desde una perspectiva más amplia, puesto que contempla el análisis y la traducción no sólo del viaje real a las Islas, sino también del ficticio, cualquiera que sea su forma de expresión literaria.

En 1987 se editó *Las Islas Canarias, escala científica en el Atlántico. Viajeros y naturalistas en el siglo XVIII* de A. Herrera Piqué. Tal y como su título anuncia, este trabajo se centra en los viajeros europeos de cualquier procedencia que arribaron al Archipiélago durante la Ilustración, si bien el autor ofrece, además, una rápida visión de la primera mitad del siglo XIX. La obra concluye con unos apéndices sobre aspectos científicos concretos, un cuadro cronológico y un índice de navegantes.

Con todo, la aparición de nuevos testimonios por un lado y, por otro, la ausencia de un estudio que integrara no sólo las expediciones francesas relativas a Canarias, sino también al viajero y su relato en el contexto europeo, nos animó a realizar esta tesis. Nuestro propósito era conocer la visión que sobre Canarias y su gente difundieron los naturalistas que a lo largo del Setecientos recalaron en el Archipiélago, y en qué medida esta representación estaba mediatizada por adherencias culturales. Después de analizar la evolución en el conocimiento del

mundo y el papel que en ella desempeñaron los navegantes, nos interesamos en la organización y desarrollo de las campañas científicas, así como en la plasmación por escrito de la experiencia marítima. Seguidamente nos centramos en el lugar que ocuparon las Islas en la encrucijada atlántica y en los aspectos que de ellas destacaron los relatores, con objeto de verificar si la percepción insular estaba condicionada por ideas preconcebidas y, en ese caso, hasta qué punto éstas la habían determinado. Para ello resultaba imprescindible partir de documentos auténticos que dieran fe de exploraciones realmente efectuadas y descartamos, por tanto, aquellos textos que eran fruto exclusivo de la imaginación del narrador o de su bagaje cultural. Conscientes de que toda exposición es parcial y comporta un cierto grado de subjetividad, intentamos partir de un número suficientemente elevado de documentos con el fin de que el resultado fuera lo más fidedigno posible. Por esta razón no excluimos ningún testimonio, ya fuera obra de un hombre culto, ya de un marino con escasa instrucción.

Para la localización de los documentos nos desplazamos a distintas bibliotecas españolas y francesas, donde llevamos a cabo una ardua labor de selección, puesto que la naturaleza de nuestro corpus nos obligaba a consultar cuidadosamente todos los *Voyages, Récits y Relations* con destino a los mares del Sur, África y América.

Nuestro corpus consta de una veintena de textos de diversa extensión y calidad. Por una parte, y como ya hemos señalado, el Setecientos fue un período de apogeo de la navegación a vela; por otra, la obligación, para los capitanes, de llevar un diario, y para los científicos de informar puntualmente de la marcha de sus observaciones, nos aseguraba poder contar con varios testimonios de una misma empresa. Como tuvimos ocasión de comprobar con posterioridad, esta

multiplicidad de puntos de vista acerca de una única realidad, lejos de dificultar la comprensión de los textos, enriquecía el conjunto.

La mayoría de las veces se trata de fragmentos de relaciones más largas donde las noticias sobre la escala atlántica son de cierta relevancia. Así, Godot y Péron realizan, en 1704 y 1800 respectivamente, someras descripciones de Tenerife y de su gente; Durret consagra dos capítulos a Lanzarote, Gran Canaria y Tenerife, y Riedlé añade a su testimonio sobre la población detalles de la flora insular. Ledru o Milbert, sin embargo, reúnen prolijas informaciones sobre múltiples aspectos del pasado y del presente del Archipiélago. Mucho menos frecuentes son los relatos íntegramente dedicados a Canarias. En 1724 Feuillée recibió de la Academia de Ciencias parisina el encargo de determinar la posición exacta de la isla de El Hierro—donde Luis XIII, a través de la ordenanza del 1 de julio de 1634, había establecido el meridiano—y de llevar a cabo diferentes cálculos y mediciones. Sus estudios están recogidos en *Voyage aux Isles Canaries* donde, entre otras cosas, el astrónomo aporta datos esenciales sobre la historia natural archipelágica. A punto de finalizar el siglo, en 1800, Baudin se detuvo en Tenerife para aprovisionarse de agua, vino y productos frescos antes de proseguir rumbo al Pacífico. Uno de los naturalistas que le acompañaban, Bory de Saint-Vincent publicó los *Essais sur les îles Fortunées* en 1803 y, al año siguiente, *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique*. El primer título es un completo estudio sobre el Archipiélago en el que el autor aborda aspectos referentes a la conquista de las Islas, su historia natural, geografía, etnografía y mitología; en cuanto al segundo, es la relación de la travesía hasta el desembarco del naturalista, enfermo, en isla Mauricio.

Otras veces las alusiones a las Islas son muy breves y no sobrepasan unas pocas líneas. Igualmente, en ocasiones nos referimos a textos, como el de Cordier,

que por su proximidad cronológica hemos creído conveniente citar, pero que no consideramos parte de nuestro corpus.

Por lo que concierne a la forma de expresión utilizada por nuestros viajeros, es muy variada, puesto que comprende desde diarios de a bordo, que no han sufrido ningún tipo de reescritura —los manuscritos de Godot, Feuillée, Ronsard, Baudin, Sautier o Riedlé—, a correspondencia religiosa —la de los jesuitas Taillandier, Labbé, Chomé y Cat—o científica —La Barbinais Le Gentil o La Martinière—, hasta completos tratados como el arriba mencionado de Bory de Saint-Vincent.

El estudio que ahora presentamos se ha estructurado en cuatro partes precedidas de una introducción. La primera de ellas está dedicada al viaje. Heredero de una larga tradición marinera, el hombre ilustrado posee un rico caudal de conocimientos sobre el mundo que le rodea gracias al esfuerzo de numerosos navegantes que, con muy pocos medios, acometieron la exploración de los océanos. Con las noticias que aportaron se levantaron mapas y planisferios sucesivamente corregidos y aumentados. Antes de adentrarnos en el estudio del viaje por mar durante el siglo XVIII consideramos oportuno realizar un breve recorrido por los hitos cartográficos más representativos para poder así entender mejor las circunstancias en las que se desarrollaron las campañas científicas y su contribución al conocimiento del mundo. Los intentos infructuosos por alcanzar el continente austral y la necesidad de disponer de instrumentos náuticos fiables dio origen a un número considerable de viajes en los que nada se dejó al azar. De las personas que intervinieron en su organización y ejecución, de los objetivos de las expediciones,

de los progresos en la construcción naval y en las condiciones sanitarias de los marinos nos ocupamos, igualmente, en este apartado.

En la segunda parte nos detenemos en el relato de viajes. La divulgación de la experiencia marítima y de los logros alcanzados son una consecuencia lógica de un viaje, el transpacífico, cuyo fin esencial es contribuir al desarrollo de la ciencia. El naturalista y el marino, convertidos ambos en escritores, pueden optar entre diversas formas narrativas, dependiendo de su grado de espontaneidad, y del momento en que la crónica del viaje se da a conocer, durante la campaña o al finalizar ésta. Hacemos referencia, asimismo, a la distribución y presentación del contenido, así como a los prefacios e introducciones que suelen acompañar los relatos. Bien es cierto que buena parte del atractivo que destila este tipo de literatura se debe a la naturaleza de la realidad sobre la que informa, pero es igualmente cierto que en la escritura de la relación ocupan un lugar destacado el viajero-narrador —puesto que a través de él recibimos la información— y el lector —presente en la mente del relator—. Finalizamos con una sucinta visión de las noticias sobre Canarias que aporta el relato.

En las dos últimas partes de nuestra investigación analizamos, por tanto, la descripción de Canarias, y en especial de Tenerife, que nos brindan los viajeros. Para la mayoría de los científicos se trata de la primera visita al Archipiélago, que viene precedida de una serie de imágenes preconcebidas en las que se funden las lecturas previas con las expectativas alimentadas durante la travesía. Así pues, tras una breve mención a las principales referencias escritas a Canarias en la literatura viajera de todos los tiempos, nos ocupamos de las fuentes de información, escritas y orales, de las que se han servido los viajeros. Seguidamente nos detenemos en la primera reacción que suscita la visión de Tenerife, dominada por el Pico del Teide, los principales rasgos de la economía insular, así como su riqueza botánica, fáunica

y geológica. Por último abordamos la percepción de los principales núcleos urbanos y de su gente.

Tras la conclusión figuran un apartado con las referencias bibliográficas — que hemos dividido en tres grupos: los relatos de viaje que forman parte del corpus, la bibliografía sobre la literatura de viajes y la correspondiente a Canarias—, un índice de autores y un índice de ilustraciones.

PRESENTACIÓN DEL CORPUS

Los textos utilizados en el presente estudio abarcan un período que comprende desde 1701 a 1800, límites temporales que se corresponden con los viajes de Jean Godot y de Nicolas Baudin, respectivamente. Todos ellos tienen en común ser la consecuencia de una experiencia marítima real que es redactada, la mayor parte de las veces, por sus protagonistas. Cuando esto no ocurre, los autores, viajeros, a su vez, expresan su intención de ser fieles al documento original. De esta forma procede Sonnini cuando acepta el encargo de ocuparse de la publicación del manuscrito de su colega, el naturalista Ledru.

Estos materiales son tributarios de una realidad que, en ocasiones, es compartida, puesto que no es inusual que una misma expedición dé pie a diferentes relatos. Ahora bien, no todos los viajeros-escritores participan de idénticas motivaciones ni obligaciones, de ahí que el resultado sea un conjunto de descripciones e impresiones de desigual valor, pero que cobran su auténtico sentido en conexión con las otras.

Para presentar el corpus hemos optado por el orden cronológico de la realización del viaje. Las relaciones que derivan de una misma travesía están agrupadas bajo un epígrafe común que las identifica, cual es el motivo de la empresa —así, el viaje del príncipe Aniaba—, la compilación de la que forman parte —como *Las cartas edificantes y curiosas*— o la navegación que las aglutina —tal sucede con la circunnavegación de La Pérouse, la campaña organizada en su búsqueda o las expediciones de Baudin a las Antillas y a tierras australes—.

Cada viajero es introducido junto al título completo de su relato; sólo cuando se trata de manuscritos indicamos la biblioteca en la que se encuentran y la signatura correspondiente. A continuación presentamos los datos biográficos más relevantes, deteniéndonos en el viaje objeto de estudio; y, por último, señalamos las páginas en las que se localizan las noticias sobre Canarias.

Al final de este estudio incluimos un índice de autores que remite a este apartado.

CORPUS OBJETO DE ESTUDIO

♦ EL VIAJE DEL PRÍNCIPE ANIABA

En 1701 el príncipe Aniaba, supuesto hijo del rey Zena de Assinia¹, que había sido enviado en 1687 a la corte de Luis XIV, emprendió el viaje de regreso desde Francia a la Costa de Oro africana. De esta travesía conocemos dos relaciones publicadas por Godot y Loyer.

En 1740 apareció, de forma anónima, la novela *Histoire de Louis Anniaba*² que partía de un hecho histórico controvertido: la visita a Francia de Louis Hannibal, que acababa de ser bautizado.

GODOT, Jean: *Relation exacte de ce qui s'est passé dans le Voyage du prince àniaba Roy d'Issinie a la Coste d'or en affrique avec Les Moeurs, Coutumes, Religions et maniere de vivre de differentes nations et aussy une description de plusieurs pays et villes tant de l'affrique, de l'asie que de l'amerique*, 1704, 2 vols. [Biblioteca Nacional de Francia, ms. 13380-81].

Cuando tan sólo contaba doce años de edad, Godot (1679-?) abandonó el domicilio familiar para iniciar una andadura que le llevaría a recorrer Asia y África y a desplazarse en varias ocasiones a América.

El texto de referencia, un manuscrito con escolios marginales, no sólo da cuenta del viaje del príncipe, sino que incluye, además, una valiosa información

¹ Enclave al este de Costa de Marfil, lindante con la Costa de Oro.

² Reeditada en 2000 por University of Exeter Press. Introducción de R. Little.

sobre las costumbres, la religión y la forma de vida de distintas poblaciones de los tres continentes.

Las alusiones a Canarias se encuentran en los folios 22-29 del tomo I.

LOYER, Godefroy: *Relation du voyage du royaume d'Issiny, Côte d'Or, Païs de Guinée, en Afrique. La description du païs, les inclinations, les moeurs et la religion des habitans: avec ce qui s'y est passé de plus remarquable dans l'établissement que les François y ont fait*, París, 1714.

El primer destino del dominico Loyer (hacia 1660-1715) fue el Caribe, donde residió más de dos años y contrajo la peste al administrar los Sacramentos a la tripulación de una embarcación francesa. De nuevo en Francia y, más concretamente, en París, donde se disponía a solicitar su incorporación a la Real Compañía de Guinea, Loyer fue presentado al príncipe Aniaba. En el transcurso de la conversación el dominico expresó sus intenciones y el príncipe, que se preparaba para retornar a su país, le propuso que le acompañara. El viaje se inició el 18 de abril de 1701 y cuando la nave se encontraba a la altura del Cabo de Finisterre se desató una tormenta de tal intensidad que, ante el temor de naufragar, uno de los oficiales hizo la promesa de ir en camisa y con una cuerda atada al cuello desde el primer puerto que tocasen hasta la iglesia más cercana si lograban salir con vida. El marino cumplió su palabra en Santa Cruz de Tenerife, en donde atracaron el 8 de mayo y de donde zarparon al cabo de dos días rumbo a Assinia.

Las referencias a la isla canaria ocupan las páginas 23, 24 y 27-40.

Loyer llevó a cabo su labor evangelizadora en África y en Brasil antes de verse obligado a regresar, enfermo, a su país, en 1706, donde murió años más tarde.

♦ *LAS CARTAS EDIFICANTES Y CURIOSAS*

Es conocida la influencia que ejercieron los jesuitas durante el siglo XVIII, puesto que no solamente ocuparon una posición de privilegio en muchas monarquías europeas, sino que sus misiones se encontraban diseminadas por todas partes del mundo. De ahí el éxito de la conocida frase de Dupin: «La société des jésuites est une épée dont la poignée est à Rome et la pointe partout». Por otro lado, no es casual que el autor de la primera gran enciclopedia marítima francesa (*Hydrographie*, 1643) sea el padre Fournier ni que las enseñanzas náuticas en Francia corran a cargo de los jesuitas desde 1670 hasta 1764.

De acuerdo con las instrucciones de su fundador, san Ignacio, los religiosos notificaban regularmente a sus superiores, así como a otros miembros de la comunidad, el desarrollo de su labor (*Constitutiones S.I.*, p. X y VIII, 1, 9). La Asamblea del Clero de Francia de 1695 recomendó la divulgación de este material y fue la Compañía de Jesús la encargada de darlo a conocer con un triple objetivo: edificante, propagandístico y de captación de fondos.

Esta correspondencia dio lugar a un conjunto heterogéneo de cartas conocido como *Lettres édifiantes et curieuses, écrites des missions Étrangères par quelques Missionnaires de la Compagnie de Jésus* (París, 1702-1776, 34 vols.). La mayor parte procede de las misiones de Asia, y las que derivan de las misiones de América son, por el contrario, poco numerosas.

Para los misioneros destinados a América el paso por Canarias era obligado, como queda reflejado en las misivas que hacen referencia al Archipiélago. Para nuestro trabajo hemos seguido la edición *Lettres édifiantes et curieuses des missions de l'Amérique méridionale par quelques missionnaires de la Compagnie de Jésus* (París, Utz, 1991) y a ella remitimos.

TAILLANDIER, Jean-Baptiste : *Du père Taillandier, missionnaire de la Compagnie de Jésus, au père Willard, de la même Compagnie. À Pondichéry, le 20 février 1711.*

Taillandier (1676-1713) ingresó en la Compañía de Jesús en 1693. En 1707 marchó para las misiones y murió en un naufragio en 1713.

La carta que aquí mencionamos está dirigida a otro religioso, el Padre Willard, y es una rápida narración de la larga travesía iniciada el 5 de septiembre de 1707 y sólo concluida el 2 de febrero de 1710.

La breve descripción de Tenerife ocupa las páginas 215-216.

LABBE, Joseph: *Du père Labbé, missionnaire de la Compagnie de Jésus, au père Labbé, de la même Compagnie. À Concepción du Chili, ce 8 janvier 1712.*

La primera escala del viaje del padre Labbé (1677-1745) a China fue en Santa Cruz de Tenerife. El barco fondeó en el puerto canario el 30 de septiembre de 1710 y reanudó la navegación ocho días después. Las referencias a la Isla se encuentran en las páginas 151-152.

CHOME, Ignace: *Du père Chomé, missionnaire de la Compagnie de Jésus, au père Vanthiennen, de la même Compagnie. À la ville de Corrientes, ce 26 septembre 1730.*

Resultado de su labor misionera en Hispanoamérica, el padre Chomé (1696-1767) aprendió, entre otras lenguas amerindias, el guaraní y el quechua. El 6 de enero de 1730 la nave a bordo de la que viajaba atracó en la rada de Santa Cruz de Tenerife, en donde permaneció dos semanas, tiempo suficiente para el aprovisionamiento de agua, víveres y otros útiles, además de proceder al embarque de algunas de las familias canarias que iban a poblar Montevideo. Esta información figura en las páginas 77 y 78.

CAT: *Du Père Cat, missionnaire de la compagnie de Jésus, à Monsieur... À Buenos Aires, le 18 mai 1739.*

La embarcación de este jesuita efectuó una breve escala técnica en Tenerife. No obstante, el religioso no mostró ningún interés por conocer la Isla: «Je ne trouve rien de plus ennuyeux que le séjour d'un vaisseau arrêté dans un port» (p. 57).

♦ EL CORSARIO DRALSÉ DE GRAND-PIERRE

DRALSE DE GRAND-PIERRE: *Relation des divers voyages faits dans l'Afrique, dans l'Amerique, & aux Indes Occidentales. La Description du Royaume de Juda & quelques particularitez touchant la vie du Roy regnant. La Relation d'une Isle nouvellement habitée dans le détroit de Malaca en Asie, & l'Histoire de deux Princes de Golconde. Par le Sieur Dralsé de Grand Pierre, ci-devant officier de marine, Paris, C. Jombert, 1718.*

Capitán negrero y corsario, Dralsé de Grand-Pierre llevó a cabo expediciones en las costas de América, África y las Indias Occidentales. El relato de referencia recoge tres de estos viajes: el primero de ellos tiene como destino Buenos Aires; el segundo, Martinica y el último, América occidental. Es en esta ocasión cuando hace escala en el Archipiélago, concretamente en la isla de La Palma, el 11 de octubre de 1712.

Las noticias sobre la isla canaria abarcan las páginas 150-157. En ellas el filibustero describe la región y alude a la erupción del volcán del Charco acaecida pocos días antes de su llegada: «Nous aperçumes nous-mêmes le lendemain quelques feux qui sortoient encore de la Montagne avec un bruit sourd, semblable à celui que fait le tonnerre quand il est éloigné».

♦ LA BARBINAIS LE GENTIL

LA BARBINAIS LE GENTIL, Guy: *Nouveau voyage autour du monde par M. Le Gentil. Enrichi de plusieurs Plans, Vues et Perspectives des principales Villes et Ports du Pérou, Chily, Brésil, et de la Chine. Avec une Description de l'empire de la Chine beaucoup plus ample et plus circonstanciée que celles qui ont paru jusqu'à présent, où il est traité des Mœurs, Religion, Politique, Éducation et Commerce des Peuples de cet Empire*, Amsterdam, 1728, 3 vols.

La Barbinais Le Gentil (1692-1731) inició en 1714 un periplo de cuatro años de duración que se convertiría en la primera circunnavegación no oficial llevada a cabo por un francés. Tras la escala técnica en Tenerife, en el Puerto de La Cruz —del 17 al 24 de septiembre de ese mismo año— el buque mercante *Le Vainqueur* que transportaba a La Barbinais alcanzó el Pacífico. En Concepción Le Gentil cambió de nave y, después de residir casi un año en la China, pasó cinco meses en isla Mauricio. La correspondencia que el marino envió al ministro, conde de Morville, recogía las observaciones y descripciones de los diferentes países visitados y fue publicada con el título *Nouveau voyage autour du monde*.

La información relativa a Canarias se encuentra en la primera carta (pp. 3-7) e incluye, además de la tópica alusión a la belleza de las Islas y a la altura del Teide, detalles de naturaleza diversa, como el atraque en el puerto o algunos datos curiosos sobre el conde de La Gomera y su esposa.

♦ DURRET

DURRET: *Voyage de Marseille à Lima et dans les autres lieux des Indes Occidentales, avec une exacte Description de ce qu'il y a de plus remarquable tant pour la Géographie, que pour les Mœurs, les Coutûmes, le Commerce, le Gouvernement et la*

Religion des Peuples; avec des notes et des figures en taille-douce, París, J.-B. Coignard, 1720.

El texto, fruto de un viaje realizado entre 1707 y 1711 por América del Sur, no sólo contiene observaciones geográficas o etnográficas, sino también la opinión favorable de su autor acerca de la actuación de la administración francesa en las colonias.

Los capítulos XIII y XIV están dedicados a Lanzarote, Gran Canaria y Tenerife (pp. 68-80).

◆ FEUILLEE Y EL MERIDIANO

FEUILLEE, Louis: *Voyage aux Isles Canaries ou Journal des observations Physiques, Mathematiques, Botaniques et Historiques faites par ordre de Sa Majesté, par le R.P. Louis Feuillée, religieux, minime, mathématicien et botaniste du Roy*, París, 1724 [Biblioteca Nacional de Francia, microfilme FR 12222].



1. Louis Feuillée

El mínimo Louis Feuillée (1660-1732), hijo de unos modestos agricultores, sintió desde niño una fuerte inclinación por el estudio de las matemáticas; a ello se sumó la pasión por la botánica que le transmitió el Padre Plumier. Entre 1700 y 1701, cuando disfrutaba del reconocimiento internacional por sus investigaciones astronómicas y físicas, Feuillée efectuó su primer viaje por las costas griegas y algunos puertos de Asia Menor con el fin de rectificar la longitud del Mediterráneo oriental.

Un desagradable suceso ocurrido en Túnez, cuando unos hombres le robaron buena parte de su material, no menoscabó su espíritu científico y solicitó al conde de Pontchartrain un nuevo viaje con el mismo propósito, pero a un destino diferente, las Antillas. El 5 de febrero de 1703 el *Grand Saint Paul* zarpó de Marsella rumbo a la Martinica con Feuillée a bordo. Una vez allí el astrónomo se vio obligado a interrumpir temporalmente su actividad a causa de unas fiebres; en 1704 navegó con unos filibusteros con los que visitó, entre otros puntos, Santa Marta, Portobelo, Cartagena y Martinica, en donde permaneció poco más de un año. Regresó a Francia en junio de 1706 con un importante material que le valió la elección como miembro correspondiente de la Academia de Ciencias, así como el nombramiento de matemático del rey.

Al año siguiente Feuillée embarcó en el *Saint-Jean-Baptiste*, capitaneado por el corsario Jean Doublet de Honfleur. Brasil, Argentina, Tierra de Fuego, Perú y Chile fueron el escenario de sus nuevas investigaciones, convirtiéndose en el primer hombre que fijó la posición exacta de los principales puertos de Chile y Perú mediante el estudio de los satélites de Júpiter. Tras la escala en Santa Cruz de Tenerife, el 24 de mayo de 1708, la nave puso rumbo al continente americano. Fruto de esta expedición fue el *Journal des Observations Physiques, Mathématiques et Botaniques, faites par l'Ordre du Roy sur les Côtes orientales de l'Amérique Méridionale, et dans les Indes Occidentales depuis l'année 1707 jusques en 1712* (París, P. Giffart, 1714, 2 vol.). Los resultados aportados en esta ocasión por el astrónomo diferían de los obtenidos por su compatriota Frézier, que recorrió por las mismas fechas esos parajes³.

³ El ministro Pontchartrain encargó a Amédée-François Frézier (1682-1773) una misión secreta en América con objeto de investigar las posiciones españolas en el

Cuando contaba sesenta y cuatro años de edad, la Academia de Ciencias parisina encomendó a Feuillée una misión científica en Canarias. Las instrucciones, redactadas por Cassini y Maraldi, estaban orientadas a la determinación de la posición exacta de la isla de El Hierro —donde Luis XIII, a través de la ordenanza del 1 de julio de 1634, había establecido el meridiano—. Asimismo, también se le había encomendado el cálculo de la diferencia en longitud existente entre el citado meridiano y el observatorio astronómico de París, el establecimiento de la posición de Tenerife y la medición de la altura del Teide.

El 24 de abril de 1724 *La Femme Volante* levó anclas del puerto de Marsella. Tras sucesivas escalas en Alicante, Málaga y Cádiz, Feuillée y su ayudante, Charles Verguin, a bordo del *Neptune*, arribaron a Santa Cruz de Tenerife el 23 de junio de ese mismo año. Durante el tiempo que permanecieron en la Isla, hasta el 10 de octubre, Feuillée visitó El Hierro, La Gomera y La Palma.

El diario de la expedición lleva por título *Voyage aux Isles Canaries ou Journal des observations Physiques, Mathématiques, Botaniques et Historiques faites par ordre de Sa Majesté, par le R.P. Louis Feuillée, religieux, minime, mathématicien et botaniste du Roy* (París, 1724). Al año siguiente vio la luz el *Journal des Observations Physiques, Mathématiques et Botaniques, faites par ordre du Roi sur les Côtes orientales de l'Amérique méridionale et aux Indes Occidentales et dans un autre voyage fait par le même ordre à la Nouvelle Espagne et aux isles de l'Amérique* (París, J. Mariette, 1725). Complemento de estos trabajos es la *Histoire des Plantes médicinales qui sont les plus d'usage aux royaumes du Pérou et du Chili, composée sur les lieux par l'ordre du roi, en 1709, 1710 et 1711* (París, 1714-1725, 3 vols.).

continente. Resultado de esta empresa es la *Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chili et du Pérou fait pendant les années 1712, 1713, 1714* (París, 1716).

En reconocimiento a su labor Luis XIV otorgó una pensión a Feuillée y le hizo instalar un observatorio en Marsella. En los últimos años de su vida el astrónomo consagró su esfuerzo a formar a su sobrino, miembro correspondiente de la Academia de Ciencias. No en vano Feuillée es considerado uno de los más insignes estudiosos franceses de la flora y fauna sudamericana. Los botánicos le dedicaron un género de la familia de las cucurbitáceas denominada *feuillea*.

El *Voyage aux Isles Canaries* aporta datos esenciales sobre la historia natural del Archipiélago. A modo ilustrativo mencionaremos el inventario de una treintena de especies vegetales de las Islas, entre las que se encuentran nueve endemismos, la primera descripción botánica conocida del drago, la aplicación medicinal de algunas plantas o numerosas referencias zoológicas. En el campo de la Astronomía Feuillée fijó la posición de La Laguna, entonces capital de la Isla, y observó el primer satélite de Júpiter.

El volumen, que comprende también una «Historia antigua y moderna de las Islas Canarias», dotada de paginación independiente⁴, se completa con mapas y dibujos trazados por el astrónomo.

El manuscrito que hemos utilizado fue concebido como un informe a la Academia de Ciencias. Se trata de una copia realizada, por orden del naturalista y geodesta La Condamine, del original de la citada Academia, que se encuentra en la Biblioteca del Museo Nacional de Historia Natural. Un resumen de esta relación figura en la Academia de Ciencias.

Si bien la integridad de la obra no ha sido aún editada, una parte del diario de su viaje de 1724 fue publicada en las *Mémoires de l'Académie* de 1742 y 1746; en

⁴ En adelante emplearemos «V» para hacer referencia al *Voyage* y «H», a la «Historia antigua y moderna de las Islas Canarias».

1838 salió a la luz en la *Revue Rétrospective* (nº 19, t. II, pp. 189-340) la copia del manuscrito original —actualizada ortográficamente y con diferente puntuación— realizada por el abad La Caille, de acuerdo con el encargo de La Condamine.

♦LABAT

LABAT, Jean Baptiste : *Voyage du Chevalier des Marchais en Guinée, isles voisines et à Cayenne. Fait en 1725, 1726 et 1727, contenant une description très-exacte et très-étendue de ces pays et du commerce qui s'y fait. Enrichi d'un grand nombre de Cartes et de Figures en Tailles douces*, París, 1730, 4 vols.

Jean Baptiste Labat (1663-1738) ingresó en la orden de los dominicos en 1685 y, poco después, cursó estudios de matemáticas y filosofía. En 1693 solicitó formar parte del grupo de misioneros enviado a las Antillas. En Guadalupe, gracias a sus conocimientos de agronomía e ingeniería, pudo organizar una sede de su orden religiosa y acondicionar el terreno mediante presas, canales y molinos. Exploró el archipiélago de las Antillas y en 1703 fundó Basse-Terre, futura capital de Guadalupe. Ese mismo año tomó parte en la defensa de la isla frente al ataque de los ingleses. En 1705 emprendió el viaje de regreso a Francia, puesto que la epidemia de fiebre amarilla y los terremotos habían terminado con la vida de numerosos misioneros; después de permanecer unos meses en Andalucía llegó a La Rochelle en 1706.



2. Jean Baptiste Labat

Cuando ultimaba los preparativos para el siguiente viaje sus superiores lo reclamaron desde Italia, donde residió hasta 1716.

Además de las relaciones de sus viajes redactó y tradujo las crónicas de otros viajeros.

La redacción del *Voyage du Chevalier des Marchais*, a partir de las anotaciones de Des Marchais, es obra del religioso. Contiene breves alusiones al primer meridiano en Tenerife y en El Hierro y a la conquista de las Islas (pp. 30-31, t. 1).

♦ ADANSON



3. Michel Adanson

ADANSON, Michel: *Histoire naturelle du Sénégal. Coquillages. Avec la Relation abrégée d'un Voyage fait en ce pays, pendant les années 1749, 50, 51, 52 & 53*, París, B. Bauche, 1757. Michel Adanson (1727-1806) fue un personaje solitario a la vez que un estudioso incansable.

Gran apasionado de la naturaleza, abandonó muy pronto la carrera eclesiástica para, con tan sólo veintiún años, pero con una sólida formación, emprender su primer viaje: «Ce ne fut qu'après avoir travaillé pendant plus de six ans sous les yeux de ces illustres

Académiciens, que je déclarai le dessein que j'avois conçu depuis longtemps de voyager» (Adanson: 2). De esta forma, el 3 de marzo de 1749 *Le Chevalier-Marin*

puso rumbo a Senegal, en donde Adanson permanecería casi cinco años desarrollando una intensa actividad de la que da fe su *Histoire naturelle du Sénégal*.

De nuevo en su país colaboró en el *Supplément de l'Encyclopédie* de Diderot y publicó numerosos trabajos, entre los que se encuentra una descripción del baobab, que él había descubierto y al que Linneo denominó *Adansonia* en su honor.

Su herbario, formado por más de 30.000 plantas, se puede admirar en la actualidad en el *Muséum d'Histoire Naturelle* de París. Respecto a la colección de conchas que ha llegado a nosotros, su existencia es posible gracias a que Adanson poseía duplicado de los ejemplares de las colecciones que donaba, de tal forma que cuando la mencionada colección de moluscos se perdió aún se conservaba la del naturalista.

Miembro de la Academia de Ciencias y Caballero de la Legión de Honor, en 1806 Adanson propuso al Gobierno donar sus colecciones, su biblioteca y sus manuscritos a cambio de una pequeña pensión para su futura viuda y su hija. La petición no fue tenida en cuenta. Completamente aislado, sumido en la miseria — los revolucionarios de 1793 no sólo le privaron de su fortuna, sino que arrasaron sus jardines—, trabajando dieciocho horas al día, los últimos veinticinco años de su vida fueron extremadamente penosos. Auguste Chevalier, autor de un estudio sobre el viajero, lamenta que, a menudo, Adanson haya sido relegado a un segundo plano.

La escala técnica en Tenerife de *Le Chevalier Marin* tuvo lugar del 6 al 15 de abril de 1749. A lo largo de 10 páginas (pp. 5-15) el autor describe las excursiones que llevó a cabo, así como el clima, la fauna, la flora o la orografía insular.

♦ ROCHON



4. Alexis Rochon

ROCHON, Alexis: *Voyages à Madagascar, à Maroc, et aux Indes Orientales, par Alexis Rochon, Membre de l'Institut national de France, et de l'Académie de Pétersbourg. Ouvrage en trois volumes, accompagné d'une Carte de l'Inde orientale, d'un Vocabulaire Madégasse, de Tables astronomiques, et d'une Table générale des matières*, Paris, Chez Prault y Levrault, an X de la République [1802], 3 vols.

Entre 1767 y 1768 el astrónomo Rochon (1741-1817) efectuó una travesía por el océano Atlántico y el Índico en la que las sucesivas etapas fueron Canarias, Cabo Verde, Madagascar, isla de la Reunión, isla Mauricio y la India.

El primer volumen es una reedición del *Voyage* publicado en 1791 en el que sobresale la descripción de Madagascar⁵. Los dos volúmenes restantes contienen el viaje a Marruecos, así como información astronómica y teórica sobre las diferentes expediciones llevadas a cabo en el Índico.

Las referencias a Canarias se encuentran en el tomo 2, pp. 120, 121.

⁵ «Mon but est de faire connoître dans cet Ouvrage, l'île de Madagascar et les avantages que l'on pourroit retirer des établissemens que l'on y feroit, si ces établissemens étoient fondés sur le bonheur et l'instruction de ces bons insulaires» (pp. V-VI).

♦ PAGES

PAGES, Pierre-Marie-François: *Voyages autour du monde et vers les deux pôles, par terre et par mer, pendant les années 1767, 1768, 1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774 et 1776. Par M. de Pagès, Capitaine des Vaisseaux du Roi, Chevalier de l'Ordre Royal et Militaire de Saint-Louis, Correspondant de l'Académie des Sciences de Paris*, París, 1782, 3 vols.

El vizconde de Pagès (1740-1792) ingresó muy joven en la Marina y participó en distintas operaciones militares, entre ellas la guerra de los Siete Años o los bombardeos de Larache y Salé contra corsarios marroquíes en 1765. Después de desertar de la Marina de guerra y pasar a la mercante, en 1767, acometió una vuelta alrededor del mundo que culminaría cuatro años más tarde y en la que reuniría una considerable documentación científica y etnológica. Una vez reincorporado a la Marina, en 1772, formó parte, a bordo del *Roland*, del segundo viaje de Kerguelen a tierras australes, al que siguieron otras campañas científicas y militares. Fue asimismo autor de varias memorias científicas. Abandonó el servicio activo en 1782 y diez años más tarde murió asesinado en Santo Domingo.

El 30 de junio de 1767 Pagès inició una travesía que le llevaría, entre otros puntos, a Luisiana, México, Filipinas, Basora, Saida —donde vivió unos meses en las montañas— y Malta. Finalmente desembarcó en Marsella el 5 de diciembre de 1771. La brevísima referencia a Canarias se encuentra en la página 2 del tomo III.

♦ FLEURIEU

FLEURIEU, Charles-Pierre Claret: *Voyage fait par ordre du Roi en 1768 et 1769, à différentes parties du monde, pour éprouver en mer les horloges marines inventées par M.F. Berthoud*, París, Imprimerie Royale, 1773, 2 vols.

El conde de Fleurieu (1738-1810), oficial de la Marina, científico y hombre de Estado, se interesó muy pronto por todo lo relacionado con la navegación, desde la construcción de las embarcaciones hasta el perfeccionamiento de los diferentes instrumentos de medición.

En 1767 Fleurieu envió a Praslin, ministro de Marina, varios informes náuticos al tiempo que solicitaba dirigir una campaña científica. Por su parte, Praslin había recibido instrucciones acerca de la organización de un viaje para comprobar los relojes de Berthoud. Si bien en un primer momento se había pensado en Charnières⁶, finalmente fue Fleurieu quien obtuvo el mando de la fragata *Isis*. El 8 de diciembre de 1768 fueron embarcados en la fragata, dotada de una tripulación de sesenta hombres, los relojes número 6 y 8 de Berthoud. El itinerario previsto aconsejaba cruzar el Atlántico en dos ocasiones por rutas diferentes para poder así comprobar el funcionamiento de los cronómetros en condiciones climáticas diversas.

La nave tocó sucesivamente los puertos de Cádiz, Tenerife, Gorea, Cabo Verde, Martinica, Santo Domingo, Cap François, Terranova, Azores, Canarias y Cádiz antes de regresar a Rochefort el 15 de noviembre de 1769. Los resultados obtenidos fueron muy satisfactorios y Borda, tras examinar los informes de Fleurieu y Pingré, fue el encargado de elaborar el documento oficial. En adelante, la Marina Real utilizaría los relojes marinos de Berthoud.

⁶ Charles-François-Philippe de Charnières (1740-1780) marino, astrónomo y miembro de la Academia de Marina, formó parte de la expedición a tierras australes de Kerguelen. Falleció en alta mar en 1780 cuando tomaba parte en otra campaña; fue ascendido a capitán a título póstumo. Inventó un aparato para medir la longitud en el mar y escribió *Théorie et pratique des longitudes* (1772) y *Traité des évolutions navales* (inédito).

En la redacción del *Voyage Fleurieu* invirtió tres años. El primer volumen agrupa las mediciones de los relojes marinos, el diario de la navegación y diferentes mapas del océano Atlántico, Canarias, Cabo Verde y Azores. En el segundo volumen figuran los resultados astronómicos, un apéndice con las instrucciones relativas al uso de los relojes y la determinación de la longitud, así como diferentes métodos para conocer la latitud.

Las referencias a Canarias se encuentran en las pp. 66-71, 151-169, 281-310, 649-651. Durante la primera escala en Tenerife Fleurieu dispuso de un observatorio en la casa del cónsul francés Casalon y logró fijar la posición de Santa Cruz; en la siguiente ocasión observó el primer satélite de Júpiter.

Después de este viaje, por el que fue ascendido al grado de teniente de navío y nombrado, en 1775, Caballero de San Luis, Fleurieu se consagró a diversas tareas administrativas y científicas. En 1776 Luis XVI creó especialmente para él el cargo de director general de los puertos y arsenales de Francia; asimismo desempeñó las funciones de ministro de la Marina entre 1790-1791 y fue el responsable, entre otras actuaciones, del plan de las operaciones de la armada francesa en la guerra de la Independencia de Estados Unidos. Por otra parte, no sólo fue el promotor de numerosas expediciones, sino también el autor de muchas de las instrucciones, entre otras las de La Pérouse y D'Entrecasteaux. Encarcelado bajo el Terror, ocupó con posterioridad distintos cargos políticos. Napoleón le nombró conde de Fleurieu en 1808.

Entre otros trabajos, escribió el *Voyage autour du monde fait pendant les années 1790, 1791 et 1792 par le capitaine Étienne Marchand, précédé d'une introduction historique auquel on a joint des recherches sur les Terres australes de Drake et un examen critique du voyage de Roggeween; avec cartes et figures* (París, año

VI-VIII, 4 vols.) y una *Histoire générale des navigations de tous les peuples* que no pudo concluir.

♦ EL VIAJE DE LA FLORE



5. Jean-Charles Borda

BORDA, Jean Charles; PINGRE, Alexandre Gui; VERDUN DE LA CRENNE, Jean-René-Antoine: *Voyage fait par ordre du roi en 1771 et 1772, en diverses parties de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique; pour vérifier l'utilité de plusieurs Méthodes & Instruments, servant à déterminer la Latitude & la Longitude, tant du Vaisseau que des Côtes, Isles & Écueils qu'on*

reconnoît: suivi de recherches pour rectifier les cartes hydrographiques, par M. de Verdun de la Crenne, Lieutenant des Vaisseaux du Roi, commandant la Frégate la Flore; de l'Académie de Marine établie à Brest; le Chevalier de Borda, Lieutenant des Vaisseaux du Roi; de l'Académie Royale des Sciences & de celle de Marine; et Pingré, Chancelier de Sainte-Geneviève & de l'Université de Paris; Astronome-Géographe de la Marine, de l'Académie Royale des Sciences & de celle de Marine, Paris, Imprimerie Royale, 1778, 2 vols.

Jean-Charles Borda (1733-1799), matemático, físico y astrónomo, fue miembro asociado de las Academias de Ciencias (1756) y de Marina (1769), así como del *Institut National* y del *Bureau des longitudes* a partir de 1795. Ingresó en 1758 en el cuerpo de ingenieros militares sin pasar el examen, al ser reconocidos sus conocimientos.

Después de las campañas emprendidas por Courtanvaux (1767), Cassini (1768) y Fleurieu (1768-1769) destinadas a la verificación de los relojes marinos, la Academia de Ciencias parisina organizó un nuevo viaje con el mismo fin. En esta ocasión se utilizaron los relojes de Le Roy, D'Arsandaux y Fyot e intervinieron los científicos Borda, Pingré, Ozanne y Mersais. El 29 de octubre de 1771 *La Flore* partió de Brest y, después de una primera escala en Cádiz, la fragata echó anclas en el puerto de Santa Cruz de Tenerife el 24 de diciembre de 1771. En la Isla los científicos realizaron diferentes mediciones de la altura del Teide. El 4 de enero zarparon con rumbo a Gorea, las Antillas, Terranova, Islandia, Feroe, Dinamarca y Dunkerke para, finalmente, regresar a Brest el 8 de octubre de 1772. En 1774 y 1775 Borda visitó las Azores, Cabo Verde y la costa africana. Volvió de nuevo a Canarias en 1776 al mando de la corbeta *La Boussole* que, junto con el lugre *L'Espègle*, tenían como misión fijar la posición del Archipiélago, en especial de la isla de El Hierro, así como de los principales puntos de África occidental. En Tenerife efectuó nuevas mediciones que constituyeron la primera determinación exacta de la altitud del Pico sobre el nivel del mar y tuvo ocasión de comentar sus resultados con el célebre navegante inglés James Cook que se encontraba en este momento en la Isla. Borda trazó, además, un mapa del Archipiélago canario y de la costa africana.

Los años siguientes compaginó su participación en diversas campañas con una intensa actividad científica y administrativa. Así, por ejemplo, en 1777 perfeccionó su círculo de reflexión a partir de los datos del astrónomo inglés Tobie Mayer, estudió el proyecto de creación de un puerto militar en Cherburgo, trabajó en la mejora de las embarcaciones y desempeñó un importante papel en la reforma de la Marina de 1786-1787. Después de publicar *Description et usage du cercle de réflexion avec différentes méthodes pour calculer les observations nautiques* (París,

1787) la Asamblea Constituyente lo eligió, junto con Delambre y Méchain, para colaborar en el proyecto de creación de un nuevo sistema de pesas y medidas. Publicó numerosos trabajos en la Academia de Ciencias. De 1840 a 1913 llevó su nombre un buque de la Escuela naval. En 1876 la *Société archéologique et historique* fundó el Museo de Borda en Dax, su ciudad natal.

Bibliotecario y canónigo de Santa Genoveva pero, sobre todo, astrónomo, Pingré



6. Alexandre Gui Pingré

(1711-1796) estudió, en 1753, el paso de Mercurio por el disco solar. Fue miembro correspondiente y, posteriormente, asociado de la Academia de Ciencias, así como de la Academia de Marina. En 1761 observó en la isla Rodríguez el paso de Venus entre el Sol y la Tierra y, en 1769, en Santo Domingo. Igualmente, llevó a cabo la comprobación de los relojes marinos de Ferdinand Berthoud y

Pierre Le Roy en varias expediciones, entre ellas la de la corbeta *Aurore* en 1767 —cuyo diario fue redactado por Pingré—, la de la *Isis* en 1769 con Fleurieu, o la arriba mencionada junto con Verdun de la Crenne y Borda. En reconocimiento a su labor fue nombrado astrónomo-geógrafo de la Marina.

De su extensa obra destacan *Histoire de l'astronomie*, inédita; *Voyage à Rodrigue* (1761); *Journal du Voyage de M. le Marquis de Courtanvaux, sur la Frégate l'Aurore, pour essayer par ordre de l'Académie, plusieurs instruments relatifs à la Longitude. Mis en ordre par M. Pingré, chanoine régulier de Ste. Geneviève, nommé*

par l'Académie pour coopérer à la vérification desdits instruments, de concert avec M. Messier, astronome de la Marine (1768); *Précis du Voyage de M. le Marquis de Courtanvaux pour la vérification de quelques instruments destinés à la détermination des longitudes sur Mer, lu à l'Assemblée publique de l'Académie Royale des Sciences, le 14 Novembre de l'année 1767* (1768) y *Mémoire sur les découvertes faites dans la mer du Sud avant les derniers voyages des Français autour du monde* (1778). Asimismo, numerosos trabajos, entre los que sobresale su tratado sobre los cometas, *Cométographie ou traité historique et théorique des comètes* (1783), están incluidos en las Memorias de la Academia de Ciencias. Por lo que respecta al voluminoso conjunto de sus manuscritos, que abarcan desde la teología hasta la poesía, la mayor parte está depositada en la Biblioteca Sainte-Geneviève.

El marqués Jean-René-Antoine Verdun de la Crenne (1741-1805), Caballero de la Orden Real y Militar de San Luis (1776), entró en la Marina en 1756. En 1768 participó en la campaña de la fragata *L'Enjouée*, en la que también figuraba Cassini, como Comisario del Rey para la verificación de los instrumentos de longitud. El objetivo principal de esta empresa era la comprobación de los relojes de Le Roy que obtuvo, en esta ocasión, el premio de la Academia de Ciencias. Después de capitanear la expedición de la fragata *La Flore*, Verdun de la Crenne efectuó diferentes misiones científicas y rectificó los mapas franceses de las costas de Suecia y Dinamarca. Durante la escala en San Petersburgo de *La Tamponne* y *Le Compas Catalina II*, que pretendía reformar la Marina rusa siguiendo el modelo de la francesa, pidió su parecer a Verdun de la Crenne. En 1782, a bordo del *Royal-Louis*, Verdun de la Crenne luchó en la guerra de Independencia americana y, poco después, le fue asignado el mando de la fuerza naval francesa. En 1791 abandonó el servicio activo y se retiró a su castillo hasta su

exilio en España durante los años de la Revolución. De regreso a su país se instaló en Versalles, donde murió.

Fue autor de numerosos trabajos sobre astronomía y navegación, casi todos inéditos, que elaboró para la Academia de Marina.

La relación de la campaña de *La Flore* reúne los resultados de los trabajos de Borda, aunque su redacción se debe en gran medida a Pingré. La obra está dividida en cuatro partes: la relación propiamente dicha del viaje ocupa la primera de ellas; los distintos métodos utilizados en las observaciones, así como los detalles referentes a la longitud y a la latitud, la segunda; el tercer apartado está consagrado a aspectos geográficos y el último, a los relojes marinos y otros instrumentos examinados. Se incluyen, además, tres mapas y veintiseis grabados del dibujante de la expedición, Pierre Ozanne⁷. El resultado fue altamente positivo, ya que no sólo se hicieron numerosas observaciones geográficas y astronómicas, sino que se completaron los trabajos iniciados por Fleurieu a bordo de la *Isis*. El problema de las longitudes quedó, pues, prácticamente resuelto.

Las referencias a Canarias se encuentran en el tomo I de la relación. La descripción del Archipiélago y de sus antiguos pobladores ocupa el capítulo V (pp. 75-110), mientras que el capítulo VI está dedicado a las operaciones realizadas durante la estancia en Tenerife (pp. 110-126) que se completan con un suplemento

⁷ Pierre Ozanne (1737-1813) entró en la Marina como dibujante, aunque también se interesó por la construcción naval. Una parte de su actividad profesional la desarrolló en colaboración con su hermano Nicolas y juntos elaboraron una gran cantidad de ilustraciones de la Marina francesa de la segunda mitad del siglo XVIII. Nombrado ingeniero en 1788, fue el responsable de la construcción de varias embarcaciones. En Tenerife trabajó con Cook.

que contiene los datos de las mediciones efectuadas en distintos puntos de las Islas (pp. 378-389).

♦ SEGUNDO VIAJE DE BORDA A CANARIAS

BORDA, Jean-Charles: «Extrait du journal du voyage de Borda aux Canaries en 1776 pour déterminer la position et la configuration de ces îles».

De nuevo en Tenerife, Borda llevó a cabo, en 1776, una serie de mediciones sobre la posición del Teide respecto a distintos enclaves de la Isla y levantó un mapa del Archipiélago canario. Debido a nuestros reiterados e infructuosos intentos de consultar el documento original relativo a este viaje, hemos utilizado el artículo del geógrafo Daussy: «Sur la configuration de l'île de Ténériffe» (*Bulletin de la Société de Géographie*, vol. VII, 1847, pp. 104-116), que contiene el «Extrait du journal du voyage de Borda aux Canaries en 1776 pour déterminer la position et la configuration de ces îles».

♦ LA EXPEDICIÓN DE LA PÉROUSE



7. La Pérouse

Los viajes de Cook de 1769, 1772 y 1776 despertaron una enorme expectación en toda Europa. Luis XVI, apasionado por la geografía, procedió a redactar, junto con la Academia de Ciencias y la de Medicina, las instrucciones de una nueva circunnavegación cuyos principales objetivos serían de orden geográfico, político y mercantil —en especial, el comercio de pieles con China y Japón—. La Pérouse fue designado jefe de la expedición y la Academia de Ciencias propuso, además, completar la información obtenida por Cook en sus

empresas marítimas. Para ello se reprodujo el itinerario del navegante inglés, pero efectuando cada etapa en sentido opuesto; se contó con un destacado equipo de científicos⁸ y se dotó a las fragatas de los instrumentos más perfeccionados, así como de una completísima biblioteca.

LA PÉROUSE, Jean-François de Galaup, conde de: *Voyage de La Pérouse autour du monde publié conformément au Décret du 22 avril 1791, et rédigé par M.L.A. Milet-Mureau*, París, Imprimerie de la République, año V [1797], 4 vols.

La Pérouse (1741-1788), miembro de una de las familias más importantes de Albi, entró muy joven en la Marina. Durante la guerra de los Siete Años resultó herido en un combate contra los ingleses y fue conducido, prisionero, a Gran Bretaña. A ésta le siguieron diferentes actuaciones militares de las que el marino salió victorioso y por las que fue ascendido y nombrado Caballero de San Luis como recompensa por sus servicios en la India y su contribución a la defensa de Mahé. Entre otras campañas recordamos la de 1780 en la que, al mando de *L'Astrée*, transportó un cargamento a Estados Unidos, y la de 1781 cuando, a bordo de *L'Hermione*, capturó dos embarcaciones británicas en el cabo Bretón y consiguió destruir los establecimientos ingleses de comercio de pieles en la bahía de Hudson sin causar baja. En 1783 se casó con una criolla que había conocido en isla Mauricio, haciendo oídos sordos a la oposición familiar. Esta decisión dice mucho de la personalidad de La Pérouse, puesto que con ella quedaba excluido de la Marina real. Es entonces cuando, tras las hazañas de Cook, Luis XVI planea una campaña científica:

⁸ Los naturalistas Lamanon y Jean Mongès, el botánico La Martinière, los astrónomos Dagelet y Monge, el jardinero Collignon, los dibujantes Duché de Vancy y Prévost, tío y sobrino, y el ingeniero Monneron.

Les voyages de divers navigateurs anglais, en étendant nos connaissances, avaient mérité la juste admiration du monde entier: l'Europe avait apprécié le talent et le grand caractère du capitaine Cook. Mais, dans un champ aussi vaste, il restera pendant bien des siècles de nouvelles connaissances à acquérir, des côtes à relever, des plantes, des arbres, des poissons, des oiseaux à décrire, des minéraux, des volcans à observer, des peuples à étudier, et peut-être à rendre plus heureux (La Pérouse: 5).

Las fragatas *La Boussole* y *L'Astrolabe*, capitaneadas por La Pérouse y Fleuriot de Langle, respectivamente, levaron anclas el 1 de agosto de 1785 del puerto de Brest. Tras pasar por Madeira y Tenerife las naves doblaron el Cabo de Hornos en abril de 1786, hicieron escala en Chile, isla de Pascua —donde, a pesar de permanecer tan sólo 24 horas, los científicos conseguirían una información valiosísima—, exploraron las islas Hawai y las costas de Alaska, donde levantaron el campamento Port-des-Français (hoy Lituya). Mientras procedían al reconocimiento de la bahía las corrientes arrastraron dos botes y veintiún hombres perecieron. De ahí las embarcaciones navegaron a Monterrey, cruzaron el Pacífico y llegaron a Macao, tal y como estaba previsto, en enero de 1787. Por aquel entonces las tensiones provocadas por la mala alimentación, la falta de espacio y el cansancio habían empezado a hacer mella en la tripulación. En estas condiciones La Pérouse decidió concluir el periplo, pero en Macao un barco francés le transmitió las instrucciones de Luis XVI consistentes en poner rumbo al norte costeando China. Las siguientes etapas fueron Formosa, la isla de Yeso (actual Hokkaido) —toda una proeza, puesto que Japón estaba completamente cerrado a los europeos— y el estrecho que hoy lleva el nombre de La Pérouse. La expedición fondeó en Sajalin convencida de que había arribado a Kamchatka. Al conocer por unos pescadores cual era la localización real, La Pérouse corrigió la ruta y, en septiembre de 1787, arribó a Kamchatka donde fue recibido con honores, puesto que Luis XVI acababa de nombrarle almirante. De esta manera, La Pérouse se convirtió en el primer

navegante europeo en surcar los mares situados entre China, Japón y Corea. En Petropavlovsk, Kamchatka, La Pérouse ordenó desembarcar los instrumentos, los documentos, los mapas y los libros para entregarlos a Lesseps⁹ con el difícil encargo de hacerlos llegar a Francia. Con este material, voluminoso y pesado, el joven Lesseps debía atravesar miles de kilómetros, en unas condiciones climatológicas y orográficas harto penosas; sin contar con que los documentos confidenciales los llevaba envueltos en un paquete colocado en el pecho, que dificultaba considerablemente su movilidad.

La expedición puso rumbo hacia el sur y, al fondear en Samoa, los indígenas asesinaron, el 11 de diciembre de 1787, a Fleuriot de Langle —que fue sustituido por Clonard—, Lamanon y un reducido grupo de hombres que habían bajado a tierra para hacer aguada. En Bahía de la Botánica los diarios del viaje desde Kamchatka fueron enviados a Francia por medio de un navío inglés. Las últimas noticias recibidas indicaban que las fragatas navegaban hacia las islas de la Amistad y que, después de explorar la costa oeste de Nueva-Caledonia, una tormenta tropical arrastró las naves hacia la isla de Vanikoro en junio de 1788.

Tras dos infructuosas tentativas particulares de encontrar algún superviviente —una de ellas iniciativa del capitán Dupetit-Thouars— la Sociedad de Historia Natural de París solicitó a la Asamblea Nacional enviar una dotación en

⁹ En el último momento Luis XVI consideró que Lesseps, hijo del cónsul de San Petersburgo y que hablaba el ruso, podría incorporarse a la tripulación del *Astrolabe*. Sólo dos hombres regresarían de la expedición: Monge que, enfermo, tuvo que desembarcar en Tenerife, y Lesseps, gracias al cual conservamos los documentos de la expedición. El barón Jean Baptiste Barthélemy de Lesseps (1767-1834) es autor de: *Journal historique du Voyage de M. de Lesseps, consul de France, employé dans l'expédition de M. le comte de la Pérouse, en qualité d'interprète du Roi; depuis l'instant où il a quitté les frégates françaises au port Saint-Pierre et Saint-Paul du Kamschatka, jusqu'à son arrivée en France, le 17 octobre 1788*, París, Imprimerie Royale, 1790.

su búsqueda. *La Truite* y *La Durance*, rebautizadas con los nombres de *La Recherche* y *L'Espérance*, al mando del capitán Bruni D'Entrecasteaux y del teniente Huon de Kermadec, respectivamente, largaron velas en Brest en septiembre de 1791, rumbo a Nueva Guinea donde el capitán inglés Hunter afirmaba haber visto a unos indígenas vestidos con el uniforme francés. Con posterioridad se ha sabido que por las mismas fechas en que se llevaba a cabo la expedición de D'Entrecasteaux vivían dos hombres de la tripulación del *Astrolabe* en Vanikoro.

D'Entrecasteaux no logró localizar las naves de La Pérouse, como tampoco lo consiguieron Baudin, Freycinet o Duperrey. Fue en 1826 cuando el inglés Peter Dillon identificó algunos objetos del *Astrolabe*, lo que permitió a Dumont d'Urville, al mando del nuevo *Astrolabe*, encontrar los restos del naufragio en Vanikoro en 1828; el ancla y tres cañones de esta misma embarcación fueron recuperados en 1958 y 1959. En cuanto a *La Boussole*, lo que quedaba de ella fue descubierto en 1962 y en 1964 una misión de la Marina analizó las circunstancias del hundimiento.

Con los diarios llevados a Francia por Lesseps y los enviados desde Australia se acometió la redacción del viaje, de la que se hizo cargo Louis-Marie-Antoine Destouff, barón de Milet-Mureau.

La escala en Canarias tuvo lugar del 19 al 30 de agosto de 1785 y ocupa las páginas 16-21 del capítulo primero, tomo segundo.

Sus dotes de navegante, su interés por las ciencias y sus cualidades de mando convierten a La Pérouse en el prototipo de marino ilustrado y como tal es considerado en la actualidad.

La relación de La Pérouse incluye un pequeño texto de seis páginas, obra de Lamanon¹⁰ y Mongès¹¹, relativo a la ascensión al Teide y a algunos experimentos químicos efectuados en su cumbre, que lleva por título *Extrait d'un Voyage au pic de Ténériffe, par MM. de Lamanon et Mongès, le 24 août 1785, et Précis de quelques expériences chimiques faites sur le haut de ce pic, avec une description de nouvelles variétés de schorls volcaniques*, t. IV. Contiene, igualmente, una parte de la correspondencia de La Pérouse y de otros naturalistas como La Martinière. Así, sabemos que en Tenerife este último recogió semillas, analizó los distintos tipos de suelo, e incluso pensó en la posibilidad de cultivar en el Languedoc algunos de los granos canarios.

♦ *LA RECHERCHE Y L'ESPÉRANCE* BUSCAN LOS RESTOS DE LA EXPEDICIÓN DE LA PÉROUSE

La falta de noticias de los miembros de la circunnavegación de La Pérouse animó a la Asamblea Constituyente a decretar, el 9 de febrero de 1791, la organización de una nueva expedición con objeto de emprender su búsqueda. La Pérouse



8. Medallas con la efigie de Luis XVI

¹⁰ Robert de Psul, chevalier de Lamanon (1752-1787), miembro correspondiente de la Academia de Ciencias.

¹¹ Louis Mongès, o Monge (1748-1827), hermano del científico y ministro de Marina Gaspard, embarcó en calidad de astrónomo en *L'Astrolabe*. Enfermo, se vio obligado a desembarcar en Macao y escapó, así, al desastre de Vanikoro. *Vid.* A. Lacroix (1934): *Notice historique sur les membres et correspondants de l'Académie des Sciences ayant travaillé dans les Colonies françaises des Mascareignes et de Madagascar au XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle*, París.

había recibido órdenes de distribuir a los jefes de las poblaciones con las que tuviera contacto diferentes medallas de plata y bronce con la efigie del monarca en cuyo reverso podía leerse: «Les frégates du Roi de France *La Boussole* et *L'Astrolabe*, commandées par MM. DE LAPEROUSE et DE LANGLE, partis du port de Brest en 1785» (Rossel: XXVIII). D'Entrecasteaux debía localizar primero dichas medallas para poder encontrar luego a La Pérouse.

Las instrucciones de la campaña fueron redactadas por Luis XVI, Fleurieu y Borda. Asimismo, el rey concedió a D'Entrecasteaux el privilegio de poder elegir su estado mayor. El hidrógrafo Beautemps-Beaupré, el botánico Labillardière, los zoólogos Deschamps y Riche o el jardinero Lahaye, fueron algunos de sus miembros. Con esta empresa se pretendía no sólo hallar los restos de la expedición de La Pérouse, sino también reconstruir las colecciones de etnología y de historia natural, que se daban por perdidas, y proceder al levantamiento de las costas australianas. Los navíos *La Truite* y *La Durance* fueron rebautizados con los nombres *La Recherche* y *L'Espérance* —el primero de ellos a cargo de D'Entrecasteaux y el segundo, de Huon de Kermadec— asignándosele a cada uno de ellos una tripulación de noventa hombres, además del armamento necesario para la defensa.

D'ENTRECASTEAUX, Antoine-Raymond-Joseph Bruni: *Voyage de D'Entrecasteaux, envoyé à la recherche de La Pérouse. Publié par ordre de Sa Majesté l'Empereur et Roi, sous le ministère de S.E. le vice-amiral Decrès, comte de l'Empire. Rédigé par M. de Rossel, ancien capitaine de vaisseau*, París, Imprimerie Impériale, 1808, 2 vols.



9. D'Entrecasteaux

D'Entrecasteaux (1737-1793) descendía de una familia de magistrados de origen italiano. Entró en la Marina en 1754 y participó en diversas campañas científicas y militares. En 1775 fue nombrado Caballero de San Luis y en 1783 el ministro de Marina, duque de Castries, le asignó el cargo de director adjunto de puertos y arsenales de Francia.

Colaboró, asimismo, en la preparación de las instrucciones del viaje de La Pérouse. Argumentando razones familiares D'Entrecasteaux presentó, en 1784, la dimisión de todos sus cargos, que Castries rechazó. El marino solicitó entonces su alejamiento de Francia y fue designado jefe de la división francesa de los mares de la India. Desde febrero de 1787 hasta noviembre de 1789 ocupó el cargo de gobernador de las Mascareñas. D'Entrecasteaux es conocido, sobre todo, por su última campaña.

El 29 de septiembre de 1791 las naves zarparon de Brest y tras la escala en Tenerife, del 13 al 23 de octubre, costearon África, puesto que la situación política internacional desaconsejaba bordear Brasil, aliado de Inglaterra. Finalmente el 10 de abril alcanzaron Tasmania, entonces considerada un cabo de Australia. Si bien se llevó a cabo el reconocimiento de sus costas, las corrientes impidieron pasar al norte y, por tanto, comprobar su insularidad, tan sólo sugerida por

D'Entrecasteaux y confirmada, más tarde, por Bass¹². El 26 de mayo de 1792 los barcos se dirigieron a Nueva Zelanda, Nueva Caledonia, Nuevas Hébridas, islas Salomón e isla Bougainville. La búsqueda de La Pérouse se vio dificultada por la existencia de numerosas islas y D'Entrecasteaux no logró su propósito; por otra parte, las tormentas y la falta de agua potable y víveres obligó, en más de una ocasión, a modificar los planes iniciales. El 22 de febrero de 1793 arribaron a Tasmania; las siguientes escalas fueron Tongatapu y Nueva Caledonia, donde falleció Kermadec. Tras la muerte de D'Entrecasteaux, cerca de la isla de Java, el 20 de julio de 1793 Hesmivy d'Auribeau asumió el mando de *L'Espérance* y Rossel, el de *La Recherche*.



10. Rutas de La Pérouse y D'Entrecasteaux

¹² George A. Bass, cirujano de la marina, acompaña a Flinders en su viaje a Australia. Lleva su nombre el estrecho que separa Australia de Tasmania.

Tenemos noticias de los acontecimientos posteriores a través de Rossel, que continuó el diario de a bordo hasta octubre de 1793, las memorias de Jurien de La Gravière y el diario de Labillardière. En la isla Bouron se efectuaron las reparaciones necesarias en las naves mientras los hombres intentaban recuperar fuerzas. En Java marinos y naturalistas tuvieron conocimiento de los sucesos ocurridos en su país y de la ejecución de Luis XVI. Aquellos que quisieron regresar a Francia lo hicieron, junto con las colecciones, a bordo de un barco de la Compañía de las Indias, el *Hougly*. Durante la travesía la embarcación fue capturada por una nave inglesa y toda la documentación francesa fue enviada a Londres, contraviniendo el acuerdo adoptado en 1791 por el que el gobierno británico garantizaba la neutralidad a la expedición de D'Entrecasteaux. Los ingleses se apoderaron de todos los mapas y documentos, si bien, finalmente, los restituyeron a Francia en 1802. Los viajeros regresaron a su país cuatro años después de su marcha sin haber logrado su principal propósito.

El *Voyage* fue redactado, a instancias de Napoleón, por Rossel que, además de dar a conocer el diario de navegación de D'Entrecasteaux, escrito de su puño y letra hasta ocho días antes de su muerte, incluyó el resultado de sus investigaciones. El primer volumen se centra en el viaje; el segundo, en las observaciones astronómicas.

Las referencias a Canarias ocupan las páginas 5-7 del tomo primero. Durante los días que permanecieron en Tenerife los naturalistas subieron al Teide y los astrónomos realizaron diversas observaciones.

Otras relaciones publicadas son las del naturalista La Billardière y la de Fréminville, así como las memorias de Julien de la Gravière, entonces voluntario en *La Recherche*.

En 1826, el capitán inglés Dillon reconoció restos del naufragio de La Pérouse en la isla Tikopia; al año siguiente desembarcó en Vanikoro donde pudo recabar información sobre el suceso y recoger algunos objetos de la malograda expedición.

Los Archivos de la Marina albergan el dossier personal de D'Entrecasteaux; en cuanto a los numerosos manuscritos relativos a este personaje y a sus viajes, se encuentran repartidos en distintos archivos. En su honor recibió su nombre el cabo que forma la extremidad de la Luisiana.

Élisabeth-Paul-Édouard, chevalier DE ROSSEL (1765-1829) entró en la Marina en 1780 y participó en numerosas campañas militares. En *La Recherche* se ocupó de los estudios astronómicos y reunió una importante documentación. Mientras tanto fue ascendido a capitán y despojado de sus títulos nobiliarios. A la muerte de D'Entrecasteaux se encargó de llevar la expedición a Batavia. Cuando regresaba a Francia en un barco de la Compañía de las Indias fue hecho prisionero y sólo recobró la libertad en 1802.

Junto con Fleurieu, Cuvier y Beautemps-Beaupré se ocupó de ordenar y redactar el *Voyage de D'Entrecasteaux*. Fue miembro del *Bureau des Longitudes*, de la Academia de Ciencias —también su presidente— y director adjunto primero y luego director general del *Dépôt*. Fue, asimismo, miembro fundador de la Sociedad de Geografía de París.

LABILLARDIERE, Jacques Julien Houtou de: *Relation du voyage à la recherche de La Pérouse fait par ordre de l'Assemblée Constituante, pendant les années 1791, 1792 et pendant la 1e et la 2e année de la République Française. Par le C^{en} Labillardiere, Correspondant de la ci-devant académie des sciences de Paris, membre de la société*

d'histoire naturelle, et l'un des naturalistes de l'expédition, París, H.J. Jansen, año VIII

de la República Francesa, 2 vols.



11. Labillardière

El naturalista Labillardière (1755-1834) se interesó desde muy joven por la historia natural; cursó estudios de botánica en Montpellier y se doctoró en medicina en París en 1780.

A partir de ese momento dedicó todo su tiempo a viajar por Europa y Asia y a efectuar observaciones botánicas,

pues estaba convencido de que «c'est dans le grand livre de la nature qu'on doit étudier ses productions, et se former une juste idée de ses phénomènes» (Labillardière: VIII). En Inglaterra examinó las colecciones de árboles procedentes de casi todos los rincones del planeta que Joseph Banks, compañero de viaje de Cook, había logrado recopilar.

En 1786 el gobierno francés lo envió a Palestina, Siria —donde exploró el Monte Líbano, recogió plantas y observó las costumbres de sus habitantes—, las islas de Candía (Creta), Cerdeña y Córcega. Ya en Francia inició la publicación de sus trabajos, que no concluyó hasta 1812. Por su labor como naturalista, el Dr. Smith denominó *billardiera* un arbusto australiano.

Miembro de la Academia de Ciencias, Labillardière publicó numerosos trabajos en las *Mémoires de l'Académie des Sciences* y en el Museo de Historia Natural. Redactó, igualmente, el *Atlas pour servir à la relation du voyage à la recherche de La Pérouse fait par ordre de l'Assemblée Constituante, pendant les années 1791, 1792, et pendant la 1^{ère} et la 2^{ème} année de la République Française*, París, H.J.

Jansen, 1800. Este trabajo se centra principalmente en la descripción botánica y fáunica.

Integrante de la misión organizada para buscar a La Pérouse y sus acompañantes, Labillardière emprendió, a bordo de la *Recherche*, una navegación sumamente peligrosa en la que murieron casi noventa hombres —la mayoría de ellos tras la escala en Java—, de los 219 que componían la tripulación inicial.

Además, en Java la tripulación fue apresada por los holandeses y la colección botánica de Labillardière, compuesta por más de cuatro mil plantas, fue confiscada. El naturalista recobró la libertad dos años después, en marzo de 1795, y pudo entonces recuperar sus colecciones, que habían sido enviadas a Inglaterra, gracias a Joseph Banks.

La descripción de Tenerife, de sus especies vegetales, su población y ascensión al pico del Teide ocupan las páginas 7a 33 del capítulo primero, t. I.

♦ LA EXPEDICIÓN DE BAUDIN A LAS ANTILLAS

En julio de 1796 el Directorio autorizó la campaña de la urca *La Belle Angélique* cuyo objetivo consistía en rescatar en las Antillas la colección de historia natural que Baudin había depositado con anterioridad, además de recoger muestras de plantas y animales en Venezuela y en la desembocadura del Orinoco. Pero los ingleses, dueños de la Trinidad en ese momento, no permitieron la permanencia en el lugar más de ocho días, por lo que Baudin decidió hacer escala en las islas danesas y en Puerto Rico para poder continuar con las observaciones.

BAUDIN, Nicolas-Thomas: *Journal du voyage de la flûte La Belle Angélique, armée au Havre et commandée par Baudin, aux îles Sainte-Croix de Tenerife, de la Trinité, de*

Saint-Thomas, de Porto-Rico, etc., 9 vendémiaire an V, 15 messidor an VI [París, Museo Nacional de Historia Natural, ms. 49, t.I].



12. Nicolas Baudin

Marino y naturalista, Nicolas-Thomas Baudin (1754-1803) participó en la campaña de las Antillas de 1778 y en la guerra de América.

Durante un breve intervalo de tiempo formó parte de la Marina Real pero, no conforme con su situación, se presentó voluntario cuando el emperador de Austria, José II, buscaba oficiales para reincorporarlos a su Marina.

Así, en 1786 Baudin se dirigió a isla Mauricio a bordo de *La Pepita* y en el Cabo de Buena Esperanza conoció a Franz Boos, jardinero del emperador José II. Poco después, en 1789, y al mando de *La Jardinière*, financiada por la casa de Austria, Baudin embarcó de nuevo. Tras la exploración del Pacífico y del océano Índico, la fragata se perdió en el viaje de regreso a causa de una fuerte tempestad y Baudin tuvo que detenerse en la Trinidad, donde depositó una colección de historia natural, antes de llegar a Francia el 24 de diciembre de 1795, en un barco español.

El 30 de septiembre de 1796 *La Belle Angélique* inició una travesía que se vio interrumpida al cabo de 45 días tras una fuerte tormenta¹³. La escala obligada en Tenerife, del 6 de noviembre al 20 de marzo de 1797, provocó un gran revuelo

¹³ *La Belle-Angélique* fue vendida en pública subasta y sustituida por *La Fanny*, embarcación americana comprada a un armador portugués residente en Santa Cruz por la cantidad de 12.000 piastras (A. Ruiz Álvarez 1959: 80).

entre la elite isleña ante la adhesión a la causa revolucionaria de algunos de sus miembros. Uno de ellos, Le Gros, abandonó la empresa y desempeñó las funciones de vicecónsul de Francia en Tenerife y comunicó a los científicos europeos datos concretos sobre la erupción del pico del Teide del 8 de junio de 1798.

La campaña de *La Belle Angélique* resultó un éxito desde el punto de vista científico, puesto que fue necesario construir un nuevo edificio para albergar las colecciones del Museo de Historia Natural, formadas por 450 pájaros, 4.000 mariposas e insectos, 200 conchas, 200 muestras de madera, una caja de minerales, 4 cajas con semillas, 8.000 plantas secas y 207 cajas con 800 plantas y arbustos vivos.

Poco después, el Directorio aprobó otro proyecto de circunnavegación propuesto por Baudin, del que nos ocuparemos más adelante, y que se convertiría en la última campaña del marino, puesto que falleció en Port Louis en 1803 a consecuencia de la enfermedad contraída en el transcurso de la navegación.

Los incidentes ocurridos entre la tripulación propiciaron que Baudin fuera considerado durante mucho tiempo un hombre autoritario e incompetente, si bien más recientemente su personalidad y su labor han sido reconocidas, de tal forma que Nicolas Baudin es, para muchos, el mejor navegante y naturalista de todos los tiempos.

De la campaña a las Antillas se conservan, además del manuscrito 49, tomo 1 del Museo de Historia Natural de París, la relación de Ledru, así como unas cartas del propio Baudin.

LEDRU, André-Pierre: *Voyage aux Iles Ténériffe, La Trinité, Saint-Thomas, Sainte-Croix et Porto-Ricco, exécuté par ordre du Gouvernement français, depuis le 30 Septembre 1796 jusqu'au 7 Juin 1798, sous la Direction du Capitaine Baudin, pour*

faire des Recherches et des Collections relatives à l'Histoire Naturelle; contenant des Observations sur le Climat, le Sol, la Population, l'Agriculture, les Productions de ces Iles, le Caractère, les Moeurs et le Commerce de leurs Habitants. Par André-Pierre Ledru, l'un des Naturalistes de l'Expédition. Ouvrage accompagné de notes et d'additions, par M. Sonnini, Paris, Arthus-Bertrand, 1810, 2 vols.

Ledru (1761-1825), naturalista e historiador, pertenecía a una familia acomodada y fue uno de los clérigos que juró la Constitución. Abandonó los hábitos antes de enrolarse como botánico en la expedición de Baudin a las Antillas, en el transcurso de la cual consiguió reunir un conjunto de plantas, semillas, minerales y conchas de extraordinario valor. De regreso a su país, Ledru contrajo matrimonio y se dedicó a la enseñanza en su casa de Mans donde impartió gratuitamente clases de física e historia natural. A esta ciudad legó un rico herbario con 6.000 especies, compuesto en su mayoría por las muestras recogidas en su viaje. El botánico suizo Augustin P. De Candolle le dedicó un nuevo género de la familia de las umbelíferas con el nombre de *drusa*.

El *Voyage* reúne las investigaciones realizadas en Tenerife, que ocupan las pp. 1-209 del tomo I, en las que también se incluye el anexo sobre la historia de las islas Canarias realizado por Sonnini¹⁴ (pp. 196-209) en el que se detallan las características generales del Archipiélago, así como los rasgos específicos de cada una de las Islas, en especial Tenerife.

¹⁴ Charles-Nicolas-Sigisbert Sonnini de Manoncourt (1751-1812), naturalista y viajero, había explorado, entre otros lugares, la Guayana, el África occidental y el Próximo Oriente. Publicó *Voyage dans la haute et basse Égypte* (1799) y *Voyage en Grèce et en Turquie* (1801).

♦ LA EXPEDICIÓN DE BAUDIN A TIERRAS AUSTRALES

En 1800 el conocimiento del continente austral —entonces denominado *Nouvelle-Hollande*—era aún incompleto. En la costa este se encontraba una pequeña colonia inglesa, Port Jackson —actual Sidney—, cuya población estaba compuesta mayoritariamente por deportados. Mientras tanto, las tentativas francesas de asentamiento en aquellos parajes habían fracasado.

BAUDIN, Nicolas-Thomas: *Journal du Capitaine de Vaisseau N. Baudin commandant en chef les corvettes Le Géographe et Le Naturaliste, destinées par le Gouvernement à faire une campagne de reconnaissance et des recherches dans différentes parties des Mers Australes* [Archivos Nacionales de Francia, sign.: 5 JJ 35].

El plan originario del capitán Nicolas Baudin consistía en efectuar una expedición con tres barcos que explorarían, por separado, lugares poco conocidos, poniendo especial atención en la geografía y en la historia natural. Las naves llegarían hasta el Cabo de Hornos o el estrecho de Magallanes y recorrerían las costas americanas, desde Chile hasta México. Por motivos económicos, la Academia de Ciencias redujo el propósito inicial al reconocimiento de las costas australianas y sus alrededores siguiendo las pautas elaboradas por el propio Baudin que incluían el estudio de la historia natural, la creación de colecciones botánicas y fáunicas, el levantamiento de la cartografía australiana y el análisis de las relaciones con las Indias neerlandesas. El programa contemplaba la exploración de más de 5.000 leguas de costas hasta entonces desconocidas o casi desconocidas, pero de cuya peligrosidad se tenía certeza. El reconocimiento debía comenzar por el sur y el este de la tierra de Van Diemen, continuar por el oeste y noroeste de Australia y finalizar, en una primera etapa, en Timor. De allí se examinaría la costa sudeste de

Nueva Guinea y el golfo de Carpentaria para concluir en el mismo punto que la primera etapa.

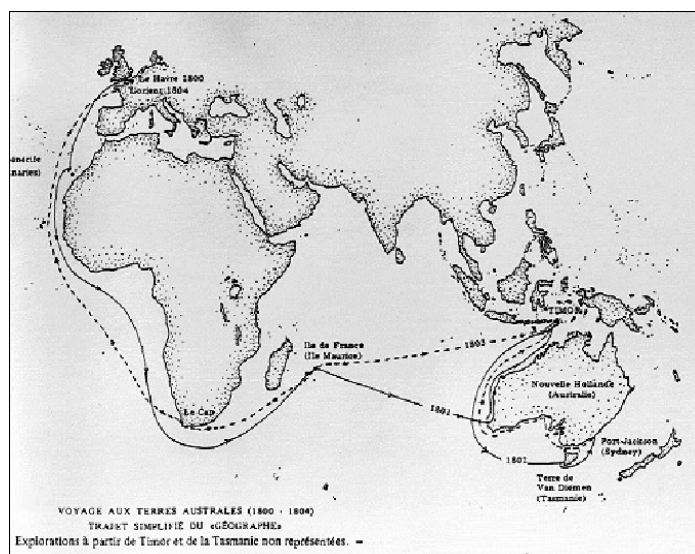
El proyecto fue aprobado por Bonaparte y no se escatimaron medios para asegurar el éxito de la operación. Respecto a la elección de Baudin como responsable máximo de esta empresa, si bien es cierto que la idea de la campaña había sido suya, también lo era su condición de autodidacta y su reciente ingreso en la Marina francesa, puesto que la mayor parte de su experiencia la había desarrollado bajo pabellón extranjero. De ahí las lógicas reticencias procedentes de sus compañeros oficiales, a lo que hay que añadir su conocido mal carácter y sus modales autoritarios, causa de muchas deserciones. Las palabras que le dedica Bory no son precisamente amables: «Votre Bodin [sic] est un guex, un véritable intrigant, qui a trompé tout le monde et le gouvernement; qui, outre cela, est d'une ignorance honteuse» (*Revue de l'Agenais* 1903: 316).

Para esta misión —la única gran expedición marítima francesa destinada al reconocimiento sistemático de Australia, pero que contemplaba igualmente mineralogía, zoología, botánica y navegación— se seleccionaron más de veinte científicos¹⁵, entre ellos los astrónomos Bissy y Bernier, los ingenieros geógrafos Faure y Boullanger, el ingeniero geógrafo Ronsard, los naturalistas Péron y Bory de Saint-Vincent o el dibujante Milbert, muchos de los cuales nos han legado un testimonio escrito de su experiencia. Este elevado número de especialistas desagradó sobremanera a Baudin, que tan solo había elegido cinco colaboradores. Si bien

¹⁵ «Jamais expédition n'avait été mieux composée pour el progrès des sciences. Chaque voyageur, animé d'un zèle rare, portait avec lui des talens, le désir le plus sincère de s'instruire, et la volonté d'être utile. La jeunesse et la santé de la plupart permettaient l'espoir de supporter toutes sortes de fatigues. Les officiers de marine destinés à conduire les naturalistes étaient d'un choix excellent» (Bory 1804: 3).

algunos de ellos ya habían realizado con él la anterior campaña de las Antillas —era el caso de Riedlé y Mauger; Ledru deseaba participar pero finalmente no lo consiguió¹⁶—, la mayoría era muy joven y carecía de experiencia en la navegación, por lo que durante los primeros días de la travesía casi todos se sintieron indispuestos. Muy pronto comenzarían los abandonos y pocos lograrían culminar la expedición.

¹⁶ A través de la correspondencia mantenida entre Jussieu y Ledru —«Quatre lettres de M. de Jussieu Directeur du Muséum à l'abbé André-Pierre Le Dru», *Revue du Maine*, t. XLV, n° 100, 1965, pp. 125-139— sabemos que este último deseaba formar parte del nuevo proyecto. En la primera de estas cartas, fechada el 9 de febrero de 1799, Jussieu anuncia: «Vous avez raison de regretter teneriffe et porto-rico et de souhaiter d'être embarqué dans une nouvelle expédition. Nous n'avons encore rien de positif sur ce voyage projeté. Le cap^e Baudin se remue beaucoup pour cela, mais il est à craindre que la guerre ne fasse ajourner encore cette utile entreprise. Au reste si elle a lieu, vous ne serez point oublié et nous espérons bien que vous en serez» (p. 128). En otra, del 12 de junio de 1800, Jussieu revela que serán cuatro los botánicos embarcados. Ya está decidida la participación de Michaux, Riedlé y Le Villain; respecto al último, Jussieu confiesa: «ces places sont recherchées par plusieurs jeunes gens. Un botaniste du midi déjà connu par des ouvrages demande aussi à partir; mais nous hésitons depuis que nous avons reçu votre lettre, parce que vous avez des droits supérieurs aux siens et que d'ailleurs chez nous l'affection est plus forte pour celui que l'on connaît personnellement que pour celui que l'on ne connaît que de nom» (p. 131).

13. Itinerario de *Le Géographe*

La corbeta *Galatée* y la gabarra *La Menaçante*, rebautizadas con los nombres de *Le Géographe* y *Le Naturaliste* respectivamente, zarparon de El Havre el 19 de octubre de 1800. La corbeta, bajo las órdenes de Baudin y la gabarra, al mando de Hamelin¹⁷. Al cabo de catorce días de navegación efectuaron una primera escala técnica en Tenerife, del 5 al 12 de noviembre, durante la cual los naturalistas aprovecharon para recorrer la Isla y herborizar. El 13 de noviembre pusieron rumbo a isla Mauricio, que sólo alcanzarían el 15 de marzo de 1801 debido a la ruta elegida por Baudin, muy próxima a las costas africanas, que retrasó considerablemente la marcha de las naves. Allí permanecieron hasta el 25 de abril,

¹⁷ El barón Jacques-Félix-Emmanuel Hamelin (1768-1839) perteneció a la Marina mercante antes de entrar en la Armada. Con excepción de la campaña de Baudin, la mayor parte de su actividad la desarrolló en la Marina de guerra. Al final de su vida desempeñó diferentes cargos administrativos.

prolongando la estancia más tiempo de lo previsto, puesto que al no haber podido embarcar todas las provisiones necesarias en Tenerife Baudin pensó completarlas en esta ocasión, pero la situación de guerra y la falta de víveres le obligó a recurrir a negociantes particulares. Con una tripulación mermada por las deserciones¹⁸ — nada menos que diez científicos y unos cuarenta marineros—y las enfermedades, con escasos alimentos que, por otra parte, ya habían comenzado a deteriorarse, y un ambiente enrarecido por su decisión de no informar sobre la expedición y su itinerario, avistaron las costas australianas a finales de mayo de 1801. Las malas condiciones climatológicas, los cambios en los planes previstos —de los que Baudin no informaba a Hamelin—y las diferentes cualidades de marcha de las naves fueron la causa de su separación en varias ocasiones. Así, por ejemplo, el 22 de agosto *Le Géographe* echó el ancla en el puerto de Kupang, en Timor, mientras que *Le Naturaliste* no podría hacerlo hasta un mes después. Mientras tanto, los científicos levantaron perfiles de las costas y formaron colecciones de plantas, pájaros, conchas, reptiles e insectos, tanto del continente como de las islas. Pero también durante la escala fallecieron algunos hombres: Riedlé de disentería el 21 de octubre de 1801, Antoine Sautier, los zoólogos Stanislas Levillain y René Mauger en diciembre de 1801 y febrero de 1802, respectivamente, y el botánico Leschenault, enfermo, tuvo que desembarcar en Timor. La expedición alzó velas el 13 de diciembre de 1801 y un mes después divisó la costa sur de Tasmania, de cuyos habitantes Milius dejó valiosos retratos. Por estos parajes había pasado D'Entrecasteaux.

¹⁸ Bory de Saint-Vincent, Milbert, Michaud, Delisse, Dumont, Le Brun, Garnier o Bissy son algunos de los que abandonan.

Hamelin, de nuevo separado del *Géographe*, llegó a Sidney el 25 de abril de 1802, mientras Baudin exploraba la parte oriental de la costa sur australiana, la menos conocida, a la que bautizó «Tierra Napoleón». Por aquellas fechas el capitán francés se reunió con Matthew Flinders¹⁹ cerca de Adelaida.

El 20 de junio de 1802 Baudin llegó a Port Jackson (Sidney) sin agua ni alimentos y con muchos hombres enfermos de escorbuto, entre ellos Milius, cuya gravedad determinó su embarque en el *Arthur* que se dirigía a Canton. La precaria salud de varios tripulantes y el convencimiento de que una embarcación de menor tonelaje le sería más útil decidió a Baudin a enviar a Francia *Le Naturaliste* —que arribó a El Havre el 7 de junio de 1803 con los hombres enfermos, las colecciones de historia natural, los mapas y las observaciones redactadas—y a adquirir la goleta inglesa *La Casuarina*, cuyo mando recayó en Louis Freycinet.

Finalmente, el 17 de noviembre de 1802 Baudin abandonó Sidney para proseguir la exploración de la costa sur y oeste. En febrero alcanzó King George Sound, cerca de la actual Albany, y el mes siguiente puso rumbo a la costa sudoeste. Baudin examinó la costa norte de Australia y el estrecho de Torres.

A medida que el tiempo avanzaba la tripulación se debilitaba cada vez más, enfermaba, el agua y los medicamentos se agotaban y la situación era de tal gravedad que Baudin sólo pudo, el 7 de julio de 1803, ordenar el regreso a Europa. Pero su salud le obligó a dirigirse a isla Mauricio, adonde llegó el 27 de agosto para,

¹⁹ En los años en que tiene lugar la expedición de Baudin Francia e Inglaterra se encuentran en guerra; no obstante, ambas naciones acuerdan dejar plena libertad a Baudin y a Flinders en el Pacífico. Matthew Flinders (1774-1814) recibe el encargo del Gobierno de su país de «vigilar» a Baudin, aunque se da la circunstancia de que el navegante inglés llegó primero a Australia.

enfermo de tuberculosis, fallecer poco después, el 16 de septiembre de 1803. En isla Mauricio *La Casuarina* fue desarmada. También allí se conserva su testamento.

Mientras, Milius, a bordo de la embarcación americana, se dirigía a las islas Salomón. En la isla Canton cambió de nave y, a bordo de la francesa *Diane*, arribó a isla Mauricio donde se encontraban Milbert y Lebrun, que habían abandonado antes la expedición. Pierre Milius guió hasta Francia la nave y su carga: un león, un avestruz, dos canguros, dos lechuzas, treinta y una tortugas...

En marzo de 1804 concluyó una expedición difícil y penosa en extremo, en la que las deserciones y las enfermedades surgieron ya en las primeras semanas de la travesía y en la que a su término más de la mitad de la tripulación había perecido. De los científicos tan solo completaron la campaña y regresaron con vida el geógrafo Boullanger, el minerólogo Bailly y el zoólogo Péron.

No obstante, desde el punto de vista científico fue considerada, durante mucho tiempo, modélica. Así lo atestiguan los treinta y dos mapas de las costas australianas —el que fueran estos hombres los primeros en levantar un mapa preciso de una parte de estas costas explica la toponimia francesa: península Péron, bahías Hamelin y Freycinet, etc. —, los resultados astronómicos, las 206 cajas de historia natural que contienen más de 23.000 muestras, las 2.500 nuevas especies de animales, entre ellos los canguros, y los 1.500 dibujos y pinturas de animales vivos realizados por Nicolas Petit y Charles Alexandre Lesueur. Igualmente, fueron de gran relevancia los estudios de meteorología, oceanografía e hidrografía, así como la colección de objetos personales, pendientes, boomerangs —desconocidos entonces en Francia—, anzuelos de nácar..., en total 150 objetos que fueron entregados a Josefina Bonaparte y que suscitaron un intenso debate acerca de la evolución de las especies. En lo referente a la antropología, se descubrió que las

costas de Australia y Tasmania estaban habitadas por dos grupos étnicos diferenciados. Lamentablemente, el proyecto inicial de creación de un museo de ciencias del hombre, que hubiera sido el primero en el mundo, no se llevó a cabo.

Sobra decir que Baudin cometió, como es lógico, algunos errores, entre los que se encuentran la adopción de determinadas decisiones que aumentaron considerablemente la duración del viaje, el incumplimiento de lo pactado en caso de que las naves se separaran, sin olvidar la deficiente situación sanitaria. Con todo, F. Marguet destaca que es la única campaña francesa destinada al reconocimiento sistemático de Australia, puesto que los intentos anteriores se habían centrado en las islas y en una parte de la costa, mientras que Baudin permaneció veinticinco meses trabajando (1923: 433).

De este periplo se conservan diversos documentos elaborados por diferentes integrantes de la tripulación: el informe redactado por dos de sus miembros — François Péron y Louis Freycinet—, el diario de a bordo del capitán Nicolas Baudin, un segundo relato, inacabado —dictado por el propio Baudin a su secretario y centrado en la primera etapa del viaje, en los preparativos y en la correspondencia—, así como unas cartas fechadas en 1802 y 1803, casi todas inéditas, dirigidas a A.L. Jussieu, entonces director del museo de Historia Natural, y a Hamelin, capitán del *Naturaliste*, y actualmente conservadas en el mencionado museo de París. Por otra parte, el propio capitán Baudin encomendó a dos jóvenes artistas, Nicolas-Martin Petit y Charles-Alexandre Lesueur, la ilustración de su diario de a bordo. El conjunto de la documentación está localizado en los Archivos Nacionales de Francia (signaturas 5 JJ 24 a 57) y en la Biblioteca Nacional francesa; la Colección Lesueur del Museo de Historia Natural de El Havre alberga una magnífica muestra iconográfica.

Las alusiones a Canarias del diario manuscrito de Baudin están recogidas en el capítulo V, pp. 121-125. Entre otras cosas, nos informa del recibimiento por parte de las autoridades isleñas, de las diferentes actividades realizadas durante la escala en Santa Cruz de Tenerife, del desembarco de algunos miembros de la expedición, del inventario de las plantas entregadas al Jardín Botánico de La Orotava o del accidente ocurrido al jardinero Riedlé y a uno de sus compañeros. Figuran, igualmente, dos cartas redactadas desde Tenerife dirigidas al ministro de Marina.

A petición del ministro de Marina la redacción del relato oficial del viaje recayó en Péron. El primer volumen se publicó en 1807 y se acompañó de un *Atlas historique* que comprendía paisajes, mapas y grabados. A la muerte de Péron, en 1810, la publicación quedó interrumpida y fue Freycinet quien la concluyó en 1815. El texto final consta, además, de las Memorias de Péron y de otros textos.

El manuscrito de referencia incluye, además de la correspondencia oficial, una relación del contenido de las cajas embarcadas que comprende, entre otras cosas, material de historia natural y de dibujo, libros, así como diversos objetos de intercambio.

En la actualidad numerosos puntos de la costa australiana son designados con nombres vinculados a la expedición Baudin.

BORY DE SAINT-VINCENT, Jean-Baptiste-Geneviève-Marcellin: *Essais sur les îles Fortunées et l'Antique Atlantide ou Précis de l'Histoire générale de l'Archipel des Canaries*, París, 1803.



14. Bory de Saint-Vincent

Bory de Saint-Vincent, viajero, zoólogo y botánico (1780-1846) desembarcó, enfermo, en isla Mauricio el 25 de marzo de 1801. De regreso a Francia se detuvo en la Reunión —Bory es autor del primer mapa detallado de esta isla—y en distintas islas africanas, entre ellas Santa Helena, de la que levantó un mapa y donde recogió una mariposa que Napoleón llamó *Prométhée*.

Permaneció en España durante la guerra de la Independencia y recorrió Andalucía con la misión de requisar las contribuciones. Durante su estancia en nuestro país llevó a cabo importantes estudios topográficos que fueron incluidos en el mapa de España publicado por el Servicio Geográfico del Ejército. En Francia se hizo célebre en 1815 por su adhesión a Napoleón; al año siguiente, cuando fue expulsado de su patria, se estableció en Bruselas y fue uno de los redactores, junto con dos científicos belgas, Drapiez y Van Mons, de los *Annales Générales des Sciences Physiques*, donde publicó un artículo sobre el mocán y una excursión a Gran Canaria del conde de Poudenx²⁰ («Fragment sur une excursion entreprise dans la Grande Canarie» Bruselas, 1819, t. II, pp. 33-41). De regreso a Francia, en 1829, recibió el mando de una expedición científica a Morea. En 1830 fue ascendido a mariscal de campo y ese mismo año ocupó el cargo de jefe del Servicio Histórico del Ejército. Fue elegido por la Academia de Ciencias, junto

²⁰ Louis-Henri-Léonard, conde de Poudenx (1785-1854), naturalista, viajero y arqueólogo, vino a Canarias en un viaje privado.

con el ingeniero Cordier, para examinar el mapa de Tenerife que Berthelot había remitido a dicha institución.

Entre sus obras figuran diversos escritos políticos, así como numerosos trabajos sobre historia natural, entre ellos cerca de la mitad de los artículos que componen los 10 primeros volúmenes del *Dictionnaire classique d'Histoire naturelle* (París, 1831, 17 vols.) —del que también era director y una de cuyas novedades era la utilización de un lenguaje especializado ausente de obras similares anteriores—y la parte de historia natural de la Enciclopedia de Diderot. A esto hay que sumar *Mémoires sur les Cent-Jours pour servir d'introduction aux souvenirs de toute ma vie* (París, H. Souverain, 1838), *Guide du voyageur en Espagne* (París, L. Janet, 1823) y *L'Homme, essai zoologique sur le genre humain* (París, Rey et Gravier, 1827, 2 vols.) un estudio dedicado a Cuvier donde, sin embargo, se aleja de las tesis sostenidas por el antropólogo. Asimismo, junto con Dumont d'Urville, se encargó de la parte botánica, cerca de 200 páginas, de la circunnavegación de *La Coquille* en 1822-1825.

Mantuvo una intensa correspondencia con Léon Dufour²¹, así como con otros naturalistas, publicada por Ph. Lauzun en la *Revue de l'Agenais* entre 1903 y 1911²² y que constituye un documento de innegable valor para el conocimiento de la incansable actividad del botánico. A modo de ejemplo mencionaremos el entusiasmo que transmite a Saint-Amans cuando tiene conocimiento de haber sido designado para la expedición de Baudin que, por otra parte, constituía su primera oportunidad de salir de Francia (1903: 315).

²¹ Este naturalista era un gran conocedor de España y había realizado importantes descubrimientos botánicos y zoológicos en las costas mediterráneas.

²² Entre 1912 y 1913 se publicaron en la misma revista diferentes artículos con el título «Les correspondants de Bory de Saint-Vincent».

A la expedición de Baudin pertenecen los *Essais sur les îles Fortunées* y el *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique*. Como su título indica, los *Essais* abordan el estudio de las Islas Canarias, primera escala de la travesía. Conocedor de los escritos sobre el Archipiélago, Bory de Saint-Vincent fue uno de los viajeros que mayor interés demostró por estas tierras, ya que, según él mismo afirma, siempre le interesaron la historia, el comercio y las ciencias naturales de las Islas (1803: 3, 1804: 1), y los viajes en general. Así, al enterarse de que el Gobierno estaba preparando la campaña, utilizó la influencia de un pariente para conseguir formar parte de ella (1804: 1). El paso del tiempo no lograría acabar con su deseo de regresar al Archipiélago.

Este trabajo es un completo estudio sobre el Archipiélago canario en el que el autor aborda aspectos referentes a la conquista de las Islas, su historia natural, geografía, etnografía y mitología. El texto, que se apoya en las observaciones personales del naturalista y en la *Historia de Canarias* de José de Viera y Clavijo, se completa con dibujos efectuados por el propio Bory, si bien su principal aportación fue el catálogo de plantas canarias compuesto de 467 especies. Hay que recordar, igualmente, que los *Essais* constituyeron una obra de referencia para otros viajeros, entre ellos Humboldt.

El *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique* es la relación del viaje hasta su desembarco, por la que recibió el título de miembro correspondiente del Instituto.

Otra faceta en la que destacó Bory fue en la cartografía, puesto que llevó a cabo valiosos trabajos topográficos de distintas partes del mundo.

Lleva su nombre un hibisco endémico de la Reunión, el *hybiscus boryanus*.

BORY DE SAINT-VINCENT, Jean-Baptiste-Geneviève-Marcellin: *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique fait par ordre du gouvernement, pendant les années neuf et dix de la République (1801 et 1802). Avec l'histoire de la traversée du Capitaine Baudin jusqu'au Port Louis de l'Île Maurice. Par J.B.G.M. Bory de St. Vincent, officier d'État Major; Naturaliste en chef sur la corvette Le Naturaliste, dans l'expédition de découvertes commandée par le capitaine Baudin*, París, F. Buisson, año XIII (1804).

Las referencias a Canarias se encuentran en los capítulos I y II, pp. 14-81. Los antiguos habitantes, la historia natural o la descripción de las principales ciudades de la Isla son algunos de los aspectos abordados por el autor en estas páginas, que incluyen además dibujos realizados por el propio Bory.

MILBERT, Jacques-Gérard: *Voyage pittoresque à l'île de France, au cap de Bonne-Espérance et à l'île de Ténériffe, avec un atlas et des vues pittoresques dessinées sur les lieux et gravées en partie par l'auteur*, París, 1812, 2 vols.

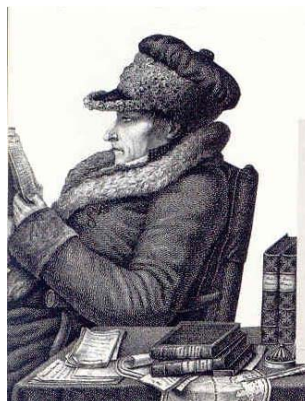
Milbert (1766-1840), pintor y naturalista, viajó a Inglaterra después de concluir sus estudios en París. A su regreso a Francia trabajó como profesor de dibujo desde 1795 hasta 1800, cuando emprendió el viaje a tierras australes. Gran amante de los viajes, no dudó en embarcarse en una aventura arriesgada que, sin embargo, debería abandonar muy pronto por problemas de salud en isla Mauricio. Durante el tiempo que permaneció en la isla, dos años, reunió y ordenó el material que daría lugar al texto de referencia.

En 1815 se trasladó a América del Norte con el encargo de realizar diversas observaciones de historia natural. Los nueve años que pasó lejos de su país le permitieron reunir y enviar unos 600 árboles, 300 especies de semillas nuevas, 700 muestras de minerales y fósiles, además de conchas, crustáceos e insectos.

De su estadía en Tenerife Milbert nos ofrece exhaustivas descripciones de Santa Cruz y La Laguna, así como de su historia natural y de la población del Archipiélago, que ocupan los tres primeros capítulos del *Voyage* (pp. 1-102).

PERON: *Voyage de découvertes aux terres australes exécuté par ordre de Sa Majesté l'Empereur et Roi, sur les corvettes Le Géographe, Le Naturaliste et la Goëlette La Casuarina pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804. Publié par Décret impérial, sous le ministère de M. de Champagny, et rédigé par M.F. Péron, Naturaliste de l'Expédition, Correspondant de l'Institut de France; de la Société de l'École de médecine de Paris, des Sociétés philomatique et médicale de la même ville*, Paris, Imprimerie Impériale, 1807-1816, 2 vols.

Al poco tiempo de entrar en el ejército, François Péron (1769-1810) perdió el ojo derecho y fue hecho prisionero, circunstancia que aprovechó para leer libros de historia y relatos de viajes. En París cursó estudios de medicina, zoología y anatomía comparada.



15. François Péron

Un fracaso sentimental y la imposibilidad de reincorporarse al ejército le determinaron a viajar. Por aquel entonces se estaban ultimando los preparativos de la campaña a tierras australes y Péron solicitó su incorporación. Como las plazas de los científicos ya estaban cubiertas, comunicó a Jussieu, uno de los responsables de la elección de los naturalistas, su deseo de formar parte de la tripulación. Jussieu le aconsejó que preparara una memoria, que sería leída en el *Institut*, en la que expusiera las razones que le

animaban a querer participar en la empresa. Finalmente, una vez obtenida la plaza de zoólogo y provisto de algunos libros e instrumentos, Péron embarcó en *Le Géographe*.

Algunas anécdotas acaecidas durante la escala en Timor son ilustrativas de la fuerte personalidad del naturalista. Así, ante la negativa del capitán a proporcionarle alcohol, imprescindible para la conservación de los moluscos y los zoofitos que había recogido, Péron decidió, y convenció a otros compañeros para que le imitaran, privarse de la ración de bebida que le correspondía y destinarla a sus observaciones. En esta misma isla y en una ocasión diferente, Péron mató, junto con Lesueur, su colaborador y amigo, un cocodrilo cuyo esqueleto puede admirarse en el *Muséum d'Histoire Naturelle* de París.

La colección que entregó al *Muséum* estaba constituida, entre otras cosas, por 2.500 nuevas especies y 1.500 dibujos de Lesueur. Asimismo, Péron redactó diversos informes que leyó en el *Institut*, en el *Muséum* y en la Sociedad de Medicina.

En 1806 recibió el encargo de redactar la crónica de la navegación, que estaría ilustrada con los dibujos de Lesueur y Petit. Al año siguiente vio la luz el primer volumen, que salió acompañado de un atlas con 40 grabados que, en 1811, se completó con 14 grabados más. El segundo volumen de la parte histórica, concluido tras la muerte de Péron por Freycinet, fue publicado en 1816, un año después del contenido relativo a la navegación y a la geografía, obra, asimismo, de Freycinet.

Los estudiosos coinciden en destacar el buen trabajo realizado por el joven Péron, así como el carácter tendencioso de su relación, en la que el capitán no salió bien parado. Es conocida la enemistad encarnizada que el naturalista sentía por el marino, al que no mencionó ni una sola vez en su texto.

Perón, que había regresado enfermo de la campaña, tuvo que trasladarse a Niza por problemas de salud y murió en Cerilly, su localidad natal.

Las referencias a Canarias se encuentran en el capítulo II, pp. 12-24 y su contenido es el habitual: descripción de Tenerife y su gente.

PERON, François: *Notes sur les Canaries et particulièrement sur Ténériffe*. Manuscrito transcrito por Jacqueline Bonnemains, bibliotecaria del Museo de Historia Natural de El Havre [Museo de Historia Natural de El Havre, Col. Lesueur, ms. 14042].

El texto consta de once páginas manuscritas con diferentes apartados y escolios marginales. Los párrafos están numerados en rojo —de 1422 a 1447— por el propio Péron y hacen referencia a distintos aspectos de la Isla, tales como la defensa, las costumbres, la geología o el comercio, entre otros.

FREYCINET, Louis-Claude Desaulces de: *Voyage de découvertes aux terres australes, exécuté sur les corvettes Le Géographe, Le Naturaliste et la goëlette La Casuarina, pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804; sous le commandement du Capitaine de vaisseau N. Baudin*, París, Imprimerie Royale, 1815.

Freycinet (1779-1842), hijo de un próspero comerciante, compartía con su hermano Henri su pasión por la historia natural. Ambos entraron en la Marina y juntos se enrolaron en el *Heureux* en 1794. Designados para el viaje de Baudin a tierras australes, Henri embarcó en *Le Géographe* y Louis en *Le Naturaliste*.



16. Louis de Freycinet

Para levantar los perfiles de las costas con mayor precisión Freycinet hacía, a menudo, el trayecto a pie, acompañado de Péron, con el consiguiente riesgo para sus vidas. Logró reunir, asimismo, un valioso material sobre las costumbres australianas.

Cuando Baudin decidió enviar a Francia *Le Naturaliste* y comprar *La Casuarina*—recibió este nombre por la madera con la que había sido construida— eligió a Freycinet como su capitán.

Concluida la campaña, se ocupó, en el *Dépôt des cartes et plans de la Marine*, de comprobar los mapas de los mares australes y de redactar el relato oficial.

En 1816 Freycinet recibió el mando de una nueva circunnavegación organizada por Luis XVIII y se le permitió elegir a los oficiales y los científicos. En *L'Uranie* embarcaron, entre otros, Jacques Arago y Duperrey, para emprender una campaña que duraría algo más de tres años. De nuevo en París, Freycinet tuvo que presentarse ante un consejo de guerra por la pérdida del *Uranie*, si bien el tribunal no sólo no lo sancionó, sino que elogió su actuación durante el naufragio. Luis XVIII le nombró capitán de navío y, al año siguiente, barón. El *Voyage autour du monde, entrepris par Ordre du Roi, sous le ministère et conformément aux instructions de S. Exc. M. Le Vicomte de Bouchage, secrétaire d'état au département de la Marine, exécuté sur les corvettes de S. M. l'Uranie et la Physicienne pendant les années 1817, 1818, 1819 et 1820* (París, Pillot Aîné, 1824-1844, 13 vols.) ocupó mucho tiempo al viajero, puesto que verificó concienzudamente los datos en los diferentes manuscritos de sus compañeros.

Miembro de la Academia de Ciencias, fundó, junto con Malte-Brun, Rossel y Fourier, la Sociedad de Geografía. Asimismo fue condecorado Caballero de la Legión de Honor y Caballero de San Luis.

La rápida alusión a Canarias como escala técnica figura en las págs. 3 y 4.

MILIUS, Pierre-Bertrand: *Voyage aux terres australes*²³.

El barón Milius (1773-1829) embarcó muy joven en un navío mercante, y entre 1786 y 1793 realizó varios viajes a las Antillas. Seguidamente entró en la Marina, con la que luchó en diversos frentes y fue hecho prisionero.

Cuando Baudin arribó a Port-Jackson, en mayo de 1802, Milius, enfermo, hubo de desembarcar. En isla Mauricio se incorporó de nuevo a la expedición y, a la muerte de Baudin, asumió el mando de *Le Géographe* para poder, así, regresar a Europa en la primavera de 1804.

Los años posteriores Milius sirvió en la Marina francesa hasta que en 1810 entró al servicio de la Marina italiana. En 1814 se reincorporó, con la misma graduación, a la Marina de su país. Más tarde desempeñó diversos cargos administrativos: fue director del puerto de Brest en 1815, gobernador de la Reunión en 1818, de la Guayana en 1822 y, de nuevo en Francia, fue nombrado contralmirante en 1827.

Las referencias al Archipiélago ocupan las pp. 97-105 de su relato, que incluyen, además, acuarelas de mujeres tinerfeñas.

LEBRUN, Louis: *Sistèmes adoptés des maisons, des quatre colonies ci-dessous citées* [Museo de Historia Natural de El Havre, Col. Lesueur, ms. 07016].

Lebrun era uno de los tres dibujantes, junto con Milbert y Garnier, que acompañaron a Baudin y uno de los hombres que abandonaron la expedición en

²³ En esta ocasión hemos utilizado la transcripción del manuscrito realizada por J. Bonnemains y Pascale Hauguel.

isla Mauricio. Durante la escala en Tenerife Lebrun protagonizó una riña con el cirujano Lharidon que, gracias a la intervención de los presentes, sólo quedó en insultos. Lebrun fue arrestado.

RIEDLE, Anselme: *Journal général du voyage des découvertes dans la mer de l'Inde depuis mon départ de Paris qui eut lieu le six vendémiaire an 9^{me} de la République française une et indivisible. Expedition ordonnée par le gouvernement et le commandement a été donné au citoyen Beaudin capitaine de vaisseau* [París, Museo Nacional de Historia Natural, ms.1688].

Riedlé ya había acompañado a Baudin en su anterior campaña a bordo de *La Belle-Angélique*; en esta ocasión desempeñó la función de jardinero en *Le Géographe*.

Durante la escala en Tenerife herborizó y entregó las plantas y semillas que traía de París para el Jardín Botánico de La Orotava. Murió en Timor en 1801.

Las referencias a Canarias ocupan 17 folios (fols. 10-26 y fols. 49-55) en los que hace una relación de los diferentes árboles y plantas que existen en Tenerife, además de algunas descripciones y opiniones personales de su gente.

RONCARD: *Journal* [París, Archivos Nacionales, ms.5 JJ 28].

Este ingeniero geógrafo se encargó, junto con el astrónomo Bernier, el geólogo Bailly y los ingenieros geógrafos Faure y Boullanger, de los estudios geográficos.

La escala en Tenerife está recogida en las páginas 2-17 del diario manuscrito de Ronsard. En ellas el autor describe la ciudad, algunas especies vegetales, el comercio, el jardín botánico y ofrece datos valiosos sobre determinados aspectos del desarrollo de la vida cotidiana en el interior de los barcos.

LEVILLAIN, Stanislas: *Notes sur les divers desseins marqués et désignés sous les numéros suivants* [Le Havre, Museo de Historia Natural, Col. Lesueur, ms. 14 040].

El zoólogo Levillain, embarcado en *Le Géographe*, aporta información complementaria sobre los dibujos, en total trece relativos a las naves, las mujeres canarias del campo y de la ciudad, vistas de Santa Cruz, de los barrancos...

Falleció cuando navegaba entre Timor y la Tierra de Van Diemen.

HAMELIN DES ESSARTS, Jacques Félix Emmanuel: *Journal de Jacques Félix Emmanuel Hamelin des Essarts, capitaine de frégate commandant Le Naturaliste, corvette destinée avec celle du Géographe sous les ordres du capitaine Nicolas Baudin pour une expédition de découvertes, armée et équipée pour 4 ans* [París, Archivos Nacionales, ms. 5 JJ 41].

El barón Hamelin des Essarts (1768-1839), originario de Honfleur, realizó sus primeras navegaciones comerciales en las costas de Angola. Entró en la Marina en 1792 y tomó parte en numerosas actuaciones. Contrariamente a lo que representaba un uso tradicional, Baudin y Hamelin no se conocían previamente. Ajeno a los intereses científicos, supo establecer el orden, la disciplina y un ambiente cordial en *Le Naturaliste*. A esta empresa le siguieron otras en las que destacó por su habilidad y valor.

El diario es una rápida descripción de las Islas en la que no aporta nada nuevo.

SAINT CRICQ, Jacques: *Journal de St-Cricq, enseigne de vaisseau sur la corvette Le Naturaliste, commandée par le citoyen Hamelin, capitaine de frégate. Voyage de découvertes du capitaine Baudin* [París, Archivos Nacionales, ms. 5 JJ 48].

El marino Saint Cricq conoció a los hermanos Murphy y a Cologan, que le informaron sobre el Archipiélago. Añadió una *Note sur les îles Canaries et sur celle de Ténériffe en particulier* en la que hablaba de la producción o del puerto de Santa Cruz, sin olvidar rápidas alusiones a Las Palmas de Gran Canaria, La Palma, Gomera o El Hierro.

BAILLY, Joseph-Charles: *Catalogue des substances minérales recueillies pendant le voyage de découvertes commandé par le capitaine Baudin. Par Bailly minéralogiste* [París, Archivos Nacionales, microfilm 5 JJ 56].

Bailly (1777-1844) inició sus estudios en la Escuela Politécnica y entró en la Marina. A bordo del *Naturaliste* se ocupó, sobre todo, de cuestiones hidrográficas. En 1806 fue nombrado ingeniero hidrógrafo, participó de manera activa en la elaboración del *Pilote français* y realizó unas veinte campañas. Cuatro años antes de morir abandonó el servicio activo.

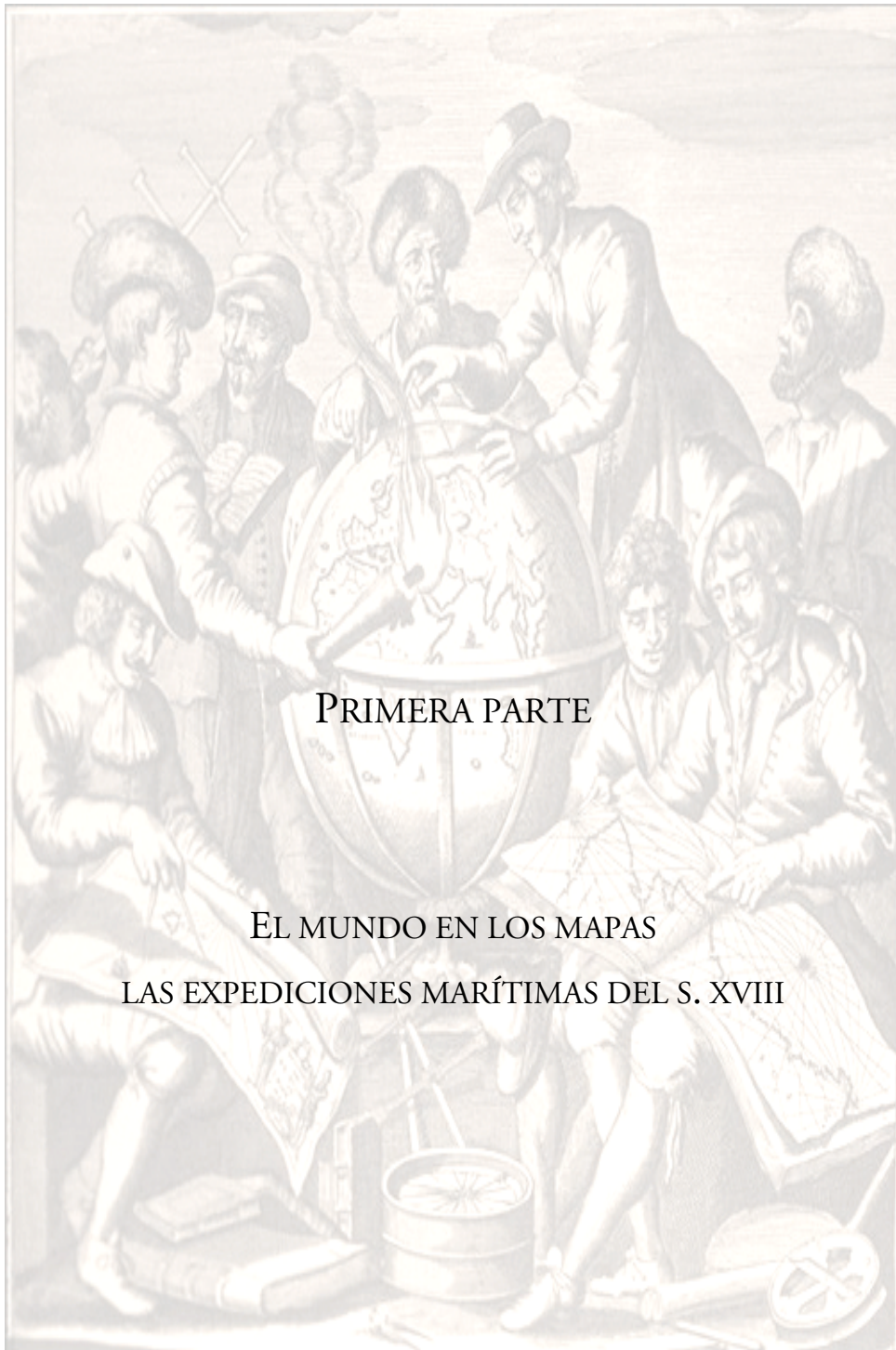
En este catálogo se incluye la relación de los minerales que Joseph Ch. Bailly encontró en el transcurso del viaje. Divide las sustancias en series a las que da una letra del alfabeto.

Asimismo, hemos consultado los manuscritos de:

Antoine Sautier: *Journal de voyage*, Le Havre, Museo Nacional de Historia Natural, ms. 1687. Ayudante del jardinero Riedlé y a bordo del *Géographe*, murió en Timor en 1801. Las referencias a Canarias se encuentran en los fols. 5-15.

François Désiré Breton: *Journal*, París, Archivos Nacionales, ms. 5 JJ 57. Marino. Joseph Victor Couture: *Journal*, París, Archivos Nacionales, ms. 5 JJ 57.

Depuch: *Sur Ténériffe*, Le Havre, Museo Nacional de Historia Natural, ms. 14 045. Y *Sur l'Atlantide*, Le Havre, Museo Nacional de Historia Natural, ms. 15 046.



PRIMERA PARTE

EL MUNDO EN LOS MAPAS

LAS EXPEDICIONES MARÍTIMAS DEL S. XVIII

J'ai examiné depuis le sable qui s'attache au plomb de sonde, jusqu'aux montagnes où il m'a été possible de pénétrer. J'emporte des collections de poissons, de coquilles, d'insectes, des descriptions d'animaux, et j'espère augmenter de beaucoup le nombre connu des êtres organisés.

Lamanon

1.1. EVOLUCIÓN EN EL CONOCIMIENTO DEL MUNDO A TRAVÉS DE LA CARTOGRAFÍA

A lo largo del siglo XVIII los límites del mundo conocido se amplían notablemente gracias al impulso que experimentan las ciencias de la navegación. Bajo la tutela de los principales Gobiernos y academias científicas se organizan ambiciosos viajes de exploración cuyos resultados serán trascendentales en los distintos ámbitos de la ciencia. No obstante, muchos de estos avances no hubieran sido posibles sin el progreso de la geografía y, por ende, de la cartografía. Así las cosas, creemos necesario comenzar realizando un breve recorrido por los hitos más relevantes de las representaciones cartográficas que nos servirá para entender mejor el contexto de los grandes viajes del siglo XVIII y el motivo por el que se llevaron a cabo.

1.1.1. ANTIGÜEDAD

El mapa más antiguo conocido fue descubierto en las excavaciones de las ruinas de la ciudad de Ga Sur, al norte de Babilonia, en el año 2500 a.C. y se conserva en la actualidad en el Museo Semítico de la Universidad de Harvard. Se trata de una pequeña placa de barro cocido que representa el valle de un río, seguramente el Éufrates, con montañas en forma de escamas de pescado en cada una de las vertientes (E. Raisz: 13). Por lo que respecta a otras culturas, apenas han sobrevivido algunos vestigios de los egipcios, y las cartas marinas de los fenicios, grandes navegantes, han desaparecido. El país que sobresale muy pronto en este campo es China, hasta tal punto que a la llegada de los europeos esta nación ya disponía de mapas de todo el territorio.

Entre las empresas marítimas desarrolladas en la Antigüedad destacan la efectuada en el s. VII a.C. por los fenicios que, enviados por el faraón Neco, dieron la vuelta a África; el periplo llamado «de Escylax», del s. VI a.C., que describe con precisión el litoral mediterráneo²⁴; el viaje del marsellés Piteas a finales del s. IV a.C. —en busca de estaño y ámbar— que aporta información sobre las islas Británicas y el mar del Norte y menciona la isla de Thule, o la expedición, en el s. V a.C., del cartaginés Hanón por la costa occidental africana, conservada en un manuscrito del s. IX y en dos apógrafos del s. XIV. Y ya en tierra, la más preciada documentación procede de viajeros como Heródoto y de expediciones militares como la de Alejandro. Sin embargo, el gran impulso de la cartografía viene de la mano de los griegos, a quienes se atribuye el principio de nuestro actual sistema cartográfico. Intrépidos navegantes y «fundadores de la geografía» (M. Pastoureau: 10), el grado de desarrollo que alcanzaron no fue igualado hasta bien entrado el s. XVI. Como es lógico, los pueblos marinos del Mediterráneo conocían mejor las costas y las islas que las tierras del interior y los capitanes, por su parte, llevaban libros de a bordo que, en ocasiones, incluían mapas. Conocemos algunas de estas guías a través de los textos que han llegado hasta nosotros, e incluso se afirma que Homero pudo inspirarse en ellos para escribir *La Odisea*. Los escritos de Heródoto y de Estrabón nos dan noticias de los primeros geógrafos jónicos: Anaximandro de Mileto, autor de un mapa de la Tierra, y Hecateo, que la imagina con forma de disco rodeado por las aguas de los océanos²⁵. Además de creer en la existencia de los polos, el Ecuador

²⁴ Este periplo, conservado en un manuscrito del siglo XIII, es el más antiguo que ha llegado hasta nosotros y ha sido atribuido sin demasiado fundamento a Escílax de Carianda (Luis A. García Moreno y F. Javier Gómez Espelosín: 37-42). Para los autores este texto es uno de los más corruptos, resultado de sucesivas anotaciones y reelaboraciones.

²⁵ El mundo conocido por los griegos del s. V a.C. se extendía desde el río Indo hasta el Atlántico y la información sobre las regiones situadas al norte y al sur de estas tierras era muy limitada.

y los trópicos, los griegos introdujeron nuestros sistemas de longitudes y latitudes, levantaron las primeras proyecciones y calcularon el tamaño de nuestro planeta.

Por lo que respecta a la hipótesis de la esfericidad de la Tierra, si bien el filósofo y matemático griego Tales de Mileto ya había hecho referencia a ella, durante un tiempo persistió la idea de una Tierra plana, con forma de disco y rodeada por el «río» Océano. En esta visión del mundo hay que volver a citar al poeta Homero «cuyos textos supusieron durante siglos la referencia última de los pensadores helenos» (F. Romero y R. Benavides: 13). A comienzos del s. IV a.C. se planteó de nuevo la teoría de la esfericidad terrestre —atribuida a Pitágoras o a Parménides—, pero fue necesaria la autoridad de Sócrates, Platón y Aristóteles para admitir que la Tierra era una esfera, aunque inmóvil, en el centro del Universo. La primera medición científica de su circunferencia la realizó el astrónomo, matemático y director de la biblioteca de Alejandría, Eratóstenes de Cirene, en el s. III a.C. El resultado obtenido era casi exacto, 39.500 km., en lugar de los 40.000 de que consta.

Ahora bien, conviene recordar que las tentativas de desciframiento de la forma real del mundo coexistían con elementos legendarios que la explicaban o la distorsionaban —sobre todo en lo que concierne a los territorios extramediterráneos— y que pervivirían en futuras descripciones medievales del cosmos. Nos referimos a las alusiones a seres como los cíclopes, a parajes como la isla flotante de Eolo o los jardines de las Hespérides, o a la existencia de pueblos que habitan lejanos países.

Al mismo tiempo, se pretendía recoger en los mapas los datos recopilados por los viajeros, que consistían básicamente en localizaciones obtenidas mediante orientaciones y distancias estimadas y, en algún caso, en posiciones calculadas

astronómicamente²⁶. Si ya en el s. VI a.C. Anaximandro y Hecateo, de la escuela de Mileto, idearon situar estos lugares conocidos en un rectángulo cuyos lados, divididos en estadios, constituían un sistema de coordenadas, en el s. IV a.C. Dicearco levantó un mapa —que Eratóstenes perfeccionó añadiendo meridianos y paralelos— en el que reseñó la existencia de nuevas tierras. Pero fue Hiparco (s. II a.C.), astrónomo de la escuela de Rodas, autor de las primeras proyecciones, que permitirían trasladar la información de la superficie curva de la Tierra a la plana del mapa.

Las diferentes mediciones de la Tierra efectuadas por los griegos plantearon un nuevo problema: las dimensiones atribuidas eran demasiado reducidas para cubrir la esfera terrestre y la idea de un mundo tan desequilibrado se oponía al sentido griego de la simetría. Crates de Mallus venció el obstáculo dibujando tres continentes más que servirían de contrapeso —Antípodas, Periecos y Antecos—, y que en el globo terrestre diseñado ocupaban aproximadamente el lugar de América del Norte, del Sur y Australia. Así nació el concepto de las Antípodas o gran continente del Sur, la *Terra Australis*, que aparecería insistentemente en los mapas medievales y renacentistas hasta el descubrimiento de Australia. Resulta indispensable mencionar aquí al astrónomo y matemático Claudio Ptolomeo de Alejandría, autor de una obra que ejercería una notable influencia en la cartografía

²⁶ Sobre los viajes de exploración en la Antigüedad, *vid.*, entre otros, M. Cary y E.H. Warmington (1932): *Les explorateurs de l'Antiquité*, París, Payot; J.E. Casariego (1949): *Los grandes periplos de la Antigüedad*, Madrid, Tipografía artística; J. Maluquer de Motes (1950): *Exploraciones y viajes en el mundo antiguo*, Barcelona, Ed. Instituto Transoceanico; J.M. André, M.F. Baslez (1993): *Voyager dans l'Antiquité*, París, Fayard; P. Pomey (ed.) (1997): *La navigation dans l'Antiquité*, Aix-en-Provence, Edisuc; F.J. Gómez Espelosín (2000): *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la antigua Grecia*, Madrid, Akal; Enrique Gozalbes Cravioto (2003): *Viajes y viajeros en el mundo antiguo*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.

islámica y renacentista europea: la *Geografía*²⁷. Ptolomeo, que siguió y perfeccionó la proyección de Hiparco, consideraba la Tierra esférica e inmóvil. En el ámbito de la geografía completó la labor de Marín de Tiro (finales del s. I), pero su principal mérito consistió en poner a punto el conjunto de estos datos y transcribirlos a un mapa que ha llegado hasta nosotros a través de copias medievales, árabes o bizantinas, más o menos retocadas.

El texto de la *Geografía*, en ocho volúmenes, se acompañaba en la mayor parte de los manuscritos de un mapamundi y de 26 mapas detallados. Aunque ignoramos si los preparó él mismo, y dejando de lado algunas incorrecciones, principalmente de orden geográfico y astronómico, lo verdaderamente importante es que esta obra constituye el primer atlas universal y su influencia en la cartografía posterior está fuera de toda duda. Quizá el mayor de los errores, a tenor del criterio de los especialistas, fuera el considerar que África y Asia estaban unidas al sur del Ecuador por una costa que delimitaba un continente austral llamado *Terra Incognita*. Otras inexactitudes tienen que ver con la latitud y la longitud, como las exageradas dimensiones atribuidas al Mediterráneo en el sentido este-oeste.

²⁷ E. Aznar Vallejo se ocupa en su libro *Viajes y descubrimientos en la Edad Media* (Madrid, Ed. Síntesis, 1994, pp. 96-98) de la puesta al día de la cartografía ptolemaica en la Edad Media. Sobre la influencia de la obra de Ptolomeo durante el Renacimiento, *vid.* N. Broc (1986): *La géographie de la Renaissance*, París, Éd. du C.T.H.S., pp. 9-15.

17. Detalle de la *Geografía* de Ptolomeo

El mapa de Ptolomeo que conocemos en la actualidad fue, sin duda alguna, aumentado ulteriormente y fue obra de los bizantinos del s. XI. El éxito de este trabajo, transmitido por los árabes, supuso el predominio de las teorías ptolemaicas hasta los tiempos de Copérnico. Hacia el s. XII o XIII comenzaron a aparecer en Constantinopla las primeras versiones en griego de la *Geografía* y Jacobus Angelus (Jacopo d'Angiolo) tradujo del griego al latín la obra de Ptolomeo en 1406. Algunos manuscritos sólo reproducen el texto y otros incluyen los 27 mapas de Ptolomeo —en realidad dibujados por Agathodemon en el s. III—. Respecto a la primera edición impresa, data de 1475 y no contiene los mapas, pero sí la de 1478,

donde el mar está coloreado de verde, las montañas de azul y las tierras de amarillo y rojo, aunque lo más notable es la precisión en el trazado de paralelos y meridianos. Sobresale, igualmente, la edición de Ulm, de 1482, que introduce cinco nuevas cartas: las de Italia, España, Francia, Palestina y los países nórdicos.

El descubrimiento de parajes ignotos trajo consigo una revisión de los contenidos ptolemaicos y la aparición de los denominados «nuevos mapas», que se añadían a los originales y corregían los errores de Ptolomeo.

Por lo que concierne a la cartografía romana, su finalidad fue eminentemente pragmática —sobre todo militar y catastral— y su aportación no es comparable con la de Grecia. Su representación del mundo no es más que un reflejo de su mentalidad, pues los territorios pertenecientes al Imperio ocupaban prácticamente todo el espacio, reduciendo el resto de los lugares explorados a unas dimensiones ridículas. Con todo, Roma fue la creadora de «la primera red de carreteras» recogida en los «itinerarios» o trazados de las vías que incluían listas de las ciudades que se encontraban a lo largo del camino y las distancias entre ellas. La *Tabla de Peutinger*²⁸, copia medieval realizada en pergamino a partir de un original del s. III o IV, representa, aunque de manera muy deformada, uno de esos itinerarios.

En cualquier caso, y pese a sus defectos, la cartografía antigua fue una obra maestra, ya que contenía las nociones esenciales de la cartografía moderna, esto es: esfericidad de la Tierra, determinación astronómica de las latitudes, e incluso de las longitudes (mediante la observación de eclipses), coordenadas terrestres y sistemas de proyección. Sin duda, lo más sobresaliente es que se trataba de una cartografía

²⁸ Así conocida por el nombre del alemán renacentista que la guardó en su biblioteca.

de conjunto, orientada a proporcionar una imagen de la totalidad del mundo entonces conocido, así como de las hipotéticas tierras que debían equilibrarlo.

1.1.2. EDAD MEDIA

El nexo de unión entre Grecia y Oriente corrió a cargo de los árabes. Situados entre Oriente y Occidente, gracias a la exploración de las rutas marítimas hacia la India y de las terrestres hacia el Turkestán y China, y a la traducción a su propio idioma de los autores griegos, los árabes aseguraron no sólo la transmisión íntegra de la herencia de Ptolomeo sino que, además, la enriquecieron con la incorporación de los conocimientos de indios, chinos y los suyos propios sobre el océano Índico, África y España²⁹. De este modo, la cultura árabe se convirtió durante la Edad Media en la continuadora del desarrollo científico interrumpido en Europa.

Al-Idrisi (1099-1164), su más ilustre cartógrafo y viajero, construyó en 1154 para el rey normando de Sicilia, Roger II, un gran mapamundi en el que el norte estaba situado en la parte inferior, al igual que en los mapas chinos. Este mapamundi, acompañado de 70 mapas de detalle, abarcaba desde la Europa occidental y Escandinavia hasta la India y China, incluido el Sáhara, y puede

²⁹ Por lo que respecta a las culturas de otros continentes, sabemos que los incas o los aztecas disponían en la Edad Media de mapas y planos. Mientras tanto, se habían producido importantes avances matemáticos y astronómicos en la India, se habían efectuado viajes de exploración chinos, existían técnicas para la fabricación de papel y para el grabado y se inventó la brújula. Todos estos factores permitieron el florecimiento de la cartografía china en la Edad Media. En el s. VIII se había descubierto un método para imprimir utilizando planchas de madera tallada que constituía el primer paso hacia la imprenta de Guttemberg. En 1155 se editó el primer plano impreso en el mundo, el de Liu Ching Zu (F. Romero y R. Benavides: 16).

considerarse como la suma de los conocimientos geográficos de los árabes hacia la mitad del s. XII.

Siguiendo a J.R.S. Phillips, en Europa no existía en este momento una única visión del mundo y en esta imagen plural confluían influencias diversas:

las ideas individuales sobre el mundo exterior podían estar influidas por las oportunidades para la observación de primera mano y la comprobación de la evidencia, por la naturaleza de los materiales escritos y visuales de los que se disponía, por la inteligencia del observador y el lector, y en el caso de un autor por el tipo de público al que se dirigía, y por lo que ese público quería creer. El resultado fue una gran variedad de ideas, que no necesariamente eran coherentes unas con otras, y una línea errática de desarrollo que a principios del siglo XV llegó a la coexistencia de ideas e informaciones factuales nuevas con nociones derivadas de una tradición que se retrotraía hasta la antigüedad clásica (p. 227).

De esta manera, como ya dijimos en páginas anteriores, la consideración esférica de la Tierra coexistía con la creencia de un paraíso terrenal, de razas de hombres monstruosos y maravillosos o el convencimiento de que las tribus de Gog y Magog habían sido encerradas por Alejandro Magno tras una puerta de cobre en las montañas del Cáucaso. Sin olvidar la *Carta de Preste Juan*, conocida en Europa en la segunda mitad del s. XII y considerada procedente de un auténtico gobernante cristiano que algún día podría recuperar la Tierra Santa.

El mundo volvió a imaginarse como un disco flotando en el océano y sus representaciones se alejaron de la realidad, en consonancia con el pensamiento cristiano medieval, a través de la utilización del «mapamundi circular», también denominado *Orbis Terrarum*, y de los «mapas de T en O» o «mapa de rueda». En ellos una Tierra circular se dividía simbólicamente en tres partes, como la Trinidad, formando una T por medio de dos brazos de mar, —el tallo de la T representaba el Mediterráneo y la cruz de la T estaba formada por los ríos Don y Nilo—, con Europa a la izquierda, África a la derecha y Asia en la parte superior, donde estaba

situado el Oriente, sede del Paraíso Terrenal. La simbología religiosa que contenían se manifestaba en la localización habitual de Jerusalén en el centro del círculo y del Paraíso al este. A menudo aparecía también Jesucristo, el Purgatorio, el arca de Noé o la torre de Babel. En este tipo de mapas no figuraban meridianos ni paralelos, pero sí se solían mostrar los vientos con forma de cabezas soplando en torno al mundo. Asimismo era frecuente ver mezclados con los símbolos religiosos animales monstruosos, razas humanas legendarias y otros elementos profanos.

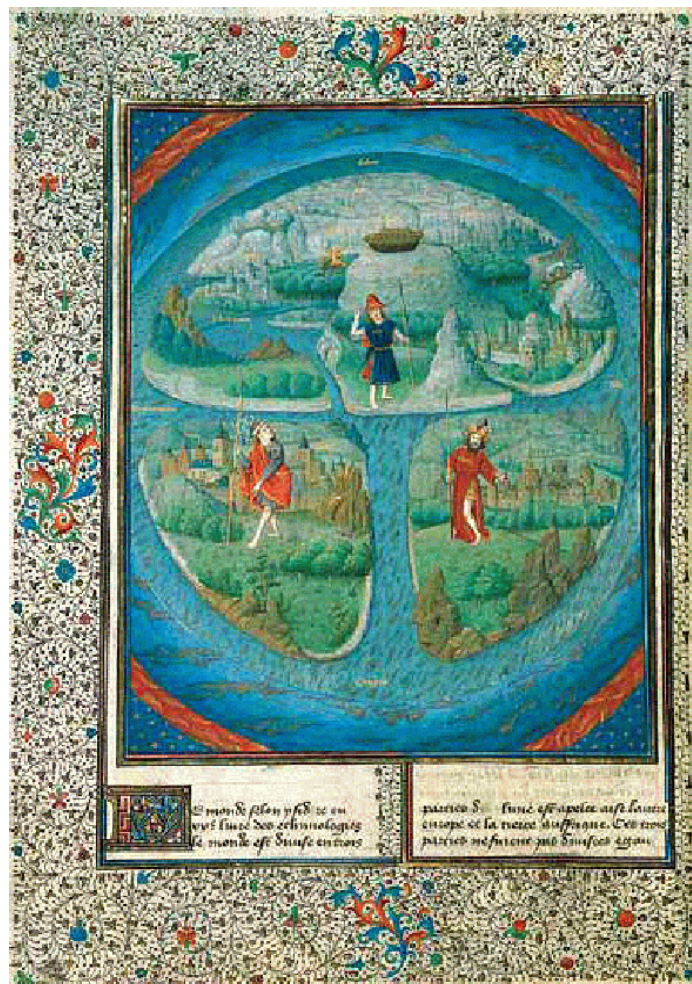
Muchos de ellos reflejaban la supuesta existencia de la *Terra Australis* de la Antigüedad donde, según ciertos autores, habitaban los antípodas, y se situaba a la derecha del dibujo, al sur de África³⁰. En ocasiones encontramos también la isla de Thule, mencionada por Pitias, y otras regiones de origen fabuloso.

Este modelo de mapa, que se repite en la mayor parte de los seiscientos conservados, perduró hasta los inicios del Renacimiento. Su procedencia resulta incierta, aunque su nombre deriva del que aparece en *Las Etimologías* de Isidoro, obispo de Sevilla. En esta obra el mundo estaba representado con forma de disco rodeado por un océano circular (la O) y dividido en tres partes por una masa de agua en forma de T. El trazo vertical de la T correspondía al Mediterráneo y el trazo transversal al río Don, el mar de Azov, el mar Negro, el Bósforo, el Mediterráneo oriental y el Nilo.

Algunos ejemplares presentan una gran riqueza de detalles y son de excelente calidad. Citamos, por ejemplo, a Beato, monje benedictino de Santo Toribio de Liébana, que escribió en el s. VIII unos *Comentarios al Apocalipsis de San Juan* de los que se realizaron numerosas copias entre los s. X y XII; el denominado Mapamundi Anglosajón del s. X; el mapamundi de San Severo, en París,

³⁰ Esta creencia perdurará hasta bien avanzada la exploración del mundo, a finales del s. XVI, cuando se determinan las proporciones de la Antártida, Nueva Guinea, Nueva Zelanda y el continente australiano.

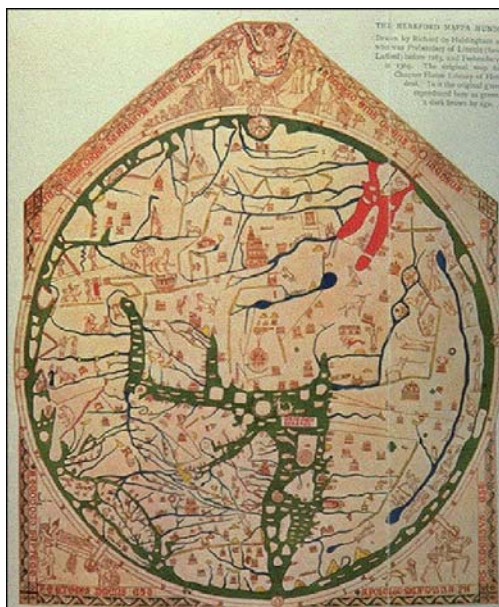
considerado como el prototipo de mapa de T en O o el que Enrique, canónigo de Maguncia, dedicó en 1110 a la emperatriz Matilde del Sacro Imperio, esposa de Enrique V.



18. Mapa de T en O

Mención aparte merecen los mapas simbólicos de Hereford (c. 1290) y de Ebstorf (c. 1339). El mapamundi de la catedral de Hereford es obra de Richard de Haldingham, mide más de 1,5 metros y su objetivo consistía en mostrar las rutas que debían seguir los peregrinos que se dirigían a Roma o a Jerusalén. En él se observa una tierra circular y plana coronada por el Juicio Final, decorada con iconografía cristiana e ilustraciones históricas y legendarias. Así, el mar Mediterráneo está ubicado en la parte inferior y rodeado por las columnas de Hércules, ya que en esta época el estrecho de Gibraltar era considerado el límite del mundo conocido.

En cuanto al mapa del monasterio de Ebstorf, su tamaño supera los 3 metros y representa al mundo como cuerpo de Cristo.



19. Mapa de Hereford con el Este en la parte superior

El filósofo Roger Bacon, hacia 1290, y el cardenal Pierre d'Ailly³¹, en el siglo XV, dibujaron mapas que recuperaban la idea griega de la división del mundo en climas. También al siglo XV pertenece el último de los grandes discarios o mapamundis circulares, el de fray Mauro que, realizado en 1457 por encargo del rey Alfonso V de Portugal, incluía muchos de los avances recogidos en las cartas portulanas. En cualquier caso, hay que reconocer que estos mapas circulares, denominados «mapas de Macrobio», no ejercieron influencia alguna en la mentalidad contemporánea³².



20. Mapa de Ebstorf

³¹ El cardenal francés Pierre d'Ailly elaboró, entre otras obras cosmográficas, las compilaciones *Ymago Mundi*, hacia 1410, y *Compendium Cosmographiae*, hacia 1414, en donde puso de manifiesto su interés por Ptolomeo, de quien, sin embargo, rechazaba algunas afirmaciones.

³² De la forma de la Tierra transmitida por griegos y romanos hasta llegar a la época de los grandes descubrimientos se ocupa Ch. Deluz (1994): «Prémices médiévales des grandes découvertes», en *Découvertes et explorateurs. Actes du Colloque International Bordeaux 12-14 juin 1992*, París, L'Harmattan, pp. 45-56.

Con todo, buena parte de estos mapas era de escasa utilidad para los viajeros y servía, principalmente, para adornar las salas y las bibliotecas de reyes y nobles, por lo que, siguiendo la distinción de M.W. Labarge (p. 33), se trataba de mapas simbólicos. Otros, en cambio, poseían una finalidad práctica, como los trazados por el cronista inglés Matthew Paris que, en el s. XIII, representaba fielmente Inglaterra y Escocia y cuya obra supuso la aparición de un nuevo interés por la reproducción real del mundo. Lamentablemente, su producción fue destruida en un bombardeo en 1943.

1.1.2.1. LOS PORTULANOS

Hacia finales del s. XII el uso de la brújula, traída por los árabes de Extremo Oriente, revolucionó las cartas de navegación³³. Los marinos levantaron mapas en los que, mediante intersecciones a partir de puntos conocidos, obtenían la posición de otros desconocidos; inversamente, una ruta trazada sobre el mapa les proporcionaba el rumbo que debían seguir. Estas «cartas de pilotos» o «portulanos» parece que fueron ideadas por almirantes y capitanes de la flota genovesa en la segunda mitad del s. XIII, aunque es posible que desde el s. X ya fueran utilizadas en Oriente, y Marco Polo menciona haberlos visto en sus viajes. Avanzado el s. XIII las instrucciones que figuraban en gran número de portulanos ya habían sido recopiladas en un libro de pilotaje exhaustivo, el *Compasso da Navigare*, que abarcaba la totalidad del Mediterráneo y el Mar Negro. Dichas instrucciones incluían marcaciones, distancias en millas, descripciones de los posibles peligros,

³³ El marino árabe utiliza la brújula para verificar las observaciones astronómicas, al contrario que los navegantes occidentales, que la usan para determinar la ruta que hay que seguir.

indicaciones para entrar en los puertos y datos sobre las profundidades y los fondeaderos. Aparte de los viajes a lo largo de la costa, el *Compasso* aportaba información para llevar a cabo travesías largas entre puntos fáciles de reconocer.

Desde las postrimerías del s. XIII, fecha que se atribuye al portulano más antiguo entre los que se conservan —el llamado «Carta de Pisa» que, aunque se encuentra en Pisa, pudo ser trazado en Génova a finales del s. XIII (J.R.S. Phillips: 256)—, hasta finales del XV³⁴, las cartas cambiaron muy poco en lo que concierne al contorno o al estilo, y nada en lo que respecta a su confección. Ninguna mostraba paralelos o meridianos y tampoco se tenía en cuenta la esfericidad de la Tierra, que era tratada como una superficie plana. A partir del s. XVI la carta se abrió al mundo entero y, bajo la influencia de Ptolomeo, incluyó coordenadas geográficas. En esencia, estos portulanos consistían en instrucciones de navegación redactadas en forma de carta cuyo objetivo primordial era guiar al marino. Los cartógrafos que los confeccionaban trabajaban en los puertos con gran actividad marítima del norte de Italia o, más adelante, en Barcelona y Mallorca.

Casi todos estaban realizados sobre piel de oveja y solían representar el mar Mediterráneo, el mar Negro —con exactitud, puesto que se trataba de zonas muy bien conocidas por los comerciantes—, y el océano Atlántico, desde parte del litoral marroquí hasta Irlanda, aunque en esta ocasión con alguna deficiencia. Cada carta se hallaba dibujada en su pergamino que, por lo común, conservaba su contorno natural y el litoral —trazado en tinta negra con los nombres de los puertos, ancladeros, cabos y los peligros para la navegación escritos perpendicularmente— se ejecutaba a mano alzada con una minuciosidad extrema. Para la mayoría de los nombres se utilizaba el color negro y para los puertos importantes, el rojo. Los

³⁴ Desde el s. XIV han sobrevivido muy pocas, pues se gastaban con el uso diario.

peligros para la navegación costera, rocas y bajos, se señalaban por medio de pequeños puntos o cruces, pero no se incluía ninguna referencia a sondeos, corrientes o mareas. Las superficies continentales aparecían en blanco o adornadas con escudos de armas, banderas y retratos de reyes, y a veces también con algunos ríos, cordilleras y ciertas ciudades del interior. Las miniaturas de colores brillantes que se añadían convertían alguna de estas cartas en auténticas obras de arte y objetos de lujo.

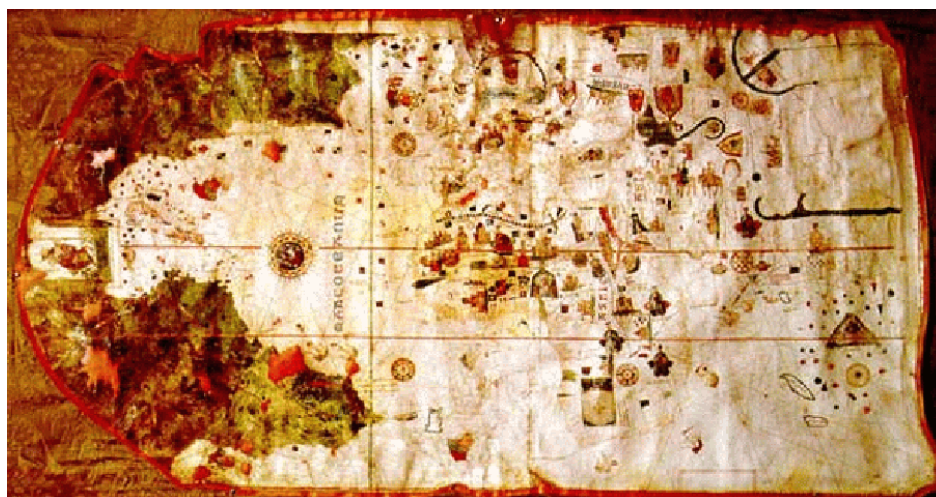


21. Portulano del Mediterráneo de Mateo Prunes

Con todo, el detalle más característico de los mapas portulanos era el minucioso sistema de rosas de los vientos y de rumbos. Generalmente había una o dos rosas centrales, rodeada cada una de ellas por otras dieciséis de las que partían treinta y dos líneas radiales de diferentes colores³⁵. Una novedad para la época

³⁵ Utilizadas en los mapas antiguos para señalar los puntos cardinales y las direcciones de los vientos, podían tener cuatro, ocho, doce, dieciséis o treinta y dos puntas, pero la de ocho era la

residía en que estaban trazadas a escala. Sin embargo, los portulanos no tenían en cuenta los errores originados al intentar reproducir una superficie curva en un plano en ausencia de un sistema de proyección, como tampoco se distinguía el norte magnético del norte verdadero.



22. Mapa de Juan de la Cosa

Por otra parte, existían ejemplares ricamente decorados destinados a personajes ilustres. La mayoría de los ejemplares conservados son de finales de la Edad Media y probablemente no cumplieron otra función ni en las empresas navieras ni en las bibliotecas. La profusión de adornos es, sin embargo, la única diferencia entre estos últimos y las cartas utilizadas en la navegación.

más frecuente, pues se correspondía con las ocho direcciones fundamentales de los geógrafos griegos. Era frecuente disponer junto a la principal una serie de rosas secundarias. Las rosas de los vientos llegaron a albergar en su interior desde complicados dibujos geométricos hasta imaginería religiosa.

Paulatinamente, los portulanos fueron perfeccionándose y alcanzaron una gran difusión desde el s. XIV al XVI, siendo famosos los de Juan de la Cosa y Piri Re, que todavía en 1620 eran empleados para la navegación por el Mediterráneo.

Las dos grandes escuelas de trazado de portulanos fueron la italiana y la catalano-mallorquina. Por lo que respecta a la primera, de ella salieron maestros de la talla de Angelino Dalorto, Pietro Vesconte —cuyo mapa de Palestina es quizá «el primer mapa que refleja con escrupulosa precisión la geografía de un país determinado» (M.W. Labarge: 35)—, o fray Mauro. En cuanto a los navegantes catalanes, enseguida empezaron a elaborar cartas marinas con características propias, como el emplazamiento del Oeste a la izquierda señalado con una roseta, la indicación del Norte mediante un disco con una estrella, el Sur con una esfera con media sombra y el Este con una cruz.



23. Atlas de Cresques

Uno de los representantes de esta escuela es Angelino Dulcert, autor del primer portulano de relieve (1339), aunque la obra maestra de este período es la conocida como Atlas Catalán, dibujado en 1375 por el cartógrafo judío del rey de Aragón, Abraham Cresques, y regalado a Carlos V de Francia. Hecho en pergamino y brillantemente coloreado, está realizado sobre ocho paneles de madera unidos

entre sí, con lo que se facilitaba su plegado. El mapa se concentraba en una ancha banda de territorio que iba desde el Atlántico hasta el extremo oriental de China. Para la representación del Mediterráneo, el Mar Negro y Europa occidental, el atlas seguía el modelo de los portulanos. Por lo que se refiere a África y Asia, Cresques incorporó detalles aportados por viajeros como Marco Polo para Asia oriental. Al igual que los portulanos, el Atlas Catalán se hizo eco de la geografía fantástica desarrollada en la Edad Media. A pesar de sus errores, su valor está por encima de algunos de los mapas mundiales del siglo XV (J.R.S. Phillips: 258). El equivalente septentrional de los portulanos fueron los libros de direcciones de navegación y descripciones costeras, conocidos según el país como *rutters*, *routiers* o *roteiros*. Hicieron su aparición en el s. XV, una época en la que el uso de las cartas marinas no era habitual en esas zonas. Uno de los ejemplos mejor conocidos es *Le routier de la mer*, compuesto en Francia por Pierre Garcie hacia 1483 e impreso en 1502, que incluía instrucciones para navegar por Inglaterra, Francia, Portugal y España hasta Gibraltar.

1.1.2.2. LA NAVEGACIÓN A FINALES DE LA EDAD MEDIA

A principios del siglo XV ya se podía hacer una clara distinción entre las formas de navegar propias de los distintos mares que rodean Europa. En el norte, donde la plataforma continental ocupa una amplia superficie, los pilotos determinaban su rumbo con la ayuda de las sondas y el conocimiento de las mareas. Esta técnica se inspiraba en la empleada por los vikingos que, basándose en la vista de las costas, llevaron a cabo largos viajes por mar. En el Mediterráneo, sin embargo, los métodos de navegación habían sido tradicionalmente más avanzados. La utilización de derroteros o portulanos y el uso generalizado de la aguja

imantada, instalada sobre la rosa de los vientos, dieron un vuelco en la historia de la navegación. A lo largo del s. XIV, cuando ya los portugueses comenzaron a familiarizarse con los nuevos procedimientos basados en observaciones astronómicas, los marinos del Mediterráneo se valían todavía del sistema de navegación a la estima y recurrían a cartas que no señalaban los grados de latitud. Los pilotos de los mares del norte de Europa comenzaron a manejar entonces la aguja magnética, la rosa de los vientos y las cartas en las que iban trazadas las líneas de los vientos.

Durante el s. XV entró en práctica un nuevo método para calcular la latitud a partir de los astros. Antes de iniciarse la travesía, el navegante debía observar con un cuadrante la altura de la estrella Polar en una determinada posición en la esfera celeste o la altura de una estrella a su paso por el meridiano. Durante el viaje se volvía a tomar la altura de la misma estrella en idénticas circunstancias con el fin de conocer la variación en grados de dicha altura entre los dos lugares de observación. Una vez obtenido este valor y transformado en leguas, se podía determinar la distancia que se había avanzado hacia el Sur o hacia el Norte. El Sol era utilizado también tomando su altura meridiana cada día y comparando el resultado con las alturas reflejadas en un juego de tablas calculadas para dar la altura del Sol al meridiano de los diferentes puertos a lo largo de todo un año.

Los fundamentos de la navegación astronómica, introducida en Occidente por los portugueses, figuran en una serie de manuscritos conocidos con el nombre de *regimentos*. Algunos de los trabajos que han llegado hasta nuestros días pertenecen a Cantino, Diego Ribero, Sébastien Cabot o Reinel. Respecto a los mapas impresos, aparecen publicados en obras de gran difusión, como los *Ptolomeos* y las *Cosmografías*.

Ahora bien, el fin utilitario que lleva aparejado cualquier levantamiento topográfico se ve entorpecido por el tiempo que transcurre entre el descubrimiento y su traslación al mapa: «De la découverte à l'enregistrement cartographique s'étend toute l'épaisseur chronologique qu'exige la lente migration de l'information du praticien nautique au cartographe en chambre. Cela peut demander au moins de 2 à 3 décennies» (N. Broc 1986: 30). A esto hay que añadir factores como el secreto, que oculta la divulgación de los descubrimientos, las dificultades para acceder a los documentos originales, o la negligencia y la rutina de algunos cartógrafos, responsables no sólo de las disparidades existentes entre mapas realizados en las mismas fechas, sino también de las aparecidas dentro de una misma representación.

J.R.S. Phillips resume la evolución de la cartografía, la navegación y su influencia en la concepción del mundo a finales de la Edad Media con los siguientes términos:

La cartografía del siglo XV se encontraba en una especie de limbo entre la visión esquemática tradicional del mundo que proporcionaban los *mappae mundi*, las agujas de navegar y las líneas costeras cuidadosamente trazadas de los portulanos, los intentos de cartógrafos italianos y catalanes de incorporar la información nueva a sus mapas del mundo, y la influencia clara, pero también confusa, de Claudio Ptolomeo. [...] Entre tanto, los navegantes de Portugal y otras naciones europeas emprendían viajes que pondrían pronto a prueba las teorías de los eruditos y la imaginación de los literatos. Con o sin el descubrimiento del continente americano, de cuya existencia no podían sospechar, a mediados del siglo XV Europa estaba entrando rápidamente si no en un mundo nuevo al menos en una percepción radicalmente alterada del antiguo (pp. 259-260).

1.1.3. SIGLO XVI

Si bien en los inicios del s. XVI continúa la confusión entre la realidad y lo sobrenatural, es posible afirmar que nunca a lo largo de la Historia cambió tanto la idea del hombre acerca de la Tierra como hacia el año 1500 (E. Raisz: 31). Fue también un momento de gran actividad cartográfica debido, entre otras razones, al carácter visual del mapa, que contribuyó sobremanera a la representación mental del mundo:

La carte possède un pouvoir de persuasion sensiblement plus fort que l'écrit; aussi est-ce par l'image, beaucoup plus que par les mots, que les hommes de la Renaissance se sont forgé une vision nouvelle du monde, un nouvel espace mental. [...] Mieux que les relations de voyage, les cartes nous permettront de suivre les étapes de la découverte progressive du monde (N. Broc 1986: 43).

Tres hechos fundamentales influyeron en el nuevo impulso de la cartografía durante este período³⁶. En primer lugar, es inevitable la alusión a la *Geographia* de Ptolomeo, traducida al latín alrededor de 1405, que puso de manifiesto el esfuerzo de los humanistas italianos por recuperar cuanto fuera posible de la herencia legada por griegos y romanos. Tal era la autoridad y el prestigio de esta obra que los cartógrafos «de salón» estaban dispuestos a desechar gran parte de la información con que se había enriquecido el mapamundi desde la Antigüedad. Un ejemplo de ello lo constituye la forma alargada que Ptolomeo asignó al Mediterráneo y que puso a prueba el trazado correcto de los mapas portulanos. En cualquier caso, hasta

³⁶ Sobre esta cuestión *vid.*, entre otros, M. Pastoureau (1990: 83-99) y, en especial, las magníficas ilustraciones que acompañan el texto; F. Lestringant (1991): *L'Atelier du cosmographe ou l'Image du monde à la Renaissance*, París, Albin Michel; M. Pelletier (2001): «Cartes, portraits et figures en France pendant la Renaissance» en *Cartographie de la France et du monde, de la Renaissance au Siècle des Lumières*, París, Bibliothèque nationale de France, pp. 9-29.

1700, fecha de la publicación del mapa de Delisle, no aparecerá el Mediterráneo en su verdadera longitud, esto es, 42º. Otros errores de Ptolomeo que heredaron los cartógrafos del Renacimiento fueron el trazado de un gran río que corría a través del Sáhara, o su estimación del tamaño de la Tierra, muy inferior al verdadero, y que se convirtió en un factor decisivo en la convicción que tenía Colón de poder llegar fácilmente a Asia navegando hacia el Oeste.

La necesaria modernización de los mapas ptolemaicos, sobre todo en lo referente a los nombres de los lugares —que indudablemente habían cambiado en el transcurso de los siglos— conllevó la aparición de otros nuevos, las llamadas «Tablas Modernas», incluidas en muchos manuscritos como complemento de los mapas ordinarios de Ptolomeo. Es de destacar la edición alsaciana de 1513, dedicada al emperador Maximiliano Mathias Ringmann. A las 27 cartas de Ptolomeo, más o menos modificadas, se añadieron 20 cartas modernas que abarcaban territorios de Europa, África y Asia. Esta obra fue la primera edición ptolemaica que se hizo eco de las grandes navegaciones portuguesas y españolas, convirtiéndose así en el «primer atlas moderno» (N. Broc 1986: 11), pues en efecto, en el siglo XVI los navegantes españoles y portugueses eran los más experimentados de toda Europa y los libros de náutica escritos en España eran codiciados por los marinos extranjeros, especialmente por ingleses y franceses (F.J. González: pp. 14-15). *La Casa de Mina e da India*, con sede en Lisboa desde 1482, era una institución portuguesa que tenía como objetivo fiscalizar la salida y llegada de los buques que se dirigían a Oriente rodeando el continente africano. Poco después, los Reyes Católicos crearon en Sevilla la Casa de la Contratación de las Indias Occidentales (1503-1790) que, entre otros cometidos, contemplaba la

construcción y custodia del padrón real, a su cargo desde 1512³⁷. Consistía en un mapa de los territorios descubiertos en las exploraciones de las Indias, renovado continuamente con los datos aportados en cada viaje. Su mayor interés radica en que se trata de mapas oficiales que registran datos totalmente fidedignos.

Uno de los más eminentes navegantes y cartógrafos españoles es Juan de la Cosa. Además de la experiencia adquirida en sus siete viajes, su nombre ha pasado a la posteridad principalmente por ser el autor de una Carta de Marear o Mapamundi realizado en el Puerto de Santa María en 1500, donde representaba las Indias Occidentales en el momento en que fueron reconocidas, enlazando así la tradición medieval con la nueva cartografía. Asimismo fue uno de los primeros que incluyó un meridiano que dividía el mundo en dos zonas de expansión, una para los portugueses y otra para los españoles, según se decidió en 1494 en el tratado de Tordesillas.

Por otro lado, a partir del viaje de circunnavegación efectuado por Magallanes en 1522 se obtendrá una visión más real de las medidas y la forma del mundo. El cartógrafo encargado de trasladar al papel los datos obtenidos fue el portugués al servicio del rey de España, Diego Ribero, cuyo mapamundi —que data de 1529— fue uno de los primeros documentos náuticos que representaba a la vez paralelos y meridianos.

En segundo lugar, debemos señalar la importancia de la invención de la imprenta y del grabado, ya que hasta entonces los mapas se dibujaban a mano, por

³⁷ Si bien en su origen debía realizar en régimen de monopolio el comercio con las tierras recién descubiertas, su organización y atribuciones fueron rectificadas en diferentes ocasiones y con el tiempo cumpliría funciones judiciales, administrativas y fiscales; pero, principalmente, destaca su labor en todo lo relacionado con la navegación.

lo que eran muy laboriosos y su precio muy elevado. En adelante, será posible reproducir miles de copias de una sola plancha a un precio notablemente inferior.



24. Mapamundi de Vaulx, s. XVI

Sin embargo, la imprenta fue un «arma de doble filo», puesto que no sólo divulgó los avances geográficos, sino también la herencia clásica y, en caso de duda, el pensamiento tradicional seguía estando vigente: «Entre les opinions divergentes d'un Pline et d'un quelconque voyageur moderne, l'érudit de la Renaissance n'hésite pas: il fait confiance à l'*auctoritas*» (N. Broc 1986: 19).

En cuanto a la técnica del grabado, las planchas de los primeros mapas eran de madera, aunque muy pronto este material fue sustituido por el cobre. Sobre una

plancha de cobre pulimentada se esculpían con un punzón o buril las líneas y rótulos que constituían el mapa, pero en posición invertida, es decir, como si se vieran en un espejo.

El tercer factor que impulsó la cartografía se encuentra estrechamente vinculado con los grandes descubrimientos, nos referimos al progreso de todo lo relacionado con la navegación. En el Atlántico los marinos preferían los barcos de vela, sobre todo las carabelas, un tipo de embarcación ligera y veloz que experimentó una rápida evolución en aspectos como el velamen o la capacidad para transportar provisiones para varios meses.

No hay que olvidar que, si bien la finalidad primera de la carta era guiar al marino, con el tiempo se convertiría en un instrumento político, diplomático y militar, por lo que no sólo los monarcas adquirirían a un elevado precio la documentación más reciente, sino que los principales Gobiernos europeos evitaban divulgar su contenido. Desde este punto de vista destaca la actitud de la monarquía portuguesa que consideraba las cartas secreto de Estado; de hecho, en el siglo XVI esta política de ocultación recibió el nombre de «política del sigilo». Aunque este criterio fue también adoptado por otros países, lo cierto es que los mapas lusos no se copiaron en la misma medida que los elaborados fuera de sus fronteras (F. Romero y R. Benavides: 24). É. Taillemite considera que este comportamiento ha sido explicado de una manera un tanto exagerada por determinados historiadores de los siglos XIX y XX, puesto que no fue, en modo alguno, una acción aislada, y fue seguida por otras naciones como Holanda:

Ce gouvernement, habile dans ses intérêts, après avoir interdit par des traités l'entrée de ces mers aux différentes nations maritimes de l'Europe, a pris d'autres moyens pour cacher à l'Europe la connaissance des Moluques. Aucun préposé dans les établissements ne peut recevoir ou secourir des bâtiments étrangers. Cette navigation est faite ordinairement par des marins qui

passent toute leur vie dans l'Inde par les avantages qu'on leur fait et il leur est expressément enjoint de ne donner aucune connaissance sur cette partie aux nations étrangères. Tout bourgeois établi dans les Moluques prête serment de ne jamais rien entreprendre contre les intérêts de la Compagnie. En dernier lieu, un homme de Batavia fut fouetté, marqué et envoyé esclave sur une petite isle pour avoir vendu une carte des Moluques à un Anglais. Les ingénieurs sont obligés de remettre tous leurs plans en quittant les places et prêtent serment de ne jamais rien révéler ni de servir d'autres nations (1977: 410, t.2).

En esta época nos encontramos con dos tipos de cartógrafos: los que están al corriente de las últimas informaciones y llevan a cabo las correcciones oportunas y, por otra parte, los que mantienen su adhesión a la tradición sin modificarla. Existe, sin embargo, el marino cultivado que no desprecia las enseñanzas de Ptolomeo y que producirá un nuevo tipo de carta: la *carte des découvreurs*, que concilia ambas posturas. No obstante, aun en el primero de los casos, la transmisión de errores es posible, ya que la cartografía posee todavía ciertas limitaciones. Citemos, por ejemplo, la teoría de Giovanni Verrazano, explorador florentino al servicio de Francisco I, que creyó encontrar el estrecho que comunicaba el Pacífico con el Atlántico³⁸, y cuya suposición fue recogida por distintos cartógrafos a lo largo de la centuria. Otro factor determinante en la propagación de equivocaciones cartográficas es de índole económica. El tipo de grabación usual, en planchas de cobre, hacía casi imposible introducir cualquier tipo de rectificación. De ahí que se conservaran, para su uso, las planchas que representaban aspectos conocidos desde antiguo, pero que no recogían las

³⁸ Ya hemos comentado que el conocimiento del mundo es aún incompleto y, en ocasiones, irreal. Así, para el marinero renacentista existían islas fantásticas en el Atlántico Norte, tales como Antilia, ya mencionada por Aristóteles, la Isla de las Siete Ciudades, la de San Brandán o la de las Amazonas. Del progreso en el conocimiento del mundo a través de los viajes nos ocuparemos más adelante.

modificaciones posteriores. Esto explica, igualmente, que el secreto se encuentre íntimamente relacionado con la rentabilidad comercial de las casas de impresión.

Como se puede deducir fácilmente de todo lo dicho hasta el momento, las principales naciones europeas sostuvieron una pugna por alcanzar y mantener una situación hegemónica en el dominio del mar. Una de ellas fue Italia, cuna del más célebre cartógrafo de fines del Renacimiento, el veneciano P. Vicente Coronelli. Fundador de la primera Sociedad Geográfica en Venecia, «Los Argonautas», Coronelli se especializó en globos terráneos y realizó dos en París para el monarca Luis XIV. En otro orden de cosas, Italia ha legado muchas más obras que el resto de Europa, puesto que sus editores utilizaron muy pronto la técnica consistente en reunir los mapas en atlas o «islarios» cuya encuadernación protegía las láminas. Publicados desde 1485, el primero de ellos fue obra de Bartolomeo della Sonetti, aunque quizá el más prestigioso editor de atlas en Italia en ese momento fuera el francés Antoine Pérac Lafréry, que en 1540 se trasladó a Roma y adoptó el nombre de Antonio Lafreri. Asimismo, reseñamos la aportación de los editores romanos a la extensión de la cartografía regional, que obtendrá en este siglo carta de naturaleza con la aparición de mapas de España, Países Bajos, Escandinavia o Centroeuropa.

Por lo que respecta a los cartógrafos franceses, si bien conservaron durante mucho tiempo las características medievales, llevaron a cabo trabajos de gran valor, como el célebre mapa de Francia de Oronce Finé publicado en 1538, o el primer atlas especialmente dedicado a este país, fechado en 1594, el *Théâtre françois* de Bourguereau de Tours, que sirvió de modelo para otros del mismo tipo, en particular en Gran Bretaña³⁹. Consta de 18 mapas que, una vez rehechos y

³⁹ Vid. M. Pastoureau (1984): *Les atlas français XVI^e-XVII^e siècles*, París, Bibliothèque nationale de France.

completados por La Guillotière y Le Clerc, fueron considerados durante casi todo el siglo XVII la mejor representación cartográfica del reino. En la línea de las cartas portulanas destaca por la riqueza decorativa de sus mapas y la delicadeza del trazo la escuela de Dieppe, de la que son excelentes muestras los atlas de John Rotz o Jean Roze (1542) y Guillaume Le Testu (1556)⁴⁰ recogidos en *Boke of Idrography* y *Cosmographie universelle*, respectivamente.



25. Mapa de los dos hemisferios de Jean Roze, 1542

El fundador de la cartografía inglesa fue Christopher Saxton, autor de un atlas con mapas de los condados de Inglaterra publicado en 1579 y que tiene la particularidad de ser uno de los primeros donde destaca la detallada medición de la

⁴⁰ Un año antes este cosmógrafo había realizado un atlas que constituyó la obra maestra de la escuela de Dieppe, no sólo por la valiosa información que aportaba, sino también por su cuidada realización (N. Broc 1986: 177).

superficie del país. Por su parte, Edward Wright trazó en 1559 un mapamundi que, en ocasiones, se halla encuadernado en el atlas de Hackluyt.

Los maestros de la nueva cartografía, entre los que destacan alemanes y flamencos, estaban más especializados y eran, además de cartógrafos, matemáticos y astrónomos. Su preparación científica les permitía concebir nuevas proyecciones para poder trasladar al plano, lo más correctamente posible, las particularidades de un mundo esférico. Hasta entonces se venía utilizando en la práctica totalidad de los casos la proyección «en abanico» de Ptolomeo y Marinus y la «carta plana» de coordenadas equidistantes —algunas de las que se desarrollan en el Quinientos son reformulaciones de éstas, pero otras son modelos originales—, aunque también empleaban las llamadas proyecciones «en husos» sobre papel que se podían pegar en los globos, abaratando así el proceso de fabricación de las esferas terrestres.

Pero las dos proyecciones más importantes fueron, sin lugar a dudas, las de Mercator y Ortelius que pusieron fin al imperio cartográfico de Ptolomeo, cuyo atlas seguiría aún reimprimiéndose durante una centuria, y señalarían el comienzo de lo que se ha dado en llamar «la edad de oro de la cartografía holandesa». Esta denominación hace referencia a un período que comenzó a mediados del XVI y concluyó cerca de un siglo después y que destacó por la abundantísima producción de mapas de primera categoría.

El matemático y geógrafo Gerardus Mercator, latinización de su verdadero nombre, Gerhard Kremer, es considerado el padre de la cartografía holandesa. Discípulo del astrónomo y cartógrafo Frisius, inició su carrera con un mapa de Palestina debido a que la Reforma trajo consigo un aumento del interés en toda Europa por la lectura de la Biblia y, como consecuencia, una elevada demanda de cartas de dicho país. Su principal mérito consistió en liberar la Cosmografía de la influencia de Ptolomeo examinando con sentido crítico los antiguos mapas,

estudiando las crónicas de los navegantes y participando personalmente en numerosos viajes. Alcanzó la notoriedad a través de la representación de Europa que elaboró en 1554, en la cual redujo la longitud del Mediterráneo a 53º, corrigiendo así los resultados de Ptolomeo. Poco antes, en 1551, había realizado para el emperador Carlos V dos globos, uno terráqueo y otro celeste. Al año siguiente inició la elaboración del mapamundi editado en 1569, en el que aplicó la proyección que lleva su nombre. En él se aumentó la separación entre los paralelos al crecer la latitud, con lo que las rectas que unen dos puntos cualesquiera del mapa equivalen a las líneas de rumbo magnéticas. En 1578 y 1584 aparecieron sendas ediciones muy revisadas de la *Geografía* de Ptolomeo que anunciaban su gran obra independiente, el *Atlas*, que pretendía ser el primer volumen de una gran enciclopedia científica.

Tras su muerte el *Atlas* fue editado por su hijo Rumold en 1595 y las planchas pasaron a ser propiedad del cuñado de Rumold, Jodocus Hondius, que las reimprimiría con nuevas aportaciones, dando lugar, en 1606, al *Atlas Hondius-Mercator*, editado en varias ocasiones y enriquecido con láminas nuevas. En 1630 apareció el *Atlas Novus* de Mercator y Hondius, también denominado «Atlas de Janssonius», pariente de Hondius, que constaba de 318 mapas.



26. Mercator y Hondius

El cartógrafo Abraham Ortel, al igual que Mercator, latinizó su apellido transformándolo en Ortelius; comenzó ganándose la vida como iluminador de mapas, que compraba impresos en blanco y negro para después colorearlos y venderlos en las ferias especializadas. Más tarde se dedicó a reunir mapas para imprimirlos agrupados e incluso trazó algunos de ellos. Llegó a ser cartógrafo oficial de Felipe II. En 1570 publicó su primera gran colección que tituló *Theatrum Orbis Terrarum*. Constaba de 53 planchas grabadas en cobre e iluminadas a mano. En el texto, Ortelius citaba a 87 geógrafos y cartógrafos de cuyo trabajo se sirvió para la realización del suyo. La segunda aparición del *Theatrum* en 1573, con dieciséis mapas más, mantuvo el éxito de la primera. Las ediciones posteriores se fueron completando sucesivamente. Tras el fallecimiento de Ortelius continuaron publicándose reediciones a las que se añadía un *Additamentum* que incluía nuevas láminas, al tiempo que algunas de las anteriores sufrían correcciones para poder así adaptarlas a los nuevos datos.



27. Océano Pacífico, Ortelius, 1589

Como en el caso de Mercator, una de las aportaciones más relevantes de Ortelius fue la proyección que lleva su nombre, y que consiste en un mapamundi donde el mundo antiguo y el nuevo están representados cada uno mediante un círculo dividido por meridianos curvos que cortan al Ecuador en partes iguales.

A partir de Mercator y Ortelius Holanda se convertirá en un centro cartográfico de primer orden, centrando su industria en Amberes y Amsterdam. En otros países existían, igualmente, publicaciones de gran calidad, como los Atlas de Lafreri, antes mencionado, o la carta de 1568 del portugués Fernando Vaz Dourado que representa con exactitud las penínsulas y los archipiélagos del Extremo Oriente. En los Países Bajos destacan el *Speculum Orbis Terrarum* (1578), de Gérard de Jode —que recoge muchos de los mapas de Ortelius— y el famoso

atlas de navegación *Spieghel der Zeevaerdt* (1584) de Lucas Jansz Waghenaer, una interesante recopilación de instrucciones náuticas y cartas marinas de la Mancha, el mar del Norte y el Atlántico hasta el sur de España. Por lo que respecta a los *Grands et petits voyages*, publicados durante los tres últimos lustros del siglo por el cartógrafo belga Théodore de Bry, representan una de las más ambiciosas colecciones de viajes de todos los tiempos. Editados primero en latín y luego en alemán, el primer volumen apareció en 1590 y el último de los veinticinco, en 1634. Pero el grueso de la edición se repartió en dos casas holandesas: la casa de Blaeu y la Hondius-Janssonius, de las que hablaremos al referirnos al siglo XVII.

En esta época asistimos, pues, a la multiplicación y especialización de la cartografía. Así, podemos hablar de atlas nacionales —a algunos de los cuales ya hemos aludido, como la obra del británico Saxton y la del francés Bouguereau, o la *Descriptionis Ptolemaicae Augmentum* (1597) de Cornelius Wytfliet—, de atlas náuticos, que derivan de los portulanos y suelen estar acompañados de itinerarios descriptivos —aquí cabe citar los *Islarios* o recopilaciones de mapas de islas reales e imaginarias—y, por último, de la cartografía regional y de los planos de las ciudades. En esta última categoría resulta imprescindible la referencia al mapa de Lorena que Waldseemüller incluyó en su edición de Ptolomeo de 1513, a la *Cosmographie* de Münster y, sobre todo, a *Plantz, pourtraitz et descriptions de plusieurs villes et forteresses tant de l'Europe, Asie et Afrique que des Indes et terres neuves* de Antoine du Pinet (1564).

Entre los libros más populares del Renacimiento figuran las llamadas «Cosmografías», descripciones de los continentes que incorporan textos de Geografía, de Astronomía, de Historia Natural y de Ciencias Naturales, ordenados por regiones e ilustrados con mapas y figuras. Uno de los primeros y más populares

fue la *Cosmografía* de Pedro Apiano⁴¹ —cuyo nombre verdadero era Pedro Bienewitz—, profesor de matemáticas en Baviera y uno de los mejores cosmógrafos de su época. Perfeccionó varios instrumentos e inventó la proyección estereográfica, conocida también con el nombre de «proyección de Apiano», consistente en paralelos horizontales y meridianos curvos. Del éxito de esta *Cosmografía*, aparecida en 1524, dan fe las quince ediciones realizadas y la traducción a cinco idiomas. Apiano colaboró, además, en la elaboración de algunos mapas como el mapamundi de 1545, que reproducía de forma identificable el contorno oriental de América del Norte. Su obra fue reeditada y enriquecida con grabados a partir de 1529 por su alumno Gemma Frisius, que llegó a alcanzar mayor reputación que el maestro, no sólo por sus trabajos, sino también por ser el inventor de numerosos instrumentos geodésicos y porque en 1524 expuso por primera vez la idea de medir triangulaciones⁴².

Otro reconocido cosmógrafo es Sebastian Münster, autor de un mapamundi elaborado en 1532 al que le siguió en 1540 una nueva edición de Ptolomeo. En 1544 publicó en alemán la *Cosmografía*, traducida poco después al latín, que contenía, además de diversos mapas regionales, algunos planos de ciudades. El atlas estaba grabado en madera y fue considerado durante mucho tiempo la mejor obra en su género.

En 1572 vio la luz el primer volumen de *Civitates Orbis Terrarum*, de Georg Braun y Frans Hogenberg, editado en Colonia por el primero de ellos. El conjunto constaba de seis volúmenes publicados a lo largo de 45 años hasta 1617.

⁴¹ Su hijo Felipe llevó a cabo tareas de triangulación geodésica en Baviera entre 1555 y 1561 y fue el primero en realizar trabajos de topografía.

⁴² Reciben este nombre el conjunto de operaciones que tienen por objeto fijar sobre la superficie que se quiere cartografiar la posición de los puntos claves que forman una red de

Las ciudades aparecían representadas a vista de pájaro, se incluían además escudos de armas, escenas de la vida cotidiana, personas con trajes característicos y una gran multitud de detalles. En total estaban representados 531 ciudades y mapas.

Es importante reseñar, igualmente, la mención de América en la cartografía. Concretamente, fue en la escuela de Sevilla donde se elaboró el mapa de Américo Vespucio⁴³. El cartógrafo alemán Martin Waldseemüller realizó en 1507 la *Cosmographia Introductio*, donde no sólo designó por primera vez con el nombre de América las tierras recién descubiertas, en reconocimiento a la labor de Vespucio, sino que su trabajo fue el primero donde aparecían separadas de Asia América del Norte y del Sur. Al año siguiente Fernando el Católico lo nombró piloto mayor, puesto creado ese mismo año y desde el que ejerció el control sobre los viajes españoles⁴⁴. Juan Díaz de Solís, Pinzón o Juan de la Cosa contribuyeron con sus expediciones al trazado de las primeras representaciones de las que se tuvo conocimiento del continente americano.

Son representativas de los mapas de esta época las denominadas «líneas de fantasía», hechas a pluma y que llenaban espacios que, de otro modo, estarían en blanco. El título, la escala y las notas aclaratorias se situaban dentro de un marco formado por figuras de animales y productos de la tierra. Estas decoraciones, no

coordenadas geográficas en un mapa.

⁴³ Oriundo de Florencia, su formación la llevó a cabo en París, Florencia y Sevilla, donde murió. Entre 1499 y 1500 tomó parte como navegante en una expedición española capitaneada por Alonso de Ojeda. Al año siguiente Vespucio realizó un segundo viaje al servicio de Portugal, como consecuencia del cual llegó a la conclusión de que había descubierto unas nuevas tierras que no formaban parte de Asia: el «Nuevo Mundo». Esta afirmación provocó la indignación de los partidarios de Colón y fue el único punto en el que ambos, exploradores y amigos, estaban en desacuerdo.

⁴⁴ En su nombre se construyó en 1930 el buque escuela «Americo Vespucci» en cuyo mascarón de proa figura una imagen del navegante.

siempre afortunadas, eran el principal defecto de los mapas holandeses, ya que el dibujante, que con toda probabilidad no había salido nunca del país, tenía ideas muy rudimentarias sobre determinadas regiones del planeta. Así, junto a las leyendas explicativas, se disponían imágenes de plantas exóticas, de animales, de indios, de caníbales, de monstruos marinos y otras fantasías. Respecto a las ciudades, solían presentarse a vista de pájaro y las embarcaciones, frecuentes y de diversas clases, aparecían bien de forma aislada bien constituyendo auténticas flotas. Estos elementos iconográficos ponían de manifiesto la necesidad de rellenar los espacios en blanco aun cuando no se correspondieran con la realidad y se tratara de meras especulaciones. Por otra parte, estas figuras poseían diversas finalidades, además de las meramente decorativas; así, por ejemplo, los escudos, los estandartes o las representaciones de monarcas cumplían una función política. A finales del siglo, por influencia de Ortelius y Mercator los elementos decorativos y documentales irán quedando relegados. En su trabajo sobre la geografía renacentista N. Broc resalta el papel que desempeñaron dichas imágenes (1986: 48):

Les grands cartographes du début du XVI^e siècle méritent d'occuper une place qui leur est rarement accordée aux côtés des artistes de la Renaissance... C'est bien à eux que nous devons l'image du Nouveau Monde tel qu'il apparut d'abord aux Européens... C'est sur les cartes de l'Amérique qu'apparaissent les premières représentations de plantes exotiques, d'animaux, d'indiens, de cannibales... Les cartographes ont su évoquer l'étrangeté de l'Amérique d'une façon beaucoup plus vivante que les explorateurs dans leurs rapports écrits qui, pour la plupart, sont pleins d'échos de la littérature latine et médiévale.

En otro orden de cosas, los mapas romanos y medievales estaban «orientados», es decir, localizaban el Este en la parte superior, mientras que los árabes colocaban el Sur en lo alto de sus mapas, e incluso podemos encontrar ahí ubicado el Oeste en algunos ejemplares norteamericanos. La orientación al Norte se empezó a usar en la época del resurgimiento de Ptolomeo, pero sólo se universalizó

siglos después. Hasta entonces, cuando el mapa no encajaba bien en la página correspondiente, el Norte se situaba en cualquier posición y se indicaba mediante decorativas rosas de los vientos, quizá uno de los elementos cartográficos más conocidos. Pero en el siglo XVI, y debido a la utilización de la brújula, se impuso el Norte arriba, aunque su emplazamiento fuera a menudo impreciso debido a las variaciones de la aguja magnética. España, Portugal, Alemania, Países Bajos y Francia se convirtieron —al utilizar las nuevas técnicas de grabado, sobre madera o metal, y de impresión— en centros de talleres de construcción de mapas nacionales capaces de constituir una referencia para la localización de cualquier lugar. Todo ello pudo lograrse a pesar de los medios, todavía muy rudimentarios, con que contaban los cartógrafos para desarrollar su trabajo.

A finales del siglo la superficie explorada de la Tierra era el doble que en la centuria anterior y, aun cuando persistían muchas incógnitas, el mundo conocido estaba ya concebido y representado en su forma y dimensiones reales y el hombre renacentista podía decir, como el viajero inglés: «There is no sea unnavigable, no land uninhabitable» (Robert Thorne, 1527)⁴⁵.

1.1.4. SIGLO XVII

Paulatinamente la representación cartográfica comenzó a liberarse de las tradiciones ptolemaicas gracias a las aportaciones de Ortelius, Mercator, Copérnico, Kepler y Galileo. Hasta entonces se reproducían los contornos heredados de los antiguos y se situaban sobre ellos los nuevos datos sin cotejarlos, de ahí que no se pueda hablar de innovaciones reales, salvo quizás en lo que se refiere a la ejecución gráfica (F. Joly: 18). Por lo que concierne a las mediciones, los métodos disponibles

⁴⁵ Esta cita se encuentra en una carta enviada por R. Thorne a Enrique VIII en la que le pedía ayuda económica para la realización de un viaje en el que, según él, podría encontrar un camino hacia China.

eran aún imperfectos, pero con la invención del reloj de péndulo (1658) y del sextante (1672) se multiplicaron las observaciones astronómicas de longitudes y latitudes y se pusieron en evidencia los errores transmitidos de un mapa a otro. Así, por ejemplo, California era considerada una isla, aunque un número incalculable de mapas anteriores avalaban su carácter peninsular⁴⁶. Eliminar incorrecciones como esta será, a partir de entonces, la principal preocupación de los cartógrafos.

La fructífera actividad cartográfica registrada en el curso de la centuria se tradujo en la existencia de un gran número de editores, grabadores y dibujantes cuyos nombres se entremezclaban en el momento de firmar las obras, con frecuencia todavía copiadas, rehechas o inspiradas en creaciones anteriores. Holanda, que en este momento poseía dos compañías de Indias, se convirtió en el centro gestor de la economía occidental, y Amsterdam, emplazada entre las áreas de influencia española, francesa, inglesa y alemana, en una ciudad de excepcional vivacidad intelectual, comercial y científica. Aquí se daban cita navegantes y pilotos que utilizaban y discutían las cartas editadas por las casas comerciales a un ritmo cada vez mayor. Con todo, los mapas holandeses del s. XVII no serán aún suficientemente precisos, ya que los editores eran, ante todo, comerciantes que procuraban vender a bajo precio y, para conseguirlo, el procedimiento más habitual consistía en copiar los mapas de otros ya publicados, añadiendo alguna corrección o mejora aislada, sin hacer medición alguna.

En La Haya se estableció Pieter Plancius, una de las personas más entendidas en las rutas índicas y cartógrafo de la Compañía Holandesa de las Indias

⁴⁶ En 1705 el jesuita Eusebio Kino se desplazó a pie desde México hasta la costa oeste de California, confirmando así que no existía mar entre ambos; sin embargo, la equivocación siguió apareciendo en diversos mapas hasta que Fernando VI declaró públicamente en 1747 la no insularidad de California (F. Romero y R. Benavides: 29)

Orientales. Su sucesor fue Willem Janszoon Blaeu que se desplazó a Dinamarca para estudiar con el renombrado astrónomo Tycho Brahe. De regreso a Amsterdam abrió un establecimiento provisto de imprenta y útiles de grabado, donde editó y vendió mapas y libros relacionados con la Geografía, la Religión, la Historia y la Astronomía. Tras el fallecimiento de Henrik Hondius en 1629 compró varios de sus mapas que aparecieron en 1631 en el *Apéndice al «Theatrum» de A. Ortelius* y al *«Atlas» de G. Mercator*. Después de la muerte de Willem Janszoon, en 1638, la casa Blaeu fue dirigida por sus hijos, Joan y Willem, y su nieto Cornelius, y llegó a convertirse en el mayor centro de producción cartográfica del mundo hasta que en 1672 un incendio destruyó el establecimiento. Su obra señera fue el *Atlas Maior*, de once volúmenes, que apareció en latín en 1662 y que hasta la fecha del incendio había sido reeditada cinco veces en cuatro idiomas.

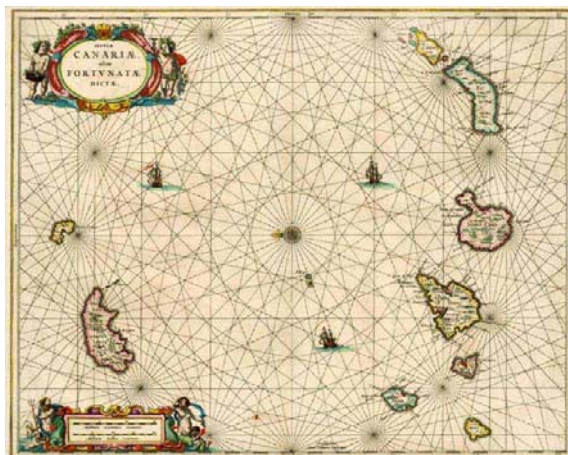


28. Mapa de África de Blaeu

Joan Blaeu fue nombrado cartógrafo oficial de la república de Holanda y llevó a cabo algunas innovaciones notables, como la iniciación de un nuevo tipo de mapa con información más real o la alteración en la impresión, el color y la ornamentación, contribuyendo a crear una nueva modalidad, de la que no era propiamente el inventor, pero que haría escuela en su siglo y en el posterior: la *carte à figures*.

La *carte à figures* característica —con el tiempo se fueron añadiendo variantes— llevaba panelados tres de sus bordes o, incluso, los cuatro. En las viñetas superiores, y en ocasiones en las inferiores, solían aparecer vistas y perspectivas de ciudades correspondientes a la zona cartografiada; en las viñetas laterales figuraban

tipos representativos de la región. En cuanto a la ornamentación del interior de los mapas, abundaban los dibujos de instrumentos náuticos de medición, los monstruos marinos, las figuras mitológicas, los bajeles o los animales cuya



principal función consistía en evitar los espacios en blanco.

29. Islas Canarias, Janssonius

Algunos de los trabajos más relevantes de esta época son obra de Janssonius⁴⁷, Cellarius⁴⁸, Tavernier⁴⁹ o Nicolas Sanson d'Abbeville. Este último, de origen flamenco y fundador de una de las más afamadas dinastías de cartógrafos, es un destacado representante de la escuela francesa. En él se aprecia la influencia holandesa en la elegancia del trazo y en la abundancia de notas aclaratorias y descriptivas que acompañan sus obras, no exentas, sin embargo, de algunos errores. Nicolas Sanson participó, además, en el movimiento de revisión que acabaría

⁴⁷ Johannes Janssonius (1588-1664) pertenecía a una conocida familia de editores holandeses cuyos herederos abrieron talleres en diversas ciudades. El período de mayor esplendor de la casa fue cuando estuvo al frente de ella Johannes Janssonius.

⁴⁸ Andreas Cellarius (1596-1665) fue autor de numerosos planetarios o cartas celestes en los que sobresalen sus espectaculares ilustraciones.

⁴⁹ Melchior Tavernier (1594-1665) era tío del famoso viajero Jean-Baptiste Tavernier e ilustrador del rey a partir de 1614. Realizó varios planos de distintas ciudades francesas, si bien su trabajo más notable fue el atlas de 1630 compuesto por 20 mapas acompañados de texto.

poniendo en entredicho, con el cambio de siglo, las medidas de Francia tradicionalmente aceptadas y que llevaría a la modificación del perfil de sus mapas.

Pero los verdaderos protagonistas de la actividad geográfica en este período fueron las academias. En 1617 se efectuaron las primeras medidas por triangulación en Inglaterra e Italia, y en 1666 se creó la Academia de Ciencias francesa, con la finalidad de estudiar la posibilidad de levantar mapas más precisos y a mayor escala que no se limitaran a Francia. Un año después se fundó, bajo la tutela de la mencionada Academia, el Observatorio de París, que abriría otro campo de investigación: el estudio de los astros.

Por esta época, el ministro Colbert sugirió la necesidad de contar con una cartografía completa del reino, motivo por el que la Academia francesa encargó dicha tarea al sacerdote y astrónomo Jean Picard, que contó con la ayuda de Philippe de la Hire y Jean-Dominique Cassini⁵⁰. En 1693 se publicó el mapa que rectificó notablemente el perímetro de Francia dibujado por Sanson y que dio lugar a la conocida reflexión del monarca francés: «Je vois avec peine, dit Luis XIV aux géomètres qui venaient lui présenter le résultat de leurs recherches, que votre voyage m'a coûté une bonne partie de mon royaume» (Olsen: 76, t. 5).

La obra geográfica más importante de la época responde a una iniciativa del ministro Colbert, *Le Neptune François*⁵¹, editado por Jaillot en 1693, y en cuya

⁵⁰ Iniciador de una saga de cuatro generaciones que vivían y trabajaban en el Observatorio con su equipo, cuya aportación al progreso de la astronomía y la geodesia francesa es de sobra conocida. De Jean-Dominique destacamos su *Carte de la Lune* (1679), sin rival hasta la aparición de la fotografía en el s. XIX.

⁵¹ En 1753 Bellin publicó una segunda edición corregida en la que adoptó París como meridiano. Desde Ptolomeo se había utilizado como tal el que pasaba por las islas Afortunadas, que marcaban el límite occidental del mundo conocido. Con posterioridad, los cartógrafos holandeses e ingleses adoptaron como meridiano el que pasaba por las islas Azores o por las de Cabo Verde. Los cartógrafos españoles tenían la línea de demarcación del Papa de 1498 que dividía por la mitad Brasil. La confusión era tan grande que el rey de Francia mandó a sus cartógrafos que utilizaran como primer meridiano el que pasaba por la isla del Hierro.

elaboración participó Cassini, entre otros prestigiosos cartógrafos. Es el primer atlas de cartas náuticas —unas 30—impreso en Francia. Curiosamente, la reacción de los marinos franceses fue de indiferencia, por lo que el ministro de Marina, Pontchartrain, se vio en la necesidad de obligar a los oficiales a comprarlo. Desde el mismo año de su publicación aparecieron diversas imitaciones, como la del librero holandés Pierre Mortier, que sacó al mercado tres versiones —en francés, inglés y holandés—con una dirección falsa de París.

Resulta aquí inevitable la referencia al matemático y físico inglés Isaac Newton, el primero en defender la hipótesis de que la Tierra no es una esfera perfecta, sino un elipsoide de revolución aplanado en los polos. Con respecto a sus trabajos nos limitaremos a recordar la publicación, en 1666, de la ley de la gravitación universal, que daba respuesta a numerosas cuestiones planteadas acerca del desplazamiento de los planetas y de los cometas y que estaban aún sin resolver, así como la edición en 1678 de *Philosophiae naturalis principia mathematica*.

En cuanto a John Ogilby, confeccionó atlas de todas las partes del mundo y alcanzó la notoriedad a los 75 años por el desarrollo de una idea que no era novedosa, pero sí insólita para la sociedad londinense del último cuarto del XVII: la publicación de mapas de carreteras «en tiras». Algo similar habían efectuado los autores de los itinerarios romanos y medievales, pero la diferencia con sus antecesores estribaba en el rigor en la orientación y en las medidas.

Por lo que concierne a la creación de mapas, no podemos dejar de mencionar la participación de dos colectivos: la Iglesia y el Ejército. Durante el s. XVII el objetivo principal de los trabajos cartográficos a gran escala había sido de tipo militar. Por este motivo en casi toda Europa se levantaron planos de ciudades,

plazas fuertes y campos de batalla para uso de los ejércitos en campaña, o con el propósito de ilustrar la historia guerrera. En 1668 Louvois fundó el Depósito de la Guerra francés con objeto de reunir y organizar dicha información y, años más tarde, en 1696, Vauban creó el cuerpo de «ingenieros de los campamentos y de los ejércitos» que, en el s. XVIII, se convertiría en el de «ingenieros geógrafos» y, más tarde, daría lugar a los distintos servicios cartográficos militares.

De finales del XVII datan las primeras innovaciones de la cartografía científica contemporánea, que se afirman durante el s. XVIII y se desarrollan en el s. XIX. En opinión de F. Joly esta época constituye «un período de transición, durante el cual se perfeccionan y complementan las realizaciones de la nueva cartografía, y en cuyo final aparecen las primeras innovaciones de la cartografía científica contemporánea, que se afirman durante el siglo XVIII y se desarrollan en el XIX» (p. 18).

1.1.5. SIGLO XVIII

El rigor con que se llevaron a cabo las grandes expediciones marítimas y la precisión con que los científicos recogieron en sus relaciones los resultados de las observaciones realizadas, hizo posible que en adelante los cartógrafos recurrieran cada vez más a los datos proporcionados por los viajeros. Algunos de los nombres más relevantes de esta centuria son Guillaume Delisle⁵² —discípulo de Jean-

⁵² Delisle (1675-1726), uno de los científicos más importantes de su tiempo, eliminó muchas convicciones erróneas, como por ejemplo, la longitud del Mediterráneo, al que asignó sus verdaderas dimensiones, rompiendo así la tradición de Ptolomeo. Miembro de la Academia de Ciencias y profesor de geografía de Luis XV, fue nombrado primer geógrafo del rey en 1718. *Vid.*, entre otros, R. Simon (1955): «Les débuts de la géographie en France: les Sanson d'Abbeville,

Dominique Cassini—, Jean-Baptiste Bourguignon d'Anville⁵³ —ambos grandes geógrafos de gabinete y autores de numerosos mapas y mapamundis—, Gilles y Didier Robert de Vaugondy —cuyo atlas universal fue usado en todo el mundo—; Philippe Buache⁵⁴, yerno y discípulo de Delisle, que realizó en 1734 el primer mapamundi donde la Tierra estaba dividida en hemisferios continentales y oceánicos o Joseph-Nicolas Bellin (1703-1772), responsable de la *Hydrographie Française*, la mayor colección de cartas marinas hechas hasta el momento y cuya publicación se inició en 1756. Unos años antes, concretamente en 1745, había aparecido el *Neptune oriental*, de Jean-Baptiste d'Après de Manneville, que consistía en un conjunto de instrucciones, mapas y consejos de carácter náutico, histórico y geográfico, que cubría básicamente el océano Índico⁵⁵. En 1785 Jean Nicolas Buache, entonces primer geógrafo del rey, proyectó la creación de una Sociedad Geográfica destinada a elaborar mapas de calidad aprovechando la información aportada por los viajeros, si bien, dicha Sociedad no se crearía hasta 1821.

Sin lugar a dudas, una de las cuestiones más controvertidas hacía referencia a la forma de la Tierra, sobre la que Newton y Cassini sostenían tesis opuestas. Ante esta situación la Academia de Ciencias francesa encargó dos medidas de arcos

Guillaume Delisle et Fréret», *Bulletin Soc. Anti. de Picardie*, pp. 8-15; M. Pastoureau (1992): «Le Monde en cartes: l'apport de Fleurieu» en U. Bonnel, *Fleurieu et la Marine de son temps*, pp. 31-39; M. Pelletier (2001): «Science et cartographie au Siècle des Lumières» en *Cartographie de la France et du monde de la Renaissance au Siècle des Lumières*, pp. 81-105.

⁵³ D'Anville (1697-1782) desarrolló una incesante actividad y dejó una considerable obra impresa, puesto que acompañó los principales mapas de un exhaustivo análisis. En muchos aspectos continuó y perfeccionó la obra de Delisle.

⁵⁴ Primer geógrafo del rey y miembro de la Academia, Buache (1700-1773) fue uno de los cartógrafos más notables de su tiempo.

⁵⁵ En 1775 se publicó una segunda edición corregida y aumentada.

de meridiano: una a Maupertuis y Clairaut en Laponia en 1736 y 1737, y otra a Bouguer y La Condamine en Perú en el intervalo comprendido entre 1735 y 1743. Los resultados mostraron con toda claridad que el grado polar era mayor en longitud que el ecuatorial, confirmando así la teoría de Newton.

Por otra parte, Inglaterra se había erigido en la primera potencia marítima europea. La extensión de sus dominios en ultramar y el consiguiente aumento del comercio puso de manifiesto, una vez más, la necesidad de disponer de buenos mapas. Londres se convirtió en un centro cartográfico de primer orden, rivalizando con París, al mismo tiempo que en el resto de Europa se llevaba a cabo una importante labor cartográfica. Respecto a la aplicación bélica de la cartografía, cobra una especial relevancia en períodos como el que nos ocupa, caracterizado por las guerras frecuentes y de gran envergadura. Los movimientos de tropas debían de planearse con anticipación y estar perfectamente coordinados, de ahí la importancia de poder contar con mapas adecuados. Al ser el ejército el principal destinatario de este material era lógico que los Estados mayores de las diferentes potencias en guerra se encargaran de organizar los Servicios Geográficos Nacionales. En Francia comenzaron los trabajos del primer mapa nacional en 1733 bajo la dirección de Jacques Cassini. La *Carte Géométrique*, conocida como *Carte de Cassini*, se inició en 1756 y en ella participaron César François y Jean Dominique, hijo y nieto respectivamente del célebre geógrafo. Jean Dominique concluyó la obra, compuesta de 182 hojas, en 1789.

Ahora bien, el rasgo más destacado de la cartografía del Setecientos es su profunda transformación, cuyas consecuencias alcanzan tal magnitud que, en adelante, el trazado será muy semejante al de los mapas actuales, lo que explica que muchos estudiosos al hablar de esta centuria aludan a la «reforma de la cartografía». A esto hay que añadir que la difusión del mapa se extendió de manera considerable

gracias no sólo a la reducción en los costes de producción, sino también al desarrollo de una heterogénea clientela urbana que reclamaba mapas escolares, militares y planos de ciudades.



30. Le monde dans une tête de fou, c. 1590

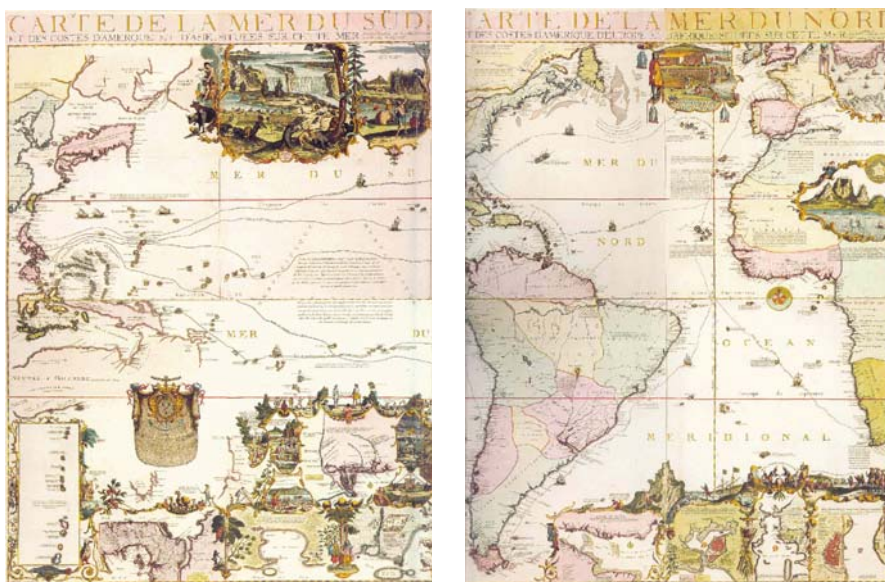
1.2. LA *TERRA AUSTRALIS* Y OTROS MITOS GEOGRÁFICOS

Al observar un mapa del mundo de comienzos del siglo XVIII comprobamos de inmediato el progreso alcanzado en el campo de la geografía y de la navegación, si bien una mirada más atenta permite distinguir que los logros adquiridos conviven con determinadas lagunas que evidencian la existencia de un conocimiento del universo en el que se conjuga lo real y lo imaginario. En efecto, en 1700 la imagen de la Tierra sigue siendo incompleta y se fijará de manera casi definitiva hacia 1790, con excepción de Asia central y del interior de África, todavía mal conocidas. El empuje científico experimentado en el s. XVII continúa en el s. XVIII cuando se perfecciona la navegación a vela, aparecen los estudios de Bernoulli, iniciador de la ciencia hidrodinámica, y los de Newton, al que debemos la primera teoría de las mareas a la que más tarde Laplace⁵⁶ dará un nuevo impulso. El mapa trazado por el geógrafo parisino Nicolas de Fer ilustra a la perfección la fase en la que se encuentra la geografía francesa en los albores del siglo XVIII.

Este mapa, compuesto de diez hojas, comparte algunas características con los realizados en la centuria anterior, como por ejemplo, la leyenda, situada en la parte central superior, en la que figuran los retratos y los itinerarios de conocidos navegantes europeos. En esta ocasión se trata de Colón, Vespucio, Magallanes, Schouten, Olivier du Nord, L'Hermite, Drake, Dampier y Cavelier de La Salle.

⁵⁶ Astrónomo y matemático, el marqués Pierre-Simon de Laplace (1749-1827) estudió la aplicación de las leyes de la gravitación de Newton al sistema solar. Miembro de la Academia de Ciencias, reunió sus trabajos matemáticos en la voluminosa *Mécanique Céleste* cuya publicación tuvo lugar en diferentes partes en un plazo de 26 años. Su obra maestra fue, sin embargo, *Exposition du système du monde*, editada en 1796.

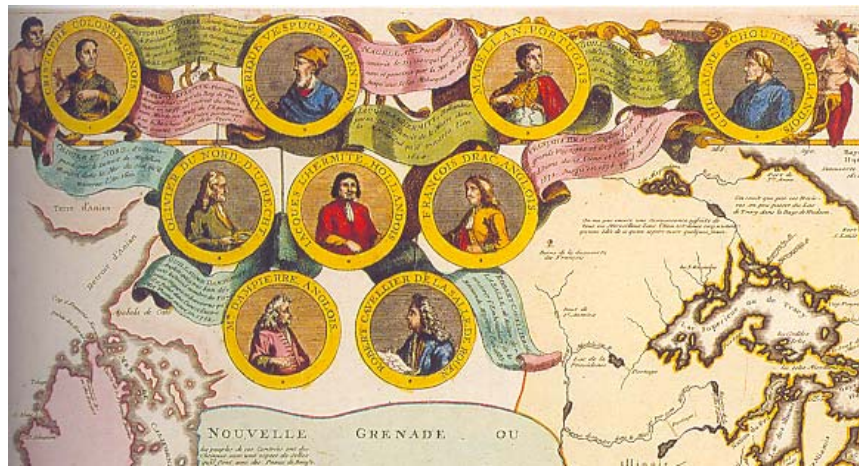
Igualmente aparecen señaladas las rutas marítimas comerciales, así como las de los navegantes.



31. Detalles de *Carte de la mer du Sud et de la mer du Nord*, N. de Fer, 1713

En cuanto a la reproducción de actividades y lugares representativos se distinguen las cataratas del Niágara, la caza de los castores y la pesca del bacalao en Terranova en la parte superior del mapa; en la parte inferior hay ovejas del Perú que transportan metales preciosos de Lima a Panamá, molinos de azúcar de las Antillas, el templo de México y buscadores de oro del río de la Plata, en clara referencia a la América española. Asimismo, son habituales las explicaciones sobre territorios y mares, como las precisiones aquí señaladas sobre la extensión del Pacífico o los archipiélagos atlánticos. En el caso de Canarias —conocidas desde muy pronto por los marinos que surcaban el Atlántico, ya que su enclave privilegiado convertía al Archipiélago en un importante punto de apoyo para la

navegación—, se alude a su conquista y al meridiano, que algunos europeos sitúan en el Teide y los franceses, en la isla de El Hierro. El Cabo de Buena Esperanza, escala obligada en la ruta hacia las Indias, tiene también su viñeta. Con todo, tal y como se puede apreciar, persisten aún espacios en blanco o, cuando menos, algo difusos, como ocurre con Australia, la costa oriental africana o buena parte de Asia.



32. Detalle de *Carte de la mer du Sud et de la mer du Nord*, N. de Fer, 1713

En el transcurso del tiempo el viaje por mar ha experimentado una serie de cambios en su justificación, gestación y ejecución. Paralelamente, la concepción que tenía el hombre medieval del mundo que le rodeaba evolucionó hacia una imagen más precisa de la Tierra desprendiéndose gradualmente de los elementos imaginarios. Por este motivo, para entender mejor no sólo lo que significaba viajar en el siglo XVIII, sino también las causas que determinaron la preparación y realización de las circunnavegaciones, así como las expectativas que crearon,

consideramos imprescindible trazar previamente las grandes líneas de la historia de los descubrimientos.

El comienzo de las expediciones marítimas sistemáticas, organizadas y con un interés definido, suele situarse en los últimos años del siglo XIII. De acuerdo con la argumentación de Parias, alcanzar una imagen del mundo ajustada a la realidad ha sido posible gracias a las primeras exploraciones y al desarrollo paralelo de la astronomía y de su aplicación náutica:

La pensée du XIV^e siècle, sans dénoncer l'accord de la raison et de la foi, cherchait dans les réalités de l'expérience une solution au problème de la connaissance. Résultats d'une somme d'observations concrètes, les progrès de la connaissance traduits par une cartographie scientifique annoncent au XIV^e siècle l'humanisme géographique de la génération des grands découvreurs de la Renaissance (405, t.1).

La gran expansión europea de los siglos XIV, XV y XVI fue fruto de la conjunción de múltiples factores, principalmente económicos —búsqueda de oro en África y, por influencia de Marco Polo, en China y Japón, y de especias en la India—y religiosos —recordemos los continuos intentos de evangelización de las tribus indígenas—, además de otros de distinta naturaleza, pero igualmente poderosos como el gusto por la aventura, la fascinación por los relatos medievales o, siguiendo a N. Broc (1986: 166), el deseo de alcanzar reinos imaginarios. A ellos hay que añadir una cuestión esencial para la subsistencia del hombre, cual es la acuciante necesidad de encontrar alimento. En efecto, la Europa de los siglos XV y XVI estaba marcada por el hambre y esa escasez de comida era otra de las razones que se escondía tras los grandes descubrimientos (Meyer 1996: 20)⁵⁷. Pero, sin

⁵⁷ Dos de los alimentos más codiciados eran el azúcar, que adquiría la clase elevada, y el pescado, en cuyo consumo influía la cuaresma católica, aunque también otros productos, como las especias o el tabaco, tenían una gran demanda.

lugar a dudas, el factor decisivo en la ejecución de tales expediciones⁵⁸ fue el apoyo de los monarcas europeos que alentaron a marinos y exploradores en la búsqueda de nuevos mundos, de cuya existencia y posible rentabilidad ya se había empezado a tomar conciencia. El contacto con los distintos embajadores y eclesiásticos permitió obtener información de primera mano, información que, por otra parte, estaba restringida al círculo de la corte y de las principales abadías. En cualquier caso, el caudal disponible de datos en este período era muy limitado y se encontraba viciado por una mezcla de realidad y mito.

España y Portugal dominaban entonces la escena europea y de la rivalidad que enfrentó a estas dos potencias nació, en 1494, el tratado de Tordesillas, que establecía los límites de las posesiones españolas y portuguesas en el mundo. La proximidad de Italia les permitió sacar provecho de los conocimientos mediterráneos, por ejemplo, del uso de la brújula —de origen chino, pero introducida por mediación de los árabes—y, por otra parte, de las innovaciones aportadas por los marinos de Europa septentrional, principalmente en lo concerniente a las embarcaciones.

⁵⁸ Para más información sobre los grandes viajes de esta época *vid.*, entre otros, A. Ballesteros Beretta (1947): *Génesis del descubrimiento*, Barcelona, Salvat; J.H. Parry (1952): *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México, Fondo de Cultura Económica; G. Le Gentil (1954): *Découverte du Monde*, París, Éd. Presses universitaires de France; J.H. Parry (1989): *El descubrimiento del mar*, Barcelona, Ed. Crítica; R. Brossard (1974): *Histoire maritime du monde*, París, Éd. France-Empire, 2 t.; M. Mollat du Jourdin (1984): *Les explorateurs du XIII^e au XVI^e siècle. Premiers regards sur des mondes nouveaux*, París, J.L. Lattès; J. Meyer y M. Accerra (1990): *L'empire des mers*, París, Office du Livre; J.R.S. Phillips (1994): *La expansión medieval de Europa*, Madrid, Fondo de Cultura Económica; M.W. Labarge (2000): *Viajeros medievales. Los ricos y los insatisfechos*, Guipúzcoa, Ed. Nerea.

La hazaña de Colón dirigió hacia el Oeste la ambición española y su ejemplo estimuló las campañas portuguesas que consiguieron en pocos años diferentes puntos de apoyo marítimos. En este contexto, el papel desempeñado por Enrique el Navegante fue de una importancia capital al convertirse en el principal impulsor de las navegaciones oceánicas y transformar su castillo de Sagres en un centro de investigación náutica y geográfica de primer orden. De esta forma, los europeos accedieron a grandes zonas del mundo hasta entonces desconocidas o inaccesibles: África meridional y oriental⁵⁹, sur y este de Asia y las Américas.

Por lo que respecta a Canarias y al continente africano, a medida que los instrumentos de navegación se hicieron más precisos y las mejoras en la construcción de las naves facilitaron su manejo, los europeos con vocación marinera, especialmente genoveses, catalanes y portugueses, se aventuraron en el Atlántico, tocaron el Archipiélago canario⁶⁰ y exploraron la costa occidental africana. La convicción de los navegantes de que la temperatura del mar aumentaba considerablemente a medida que se descendía hacia el Sur, hasta el punto de que podía alcanzar el estado de ebullición, y de que, además, corrían el riesgo de ser

⁵⁹ África ya había sido considerada desde la Antigüedad uno de los tres continentes del mundo habitado. Por otra parte, es muy probable que los europeos ya estuvieran familiarizados con la costa norteafricana desde el siglo XI y con Egipto desde mucho antes, pero el control musulmán impedía el acceso a las riquezas del interior.

⁶⁰ La reanudación de los contactos europeos con Canarias se atribuye generalmente a Lancelotto (o Lanzarotto) Malocello, que llegó a la isla que recibiría su nombre, Lanzarote, en 1336 al mando de una nave portuguesa. En el mapa de Angelino Dalorto, dibujado en Mallorca en 1339, ya figura la *Insula de Lanzaratus Maracelus* con el escudo de armas genovés. Este período se conoce como el de «redescubrimiento de las Canarias», puesto que el Archipiélago ya era conocido desde la Antigüedad. Estrabón y Plinio fueron los primeros geógrafos que las describieron y ensalzaron denominándolas Islas de los Bienaventurados o islas Afortunadas. Con posterioridad fueron visitadas por marinos musulmanes en el siglo XII, a pesar del terror que aún inspiraba en los navegantes el Atlántico meridional.

devorados por los monstruos que vivían en sus aguas no les impidió alcanzar el cabo Bojador que, a mediados del s. XIV, marcaba el límite meridional de la navegación atlántica. Por estas mismas fechas, el *Libro del conocimiento de todos los reynos e tierras e señorios que son por el mundo, et de las señales et armas que han*⁶¹, obra de un franciscano español anónimo, atribuyó un nombre a la mayoría de las islas Canarias, así como a las de Madeira y Azores descubiertas por los portugueses. De este modo, a finales del siglo XV el contorno de África ya era conocido de manera satisfactoria —no olvidemos que el permanente interés concedido a Egipto y al mar Rojo se había extendido a las costas de África oriental y en el espíritu de los europeos medievales estas regiones eran parte de Oriente—; sin embargo, habrá que esperar hasta el siglo XIX para que el continente sea explorado en su totalidad. Una de las descripciones más interesantes nos la ofrece el incansable viajero Ibn Batuta que partió de su ciudad natal, Tánger, en 1325 y recorrió durante 28 años el mundo islámico, así como tierras alejadas de Extremo Oriente y del interior de África. A él le debemos la única descripción vívida del Sáhara y de Sudán legada por la Edad Media.

En el caso de Asia se aprecia cierta confusión con algunos territorios africanos o americanos. Así, el cosmógrafo alemán Martin Behaim realizó el primer globo terráqueo en 1492, antes del viaje de Colón, en el que aparecían alargados en exceso los extremos continentales europeos y asiático y, como consecuencia de ello, el océano ocupaba una superficie exigua. Por otra parte, Behaim reprodujo en su globo algunas islas fabulosas, como la de Antilia. Otros lugares como Ceilán,

⁶¹ Existe una edición facsimilar de M.J. Lacarra (Zaragoza, Fundación Fernando el Católico, 1999). Por otra parte, pueden verse los nombres con los que figuran las islas del Archipiélago canario en los primeros mapas tras su «redescubrimiento» en A. Cortesão (1960): *Cartografía portuguesa antigua*, Lisboa, pp. 55-56.

Sumatra o Madagascar también estaban representados en los mapas de Alberto Cantino⁶² en los inicios del s. XVI, pero en una localización equivocada.

El documento más antiguo que muestra un fragmento de América es una carta manuscrita de Juan de la Cosa que señala los descubrimientos de Colón, de Pinzón y de Ojeda fechada en 1500 y hallada en 1832 por Alexander von Humboldt. Por lo que respecta a América del Norte, no se la puede incluir aún en el proceso de expansión del momento.

En otro orden de cosas, los numerosos viajes emprendidos hasta entonces ponen de manifiesto algo de especial trascendencia: la unidad del mar. Esta confirmación de la existencia de pasos marítimos continuos de un océano a otro tiene lugar en un período fructífero de exploración marítima europea denominado «la edad de los grandes descubrimientos». En efecto, hasta el último cuarto del s. XV la mayoría de estos pasos eran desconocidos en Europa, ya que solamente se utilizaban con regularidad los estrechos que unían el Mediterráneo y el Báltico con el Atlántico Norte y el Mar Negro con el Mediterráneo. Así pues, el conocimiento del mar fue el resultado de una búsqueda sistemática y su desmitificación, puesto que con frecuencia el océano era sentido como un obstáculo infranqueable⁶³, de gran repercusión psicológica. Con anterioridad, los exploradores zarpaban

⁶² Este cartógrafo portugués es autor de un mapamundi conocido con el nombre de Mapa de Cantino fechado en 1502. En él aparecen representadas las conquistas españolas y portuguesas, de acuerdo con el encargo del duque de Ferrara.

⁶³ Este es el motivo que atribuye J. Meyer al fracaso de la marina británica en materia de exploración marítima: «L'une des raisons fondamentales de tant d'échecs de voyages de découvertes anglais est le refus obstiné de certains équipages et états-majors de traverser l'Atlantique» (1996: 36). Además, los marineros, cualquiera que fuese su graduación, eran grandes supersticiosos. Así, por ejemplo, durante la Edad Media y hasta finales del s. XV los itinerarios italianos indicaban las estrellas que daban buena o mala suerte y los marinos recurrían a diferentes prácticas religiosas como la lectura de determinadas partes del Evangelio para protegerse de las tormentas, o la invocación a los santos protectores para salir sanos y salvos de los otros peligros del mar.

pensando en algún punto de destino que conocían de oídas o que era producto de su imaginación pero que, en cualquier caso, prometía beneficios y ventajas. Durante la travesía, a menudo las expectativas no se cumplían y aparecían territorios ignotos o un mar allí donde se esperaba encontrar tierra. Luego, el factor casualidad intervendría en los descubrimientos, como ha sucedido en varias ocasiones a lo largo de la historia. Otras veces, cuando el viajero lograba regresar a tierra no era tomado en serio por sus compatriotas. A pesar de los evidentes beneficios obtenidos, el explorador tenía que hacer frente a no pocas dificultades de todo tipo: «La découverte est l'affaire de petits groupes d'hommes, liés à des villes de petite ou de moyenne dimension, aux moyens limités, c'est le triomphe de l'artisanat européen et ibérique» (J. Meyer 1996: 48).

Las reacciones que suscitaban los informes enviados desde distintos rincones del mundo anunciando los logros alcanzados eran dispares. Así, mientras los intelectuales europeos asimilaban con lentitud el alcance de tales hallazgos, un grupo cada vez más numeroso de lectores acogía con entusiasmo las noticias que les proporcionaban marinos, misioneros y mercaderes. El resultado de todo ello fue una percepción del mundo marcada por su multiplicidad que propiciaba la convivencia de conceptos contradictorios. Algo parecido ocurría con los relatos de viaje, que gozaban en este momento de gran éxito, aun cuando el público no distinguía correctamente los reales de los imaginarios. Uno de los ejemplos que mejor ilustra esta situación es la confusión reinante entre dos de los libros de viaje más populares: el de Marco Polo⁶⁴, a menudo considerado una fantasía, y el de

⁶⁴ Marco Polo, junto con su padre y su tío, mercaderes venecianos, inició a los 17 años un viaje a través de Asia para llegar a China, del que regresó 25 años después. En la actualidad se ha desechado la versión tradicional según la cual Marco Polo habría dictado a otro preso (Rustichello de Pisa) durante su estancia en la cárcel en 1298, unos relatos sobre su viaje que titularía *Viajes de*

John de Mandeville⁶⁵, tomado por auténtico. Además de la narración de las experiencias de falsos viajeros asistimos a una proliferación de elementos y seres de ficción ubicados, por lo general, en territorios poco conocidos, sustituyendo así la falta de información con mitos y leyendas fabulosas⁶⁶. Estas historias procedían de dos tradiciones europeas distintas: la atlántica y la mediterránea. Ambas partían de la suposición heredada de Macrobio de que el mundo es tripartito y de que los tres continentes —Europa, Asia y África— forman una masa de tierra continua, con islas periféricas y rodeada por un océano, pero la primera se ocupaba en su mayor parte de islas, reales o imaginarias: la isla de San Brandán, la isla de Brasil, Thule, la Isla de las Siete Ciudades⁶⁷ o las islas Afortunadas; y Europa meridional prefería los continentes, especialmente Asia, del que los europeos sabían aún muy poco.

Marco Polo. Hoy en día se considera el pretexto de la cárcel una invención, de tal forma que Marco Polo sería el verdadero autor del texto. Texto que, por otra parte, es el resultado de la creación literaria y no una reproducción fiel del viaje. La obra conoce un éxito fulminante y los copistas le atribuyen otros títulos, como por ejemplo, *Il Milione*, *Le devisement du monde*, *La descripción del mundo*, *El libro de las maravillas del mundo* o *El libro de Marco Polo y las maravillas del Asia*. En un principio el relato fue considerado una invención, así y todo, con el tiempo se convirtió en la mejor guía para los viajeros que se dirigían a Oriente.

⁶⁵ *Los viajes de Sir John de Mandeville*, originalmente escrito en francés en la segunda mitad del s. XIV, fue uno de los libros más populares entre los siglos XIV y XVI. Aunque en el s. XVIII se consideraba que Mandeville era su autor, lo cierto es que desde el s. XIX hasta la actualidad no ha sido identificado. El libro relata un viaje realizado por Tierra Santa, la India, China o las islas de Extremo Oriente entre otros lugares, alternando en la narración datos verídicos y ficticios.

⁶⁶ Sobre esta cuestión *vid.*, entre otros, H. Mode (1977): *Démons et Animaux fantastiques*, París, Librairie G. Kogan; J. Baltrusaitis (1983): *La Edad Media Fantástica*, Madrid, Cátedra; Michel Meslin (1984): *Le Merveilleux*, París, Bordas; Claude Kappler (1986): *Monstruos, demonios y maravillas a fines de la Edad Media*, Madrid, Akal; F.J. Gómez Espelosín *et al.* (1994): *Tierras fabulosas de la Antigüedad*, Univ. de Alcalá de Henares; J. Magasich-Airola, J.M. de Beer (1994): *America Magica. Quand l'Europe de la Renaissance croyait conquérir le Paradis*, París, Ed. Autrement; L.A. García Moreno, A. Pérez Largacha (eds.) (1997): *Egipto y el exterior: contactos e influencias*, Alcalá de Henares, Universidad de Alcalá.

⁶⁷ También denominada en el s. XV Antilia. Según la tradición, cuando Rodrigo, el último

Dentro de la tradición atlántica, cabe destacar el caso de Irlanda, especialmente prolífica en visiones originales y fantásticas del mundo, que desarrolló una forma de literatura de viajes, *imram*, caracterizada por la incorporación de elementos paganos y cristianos. El ejemplo más conocido es el del abad de Clonfert, San Brendan, del s. VI, que inspiró la obra de ficción *Vita Brendani* (s. IX), así como la posterior *Navigatio Sancti Brendani* en la que el monje navega junto con sus compañeros durante siete años en condiciones precarias. Uno de los pasajes más divulgados es el que hace referencia al desembarco de la tripulación en una isla con objeto de celebrar la Pascua. Para asombro de todos, en mitad de la ceremonia el suelo comienza a tambalearse, puesto que la supuesta isla es, en realidad, una ballena. Su popularidad fue tal que hasta el s. XVIII la isla de San Borondón estuvo representada en la cartografía.

En la tradición mediterránea Asia era un lugar rico y exótico habitado por hadas y monstruos, por lo que constituía un escenario idóneo donde situar relatos maravillosos. En este contexto la India, emplazada en los confines orientales del mundo conocido, adquiriría una relevancia especial, puesto que se la identificaba con un país de paisajes frondosos y oníricos que albergaba toda clase de maravillas, pero también seres espeluznantes⁶⁸. Al igual que Asia, el continente africano fue cuna de leyendas y mitos de larga tradición. Uno de ellos —consolidado desde el siglo XII—

rey visigodo de España, perdió su reino ante la invasión de los moros, siete obispos huyeron por mar con sus feligreses y se establecieron en una isla del Atlántico donde se suponía que vivían sus descendientes.

⁶⁸ Así, por ejemplo, se creía que en estas tierras abundaban el oro y los metales preciosos que estaban protegidos por temibles hormigas de gran tamaño capaces de devorar hombres, o por espeluznantes grifos, especie de aves con garras de león. En su suelo crecían las más variadas plantas y árboles que producían todo tipo de frutos y bálsamos con propiedades salutíferas o con venenos fulminantes. Sus ríos caudalosos podían arrastrar ámbar, pero en ellos moraba un gusano monstruoso capaz de engullir bueyes y camellos.

hacía alusión al preste Juan, sacerdote cristiano que reunía en su persona el poder temporal y el espiritual, cuyo reino se ubicó en África en el siglo XV; otro, localizado en el corazón del continente, aludía a una tierra rica y fabulosa identificada como Punt, de la que se ignoraba prácticamente todo.

Volviendo al mundo real, durante el siglo XVI prosiguen los hallazgos de nuevas tierras. En 1522, y partiendo de los documentos aportados por los supervivientes de la expedición de Magallanes, Nuno Garcia de Torreno señaló por primera vez las Filipinas y las Molucas. Por su parte, Fernão Vaz Dourado trazó en 1568 un mapa donde indicaba con exactitud las penínsulas y los grandes archipiélagos de Extremo Oriente. La nomenclatura utilizada para designar los nuevos territorios planteó en ocasiones serios problemas y casos curiosos. Así, por ejemplo, el término «Indias» se empleaba tanto para las «Indias Orientales», conocidas desde Marco Polo, como para las nuevas tierras ubicadas entre el extremo de Asia y de Europa. En cuanto al término «América», surgió en Francia, concretamente en Lorena, y a comienzos del siglo XVI designaba tan sólo la parte meridional del continente americano, hasta que Mercator lo utilizó en 1538 para denominar la totalidad del continente, si bien debió competir con otras apelaciones⁶⁹.

La primera circunnavegación se inició en 1519 con una expedición al mando de Magallanes y de la que también formó parte Juan Sebastián Elcano. Este último, tras la muerte del capitán, se encargaría de concluirla y de regresar a puerto tres años más tarde. J.H. Parry destaca la importancia de esta empresa de la siguiente manera: «La tarea central del descubrimiento del mar tardó menos de un siglo. En sus elementos esenciales, quedó terminada cuando el *Victoria* atracó en

⁶⁹ Sobre este aspecto en particular, *vid.* E.T. Hamy (1892): *Quelques observations sur l'origine du mot America*, en *Études historiques et géographiques*, pp. 121-129.

Sevilla» (p. 339). En efecto, si bien el balance humano fue desolador, puesto que se perdieron tres de los cinco barcos y unos doscientos hombres murieron, y desde el punto de vista comercial sus resultados fueron insignificantes, tuvo lugar un hecho de gran trascendencia: se produjo el primer avistamiento de la línea costera de lo que más tarde sería Australia. Años después, concretamente en 1577, el célebre corsario Sir Francis Drake, el primer inglés que contempló el Pacífico, emprendió el segundo viaje de circunnavegación, que finalizó en 1580, y durante el cual se apoderó de la costa de California. Hasta este momento el Pacífico no había sido considerado por los europeos como un océano diferente del Atlántico, pero la combinación, por una parte, del dominio de las técnicas marítimas artesanales adquirida en el Atlántico y, por otra, de la vulgarización científica de tipo práctico fundada en las matemáticas y la astronomía dio origen a una navegación de carácter científico que se apoyaba en la cartografía y la astronomía.

En este estado de cosas asistimos a la proliferación de una serie de mitos procedentes de la herencia antigua y medieval. Uno de ellos hace referencia a la isla de Thule, límite septentrional del mundo conocido por los griegos y posteriormente denominada Islandia. A partir del siglo XIV aparece representada en algunos portulanos italianos y a mediados del siglo XVI resurge a través del mapa de Nicolò Zeno. Por otra parte, desde un principio América se convirtió para los europeos en sinónimo de riquezas, capaz de atraer, con el correr del tiempo, a toda clase de aventureros dispuestos, incluso, a sacrificar su vida por alcanzar Eldorado. Su poder de atracción les empujó a penetrar en el interior del continente, concretamente, en los territorios de la actual Colombia⁷⁰. Según refiere el lord

⁷⁰ Para algunos estudiosos el mito de Eldorado se desarrolló a partir de relatos indígenas que situaban este lugar, cubierto de polvo de oro, cerca de Bogotá.

inglés del siglo XVI Walter Raleigh, que, a su vez, había escuchado la leyenda a un hidalgo español, Eldorado contaba la historia de un inca que vivía en una isla situada en medio de un lago imaginario. Los días de fiesta se transformaba en estatua de oro a causa del polvo dorado que le soplaban por el cuerpo, convirtiéndose así en El Dorado. Pero ya antes Marco Polo había anunciado en su famoso libro que había creído encontrar Eldorado en la India, en la isla de Cipango: «Tienen grandísima cantidad de oro, que por todas partes de aquel país se encuentra, en enorme abundancia. [...] En verdad os digo que es maravillosa la cantidad de oro que allí se ve, hasta el punto de que no saben qué hacer con él. [...] Tienen también gran cantidad de piedras preciosas, y es en conjunto una isla tan rica que sus tesoros nadie puede contarlos».

En cuanto a Francia, su participación en el descubrimiento del mundo fue nula antes del s. XVI, e insignificante durante este período ya que, entre otros motivos, no disponía de infraestructura marítima importante. A pesar de ello fue Francisco I quien envió a Giovanni de Verrazano en busca del Paso del Noroeste en 1524. Más tarde, aunque sin éxito, lo intentó Jacques Cartier, considerado el más importante explorador de Canadá. Realizó tres viajes entre 1534 y 1542, durante los cuales reconoció y colonizó en nombre del rey de Francia una parte de los territorios que rodean el río San Lorenzo. Estas tierras, denominadas Nueva Francia, coincidían aproximadamente con lo que hoy es la provincia de Quebec⁷¹.

⁷¹ John Cabot (1450-1499), de origen italiano pero a las órdenes de Enrique VII de Inglaterra, había realizado anteriormente dos viajes. El primero de ellos tuvo lugar en 1497 y, aunque tan sólo duró unos meses, pudo alcanzar las costas septentrionales de América. Al año siguiente partió de nuevo con destino a Canadá en una expedición de la que también formaba parte su hijo, futuro explorador, y durante la cual recorrió la costa atlántica de Norteamérica. Cabot es considerado el descubridor de Canadá.

En definitiva, entre 1400 y 1600 se consiguieron resultados sorprendentes en la historia de la exploración: se descubrieron las costas africanas, las Américas y el Pacífico. Y todo ello fue posible gracias a una coyuntura favorable: se contó con medios importantes y hombres competentes; se perfeccionó la navegación; los organismos especializados elaboraron manuales de instrucciones náuticas, denominados derroteros, a partir de la recopilación de las informaciones de los navegantes; cobraron fuerza los móviles económicos y religiosos y, sobre todo, se constató una mayor implicación de los Gobiernos. En consecuencia se produjo una evolución en la concepción del mundo: la imaginaria preponderancia de la tierra sobre el agua cedió paso a la perspectiva de un globo con las tres cuartas partes ocupadas por extensiones marinas.

En el siglo XVII América pasó, pues, a formar parte de la cultura europea y lo esencial de los límites del mundo —a excepción del Norte de América, del continente austral y del Pacífico sur— ya había sido reconocido, de tal forma que un hombre culto de la época podía hacerse una idea del planeta muy similar a la actual, aunque el nivel de conocimientos variaba según los países. En síntesis, podemos decir que el conjunto de los territorios conocidos englobaba Europa, el litoral africano, Asia meridional, una parte de las costas del Nuevo Mundo y las áreas mesoamericanas, caribeña y andina.

Paralelamente, la navegación prosiguió su andadura y los esfuerzos se orientaron hacia lugares que aún no habían sido identificados, en especial la zona septentrional del continente americano —hasta entonces poseedora de un gran atractivo comercial, ya que se traficaba con pieles—, que algunos cartógrafos habían empezado a llamar *Nouvelle-France* desde comienzos del siglo XVI. Una de estas travesías la protagonizó el francés Samuel Champlain que, después de regresar de un viaje por las Antillas, América central y México, embarcó en 1603 en una

expedición peletera con destino a Canadá. En este primer viaje Champlain se dirigió a Canadá, junto con el comerciante Du Pont-Gravé remontó el río San Lorenzo y Champlain se adentró en el interior del país. A su regreso a Francia Champlain intentó convencer a Enrique IV del interés de fundar una colonia en aquellos territorios. La nueva expedición, al mando de Pierre Dugua, Sieur de Mons, levó anclas del puerto de El Havre en marzo de 1604. La aventura canadiense se prolongó por espacio de treinta años —sólo interrumpidos por algunos intervalos en los que el explorador regresó a su país—, en el transcurso de los cuales Champlain estableció la primera colonia en nombre de Francia en Canadá, Acadia, en 1605 y, tres años después, en 1608, fundó un asentamiento en Quebec.

Debemos mencionar aquí al navegante inglés Henry Hudson que, entre 1607 y 1609, intentó en tres ocasiones localizar un paso por el norte del continente americano. Aunque no logró su objetivo, reconoció una parte de la costa canadiense, bordeó la costa de Groenlandia y descubrió nuevos territorios. Lamentablemente, Hudson no pudo regresar de su último viaje, ya que, como consecuencia de un motín, tanto él como su hijo fueron amarrados y abandonados a la deriva. Y ya a finales de siglo, en 1698, Lemoyne d'Iberville fundó la Luisiana, concluyendo así la empresa iniciada por Cavelier de la Salle unos años antes⁷². De esta forma, en los inicios del siglo XVIII la situación de América del Norte era la

⁷² El normando René-Robert Cavelier de la Salle (1643-1687) se desplazó a Montréal, donde residía su hermano, en 1667. En 1669 se autofinanció su primera expedición, que resultó infructuosa. Poco después exploró la región de los Grandes Lagos y el Misisipí. En 1682 alcanzó la desembocadura de este río y tomó oficialmente posesión de los territorios descubiertos en nombre del rey de Francia, a los que llamó Luisiana en honor de Luis XIV. En 1684 emprendió su última expedición, en la que, después de una serie de desgraciados sucesos, sería asesinado por uno de sus hombres en la actual Texas.

siguiente: los franceses se habían establecido en el San Lorenzo en Canadá y sus pretensiones abarcaban desde los Grandes Lagos, bajando por el Misisipí, hasta Luisiana, en el golfo de México. Por su parte, las colonias británicas se extendían a lo largo de la costa oriental. Pero después de 1763 los franceses fueron expulsados⁷³ y los británicos reclamaron todo el continente al este del Misisipí. Unos años más tarde se quedarían tan sólo con Canadá y las antiguas colonias fundaron los Estados Unidos de América.

Por lo que se refiere al resto del continente americano, el Caribe se encontraba repartido entre españoles, franceses, británicos, holandeses y daneses, mientras en Sudamérica tenía lugar la expansión de Brasil fuera de los límites fijados en el Tratado de Tordesillas. Así, mientras el avance hacia el Norte era obra de los misioneros, los ganaderos se desplazaban hacia el Nordeste en busca de nuevos pastos y los colonos de São Paulo se dirigían al Oeste. Las relaciones de los misioneros y los datos aportados por los cartógrafos permitieron acceder a los resultados de las exploraciones en el Amazonas llevadas a cabo por Pedro Texeira.

En lo concerniente al continente africano, las relaciones con el Norte, aunque continuas, eran difíciles. Sin embargo, el interior seguía siendo un misterio y se encontraba plagado de montañas míticas.

Ahora bien, la mayor parte de las embarcaciones tenían como destino el Pacífico, que acaparaba el interés marítimo de la centuria; por otro lado, aunque se descubrían nuevas tierras, estos hallazgos eran poco útiles, entre otras razones porque no se podía determinar con exactitud su posición geográfica. Haciendo un poco de historia, recordemos que en 1513 Vasco Núñez de Balboa tomó posesión

⁷³ El desinterés que muestra Francia en este momento por el territorio se pone de manifiesto en la célebre expresión utilizada por Voltaire que lo califica de «quelques arpents de neige».

de este océano en nombre de los Reyes Católicos y, poco después, el portugués Fernando de Magallanes lo bautizó con el nombre de Pacífico durante la primera circunnavegación al servicio de la corona española (1519-1521). A partir de entonces, el Pacífico será considerado por los europeos como un océano diferente del Atlántico, y holandeses, ingleses o franceses tomarán el relevo en la exploración del mar. En este enclave se sitúan tierras y seres extraordinarios como la famosa *Terra australis incognita*, localizada en algún lugar al este de Madagascar y cuya búsqueda ocupará algo más de dos siglos. Aunque la verdadera Australia fue descubierta por los holandeses a mediados del s. XVII, la cuestión no quedaría definitivamente resuelta hasta más de un siglo después con los primeros viajes de James Cook⁷⁴, arquetipo del explorador científico y modelo para numerosísimos navegantes. En efecto, desde el siglo XVI algunos viajeros, entre los que figuran Magallanes o el normando Binot Paulmier de Gonneville⁷⁵, creyeron encontrar

⁷⁴ Explorador británico de origen humilde, James Cook (1728-1779) se enroló muy joven como grumete en un barco costero. Estudió astronomía y matemáticas mientras participaba en las guerras coloniales en Canadá. Alcanzó reconocimiento como cartógrafo y publicó sus observaciones del eclipse solar de agosto de 1766 en la prestigiosa revista de la Royal Society. El primero de sus tres grandes viajes tenía como objetivo la observación en Tahití del paso de Venus por el disco del Sol, previsto para el 3 de junio de 1769, y la búsqueda del continente austral. En esta ocasión Cook desmitificó Nueva Zelanda al ofrecer una carta detallada que mostraba que se componía de dos islas separadas por un estrecho que hoy lleva su nombre. Su segundo viaje (1772-1775), en el que por primera vez se utilizaban relojes marinos y cronómetros, terminó definitivamente con el mito del continente austral. En su tercera campaña buscó el Paso del Noroeste, aunque los hielos que encontró en el camino le impidieron la navegación; en el viaje de regreso, en la escala en las islas Sandwich, fue devorado por sus habitantes. De la vasta bibliografía existente sobre este viajero tan sólo reseñaremos J.C. Beaglehole (ed.) (1955-1974): *The journals of Captain James Cook on his Voyages of Discovery*, Cambridge, University Press for the Hakluyt Society, 4 vols.; J.C. Beaglehole (1974): *The life of captain James Cook*, California, Stanford University; B. Smith (1985): *European Vision and the South Pacific*, New Haven y Londres, Yale University Press y B. Smith (1992): *Imagining the Pacific: in the wake of the Cook voyages*, New Haven y Londres, Yale University Press.

⁷⁵ En la actualidad se considera que en realidad Gonneville alcanzó Brasil y no Australia como él pretendía.

Australia, razón por la que fue registrada en los mapas. Pero el verdadero contacto sucedió en una de las múltiples travesías de los holandeses de la V.O.C.⁷⁶ a comienzos de siglo. Las primeras exploraciones de la zona emprendidas por el español Luis Vázquez de Torres y por el holandés Willem Janszoon no hicieron más que poner de manifiesto el error existente: mientras que los españoles confundían Nueva Guinea con una parte del continente austral, Janszoon alcanzaba Australia en 1605 sin sospecharlo. En 1615, Jacob Lemaire, hijo de un poderoso comerciante de Amsterdam, y Guillaume Schouten zarparon de Holanda poniendo rumbo al Atlántico sur. Bordearon la Tierra de Fuego, llegaron al cabo de Hornos y se adentraron en el Pacífico, descubriendo así una nueva ruta que sería célebre. Después de 1616 las expediciones de la V.O.C. en dirección a Australia se sucedieron anualmente y los primeros reconocimientos tuvieron lugar por la costa norte y este, aun cuando algunos navegantes llegaron por el oeste. El litoral examinado recibió nombres de capitanes, de naves o de gobernadores generales. La parte occidental fue denominada «Nueva Holanda» y, a partir de 1655, designó a la isla entera después de que, en 1642, el comerciante y explorador holandés Abel Tasman diera la vuelta a la isla por mar, demostrando que no se encontraba unida a ningún continente como era la creencia. En el transcurso de sus viajes descubrió varios territorios: una isla a la que llamó Tierra de Van Diemen en honor al gobernador de la Compañía de las Indias Orientales —y que se convirtió en Tasmania en 1853—, Nueva Zelanda y los archipiélagos de los Amigos, actuales islas Fidji. En realidad, Tasman no tocó Australia, tan sólo navegó a su alrededor.

⁷⁶ En 1602 las compañías holandesas comerciales con Oriente se fusionaron dando lugar a la *Vereenigde Oostindische Compagnie*, la V.O.C. La actividad de la Compañía consistía en negociar concesiones comerciales con los jefes locales consiguiendo así controlar progresivamente las rutas de acceso al Pacífico y eliminar la competencia comercial de ingleses y portugueses.

En 1695 el capitán francés Jean-Baptiste de Gennes intentó —al mando de una expedición sufragada por capital estatal y privado según la costumbre (É. Taillemite 1999: 148) —atravesar el estrecho de Magallanes. Regresó a Francia en abril de 1697 sin conseguirlo⁷⁷.

Paralelamente tuvo lugar un hecho trascendental en la historia de la ciencia europea: la organización y normalización de la investigación originó la creación de las primeras sociedades científicas. Estos centros de estudio no sólo aglutinaban a las figuras más sobresalientes en las distintas disciplinas, sino que solían encargarse de la publicación de las instrucciones de los grandes viajes, además de la divulgación, traducción y resumen en diferentes lenguas, de la historia, de los descubrimientos y de las exploraciones. En Italia las primeras asociaciones contaron entre sus miembros más relevantes con Galileo, inventor de un instrumento, el telescopio que, junto con el barómetro de Torricelli, supondría una revolución en el ámbito de la observación. Ya en Francia, el ministro Colbert creó la Academia de Ciencias, la instaló en el Louvre y la dotó de una biblioteca, de colecciones de muestras y de diversos instrumentos. Su actuación se orientó hacia la elaboración de una política marítima, la organización de armadas navales o la formación de los oficiales, entre otras cuestiones. Igualmente, Colbert logró reunir una importante documentación a partir de las relaciones de los viajeros, los diarios de a bordo y las cartas de los misioneros. Una de las primeras expediciones efectuadas bajo la tutela de la Academia de Ciencias y que desde el punto de vista científico constituyó todo un éxito fue la realizada en 1685 por una embajada y un grupo de estudiosos y misioneros a la corte de Siam. Dos naves de la marina real zarparon de Brest al

⁷⁷ François Froger publicó la relación del viaje con el título *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 et 1697 aux côtes d'Afrique, détroit de Magellan, Brésil, Cayenne et îles Antilles par une escadre de vaisseaux du roi commandée par M. de Gennes*, Amsterdam, 1698.

mando del caballero de Chaumont, y Claude de Forbin Gardanne, que se encontraba entre ellos, redactó la relación del viaje, que incluyó en sus *Memorias*⁷⁸.

Tal y como hemos tenido ocasión de ver, a principios del siglo XVIII el Pacífico no había podido ser explorado en su totalidad y, por lo tanto, era el único lugar donde los europeos no poseían colonias, a excepción de Filipinas. A partir de la segunda mitad de siglo el mapa del Pacífico y de sus costas empieza a cobrar forma y ya a finales de la centuria tan sólo queda por rellenar la zona antártica. En el desconocimiento del Pacífico intervenían varias razones, entre ellas su lejanía respecto a Europa; la propia extensión del océano, que dificultaba su navegación; o las cuestiones políticas, pues no olvidemos que hasta este momento España conservaba el monopolio en esta parte del mundo. P. Herrmann menciona un factor que considera esencial y que, con frecuencia, se relega a un segundo plano, la salud: «la exploración del Pacífico no fue tanto un problema de navegación como de alimentación. [...] Los tifones, los maremotos y los arrecifes han costado muchas menos vidas humanas que el escorbuto» (p. 277). En efecto, las dificultades para mantener el agua, las frutas y verduras en buen estado, única manera conocida para evitar esta devastadora enfermedad, han supuesto desde siempre grandes obstáculos en las largas travesías. Por esta razón, una de las prioridades de las empresas marítimas de la Compañía de las Indias era disponer de enclaves estratégicos que permitieran hacer escalas técnicas. Desde este punto de vista los viajes de Cook constituyeron un hito. Sus provisiones de frutas, col y verduras en vinagre, así como las escalas cada tres o cuatro meses para el reposo de la tripulación y el avituallamiento redujeron la mortalidad por escorbuto a dos víctimas, de un total de 225 marinos, en el plazo de tres años.

⁷⁸ El conde Claude de Forbin (1656-1733) sirvió en la Marina francesa y participó en varias campañas antes de embarcar en *La Maligne* con destino a Siam. Allí permaneció tres años.

El conocimiento real del Pacífico echó por tierra la vieja creencia en un gran continente, al tiempo que dio a conocer un gran número de islas. Su hallazgo trajo consigo el descubrimiento y posterior trato con nuevos pueblos —así, por ejemplo, el primer contacto entre europeos y polinesios tuvo lugar en las islas Marquesas durante el segundo viaje de Mendaña⁷⁹—, algunos de los cuales ejercerían una notable fascinación en los europeos⁸⁰. Por otra parte, este océano, a medias desvelado, se convirtió en el escenario idóneo donde situar una serie de leyendas y de utopías, algunas de ellas heredadas de la Antigüedad y de cuyo arraigo da fe su representación en la cartografía. El siglo XVIII está, pues, marcado por la existencia, entre otros, de tres grandes mitos geográficos cuya localización ocasionará no pocos esfuerzos y desvelos. Nos referimos al Mar del Oeste, a la convicción de la insularidad de California y al continente austral⁸¹.

⁷⁹ En las relaciones de los viajeros se suele identificar al tahitiano con el buen salvaje, noción que será desarrollada posteriormente por Rousseau en el *Discours sur l'origine de l'inégalité parmi les hommes* (1755) y en *Le Contrat social* (1762). Algo más tarde Diderot redacta el *Supplément au voyage de Bougainville*, donde el tahitiano se convertía en el portavoz de una crítica contra las instituciones y las costumbres cristianas.

⁸⁰ Sobre la relación que se establece entre conquistadores y conquistados o, simplemente, entre «yo» y «el otro», Tzvetan Todorov escribió dos obras de referencia obligada: *La conquête de l'Amérique. La question de l'autre*, París, Seuil, 1982 y *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*, París, Seuil, 1989.

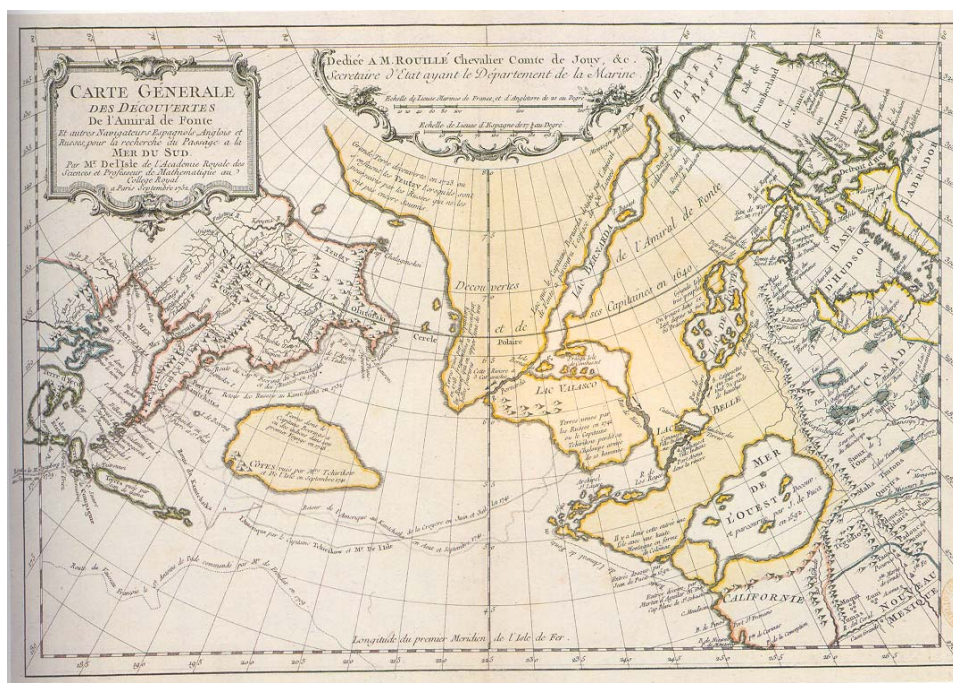
⁸¹ Algunos de los estudios que abordan esta cuestión son: Marthe Emmanuel (1959): «Le passage du Nord et la "mer de l'Ouest" sous le régime français. Réalités et chimères», *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, XIII, n° 3, pp. 344-373; Percy G. Adams (1962): *Travelers and Travel Liars, 1660-1800*, Berkeley, University of California Press, pp. 64-80; N. Broc (1975), *op. cit.*, pp. 151-185; L. Lagarde (1989): «Le Passage du Nord-Ouest et la Mer de l'Ouest dans la Cartographie française du 18^e Siècle. Contribution à l'Étude de l'oeuvre des Delisle et Buache», *Imago Mundi. The Journal of the International Society for the history of cartography*, n° 41 pp. 19-43; Ph. Jacquin (1990): «À la recherche de la Mer de l'Ouest: l'exploration française en Amérique du Nord», *Dix-huitième siècle*, n° 22, pp. 139-148; M. Serres (1991): *El Paso del Noroeste*, Madrid, Debate; Ch. Huetz de Lempis (1997): «Du mythe du continent austral au mythe du bon sauvage»

En lo que concierne al Paso del Noroeste, su búsqueda se inició en el siglo XVI —es inevitable aquí la alusión a Lorenzo Ferres Maldonado (español), Juan de Fuca (griego) y Bartolomé de Fonte (portugués) «los tres nombres que sistemática e invariablemente aparecen ligados al mito» (J. Pimentel 2003: 124) —y prosiguió hasta bien entrado el s. XIX, movilizando a franceses, ingleses, españoles y rusos que pondrían todo su empeño en localizarlo. En páginas anteriores mencionamos a Hudson; en cuanto al siglo XVIII, recordaremos al jesuita François-Xavier de Charlevoix⁸² que, entre 1720 y 1723, cumplió el encargo del Regente de informar sobre los límites reales de Acadia, así como sobre las posibilidades de realizar nuevos descubrimientos en la parte oeste del continente americano; poco después, entre 1738 y 1743 lo intentarían el canadiense Pierre La Vérendrye y sus hijos⁸³; y en 1745 el Parlamento inglés ofreció una recompensa a aquel que hallara el famoso Paso que comunicaba con Asia.

en *Les européens et les espaces océaniques au XVIII^e siècle*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, pp. 55-81; J. Pimentel (2003): *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Madrid, Marcial Pons, pp. 111-143.

⁸² Charlevoix (1682-1761) fue educado por los jesuitas que, entre 1705 y 1709, le enviaron a Quebec. Regresó a Francia para ser ordenado sacerdote y continuar con sus estudios de teología. El relato de su viaje a América, *Journal d'un voyage fait par ordre de la Cour dans l'Amérique septentrionale, par le père de Charlevoix*, no fue publicado hasta 1744, al mismo tiempo que su *Histoire et Description générale de la Nouvelle-France avec le Journal historique d'un voyage fait par ordre du roi dans l'Amérique septentrionale*, París, 6 vols. Existe una edición crítica de P. Berthiaume (Presses de l'Université de Montréal, Bibliothèque du Nouveau Monde).

⁸³ Vérendrye (1685-1749), uno de los primeros exploradores de América del Norte nacidos en el continente, llevó a cabo el reconocimiento de aquellas tierras a instancias de Luis XIV, pero cuando el monarca se negó a continuar sufragando los gastos de la empresa, Vérendrye se dedicó al comercio de pieles para obtener los recursos necesarios. Luis XV le concedió la Cruz de San Luis.



33. Mapa de los descubrimientos de Fonte, Delisle, 1752

La cartografía contribuyó, igualmente, a la difusión del mito. Una de las primeras representaciones, con el nombre de Estrecho de Anián, es la de Abraham Ortelius en su *Theatrum Orbis Terrarum* (1570). Hacia 1700 los geógrafos Claude y Guillaume Delisle ubicaron el Mar del Oeste al norte de California, al igual que Philippe Buache en 1752, y un hermano de los anteriores, Joseph-Nicolas Delisle, plasmó en una carta el itinerario del viaje de Fonte (1640) de cuya biografía apenas se tienen noticias. Finalmente, la cuestión del Paso del Noroeste a través del continente norteamericano quedaría resuelta con el viaje de George Vancouver en 1790-1795, lo que no impidió que Franklin, Ross o Parry siguieran buscándolo avanzado el s. XIX.

Respecto a la supuesta insularidad de California, todo parece indicar que el origen de este mito se encuentra en un error de interpretación cometido por un religioso español (M. Pastoureau 1990: 124). Desde el siglo XVII figuraba, con forma de isla, en los mapas, a pesar de la opinión contraria sostenida por el cartógrafo G. Delisle, y en el siglo XVIII suele ocupar el emplazamiento del México actual.

En cuanto al continente austral, al que ya hemos hecho referencia, fue imaginado de forma intuitiva por los geógrafos griegos y estuvo representado durante mucho tiempo en el imaginario colectivo como una inmensa superficie llena de riquezas. De acuerdo con la idea heredada de la Grecia antigua acerca de la simetría entre los hemisferios norte y sur, los mapas solían representarlo con la forma de un gran continente que equilibraba, así, el globo terrestre. En la cartografía de los siglos XVI al XVIII ocupa buena parte del Pacífico sur, a pesar de que su presencia no puede ser ni negada ni confirmada del todo por los exploradores. Desde que el 14 de mayo de 1606 Pedro Fernández de Quirós creyera encontrar en un islote el fabuloso continente, que bautizó con el nombre de *Australia del Espíritu Santo*, la leyenda pervivió con el paso del tiempo y, todavía en el siglo XVIII, era el resultado de «impressions encore incontrôlables et de raisonnements insuffisamment développés» (Parias: 29, t. III) como, por ejemplo, el hecho de que los viajeros entrevieran unas islas al sur del océano Índico o del Pacífico. De ahí que este territorio, denominado de diversas maneras en el transcurso del tiempo, aparezca y desaparezca sucesivamente en la cartografía. Como es fácil suponer, su posible existencia suscitó grandes debates que contaban tanto con fervientes partidarios como con firmes detractores. Los términos con los que se expresa Moreau de Maupertuis, miembro de la Academia de Ciencias, en la

carta que envía a Federico II, son elocuentes respecto a los beneficios económicos y científicos que se esperaban obtener:

Tout le monde sait que, dans l'hémisphère méridional, il y a un espace inconnu où pourrait être placé une nouvelle partie du monde plus grande qu'aucune des quatre autres. Et aucun prince n'a eu la curiosité de faire découvrir si ce sont des terres ou des mers qui remplissent cet espace dans un siècle où la navigation est portée à un si haut point de perfection. La découverte de ces terres pourrait donc offrir de grandes utilités pour le commerce et de merveilleux spectacles pour la physique. Au reste, les terres australes ne se bornent pas à ce grand continent situé dans l'hémisphère: il y a vraisemblablement entre le Japon et l'Amérique un grand nombre d'îles dont la découverte pourrait être bien importante (*Oeuvres*, 1756, t.II, pp. 343 y ss.).

La polémica sobre el continente austral se relanzó en 1738-1739 cuando el oficial de la Compañía de Indias Bouvet de Lozier zarpó de Lorient provisto de dos naves con la intención de encontrar el misterioso continente, y se reabrió con la publicación de la obra de De Brosses *Histoire des navigations aux terres australes* en 1756⁸⁴. En cualquier caso, la cuestión del continente austral era hartamente compleja, puesto que en su solución no sólo intervenían razones de índole política o comercial, sino que también abarcaba planteamientos sobre el origen del hombre: «Les philosophes des Lumières nourrissent l'espoir de découvrir un peuple échappé à l'histoire, vivant encore dans l'état de nature et qui, peut-être, prouverait la bonté originelle de l'homme» (M.N. Bourguet 1996: 300). Entre los logros de los viajes de

⁸⁴ Charles de Brosses (1709-1777), primer presidente del Parlamento de Borgoña, viajero y miembro de la Academia de Inscripciones, fue conocido principalmente por ser el autor de *Histoire des navigations aux terres australes contenant ce que l'on sait des mœurs et des productions des contrées découvertes jusqu'à ce jour et où il est traité de l'utilité d'y faire de plus amples découvertes et des moyens d'y former un établissement* (1756). Su influencia en el ámbito de los viajes de exploración es innegable y, entre otras cosas, defendió la necesidad de contar con un equipo científico constituido, al menos, por un cartógrafo, un astrónomo y un especialista en historia natural. Igualmente, le preocupaba la forma de establecer contacto con los habitantes de los lugares visitados, para lo que aconsejaba evitar la violencia y tener mucha paciencia.

Cook hay que citar el de proporcionar una respuesta definitiva a este enigma. En 1768 James Cook, a bordo del *Endeavour*, zarpó del puerto de Plymouth con destino a Tahití con una doble misión: observar el paso de Venus por delante del Sol —previsto para el 3 de junio de 1769—y explorar el Pacífico. El 19 de abril de 1770 avistó el extremo suroriental de Australia y el 1 de mayo pisó Bahía Botánica, el nombre con que Joseph Banks había bautizado esta ensenada. Los datos aportados a su regreso, en 1771, permitieron afirmar que el continente austral, tal y como había sido concebido, no existía.

Concluye aquí un período de dos siglos que resultó decisivo en el conocimiento de la Tierra. Hacia 1800 se admitió que su forma es ligeramente achatada por los polos, se determinó el régimen de las corrientes y de los vientos dominantes y se conocían casi todas las costas e islas de los grandes océanos; sin embargo, todavía subsistían regiones ignotas de Asia, África, América del Norte, el norte de América del Sur y el Amazonas.

Por último, queremos siquiera reseñar que el proceso de expansión trajo consigo que pueblos no europeos estuviesen expuestos no sólo a los valores occidentales, sino también a su comercio, sus armas y sus enfermedades. Europa, en cambio, tuvo noticias de las nuevas culturas por un procedimiento diferente, principalmente a través de la correspondencia y de los diversos informes enviados por los religiosos que, de forma inevitable, junto con la nueva información trasladaban prejuicios y malentendidos. Entre los efectos que produjo el aumento de los conocimientos sobre otras sociedades destacamos, por un lado, la toma de conciencia, por parte del europeo, de la diversidad humana, que ponía de manifiesto que la religión, la forma de vida y el arte europeos no tenían validez universal. Por otro, no hay que olvidar que fueron los propios europeos los que recopilaron los datos y eligieron los términos de comparación con los otros pueblos, por lo que tendieron a asumir que Europa era la norma. De todo ello nos ocuparemos en otra parte de nuestra tesis.

1.3. CONCEPCIÓN DEL VIAJE EN EL SIGLO XVIII

Al mismo tiempo que se confecciona el mapa del mundo, el acto de viajar experimenta un cambio en su interpretación, según la cual el viaje constituye un complemento necesario para el desarrollo intelectual y cultural del individuo, que cristaliza en la realización del denominado «grand tour» europeo. Con este fin el hombre ilustrado recorre Inglaterra, Francia, Italia o Alemania y visita los gabinetes de historia natural, asiste a las sesiones de las academias científicas y frecuenta todo tipo de manifestaciones culturales. Pero el desplazamiento por sí solo no es suficiente. Rousseau reflexiona en varias de sus obras sobre la finalidad del viaje y las distintas clases de viajeros, e insiste en que no todas las personas son capaces de acometerlo. Desde este punto de vista, y siguiendo siempre a Rousseau, aquellos que menos han viajado sacan más partido de su experiencia porque centran toda su atención en lo que es verdaderamente útil. Rousseau censura, igualmente, la estrechez de miras del individuo que no traspasa los límites estrictos de su propósito inicial. Las expediciones científicas no escapan tampoco a la crítica del filósofo pues, en su opinión, los científicos no son libres y su actividad está sujeta al interés del monarca que sufraga la campaña. Ahora bien, aunque las ideas preconizadas por Rousseau acerca de la utilidad de los viajes tuvieron un eco indiscutible en su tiempo, éstas se inscriben en la tradición de los humanistas del Renacimiento⁸⁵.

Una nueva mentalidad vinculada a la filosofía de la Ilustración marcará, por lo tanto, los grandes viajes de exploración. Según este razonamiento, con

⁸⁵ N. Doiron desarrolla esta idea en *L'art de voyager. Le déplacement à l'époque classique*, París, Klincksieck, 1995, pp. 187-198. *Vid.*, en especial, M. Dodds (1929): *Les récits de voyages, sources de L'Esprit des Lois*, París y G. Pire (1956): «Jean-Jacques Rousseau et les relations de voyages», *RHLF*, nº3, pp. 355-378.

independencia de los objetivos políticos o coloniales, el explorador estará dominado por el ansia de saber y por un cierto sentimiento filantrópico. Si ya en 1756 Charles de Brosses, portavoz de la nueva ideología, declaraba que el viaje debe estar guiado por la curiosidad, con la perspectiva que permite el alejamiento cronológico comprobamos, de la mano de N. Broc, que, en efecto, algo cambió en el espíritu del viajero:

Jamais peut-être plus qu'au XVIII^e siècle, l'effort de rationalisation de la Nature n'a été plus poussé, et les contemporains de Cook et de La Pérouse ont eu, pour la première fois sans doute dans l'histoire de l'humanité, l'impression qu'ils atteignaient les limites de la connaissance, en touchant aux extrémités du monde (1975: 7).

El viaje es, ante todo, y más que nunca, aprendizaje, y es precisamente ese carácter didáctico, a la par que utilitario, el que desaconseja que su ejecución sea responsabilidad de personas inexpertas o insuficientemente preparadas:

Voyager est un art, ou plutôt puisqu'il ne s'apprend point dans les livres, mais à l'apprentissage, un métier; à qui n'a pas certaines connaissances, à qui ne s'est pas donné certaines habitudes d'esprit, les voyages ne seront d'aucun profit; car pour juger et comprendre, il faut d'abord regarder et bien voir, ce qui n'est pas chose aisée (P. Martino: 48).

En la misma línea, P. Hazard ahonda en el alcance del acto de viajar, que tiene como fin último analizar y comprender la nueva realidad:

Voyager: ce ne fut pas encore chercher d'éblouissantes images, promener sous des cieux divers une sensibilité avide de saisir ses propres altérations. Ce fut, du moins, comparer les moeurs, les principes, les philosophies, les religions; arriver au sens du relatif, opposer, douter (1961: 36).

En cualquier caso, y con independencia de la forma elegida para el desplazamiento, el papel del «viajero-escritor» es fundamental, puesto que sólo a

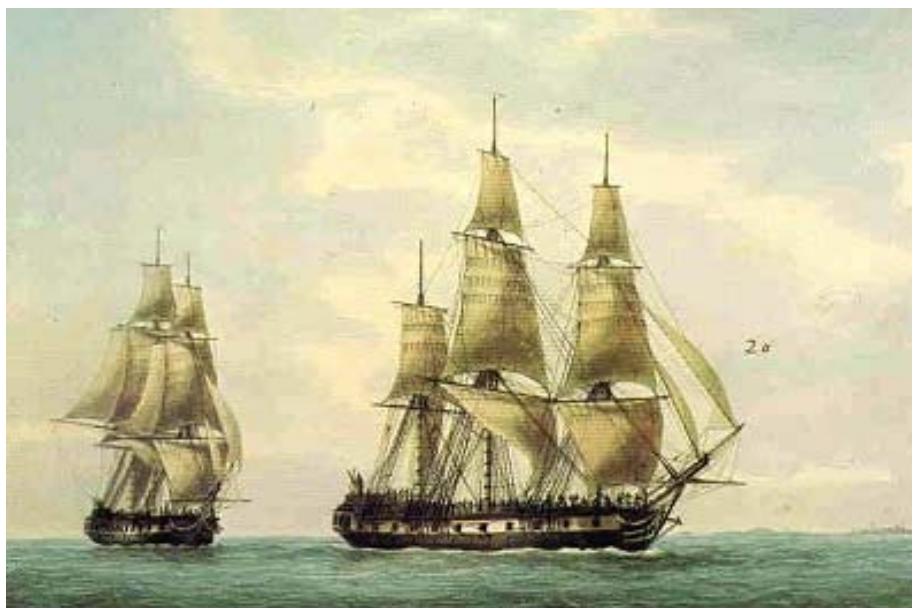
través de él tiene lugar el viaje del lector. Más adelante nos ocuparemos de la escritura de la navegación, veamos ahora la clasificación que establece N. Broc de la literatura de viajes ilustrada y, en especial, la segunda modalidad, que es la que nos interesa:

Tournefort et Maillat représentent deux tendances de la littérature de voyage qui se retrouveront pendant tout le XVIII^e siècle. D'un côté, le *voyage-itinéraire* spontané et pittoresque, dans lequel le lecteur suit les moindres déplacements de son guide; de l'autre, un ouvrage plus composé, plus «organisé», où les matières sont distribuées méthodiquement non chronologiquement: c'est le *voyage-description* qui a encore sur le traité de géographie l'incomparable saveur de l'expérience vécue (1975: 58).

Buena parte de la crónica viajera del momento es consecuencia directa de la exploración de los océanos. Los navegantes franceses, que sólo mostraron algún interés por los asuntos marítimos a partir del reinado de Francisco I, desempeñaron, sin embargo, un importante papel en las expediciones efectuadas en el Setecientos consiguiendo resultados notables en el Pacífico⁸⁶. Pero estas campañas carecerían de sentido si una vez finalizadas no se pusiera al alcance del público, cada vez más numeroso, tanto la información relativa a la experiencia náutica como al ámbito científico. La publicación de las relaciones es, por consiguiente, una de las principales aportaciones de la exploración, no sólo por la gran cantidad de datos nuevos que contienen, sino también por la precisión y el rigor de las observaciones realizadas. En este contexto, Canarias ocupa un lugar

⁸⁶ Vid. los excelentes estudios de R. Bouvier y E. Maynial (1947): *Une aventure dans les mers australes. L'expédition du commandant Baudin (1800-1803)*, París, Mercure de France; J.P. Faivre (1953): *L'expansion française dans le Pacifique, 1800-1842*, París, Nouvelles éditions latines; J.É. Martin-Allanic (1964): *Bougainville navigateur et les découvertes de son temps*, París, PUF, 2 vols.; J. Dunmore (1965-1969): *French explorers in the Pacific*, Oxford, Clarendon press, 2 vols. y É. Taillemite (1988): «Les Français à la découverte du Pacifique», en *L'Histoire ignorée de la marine française*, París, Perrin, pp. 234-255.

destacado al ser una escala privilegiada para las naves que surcan el Atlántico. Así pues, el número de relaciones de viaje que incluye la estancia en las Islas es considerable y su estudio, de gran relevancia para un conocimiento más profundo de la historia del Archipiélago.



34. La Recherche y L'Espérance

1.4. ORGANIZACIÓN Y DESARROLLO DE LOS VIAJES DE EXPLORACIÓN

Uno de los iniciadores del viaje científico es el naturalista Pierre Belon du Mans⁸⁷, diplomático al servicio de Francisco I, que visitó, entre otros territorios, Grecia, Egipto, Palestina, Siria y Asia Menor. Pero será a partir del s. XVII cuando se emprendan las primeras expediciones en las que el progreso de la ciencia constituya el objetivo primordial. A este período pertenecen Monconys y Varenius. Para el magistrado, matemático, físico y naturalista Baltasar de Monconys⁸⁸ el viaje era una forma de recopilar diferentes materiales que permitirían ampliar el conocimiento del hombre y de la naturaleza. Por su parte, Varenius⁸⁹ escribió un manual de geografía física que fue una referencia obligada para la elaboración de las instrucciones destinadas a los viajeros. Con todo, el momento de máximo esplendor de las grandes campañas científicas se iniciará en el siglo XVIII —dando lugar a una «segunda edad de los descubrimientos» (É. Taillémite 1987: 17) —y abarcará hasta la primera mitad de la centuria siguiente. Pero la gestación de una

⁸⁷ Pierre Belon (1517-1564) estudió medicina antes de desplazarse, entre 1547 y 1550, a Oriente Próximo. En su relación *Observations de plusieurs singularitez & choses mémorables trouvées en Grèce, Asie, Judée, Égypte, Arabie & autres pays estranges* (París, 1553) encontramos descripciones de animales y plantas poco conocidos en ese momento, además de antigüedades, ruinas o referencias a los habitantes de las regiones visitadas. Además de ser autor de varios estudios de historia natural es considerado el padre de la anatomía comparada.

⁸⁸ Baltasar de Monconys (1611-1665), gran amante de las ciencias, mantenía una fluida correspondencia con otros colegas europeos y recorrió Europa y Oriente. En su relación *Journal des Voyages de M. de Monconys*, publicada en Lyon en 1665, concedió una especial importancia a todo lo relacionado con los descubrimientos científicos y técnicos. La colección que logró reunir junto con Gaspard de Liègues fue el origen del actual Museo de Historia Natural de Lyon.

⁸⁹ Bernhardus Varenius (1622-1650) nació en Alemania, aunque con posterioridad se instaló en Holanda. Considerado el fundador de la Geografía científica, entre sus obras destaca *Geographia Generalis in qua affectiones generales telluris explicantur*, publicada en 1650 y traducida a distintas lenguas.

coyuntura favorable a la expansión marítima se inició en el siglo XVII cuando, además del viaje efectuado con un propósito comercial o, simplemente, por placer, se admitió la existencia de otro tipo de viaje: aquel cuya finalidad era esencialmente científica. En este contexto nacieron las primeras academias —la *Académie des Inscriptions et Médailles*, fundada en 1663, que se convierte en *Académie des Inscriptions et Belles-Lettres* y a la que se incorpora, a partir de 1666, la Academia de Ciencias—, se inauguró en 1626 el *Jardin des Plantes* y, en 1667, el Observatorio, a la par que surgió una prensa especializada. Si hasta entonces Francia había vivido más ajena al mar que sus vecinos europeos, a partir de los años 60 el ministro Colbert reorganizará la Marina y llevará a cabo numerosas reformas que afectarán tanto a la infraestructura como al personal.

François Moureau distingue dos formas de afrontar el viaje en este momento: «Il y a deux façons, en apparence bien différentes, de voyager au 18^e siècle: le voyage où l'on se retrouve et le voyage où l'on cherche» (1990: 6). En páginas anteriores aludimos a la primera categoría, en la que se integran los viajes realizados, casi siempre dentro del continente, por la elite intelectual europea, que traslada allí donde va su forma de vida mundana. Es el caso de Inglaterra, sentida como modelo para los ilustrados, o de Italia, que atrae principalmente a artistas y escritores. La segunda modalidad es la que nos interesa y, más concretamente, la efectuada por mar. Philippe Bonnichon (1982: 124) diferencia tres períodos en la realización de las campañas. El primero de ellos respondería a una fase de «acumulación», de inventario de los nuevos datos, que se extendería desde finales del XVII hasta mediados del XVIII; en el segundo de ellos, de 1745 a 1775, cabe destacar el perfeccionamiento de los métodos de medición y, para concluir, de 1775 a finales de siglo tiene lugar la divulgación de los logros a través de las sociedades científicas y de las campañas de verificación.

Las expediciones llevadas a cabo en el siglo XVIII presentan una serie de características que las distinguen de sus predecesoras: como ya hemos señalado, se trata de empresas oficiales en las que se encuentran implicados monarcas, científicos y políticos; por otra parte, la exploración se prepara de forma más organizada, se elaboran instrucciones detalladas y se progresa en la formación de los oficiales —la práctica, extendida desde mediados del siglo XVIII, de integrar en la tripulación a naturalistas profesionales, permitirá conseguir mejores resultados—; y, por último, se desarrolla una cooperación científica internacional, imprescindible para llevar a buen término las circunnavegaciones.

La mayoría de las empresas marítimas francesas que se suceden en este momento constituyen largas travesías, por lo general alrededor del mundo, cuyo itinerario presenta algunos puntos en común. Las naves iniciaban y finalizaban el periplo en Brest, sede de la Academia de Marina; para la primera escala técnica se preferían el Archipiélago canario o Madeira y, desde allí, se navegaba con rumbo Este-Oeste. La ruta de regreso tocaba isla Mauricio y el Cabo de Buena Esperanza. En otro orden de cosas, en el transcurso del tiempo fue cobrando fuerza la idea de que el éxito o el fracaso de estos viajes dependía, en gran medida, de la preparación de los pilotos, de ahí que en su formación se incluyera el aprendizaje de las técnicas de navegación tradicionales que otorgaban una especial importancia a la aritmética y a la geometría. De esta forma, la cualificación de los marinos alcanzó un nivel elevado en la segunda mitad del siglo XVIII, coincidiendo con la aparición de la oficialidad en el gobierno técnico del buque —hasta entonces confiado al piloto—y la gestación de la ciencia de la navegación.

A principios del s. XVIII ningún francés había dado, al menos oficialmente, la vuelta al mundo. Sí lo habían hecho, a bordo de embarcaciones particulares, el

napolitano Gemelli Careri entre 1693 y 1699⁹⁰, y La Barbinais le Gentil. En agosto de 1714 este marino embarcó en Cherburgo con destino a Chile, de allí se dirigió a Perú, donde vendió su mercancía, y a China. En 1717 hizo escala en Brasil y regresó a Europa, concretamente a Galicia, en una embarcación española. Una vez en París publicó, en 1728, los tres volúmenes que componen el *Nouveau voyage autour du monde*. Bougainville, sin embargo, no considera que pueda calificarse esta empresa de circunnavegación —y La Barbinais no sería, en ese caso, el primer francés en dar la vuelta al mundo—, puesto que la ejecutó utilizando diferentes naves.

Otras tentativas de circunnavegación habían sido protagonizadas desde finales del siglo XVII por filibusteros y comerciantes que habían atravesado el Pacífico, sin ningún afán científico, aunque sí con el propósito de encontrar el continente austral. É. Taillemite contabiliza once buques mercantes franceses entre 1711 y 1719 (1999: 190-193); poco después, en 1721, lo intentó el holandés Jacob Roggeveen —descubrió la isla de Pascua al año siguiente—, y Bouvet de Lozier, capitán al servicio de la Compañía Francesa de Indias, en 1738. Pero será George Anson⁹¹ quien inaugure una nueva etapa marcada por el creciente desarrollo de los viajes científicos y el levantamiento del secreto en los descubrimientos (É. Taillemite 1990: 57). A partir de ese momento, las grandes expediciones marítimas se convierten en asunto de Estado, debido, entre otras razones, a la idea de que la vuelta al mundo puede «vulgarizarse» rápidamente. El viaje de circunnavegación de

⁹⁰ El *Giro del Mondo*, publicado en Nápoles entre 1699 y 1700, en seis volúmenes, recoge su experiencia a través de Italia, Malta, Egipto, Persia, China y América.

⁹¹ Gran Bretaña, en guerra con España desde 1739, fletó una expedición en 1740 para capturar los galeones españoles que transportaban oro desde América a la península o a sus colonias de Asia. Su capitán, Anson, regresó a Londres con el botín de la captura del galeón *Nuestra Señora de Covadonga*.

Bougainville (1766-1769) fue el primero que contó con el respaldo del gobierno francés y, curiosamente, fue casi simultáneo de otro no oficial, el de François Pagès (1767-1771) cuyo relato publicaría con el título *Voyages autour du monde et vers les deux pôles, par terre et par mer, pendant les années 1767, 1768, 1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774 et 1776* (Berna, 1783). El siglo concluye con el periplo de Nicolas Baudin, de quien partió la idea, aunque inicialmente era más ambiciosa, y al que se destinaron todos los medios necesarios para culminarlo con éxito.

La razón para emprender tales aventuras se fundamentaba, la mayor parte de las veces, en argumentos patrióticos y científicos, recordemos que en el Pacífico se ubicaba el mítico continente austral y que su búsqueda motivará las numerosas exploraciones de la segunda mitad de siglo. En este contexto, Francia e Inglaterra rivalizaban en la organización de las campañas (J. Meyer 1982: 37). Así se expresaba uno de los naturalistas de la campaña de Baudin, Péron, que aludía al «honor nacional y al progreso de las ciencias» para justificar la expedición a tierras australes de la que era miembro:

Depuis que les découvertes dans les sciences ont été mises, avec raison, au nombre des principaux titres de la gloire et de la prospérité des peuples, un généreux concours s'est établi entre eux; une nouvelle carrière s'est ouverte à la rivalité des Gouvernements, rivalité d'autant plus honorable, qu'elle est plus réellement utile à tous [...]. Dans un tel état de choses, l'honneur national et le progrès des sciences parmi nous, se réunissoient donc pour réclamer une expédition de découvertes aux Terres Australes (pp. 3-4).

Por su parte, Labillardière, el naturalista del viaje de D'Entrecasteaux, mostraba su orgullo por formar parte de los «elegidos» cuando declaraba: «Il étoit glorieux d'être du nombre des navigateurs qui alloient tout entreprendre pour rendre à leur patrie des hommes si dignes de sa reconnaissance» (p. VIII). Así y todo, a menudo muchos de estos periplos, presentados como esencialmente

científicos, escondían otros fines más o menos declarados, por lo general comerciales o políticos.

Una de las consecuencias de estos viajes, que por lo general se prolongaban por espacio de varios años, era el aislamiento a que se veían sometidos sus tripulantes, que ignoraban durante muchos meses la situación de la sociedad francesa. Cuando, además, se producían cambios importantes en el país, su indefensión y su vulnerabilidad se acentuaban⁹².

En tiempos de guerra los diferentes Gobiernos solían llegar a acuerdos encaminados a facilitar la investigación, cuya utilidad era universalmente reconocida⁹³, en lo que constituía una prueba más de la estrecha relación existente entre la ciencia y la política:

Que le roi sera prié de donner des ordres à tous les ambassadeurs, résidens, consuls, agens de la nation, auprès des différentes puissances, pour qu'ils aient à engager, au nom de l'humanité, des arts et des sciences, les divers souverains auprès desquels ils résident, à charger tous les navigateurs et agens quelconques qui sont dans leur dépendance en quelque lieu qu'ils soient, mais notamment dans la partie australe de la mer du Sud, de faire toute recherche des deux frégates françaises la *Boussole* et l'*Astrolabe* (Labillardière: VI).

Sobra decir que el viaje por mar era en este momento una aventura no exenta de riesgos, máxime cuando se trataba de largas travesías. Las enfermedades mortales, las duras condiciones de vida en los barcos, unidas a la facilidad para

⁹² Uno de los casos más llamativos es el de la expedición que partió en 1791 en busca de La Pérouse. Al llegar a Java sus hombres desconocían que su monarca, Luis XVI, había muerto y que en Francia se había proclamado la República.

⁹³ Así se pone de manifiesto en la relación de La Pérouse cuando se hace referencia a lo que queda aún por conocer: «des côtes à relever; des plantes, des arbres, des poissons, des oiseaux à décrire; des minéraux, des volcans à observer; des peuples à étudier, et peut-être à rendre plus heureux: car enfin, une plante farineuse, un fruit de plus, sont des bienfaits inestimables pour les habitans des îles de la mer du Sud» (p. 5).

contraer infecciones causadas por la falta de higiene, a los naufragios, o al encuentro con los habitantes de las lejanas tierras con quienes el entendimiento no siempre era posible, son algunas de las razones que explican las deserciones y el elevado número de muertes.



35. Matanza de Fleuriot de Langle y de sus compañeros

En efecto, la historia de los viajes está llena de nombres de marinos que han perdido la vida en algún lugar del mundo. En el período que nos ocupa son de sobra conocidos los avatares de la expedición de La Pérouse. Antes de su desaparición definitiva un grupo de hombres que estaba llevando a cabo las tareas para el aprovisionamiento de agua en Samoa, en 1787, fue atacado por sorpresa por los indígenas que asesinaron a Fleuriot de Langle y a doce de sus compañeros; el astrónomo Louis Monge salvó la vida debido a que con anterioridad se había visto obligado a abandonar la expedición por motivos de salud.

En cuanto a los que regresaban sanos y salvos, en no pocas ocasiones pasaban el resto de sus vidas sobrellevando una existencia marcada por el fuerte deterioro físico.

No obstante, desde el punto de vista científico el balance final de los grandes viajes de exploración fue positivo:

Les voyages de circumnavigation avaient étendu au monde entier le champ des sciences naturelles. Les vastes systèmes, conçus par Linné et Buffon juste avant leur départ, furent alors complétés grâce à eux, et les vides qui y demeuraient furent comblés, au même moment sur la carte du monde (Brosse 1998: 250).

1.4.1. LA MARINA FRANCESA Y OTRAS INSTITUCIONES CIENTÍFICAS

La Marina Francesa, creada por Richelieu, ocupa un lugar destacado en el proceso de expansión marítima y terrestre del país, por lo que su modernización resultará vital para el futuro de la nación. Pero los esfuerzos de renovación acometidos en el siglo XVII no tendrán su prolongación en la centuria siguiente, de ahí que, en pleno siglo XVIII, la Marina se encuentre en un estado de anquilosamiento. Entre los factores que contribuyeron a su estancamiento enumeramos los siguientes: la frecuente sustitución de los secretarios de Estado, que no tenían oportunidad de adquirir la experiencia suficiente en el cargo — incluso se dio el caso de que algunos ministros de la Marina carecían por completo de ella—, la prioridad que solía concederse en los presupuestos del Gobierno a la infraestructura terrestre en detrimento de la marítima o, por último, la edad media de los marinos, ya muy avanzada, puesto que en 1750 todavía estaban en activo los jóvenes reclutados por el ministro Colbert en 1680 (Vergé-Franceschi 1996: 112).



36. Medallas de la Academia de Marina

Por otra parte, hacia 1750 un grupo de oficiales, al frente de los cuales se encontraba el capitán Bigot de Morogues, organizó en Brest unas reuniones de estudio sobre diversas cuestiones relativas a la navegación. Esta iniciativa privada será el germen de la futura Academia de Marina, creada oficialmente por Luis XV en 1752 y dotada de un reglamento. Unos años más tarde, en 1769, está bajo la protección directa del rey y pasa a convertirse en la Academia Real de Marina, asociándose poco después, en 1771, con la Academia de Ciencias. Esta institución —que participaba del espíritu científico de la época— intervino directamente en las campañas y desarrolló entre sus miembros, hombres cultos con conocimientos de botánica, geografía, medicina, astronomía o griego, la capacidad de observación. Muchos pertenecían a la elite de la Marina, y así, algunos habían sido ministros —a saber, el marqués de Castries⁹⁴, el duque de Choiseul⁹⁵ o Courcelles⁹⁶—, otros habían ocupado cargos de responsabilidad, como

⁹⁴ Charles-Eugène de La Croix, marqués de Castries (1727-1801). Durante su ministerio finalizó la guerra de América, en 1783, que le permitió impulsar una importante labor científica y de descubrimientos: la campaña de circunnavegación de La Pérouse y Fleuriot de Langle en 1785, la primera campaña «à contre-mousson» de India a China de Huon de Kermadec y D'Entrecasteaux ese mismo año, o la misión hidrográfica de Dupetit-Thouars entre 1786-1787 en el Mediterráneo. Además, Castries emprendió varias reformas no sólo en materia de infraestructuras de los puertos, sino también de orden legislativo con la promulgación, en 1786, de una serie de órdenes y reglamentos que suponían una profunda reorganización de la Marina.

⁹⁵ Étienne-François, duque de Choiseul (1719-1785), fue diplomático y ministro de la Guerra y de la Marina durante doce años. Entre otras actuaciones, reorganizó el Ejército y la Marina y creó una escuela militar.

⁹⁶ Étienne Chardon de Courcelles (1705-1775) fue médico de la Marina, miembro correspondiente de la Academia de Ciencias y miembro fundador de la Academia de Marina en 1752. Autor, asimismo, de numerosos trabajos médicos, entre los que figura una memoria sobre la alimentación de los marinos.

el conde de Maurepas⁹⁷ y, con frecuencia, eran miembros de la Academia de Ciencias: Borda, Fleurieu, Rochon, Ozanne o Verdun de la Crenne, entre otros⁹⁸. Al igual que el resto de las academias, la Academia de Marina se suprimió en 1793 y no reapareció hasta 1921.

Al mismo tiempo, por toda Europa se encontraban repartidas numerosas sociedades científicas, entre las que destacaban las de Berlín, Upsala y Petersburgo, que compartían inquietudes, intercambiaban aparatos y mapas y, en ocasiones, a algunos de sus miembros. El criterio de estos estudiosos resultaba decisivo en aspectos como la elección de los científicos que integraban una campaña o las expediciones que debían efectuarse. Estos centros, inspirados en el modelo inglés, solían contar con el apoyo gubernamental, cuya actuación se prolongaba a través de estas academias y de otras instituciones. Sobre la implicación de las monarquías en los asuntos navales, baste citar los hechos siguientes: por iniciativa de Luis XIII se creó el título de geógrafo del rey, que conservarían tanto el Regente como la Asamblea Constituyente; Luis XIV recibió a Tournefort antes y después de su viaje por el Mediterráneo (1700-1702), envió al sacerdote Charles Plumier a las Antillas en varias ocasiones y al religioso mínimo Louis Feuillée primero a las Antillas

⁹⁷ Jean-Frédéric Phelippeaux (1701-1781) sucedió a su padre, Jérôme de Pontchartrain, en las funciones de secretario de Estado en la Marina. Su actividad fue efectiva y eficaz, reformó numerosas instituciones e impulsó la Marina hacia la investigación a través de misiones hidrográficas o construcciones navales.

⁹⁸ Sobre la actuación de la Marina Francesa en esta época, *vid.* Alphonse Doneaud du Plan (1867): «La marine française au XVIII^e siècle au point de vue de l'administration et des progrès scientifiques», *Revue maritime et coloniale*, oct.-nov. y «L'Académie royale de marine jusqu'à son affiliation avec l'Académie des Sciences», *Revue maritime et coloniale*, sept. 1878, feb. y agos. 1879, t. 62, pp. 323-357; t. 63, pp. 76-103; 1880, t. 64, pp. 54-90; t. 66, pp. 528-556; Ulane Bonnel (dir.) (1992): *Fleurieu et la Marine de son temps*, París, Economica; Michel Vergé-Franceschi (1996): *La marine française au XVIII^e siècle*, París, SEDES; J. Meyer (2001): «Marine, économie, société: techniques et stratégies politiques au XVIII^e siècle (1650-1790)», *Rochefort et la Mer*, pp. 9-24, t. 1 y Michel Vergé-Franceschi (2003): *Colbert ou la politique du bon sens*, París, Payot.

(1703-1706) y luego a Chile (1707-1711); Luis XV elaboró parte de las instrucciones del viaje de Louis Antoine de Bougainville al Pacífico, y Luis XVI, gran entusiasta de la geografía y de la navegación, no sólo fue el principal impulsor de este tipo de expediciones, sino que participó personalmente en su organización.

En 1699 se creó el Depósito de los archivos de la Marina y, algo más tarde, en 1720, el *Dépôt général des cartes et plans, journaux et mémoires concernant la navigation* que posteriormente, en 1886, se convertirá en el Servicio Hidrográfico de la Marina. Su objetivo fundamental consistía en la elaboración de mapas a partir de la información proporcionada por los diarios de navegación. Para ello se contaba con la colaboración de especialistas de prestigio, entre los que se encontraba Bellin, encargado de actualizar el *Neptune François*⁹⁹. Cuatro años más tarde Bellin publicó la *Hydrographie Française* en la que se recogían mapas marinos de distintas partes del mundo y cuyo contenido era continuamente revisado. Con todo, a menudo los navegantes detectaban errores que reflejaban en sus relaciones. Así, por ejemplo, en su diario de navegación Fleurieu contrastó los datos de una treintena de mapas de Bellin y llegó a la conclusión de que ninguno de ellos era exacto (p. XLVIII). Tiempo después, Bory coincidió con Fleurieu y, en el epígrafe dedicado a la cartografía de Canarias de los *Essais*, escribió:

Quant aux différentes cartes dressées pour le dépôt de la marine, soit par Bellin, l'abbé Dikmare et autres, et à celles que le premier a insérées dans son Atlas maritime qui se trouve dans toutes les mains, elles sont reconnues pour être de la plus grande inexactitude. Nous ne devons cependant pas omettre de les citer pour donner sur la matière que nous avons entreprise, le plus de notions possible. La carte insérée dans l'Atlas de l'Encyclopédie par ordre

⁹⁹ En 1692 Colbert proyectó la creación de un atlas marítimo de Europa al que sucesivamente añadía mapas de otras partes del mundo, de tal manera que ya la edición de 1800 cubría, en 11 volúmenes, el mundo entero.

de matières, est bien meilleure; elle a été rédigée d'après les observations de Feuillé, de M. de Fleurieu, de M. de Borda, et de Lopez, qui nous a le plus souvent servi de guide (p. 19).

Por lo que concierne al Observatorio, inicialmente constituía un anexo de la Academia de Ciencias que, en 1793, se transformó en el Observatorio de la República y, al cabo de dos años, en el *Bureau des Longitudes*. Entre sus cometidos figuraba el perfeccionamiento de los métodos de medición de la longitud y el estudio de los relojes marinos. Con su creación se pretendía reforzar el Servicio Hidrográfico, la Academia de Marina y la Academia de Ciencias. En cuanto a esta última —creada por Colbert en 1666, seis años después del nacimiento de su homóloga inglesa—, su intensa actividad la convirtió no sólo en el centro neurálgico de la investigación, sino también en modelo de sociedades nacionales y extranjeras. Colaboraba con otras instituciones y mantenía una estrecha relación con la corte, de ahí que cuando los nuevos miembros eran presentados ante el rey, él ya había refrendado su nombramiento. Instalada en el Louvre, contaba con una biblioteca y varias colecciones de muestras e instrumentos de observación y medida. Cuando las Academias fueron suprimidas en 1793 la Convención instauró el *Institut National*, en realidad, una continuación de la Academia de Ciencias.



37. Luis XVI y La Pérouse. A. Monsiau, 1817

Mencionamos, por último, el *Jardin du roi* que desde su fundación, en 1635, experimentó una evolución de la que dan fe los distintos nombres que recibió a lo largo de los dos primeros siglos de su existencia. Así, el originario *Jardin royal des plantes médicinales* se convirtió primero en *Jardin royal des plantes*, luego en *Jardin du roi* y, finalmente, en *Muséum d'histoire naturelle* en 1793. Sus miembros formaban parte de los viajes, bien como autores de las instrucciones, bien como receptores de las plantas que los exploradores enviaban desde cualquier parte del mundo, bien como formadores de los futuros viajeros, constituyendo el germen de la futura «Escuela de viajeros» fundada en 1819. El *Jardin du Roi* centralizaba una parte importante de la correspondencia y de las colecciones de historia natural enviadas por los naturalistas, si bien éstas iban destinadas, en su mayor parte, a otros colegas y no a la institución. La información aportada por esta vía adquirió

un carácter oficial cuando Buffon¹⁰⁰ creó el título de «miembro correspondiente» del *Jardin* en 1773 e hizo del centro una institución de referencia en Europa.



38. Jardin des Plantes

1.4.2. REDACCIÓN DE LAS INSTRUCCIONES DE LOS VIAJEROS

La improvisación y la falta de coordinación patentes en los primeros viajes de descubrimiento se fueron corrigiendo con el tiempo, de tal manera que las expediciones marítimas del siglo XVIII fueron el resultado de una cuidada preparación, como se desprende de las distintas cartas e instrucciones remitidas por las academias y las autoridades políticas y administrativas a los capitanes y demás hombres con responsabilidad en el barco. A modo de ejemplo ofrecemos el

¹⁰⁰ Georges Louis Leclerc, conde de Buffon (1707-1788), fue un científico de prestigio internacional. Miembro de las academias de Ciencias de Berlín, Londres, San Petersburgo, Bolonia, Florencia y Filadelfia, realizó varias obras, entre ellas, *Histoire naturelle* (1749-1788), compuesta de 36 volúmenes y objeto de numerosas críticas, principalmente sobre la parte que hacía referencia al hombre.

siguiente fragmento del viaje de La Pérouse del que destacamos la ayuda desinteresada que prestó el naturalista Banks:

L'académie des sciences, la société de médecine adressèrent chacune un mémoire à M. le maréchal de Castries, sur les observations les plus importantes que nous aurions à faire pendant cette campagne.

M. l'abbé Tessier, de l'académie des sciences, proposa un moyen pour préserver l'eau douce de la corruption. M. du Fourni, ingénieur-architecte, nous fit part aussi de ses observations sur les arbres et sur le nivellement des eaux de la mer. M. Le Dru nous proposa dans un mémoire de faire plusieurs observations sur l'aimant, par différentes latitudes et longitudes; il y joignit une boussole d'inclinaison de sa composition, qu'il nous pria de comparer avec le résultat que nous donneraient les deux boussoles d'inclinaison qui nous furent prêtées par les commissaires du bureau des longitudes de Londres. Je dois ici témoigner ma reconnaissance au chevalier Banks, qui, ayant appris que M. de Monneron ne trouvait point à Londres de boussole d'inclinaison, voulut bien nous faire prêter celles qui avaient servi au célèbre capitaine Cook. Je reçus ces instrumens avec un sentiment de respect religieux pour la mémoire de ce grand homme (pp. 7-8).

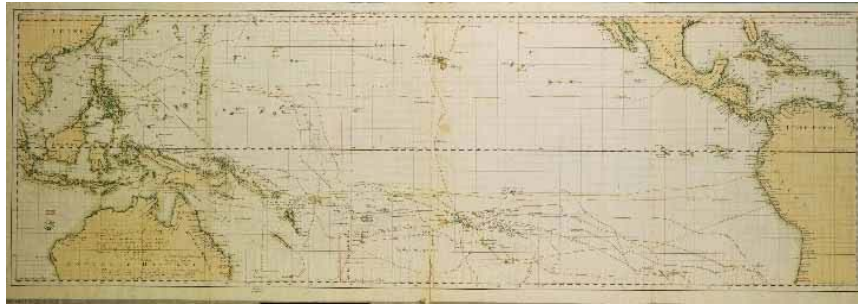
Los programas, rigurosos y detallados, eran muy amplios y podían abarcar desde cuestiones científicas —geográficas, botánicas, zoológicas, mineralógicas, astronómicas, químicas, etc.—, hasta pautas de convivencia entre la tripulación o comportamiento con los aborígenes. Con ello se pretendía obtener el máximo rendimiento de una iniciativa en la que se habían invertido muchos esfuerzos y se habían puesto muchas esperanzas. Una buena muestra nos la brinda la campaña de D'Entrecasteaux que, si bien ofrecía la particularidad de que había sido concebida con un fin muy concreto, encontrar a La Pérouse y a sus compañeros, el esquema seguido en los otros aspectos coincidía con el de cualquier expedición:

faire en même tems des recherches relatives aux sciences et au commerce, en prenant toutes les mesures pour rendre, indépendamment de la recherche de M. de la Pérouse, ou même après l'avoir recouvré ou s'être procuré de ses nouvelles, cette expédition utile et avantageuse à la navigation, à la géographie, au commerce, aux arts et aux sciences (Labillardière: VII).

El carácter oficial de la mayor parte de estas empresas, y al que ya hemos hecho referencia, no sólo representaba un hecho novedoso, sino que favorecía la difusión de las inquietudes del mundo científico. De todo ello daba cuenta el naturalista Ledru en las primeras páginas de la relación de su viaje de 1796:

Les professeurs de ce muséum, qui ont proposé ce voyage au gouvernement, qui en ont rédigé le plan, qui en ont sollicité l'exécution, qui ont choisi les coopérateurs du capitaine Baudin, sont en même temps chargés de rédiger pour eux un corps d'instructions qui les mettent dans le cas de suivre chacun leur partie dans tous ses détails; de ne rien omettre de tout ce qui peut intéresser la science, et de tirer le plus grand avantage de leurs excursions savantes (pp. XV-XVI).

Uno de los ejemplos que mejor ilustran la importancia de estas recomendaciones son las 500 páginas enviadas a La Pérouse en nombre del rey, Luis XVI, en las que estaban incluidas las indicaciones de la Academia de Ciencias y de la Sociedad Real de Medicina, así como las propuestas, a título particular, de algunos científicos. Concretamente, La Pérouse debía llevar a cabo diversas observaciones en la costa americana, entre la Alta California y Alaska y, al mismo tiempo, intentar conseguir la apertura de nuevos mercados en China, Japón o el mar del Coral. El mapa que a continuación reproducimos representa el itinerario previsto, así como las rutas de campañas anteriores. Este ejemplar perteneció a Luis XVI y en la actualidad se conserva en la Biblioteca nacional de Francia (Sala *Cartes et plans*, sign.: SH, Pf. 174)



39. Carte préparatoire au Voyage de La Pérouse

Antes de su desaparición definitiva, La Pérouse y sus compañeros tuvieron ocasión de recorrer las costas de Alaska y California, desmintiendo así la existencia del estrecho que comunicaría con Occidente. Además, aportaron valiosas descripciones de las poblaciones con las que mantuvieron contacto¹⁰¹.

Aunque notablemente más resumidas, las instrucciones dirigidas a D'Entrecasteaux se elaboraron a partir de las enviadas a La Pérouse, e incluso algunas partes, concretamente las II, III, IV y V, no se modificaron. En ellas se abordaban aspectos tales como las posibles escalas, la compra de víveres, agua y madera —y su forma de pago—, o los estudios que se debían emprender, a saber: la determinación de la posición de algunas islas según los datos obtenidos por otros viajeros, el reconocimiento de los lugares todavía no explorados o las observaciones sobre el clima, la producción, las costumbres o la forma de gobierno de las

¹⁰¹ A pesar de los intentos llevados a cabo para encontrar cualquier indicio sobre su desaparición, sólo se tuvo conocimiento de las circunstancias en las que se produjo el naufragio cuarenta años después, cuando, en 1826, el capitán inglés Dillon compró a un indígena de Tikopa la empuñadura de una espada en la que se distinguían las iniciales de La Pérouse. Se supo, así, que procedía de Vanikoro, donde poco después, en 1828, Dumont D'Urville encontró los restos de la *Boussole* y del *Astrolabe*. Más recientemente, en 1964, gracias a la búsqueda emprendida por la Marina Francesa conocemos el lugar exacto donde se encuentran los restos del naufragio y se han podido subir a la superficie objetos que permanecían aún enterrados.

diferentes poblaciones. Seguidamente se recomendaba contrastar la información obtenida con la aportada por otros viajeros, completándola si fuera necesario. En el caso que nos ocupa las instrucciones estaban acompañadas de extractos de diarios cuya consulta se consideraba imprescindible, a la par que se aconsejaba la lectura de la obra de Fleurieu *Découvertes des François dans le Sud-est de la Nouvelle Guinée* (1790). La pretensión, insistimos, era obtener algún beneficio de esta empresa si no se lograba encontrar a los supervivientes de la expedición de La Pérouse¹⁰².

Con el fin de facilitar las anotaciones sobre la temperatura, la longitud, la latitud, el viento, o el estado del cielo y del mar, a partir de 1785 se generalizaron los diarios de a bordo con columnas impresas.

Con independencia de las posibilidades reales de ejecución del plan fijado, existían una serie de factores que suponían verdaderos obstáculos, como el desconocimiento de determinadas zonas del globo y el riesgo de la aparición de imprevistos de cualquier naturaleza, que impedirían seguir el itinerario trazado. Esto explica que en muchas ocasiones se dejaran al buen criterio de los científicos y de los capitanes las decisiones concernientes a las investigaciones o a la travesía. Los ejemplos son numerosos. Así, Fleurieu gozó de entera libertad en cuanto a la elección de lugares, tiempo y duración de las escalas de la campaña a su mando, cuyo plan, por otra parte, había sido elaborado por el propio Fleurieu. Lo mismo sucedió en la campaña de D'Entrecasteaux:

Le plan qui vient d'être tracé [...], n'ayant pour but que de présenter dans un certain ordre et de classer tous les objets dont il est à désirer qu'il puisse s'occuper, sa Majesté n'a point

¹⁰² D'Entrecasteaux también fue informado sobre la actitud más adecuada en caso de encontrar a La Pérouse y a sus compañeros. Las indicaciones variaban dependiendo del momento en que se produjera el hallazgo, al principio de la expedición o cuando ésta ya estaba avanzada; no obstante, en ambas circunstancias se señalaba que la investigación debía continuar.

entendu qu'il dût assujettir sa marche à ce plan, qu'il ne doit regarder que comme un projet: elle lui donne au contraire toute autorisation pour, toutes les fois qu'il le jugera avantageux, intervertir l'ordre indiqué pour ses opérations, lequel doit être soumis aux circonstances de sa navigation, à l'état de ses équipages, de ses vivres, de ses bâtimens, ainsi qu'aux événemens du voyage, et aux accidens qu'il est impossible de prévoir (Rossel: XXXIX-XL).

Igualmente, la expedición de Baudin de 1796 tuvo que modificar el proyecto inicial del Gobierno, que consistía en recoger en la Trinidad una colección de historia natural que Baudin se había visto obligado a depositar a causa de una tormenta. Cuando la *Belle Angélique* alcanzó la Trinidad, los ingleses, dueños entonces de la isla, no les permitieron permanecer en ella más de ocho días. Ante esta situación, y de acuerdo con las instrucciones redactadas por Jussieu, director del Museo de Historia Natural, Baudin decidió realizar las observaciones en otros territorios (Ledru: V). Las mencionadas instrucciones no dejaban lugar a duda respecto a la autoridad del capitán:

C'est le capitaine qui doit être le chef de l'entreprise, le point central: c'est lui qui doit décider les lieux qui seront parcourus, les époques où ils seront visités, qui doit présider à tous les préparatifs pour les courses, qui doit surveiller en général la conservation de toutes les collections, et s'occuper de tous les moyens de transport (Ledru: XXVI).

En la siguiente exploración de Baudin, en 1800, el plan original fue también alterado, lo que motivó las quejas de uno de los naturalistas, ya que, en su opinión, el proyecto elaborado por el Gobierno era mucho mejor: «l'exécution littérale auroit rendu ce voyage l'un des plus rapides et l'un des plus fructueux qui eussent été faits jusqu'à ce jour» (Péron: 7).

Según se desprende de la lectura de las instrucciones, se recomendaba prestar una especial atención a la botánica y, muy especialmente, a su aplicación práctica, la agricultura. Recordemos, por ejemplo, la actuación del botánico La

Martinière, que acompañaba a La Pérouse. Durante el breve tiempo que permaneció la expedición en Tenerife, La Martinière no sólo se encargó de recoger y enviar a Francia diferentes semillas, sino que, además, llevó a cabo un experimento con la corteza de la platanera, que explicó de la manera siguiente:

j'en ai fait des cordes que j'ai pris la liberté de lui envoyer, avec la manière qui m'a paru la plus propre à préparer cette écorce pour en retirer tous les avantages du chanvre; je crois que cette substance pourra être dorénavant d'une ressource bien grande surtout dans beaucoup de nos colonies, où cette même plante y croit très bien (Cordier 1916: 64).

Al margen de las instrucciones oficiales, existía, igualmente, una notable producción teórica de recomendaciones para las largas travesías y cuya vinculación con la evolución científica es innegable. Entre estos tratados destacamos *Essai d'instructions pour voyager utilement*, de R. Boyle, publicado en Londres en 1692 y, de forma anónima, en Francia en *Recueil des voyages au Nord*, de Jean-Frédéric Bernard. En el siglo XVIII ejerció una notable influencia la *Instructio peregrinatoris* de Linneo (1759). Este texto no sólo describía las cualidades imprescindibles de todo viajero —poseer buenos conocimientos de historia natural, de pintura y dibujo, de cartografía o de latín—, sino que prestaba especial atención a la «economía de la naturaleza». Según esta percepción el viajero debía conocer la composición de la tierra o establecer el vínculo entre los animales y la flora local. *Le voyageur naturaliste ou Instructions sur les moyens de ramasser les objets d'histoire naturelle et de les bien conserver* fue publicado por Lettsom, en francés, en 1775. Como su título indica, se centraba en los métodos de recolección, conservación y transporte de las plantas, animales y minerales. Por último, *Instruction pour les voyageurs et pour les employés dans les colonies, sur la manière de recueillir, de conserver*

et d'envoyer les objets d'Histoire Naturelle, fue realizado, a petición del ministro de Marina, en 1818 por los profesores del Museo de Historia Natural.

Destinado a los viajeros que carecían de formación específica en historia natural Duhamel du Monceau y Étienne-François Turgot redactaron *Avis pour le transport par mer des arbres, des plantes vicaces, des semences, et de diverses autres curiosités d'histoire naturelle* y *Mémoire instructif sur la manière de rassembler, de préparer, de conserver, et d'envoyer les diverses curiosités d'histoire naturelle*, respectivamente. Ambos textos fueron publicados de forma conjunta en Lyon, en 1758.

A pesar de la profusión de recomendaciones, eran comunes a todas ellas el carácter utilitario, la concepción de la producción de conocimientos y una visión de los lugares estrechamente vinculada a sus habitantes y a sus recursos naturales (L. Kury: 133).

1.4.3. OBJETIVOS DE LAS CAMPAÑAS

Las instrucciones de los viajes insistían en los indudables beneficios para «el progreso de las ciencias y la navegación» que suponía la realización de las campañas en las que, recordemos, tampoco se descuidaron los móviles políticos y comerciales. Tras la firma del tratado de París, en 1763, que puso fin a la guerra de Siete Años, Francia perdió Canadá, una parte de las Antillas y algunas posesiones en la India. En este contexto, el país intentó, en vano, reconstruir su imperio en otros lugares del globo para lo que organizó diversas expediciones al Pacífico. Citemos, por ejemplo, la campaña de Bougainville, que contemplaba, entre otras cosas, la conquista de nuevos territorios; la vuelta al mundo de Marchand (1790-1792) con la pretensión de establecer el tráfico de pieles —actividad que, junto con el

comercio de especias, despertaba un mayor interés—entre los puertos del Pacífico Norte y China, o la expedición de La Pérouse, con el fin de explotar las riquezas peleteras en Alaska para, posteriormente, venderlas en China. No obstante, en este último caso el propósito reconocido de forma oficial, y finalmente alcanzado, era el científico. En este sentido, los títulos de los relatos suelen ser esclarecedores: *Journal par Iean François Doublet commandant le vaisseau le St Iean Baptiste de Marseille du port de cinq cents thonneaux monté de trente six canons et CLXXV homes dequipage armé pour le uoyage des decouvertes et comerce de la mer du sud en l'an MDCCVII.*

Algunas voces, como la de Buffon, criticaron los esfuerzos encaminados hacia la explotación de nuevos territorios en detrimento de posibles descubrimientos geográficos:

Aujourd'hui, malgré toutes les connaissances que l'on a acquises par le secours des sciences mathématiques et par les découvertes des navigateurs, il reste encore bien des choses à trouver et de vastes contrées à découvrir. Presque toutes les terres qui sont du côté du Pôle antarctique nous sont inconnues: on sait seulement qu'il y en a et qu'elles sont séparées de tous les autres continents par l'Océan; il reste aussi beaucoup de pays à découvrir du côté du pôle arctique, et l'on est obligé d'avouer, avec quelque espèce de regret, que depuis plus d'un siècle l'ardeur pour découvrir de nouvelles terres s'est extrêmement ralentie; on a préféré, et peut-être avec raison, l'utilité qu'on a trouvé à faire valoir celles qu'on connaissait à la gloire d'en conquérir de nouvelles (*apud.* J.É. Martin-Allanic: 29, t. 1).

Por otro lado, el estudio del hombre, que abordaremos con más en detalle en otra parte de nuestro trabajo, ocupó, desde siempre, un capítulo importante en la literatura de viajes tradicional. Bien desde una perspectiva histórica, bien desde un punto de vista contemporáneo, el viajero procedió a la descripción física y moral del individuo perteneciente a una cultura distinta, del que no olvidó recopilar el léxico autóctono. Entra aquí en juego la concepción filosófica según la cual el «salvaje» se identifica rápidamente con el hombre en su estado primitivo, de ahí que

el viaje en el espacio fuera vivido a la vez como un viaje en el tiempo: «Pour l'Européen, le voyage est occasion d'un retour aux sources de l'histoire humaine» (M.N. Bourguet: 322).

1.4.3.1. EL MÓVIL CIENTÍFICO: LA GEOGRAFÍA Y LA HISTORIA NATURAL

Algunos de los viajes de finales del siglo XVII ya albergaban un propósito científico, si bien éste se circunscribía a la solución de problemas cartográficos y astronómicos. Uno de ellos fue el de Edmond Halley (1698-1700), que desmontó los cañones de su embarcación para levantar en su lugar un laboratorio flotante. Durante la centuria siguiente la contribución al desarrollo científico será un argumento recurrente que justificará los grandes viajes. Por esta razón, antes de continuar consideramos oportuno aludir al significado que se le atribuía entonces al término «ciencia». J. Meyer explica el alcance de este vocablo en el siglo XVIII de la siguiente manera: «Ce que nous appelons "science" n'est, à l'époque, qu'un mélange, parfois combien bizarre, de prémonitions géniales, de naïvetés bien compréhensibles, de réflexions vraiment scientifiques, mais aussi de déductions à la limite du théologique» (1982: 25).

En efecto, la pervivencia aún de una serie de mitos ubicados en tierras lejanas —a los que ya hemos hecho alusión—favoreció la realización de las circunnavegaciones. Así sucedió con el «primer viaje científico francés» (É. Taillemite 1990: 74), efectuado en 1763 por Louis Antoine de Bougainville, que tenía como finalidad esencial descubrir las tierras australes. Para ello se planeó establecer una base en las Malvinas, desde donde la expedición pondría rumbo al Pacífico Sur, pero la coyuntura política —Inglaterra y España reclamaban estas islas—obligó a modificar el proyecto original. De regreso a Francia, Bougainville

solicitó una autorización para un nuevo viaje de exploración. Las instrucciones, firmadas por Luis XV, exponían con todo lujo de detalles las diferentes etapas de la empresa: después de restituir las Malvinas a los españoles, Bougainville debía dirigirse a China, reconocer el Pacífico y localizar el continente austral, luego tomaría posesión en nombre de Francia de nuevos territorios y fundaría algunos establecimientos frente a las costas de China antes de regresar con las muestras y los dibujos de las distintas especies encontradas. Con este fin en 1766 se hizo a la mar la fragata *Boudeuse*, que debía reunirse con la nave *Étoile* en las Malvinas. El resultado final de la empresa no comportó ningún descubrimiento importante ni desveló el misterio de las tierras australes, pero sí aportó la famosa descripción de Tahití que favorecería la divulgación del mito del «buen salvaje», a la que contribuyó que Bougainville trajera consigo a Europa al joven tahitiano Aoturu¹⁰³

Ahora bien, en el período que nos ocupa las diferentes disciplinas científicas no formaban aún ciencias autónomas y los límites entre ellas solían ser difusos. Con todo, la relación de interdependencia entre la navegación, la astronomía y la geografía hizo posible la solución de los grandes enigmas geográficos del siglo, esto es, el continente austral, los límites americano-asiáticos, el Mar del Oeste y el Paso del Noroeste.

Por otra parte, si bien en algunos campos quedaba todavía mucho por hacer, en otros, como en el de la geografía, los principales hallazgos ya habían tenido lugar, de ahí que, a menudo, encontremos en los prefacios y en las introducciones de los relatos manifestaciones similares a las de Rossel, responsable de la redacción del viaje de D'Entrecasteaux:

¹⁰³ El relato del navegante inspiró a Diderot el conocido *Supplément au voyage de Bougainville* en el que el escritor recreaba la pérdida de la felicidad de los tahitianos con la llegada de los europeos y el posterior conflicto entre las dos civilizaciones.

L'on ne doit pas s'attendre, il est vrai, à trouver dans ce Voyage de ces découvertes imposantes telles que celles des anciens navigateurs [...]. Toutes les grandes masses de terre avoient été découvertes; et il ne restoit plus que la tâche de visiter avec soin et dans le plus grand détail, les côtes de ces mêmes terres dont les navigateurs n'avoient pas encore pu faire la reconnaissance (p. IX).

Alcanzado este punto, el marino necesitaba, cuando no disponía de información, de una buena dosis de suerte, ya que la exploración de las costas australes podía entrañar mayores peligros que surcar los mares:

En effet, ce ne sont pas les navigations au milieu des mers, quelque longues qu'elles puissent être, qui traînent à leur suite les revers ou les naufrages; ce sont celles qui, bordées à des rivages inconnus, à des côtes sauvages, présentent à chaque instant de nouvelles difficultés à vaincre, de nouveaux dangers à courir (Péron: 7).

Una vez más se ponía de manifiesto que geografía y viajes eran inseparables, y que sin la existencia de la una, los otros carecían de sentido. A pesar de todo —y como tendremos ocasión de comprobar más adelante— las relaciones entre viajeros y geógrafos no fueron siempre cordiales. Estos últimos reprochaban a los primeros las imprecisiones de los textos, así como la falta de un espíritu crítico. En su opinión, el viajero científico debía limitarse a transmitir la información desprovista de atributos que pudieran distraer la atención del lector hacia otros aspectos ajenos a la geografía. N. Broc, autor de varios estudios sobre los viajes, comparte esta postura: «L'historien de la géographie doit laisser de côté les péripéties, les anecdotes, tout l'aspect «aventure» de l'exploration pour ne retenir que les résultats positifs du voyage, c'est-à-dire l'ensemble des connaissances géographiques nouvelles qu'il apporte» (1975: 9).

Por lo que respecta a la historia natural, ya desde los primeros viajes el hombre había mostrado interés por los animales, las plantas y los minerales, y si en

un principio se trataba más bien de una cuestión de supervivencia, a partir del siglo XVI la historia natural, y en especial la botánica, se convirtió en una materia de estudio casi obligada para el viajero. Para su clasificación se observaba el aspecto general de las plantas, así como sus propiedades y usos. Tournefort¹⁰⁴, reconocido naturalista y médico, ideó un sistema que se fundamentaba en el análisis de la corola de las flores que después analizaría en su obra *Éléments de botanique ou méthode pour connaître les plantes*. Aunque con el tiempo su teoría fue superada, durante la primera mitad del siglo XVIII los métodos de Tournefort alcanzaron una amplia repercusión, por lo que puede ser considerado como el verdadero precursor de los herborizadores ilustrados (F. Wolfzettel: 198). Otra figura relevante en este campo es Linneo, cuyo sistema de clasificación, basado en el aspecto de los órganos sexuales de los vegetales, se encuentra estrechamente asociado a las exploraciones de la segunda mitad del siglo XVIII, coincidiendo en el tiempo con Bernard de Jussieu, Michel Adanson y, más tarde, Antoine-Laurent de Jussieu que desarrollaron los denominados métodos «naturales»¹⁰⁵. Todo ello explica la costumbre adoptada entonces por las marinas francesa e inglesa de embarcar naturalistas que, a menudo, iban acompañados de dibujantes, y de sus correspondientes ayudantes, cuya función consistía en representar lo más fielmente posible los diferentes ejemplares botánicos y fáunicos, además de las ciudades y las personas. Este hábito coincidía

¹⁰⁴ Joseph Pitton de Tournefort (1656-1708) fue profesor de botánica del *Jardin Royal des Plantes* y miembro de la Academia de Ciencias. En 1700 emprendió un viaje por el Mediterráneo con el propósito de estudiar su flora. Reunió más de 1.350 muestras que le permitieron publicar *Corollarium institutiones reu herberae* (1703) además de la relación del viaje, *Relation d'un voyage du Levant, fait par ordre du roi. Contenant l'histoire ancienne et moderne de plusieurs îles de l'Archipel, de Constantinople, des côtes de la mer Noire, de l'Arménie, de la Géorgie, des frontières de Perse et de l'Asie Mineure...* (París, 1717), de cuya redacción final se hizo cargo el abate Bignon.

¹⁰⁵ Durante mucho tiempo el nombre de Michel Adanson estuvo eclipsado por el de los Jussieu, considerados los descubridores de la clasificación natural, aun cuando la idea partió de Adanson. *Vid.* A. Chevalier (1934): *Michel Adanson. Voyageur, naturaliste et philosophe*, París.

con el pensamiento dominante del momento, según el cual el verdadero conocimiento se adquiría a través del contacto directo con las cosas. En este sentido, Léopold Berchtold, autor de un tratado teórico sobre los viajes, se hacía eco de una de las ideas más difundidas sobre la utilidad de los viajes: «Quel est l'homme en effet qui puisse se flatter d'avoir des connaissances profondes en histoire naturelle, s'il n'a jamais voyagé?» (1797: XII).

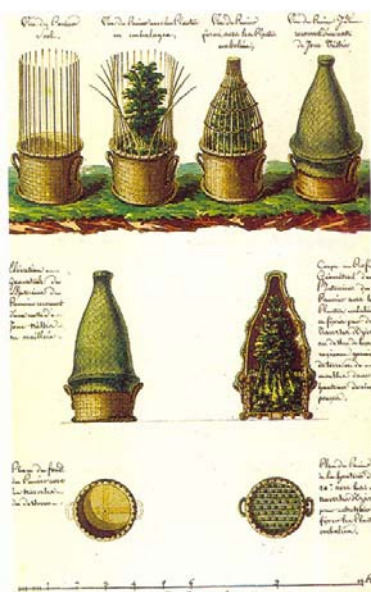
Por consiguiente, en la preparación de las expediciones se ponía especial énfasis en la elección del equipo científico que, en ocasiones, alcanzaba un número considerable de especialistas, como sucedió con el viaje de Baudin a tierras australes (1800-1804):

Bientôt vingt-trois personnes [...] sont destinées aux recherches scientifiques: jamais un développement aussi considérable n'avait été donné à cette partie de la composition des voyages de découvertes; jamais des moyens aussi grands de succès n'avoient été préparés. Astronomes, géographes, minéralogistes, botanistes, zoologistes, dessinateurs, jardiniers, tous s'y trouvoient en nombre double, triple ou même quintuple. Cette partie des travaux de l'expédition devoit recevoir un nouvel intérêt de la nature des régions qu'on alloit visiter. Sous des latitudes correspondantes à celles de nos climats, sur un vaste continent, sur les îles nombreuses qui s'y rattachent, il étoit impossible qu'on ne découvrit pas plusieurs végétaux utiles, plusieurs animaux intéressans, qui, transportés sur les plages Européennes, pussent s'y naturaliser aisément, et fournir à nos besoins de nouvelles ressources, à nos arts de nouveaux secours, à nos jouissances un nouvel aliment (Péron: 4-5).

Una vez iniciada la travesía, la labor de los naturalistas se centraba en el estudio y la creación de colecciones de historia natural que se ordenaban y enviaban a los museos cuando las escalas lo permitían. Las dificultades que conllevaba conservar las muestras en alta mar, protegerlas de los estragos de las tempestades e

impedir su deterioro eran algunas de las principales preocupaciones de los científicos y constituían, a su vez, objeto de numerosas investigaciones¹.

Las propiedades terapéuticas, alimenticias o mágicas de las plantas fueron analizadas desde la Antigüedad. Dioscórides Pedanio y Plinio el Viejo, autores de *Acerca de la materia médica* y de *Historia Natural*, respectivamente, fueron los referentes indiscutibles hasta el siglo XVI, cuando la observación de la naturaleza adquirió mayor relevancia. A ello contribuyeron de manera decisiva los viajeros, que traían a Europa ejemplares hasta entonces desconocidos.



40. Cestas para transporte de plantas

Entre ellos citamos al mínimo Charles Plumier que llevó a cabo tareas botánicas en las Antillas francesas (1689) y en América (1693). Asimismo fue autor de una clasificación botánica y fáunica de la que más tarde se serviría Linneo.

Desde el punto de vista de la historia natural la valoración de este período es enormemente satisfactoria, pues se contabilizó un número considerable de hallazgos botánicos y zoológicos, sin contar con que el porcentaje de naturalistas bien preparados aumentó en comparación con épocas anteriores. La Martinière, Lamarck, Lacépède, Cuvier, Commerson o Duhamel du Monceau son algunos de los hombres más brillantes en esta especialidad en la que se atendió fundamentalmente a su finalidad práctica.

¹ Sirva de ejemplo el trabajo de Turgot *Manière de rassembler, de préparer, de conserver et d'envoyer les diverses curiosités d'histoire naturelle et un Avis pour le transport par mer des Arbres, des Plantes vivaces, des Sémences, et de diverses autres Curiosités d'Histoire Naturelle*, 1758.

En cuanto a las islas Canarias, los estudios botánicos, fáunicos, antropológicos o geográficos que nos han legado los viajeros —acompañados, la mayor parte de las veces, de valiosas reproducciones—, constituyen a menudo los primeros en su género y suponen una valiosísima aportación al patrimonio cultural del Archipiélago. En otro apartado de nuestro trabajo nos ocuparemos de este aspecto, por ahora tan sólo citaremos a Bory de Saint-Vincent, Ledru —a quienes les debemos, entre otras cosas, las primeras clasificaciones de la fauna canaria— y a Feuillée, el iniciador del estudio y catalogación de los endemismos canarios en el medio insular.

Pero el carácter utilitario que dominó el siglo no hubiera sido posible si los resultados conseguidos no hubieran salido a la luz. Uno de los cauces más utilizados por los científicos europeos fue la correspondencia, tanto la oficial como la particular, a la que se sumaron las lecturas públicas en los centros de trabajo o la publicación en revistas especializadas que difundían, además de los artículos científicos, extractos de los libros de viajes, e incluso diarios inéditos. A modo ilustrativo citaremos la correspondencia que Bory de Saint-Vincent mantuvo durante 20 años con amigos naturalistas con los que estuvo en contacto desde diferentes partes del mundo y con los que intercambió una valiosa información¹⁰⁷

En definitiva, la segunda mitad de siglo representó el comienzo de una nueva era en la exploración de los océanos, en la que la investigación científica desempeñó un papel primordial¹⁰⁸. El balance fue, desde este punto de vista,

¹⁰⁷ Las cartas a las que hacemos referencia fueron publicadas en 1903 y en 1905 en *La Revue de l'Agenais*. Por lo que respecta a su correspondencia posterior, fue publicada en esta misma revista entre 1904 y 1913.

¹⁰⁸ Sobre esta cuestión, *vid.*, entre otros, M.N. Bourguet (1997): «La collecte du monde: voyage et histoire naturelle (fin XVII^e siècle-début XIX^e siècle)» en P. Corsi *et al.*, pp. 163-196; L. Kury (2001): *Histoire naturelle et voyages scientifiques (1780-1830)*, París, L'Harmattan; M.N.

sobresaliente: se obtuvieron más de 100.000 muestras y se identificaron más de 2.500 nuevas especies, sin contar con las numerosas observaciones realizadas de territorios y culturas todavía desconocidas. En opinión de H. Richard, esto fue lo más destacado del siglo:

Considérée avec le recul de deux siècles, la portée historique des grands voyages de la dernière partie du XVIII^e s., consiste peut-être, moins en une concurrence politique et économique pour la domination des mondes océaniques qu'en une extraordinaire émulation pour les connaître (p. 9).

Sin embargo, el clima intelectual no era todo lo pacífico que se podía esperar, puesto que eran constantes los enfrentamientos entre los viajeros y los científicos «de gabinete», que acusaban a los primeros de mentirosos y de fabuladores, mientras que a estos últimos se les reprochaba su conocimiento exclusivamente teórico de la ciencia.

1.4.3.2. PERFECCIONAMIENTO DE LOS INSTRUMENTOS Y DE LAS TÉCNICAS DE NAVEGACIÓN

Huelga recordar que en pleno siglo XVIII emprender una larga travesía, que podía durar varios años, resultaba toda una hazaña, especialmente teniendo en cuenta que desde la época de la exploración de América la navegación no había registrado grandes avances y los marinos seguían disponiendo de muy pocos medios técnicos. Así, por ejemplo, hasta mediados del siglo los instrumentos, que se legaban de padres a hijos, se construían de forma artesanal y se grababan y

Bourguet, Ch. Licoppe, H. Otto Sibum (eds.) (2002): *Science, Travel, and Instruments. The Itineraries of Precision in Natural Sciences, 18th-20th centuries*, Londres.

dividían a ojo. Pero a lo largo de la centuria se operaron una serie de cambios en el equipamiento de los hombres y de las naves que redundaron en beneficio de la navegación, a saber: las mejoras en los aparatos náuticos, tales como la reducción de sus dimensiones, facilitando con ello su manejo; la creación de nuevos modelos que ganaron en precisión o la adaptación de las embarcaciones a las particularidades de los largos viajes.



41. Compás

En las primeras páginas de las relaciones figura habitualmente una exposición detallada del material embarcado, que suele estar formado por un observatorio portátil, varios círculos de Borda, sextantes —el sextante reemplazó al octante¹⁰⁹ que, a su vez, sufrió la competencia del círculo de Borda—, brújulas de inclinación, cronómetros, telescopios y barómetros. En cuanto al astrolabio,

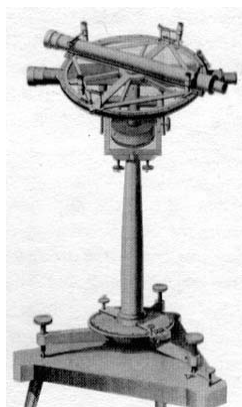
conocido por los griegos y perfeccionado por los árabes, permitía obtener la latitud y la hora del lugar de observación, pero era un aparato demasiado grande y pesado para poder conseguir la máxima estabilidad en la vertical. Tras una serie de modificaciones, el astrolabio se empleó para establecer la altura del Sol y de las estrellas, con objeto de conseguir la latitud del lugar de observación. En cuanto al astrolabio náutico, consistía en un disco de cobre o de latón que se colgaba de una anilla para mantener la verticalidad. Los cuadrantes de altura, de origen medieval, tenían la misma utilidad que el astrolabio, pero fueron mejor aceptados por los marinos. La ballestilla, del siglo XVI, era de fácil manejo,

¹⁰⁹ Jean-Baptiste d'Après de Manneville (1707-1780), hidrógrafo de la Compañía de las Indias y uno de los miembros fundadores de la Academia de Marina, fue el primero en utilizar el octante, descubierto por el inglés J. Hadley.

aunque poco precisa; la corredera, también del siglo XVI, constaba de una tabla de madera atada con un cordel que llevaba una serie de nudos a intervalos iguales y que se arrojaba desde la popa del barco. Por medio de un reloj de arena se medía el tiempo que transcurría entre un nudo y otro al ser largado el cordel y así se determinaba la distancia.



42. Astrolabio



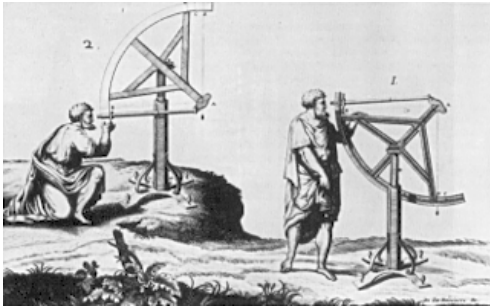
43. Círculo de Borda

Por lo general, los aparatos no eran de primera mano: en unos casos procedían de expediciones anteriores y, en otros, del intercambio entre científicos de distinta nacionalidad. A finales del siglo no todos los navíos podían disponer aún de un cronómetro y habría que esperar unos años antes de que la Marina de guerra iniciara la construcción en serie de los relojes marinos. El equipo se completaba con laboratorios, salas de mapas y bibliotecas.

Tradicionalmente, el piloto o el capitán sí llevaban sus propios instrumentos de navegación y sus mapas. A este respecto, la creación en 1720 del *Dépôt des cartes et plans et journaux* de la Marina, pero sobre todo, la aparición, en 1742, del *Neptune oriental*, elaborado por D'Après de Manneville, constituyeron una ayuda inestimable para los marinos.

En lo que atañe a las técnicas de navegación, la longitud en el mar se halla vinculada a dos elementos: la observación exacta de los astros, de ahí la necesidad del perfeccionamiento de los instrumentos, y la conservación de la hora del meridiano de origen, que supone la utilización de los cronómetros mecánicos en sustitución de los antiguos relojes.

El procedimiento tradicional seguido por los navegantes para orientarse en alta mar consistía en ubicar la Estrella Polar, que indicaba el Norte. El ángulo



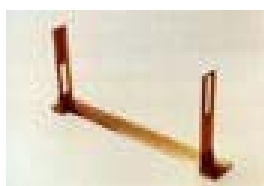
44. Cuadrante utilizada por J. Picard

formado por la Estrella en el horizonte (la altitud) se calculaba en un principio a ojo y ya a finales del siglo XVI con la ayuda del cuadrante. Este instrumento, con forma de cuarto de círculo, estaba formado por una escala marcada de 0 a 90 grados y dos salientes en uno de los radios perpendiculares que lo delimitaban.

De su vértice colgaba un peso o plomada que señalaba la altura, aunque el vaivén del barco impedía que la plomada marcara un punto exacto, de ahí que con frecuencia los cálculos fueran erróneos.

Las primeras expediciones astronómicas francesas fueron las del abate Picard —que en 1671 se desplazó a Dinamarca para observar los eclipses de los satélites de Júpiter—, Chazelles —desarrollada en el Mediterráneo entre 1693 y 1695—, Jean Dominique Cassini y su hijo Jacques —que entre 1694 y 1696 recorrieron Italia, Ginebra y el sur de Francia— o Jean Richer —que, entre 1671 y 1673, llevó a cabo distintas mediciones del Sol en Cayena—. En cuanto a Varin y Deshayes, su proyecto de trasladarse a Tenerife y El Hierro tuvo que ser alterado al

no encontrar ninguna embarcación que se dirigiera en esas fechas a las Canarias. En su lugar, efectuaron las mediciones astronómicas en la isla de Gorea y en las Antillas en 1682¹¹⁰. Todo ello fue preparando el camino para el gran impulso que recibiría la astronomía en el siglo XVIII cuando pasó de ser una ciencia contemplativa a convertirse en una ciencia aplicada como resultado del empleo del cálculo matemático. No en vano fue el siglo de Bernouilli¹¹¹, Euler¹¹² y Borda, eminentes figuras en este campo.



45. Alidada



46. Cuadrante portátil



47. Sextante de bolsillo

La navegación astronómica, desarrollada y perfeccionada por los portugueses durante el siglo XVI, permitía conocer la latitud, pero no la longitud, ni el rumbo, ni la distancia, más difíciles de establecer, puesto que se carecía de los métodos adecuados.

La preocupación por lograr fijar con exactitud la longitud en el mar, fundamental para navegar con seguridad, dio pie muy pronto a la creación de una

¹¹⁰ Para más información sobre la astronomía francesa en el s. XVII, *vid.* S. Débarbat y S. Dumont «Les débuts de la cartographie scientifique. L'apport des astronomes français», *Bulletin de la Classe des Sciences*, Académie Royale de Belgique, 7-12, 1997, t. VIII, pp. 271-303.

¹¹¹ Jean Bernouilli (1667-1748), miembro de una reconocida familia de matemáticos y físicos suizos, realizó diferentes estudios sobre aspectos como el cálculo infinitesimal o las mareas. En la Universidad de Basilea fue profesor de Leonhard Euler.

¹¹² Leonhard Euler (1707-1783), matemático suizo, se desplazó a Rusia donde también se encontraban los dos hijos de Jean Bernouilli. Fue autor de numerosas obras de astronomía, matemáticas, mecánica, física y óptica. Uno de sus discípulos fue Joseph Louis de Lagrange, con quien sólo mantuvo contacto epistolar.

serie de organizaciones científicas, a la fundación de diversos observatorios astronómicos —el de París en 1667, el de Greenwich en 1675 y el Real Observatorio de la Armada en Cádiz en 1753—, así como a la adopción de determinados acuerdos por parte de diferentes países europeos.

El método de navegación habitualmente empleado durante todo el siglo XVIII, aun cuando los resultados eran imprecisos, era el basado en la «estima» de la ruta seguida por el navío, que permitía evaluar el camino recorrido en 24 horas. La ineficacia de los instrumentos se vio agravada por la dificultad para conocer la deriva de la nave sometida a la acción del viento y de las corrientes oceánicas. En 1773 Fleurieu expuso con claridad el origen de estos errores:

Dans la Navigation par Estime, telle que jusqu'à présent on l'a pratiquée, chaque détermination particulière de la position du Navire sur le Globe, étoit dépendante de toutes celles qui l'avoient précédée, & se trouvoit chargée de toutes les erreurs qui pouvoient s'être glissées dans les déterminations antérieures (pp. XXXVIII-XXXIX).

Por tanto, determinar la longitud ocupó mucho tiempo y esfuerzos encaminados a una solución definitiva. Con este fin, desde principios del siglo XVIII se desarrollaron dos procedimientos: uno de ellos partía de las distancias lunares, mientras que el otro utilizaba los cronómetros.

Por lo que concierne al primero, una de las expediciones más importantes del siglo fue la llevada a cabo por La Condamine¹¹³ en Perú y cuyo objetivo consistía en medir el arco del meridiano. La Condamine, acompañado por Bouguer¹¹⁴ y Godin¹¹⁵, inició la travesía en 1735 y la concluyó diez años después. Puesto que los territorios que se pretendía visitar eran por aquel entonces dominios españoles, el gobierno francés solicitó al español el correspondiente permiso, que le fue concedido a condición de que se incluyeran dos españoles en el proyecto. Los elegidos fueron los científicos Jorge Juan¹¹⁶ y Antonio de Ulloa¹¹⁷, que en 1748



48. Reloj marino de Harrison

¹¹³ Charles-Marie de La Condamine (1701-1774) era matemático y miembro de la Academia de Ciencias. A su regreso a París en 1745, y a pesar de que Bouguer ya había hecho públicos muchos de los resultados obtenidos en la expedición, La Condamine redactó *Relation abrégée d'un voyage fait dans l'intérieur de l'Amérique méridionale* (París, Pissot, 1745), así como *Journal du Voyage fait par ordre du Roi à l'Équateur, servant d'introduction historique à la Mesure des trois premiers degrés du Méridien* (París, Imprimerie Royale, 1751). Autor de importantes estudios sobre la flora, la fauna y los habitantes de Sudamérica, fue, además, el introductor del caucho en Europa.

¹¹⁴ El matemático y físico Pierre Bouguer (1698-1758) expuso los resultados de sus observaciones en *La Figure de la Terre, déterminée par les observations de Messieurs Bouguer et de La Condamine... Avec une Relation abrégée de ce voyage, qui contient la description du pays dans lequel les Opérations ont été faites* (París, Jombert, 1749). Fue autor, asimismo, de diversos tratados de astronomía, óptica y navegación.

¹¹⁵ Louis Godin (1704-1760), astrónomo y miembro de la Academia de Ciencias. Durante un tiempo enseñó matemáticas en Lima y presenció el terremoto que destruyó la ciudad en 1746. Ya en Francia aceptó el nombramiento de director del colegio de guardias marinas de Cádiz. Debido a los problemas surgidos con sus compañeros, los resultados del viaje a Perú se publicaron sin su participación.

¹¹⁶ Matemático y físico, Jorge Juan y Santacilia (1713-1773) participó en las campañas de Italia y Orán. Una vez finalizadas las observaciones de la expedición de La Condamine fue nombrado miembro correspondiente de la Academia de Ciencias parisina. En España publicó *Observaciones astronómicas y físicas hechas de Orden de S. Mag. en los reynos del Perú* (Madrid, J.

publicaron los resultados del viaje en la obra que lleva por título *Relación histórica del viage a la América meridional hecho de orden de S.M. para medir algunos grados de meridiano terrestre y venir por ellas en conocimiento de la verdadera figura y magnitud de la tierra, con otras varias observaciones astronómicas y físicas* (Madrid, A. Marín, 4 vols.). Los científicos de la expedición llevaron a cabo sus mediciones de forma individual y a su regreso eligieron también rutas diferentes. No obstante, el balance de estas dos misiones fue muy satisfactorio y transformó por completo la astronomía y la geodesia¹¹⁸. Entre 1736 y 1737 se efectuó una nueva campaña para

Zúñiga, 1748). En 1748 fue elegido por el marqués de la Ensenada para viajar a Inglaterra con el fin de adquirir información naval y captar constructores de buques e ingenieros navales. Entre otras actuaciones, organizó en Cádiz un observatorio astronómico, se dedicó al estudio de la construcción naval y de la maniobra de los navíos y propuso a Carlos III la fundación de un observatorio astronómico en Madrid, finalmente realizado años más tarde. Su principal obra, *Examen Marítimo* (Madrid, F.M. de Ulena, 1771, 2 vols.), es un tratado de mecánica aplicada a la navegación.

¹¹⁷Antonio de Ulloa y de la Torre (1716-1795), matemático, militar y naturalista. En el trayecto de regreso de su viaje a Ecuador el barco fue apresado por los ingleses. Una vez puesto en libertad permaneció un tiempo en Inglaterra y fue elegido miembro de la Royal Society. Ya en España intervino en la construcción de arsenales, promovió la creación de jardines botánicos y de un Gabinete de Historia Natural, además de proyectar, junto con Jorge Juan, una academia de ciencias. Por encargo del marqués de la Ensenada, en 1749 recorrió Europa con objeto de recopilar información científica. En 1758 fue nombrado gobernador de Huancavélica (Perú), en 1765, gobernador de la Luisiana Meridional y gobernador de Florida occidental al año siguiente. En 1776 fue designado comandante de la flota de Nueva España. Los últimos años de su vida transcurrieron en Cádiz. Escribió *Noticias Americanas* (1722), *Observación en el mar de un eclipse de sol* (1778) y *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos* (1795), su obra más didáctica, pues resumía el saber científico de la época.

¹¹⁸*Vid.*, entre otros, I. Todhunter (1962): *Arc of the meridian measured in Perú, A history of the mathematical theories of attraction and the figure of the earth*, Nueva York; R. Mercier (1969): «Les Français en Amérique du Sud au XVIII^e siècle: la mission de l'Académie des Sciences (1735-1745)», *Revue française d'Histoire d'Outre-Mer*, n° 205, t.LVI, pp. 327-374; M. Catalán Pérez-Urquiola (1999): «El viaje a América ecuatorial para la medida del arco del meridiano» en García Castañeda (coord.), *Literatura de viajes. El Viejo Mundo y el Nuevo*, Madrid, Castalia, The Ohio State University, pp. 105-114.

medir la longitud del arco de achatamiento de la Tierra. El destino fue Laponia y sus integrantes son Maupertuis¹¹⁹, Clairaut, Camus, Lemonnier, el abate Outhier y Celsius. Por aquellas mismas fechas, el astrónomo La Caille¹²⁰ propuso calcular la distancia de la Tierra a la Luna. La operación, sufragada por el Gobierno francés, se desarrolló en 1750.

Respecto a la longitud en el mar, se calculaba por medio de los cronómetros. El método seguido era el siguiente: tras varios días de viaje, la hora inicial se comparaba con la hora local, que se obtenía de las mediciones astronómicas realizadas con instrumentos de reflexión. La diferencia horaria entre la medición y la señalada en el reloj de a bordo proporcionaba la diferencia de longitud del lugar respecto al origen. Sin embargo, a pesar de que existían relojes desde el siglo XVI, no era posible contar con ellos, ya que sus resultados no eran rigurosos. Leibniz y Newton ya habían planteado la utilidad del uso del cronómetro, e incluso habían patrocinado algunos ensayos que no habían sido concluyentes. A la iniciativa de Felipe III de proponer una importante gratificación económica para el inventor de un reloj marino preciso, le sucedieron otras parecidas de las Academias de Inglaterra y Francia.

¹¹⁹ Pierre Louis Moreau de Maupertuis (1698-1759), matemático y físico, compartía las teorías científicas de Newton. Miembro de la Academia de Ciencias, el éxito del viaje a Laponia le proporcionó un notable prestigio. Trasladó su residencia a Berlín donde continuó con su labor investigadora. Autor de *La figure de la Terre, déterminée par les Observations de Messieurs Maupertuis, Clairaut, Camus, Le Monnier... & de M. l'abbé Outhier... accompagné de M. Celsius*, París, Imprimerie Royale, 1738.

¹²⁰ El abate Nicolas Louis De La Caille (1713-1762) formó parte de la misión científica organizada por la Academia de Ciencias entre 1750 y 1754. Con la ayuda del astrónomo La Lande desde Berlín determinó el paralaje de la Luna y del Sol, efectuó la primera medida del arco del meridiano de Sudáfrica y observó las estrellas del hemisferio sur. Confeccionó, asimismo, un catálogo con las coordenadas de 10.000 estrellas que en 1763 publicó con el título *Caelum Australe Stelliferum*.

Comenzó entonces en Francia un período de experimentación de los relojes durante el cual el Gobierno impulsó la realización de numerosas campañas. El duque de Courtanvaux financió la primera de ellas, para la que se mandó construir una corbeta, *Aurore*. Por su parte, la Academia de Ciencias designó comisarios a los astrónomos Messier y Pingré, a quienes acompañaron Pierre Le Roy, creador de un reloj marino, y el propio duque. Esta experiencia se extendió de mayo a agosto de 1767 en el mar del Norte, pero su corta duración, unida a las frecuentes escalas, no convencieron a Le Roy, que solicitó una prueba más larga. Una vez aceptada la petición, el duque de Praslin, entonces ministro de la Marina, ordena armar la fragata *L'Enjouée*. Verdun de la Crenne partió del puerto de Le Havre en junio de 1768, le acompañaban el citado Le Roy y el astrónomo Jacques-Dominique Cassini. Las escalas previstas eran España, Marruecos, las Antillas y San Pedro y Miquelón. Al término de la travesía, la Academia de Ciencias consideró suficientes ambas pruebas y concedió el premio Rouillé a Le Roy. Por su parte, el relojero Ferdinand Berthoud, que deseaba participar en estos viajes, consiguió formar parte de la campaña de la *Isis* en 1768. Su capitán, Fleurieu, que también redactó las instrucciones, explicaba los objetivos de la empresa en los siguientes términos:

L'Instruction de sa Majesté ne se borneoit pas uniquement à ce qui concernoit l'Épreuve des Horloges Marines de M. Berthoud; elle portoit expressement: d'essayer de concert, M. Pingré & moi, les diverses Méthodes qui avoient été proposées jusqu'alors pour la détermination des Longitudes en Mer, et de rendre un compte exact de ce qu'on peut attendre de chaque Méthode, et de la supériorité que les unes peuvent avoir sur les autres (p. XVII).

En el viaje de ida la expedición se detuvo en Santa Cruz de Tenerife y Fleurieu levantó un observatorio en la casa del cónsul francés Casalon, que le permitió fijar la situación de la ciudad. En el tornaviaje Fleurieu aprovechó una nueva escala en la Isla para observar el primer satélite de Júpiter.

Una vez concluida la campaña, el monarca otorgó a Berthoud una pensión anual y le concedió el título de Inspector de los Relojes Marinos, además del privilegio de proveer de estos instrumentos a las embarcaciones reales.

Entre 1771 y 1772 se desarrolló una de las expediciones más célebres de la época. La Academia de Ciencias confió a Borda —que regresaría en 1776 a Canarias con el fin de determinar la posición y configuración de las Islas—, Pingré y Verdun de la Crenne la ejecución de diferentes comprobaciones científicas con distintos instrumentos, entre ellos los relojes de Le Roy y Berthoud, además de la verificación de los métodos empleados en la navegación. Hasta ese momento, los relojes se examinaban por separado antes de someterlos conjuntamente a las mismas pruebas. Con todo, el propósito inicial se vio ampliamente superado:

Le principal objet de l'expédition, était d'examiner et de comparer les différentes méthodes de déterminer les Longitudes sur mer [...]. En conséquence de ces ordres, l'objet de notre mission n'était plus borné aux seules machines présentées à l'Académie; toute machine, toute méthode utile à la détermination des longitudes sur mer, étoit de son ressort: elle embrassoit même les moyens de déterminer les latitudes, & généralement tout ce qui pouvait contribuer au progrès de la Navigation (Borda: 20).

La determinación de la longitud está vinculada a la elección de un meridiano común para todas las naciones. Aunque no existían razones científicas que justificaran la preferencia de un punto sobre otro, los argumentos nacionalistas basados en el prestigio que suponía para una nación el que en sus territorios se ubicara el meridiano cero, impedían alcanzar un acuerdo, por lo que durante mucho tiempo se utilizaron como tales distintos puntos geográficos. Mediante un real decreto de 1634 Luis XIII estableció el meridiano en la isla de El Hierro¹²¹:

¹²¹ En otra isla canaria, en Tenerife, precisamente en el pico del Teide, España fijó el primer meridiano hasta la segunda mitad del siglo XVIII, en que lo situó en Cádiz.

Nous faisons inhibitions & défenses à tous Pilotes, Hydrographes, Compositeurs et Graveurs de Cartes ou Globes géographiques d'innover ni changer l'ancien établissement des Méridiens, ou de constituer le Premier d'iceux ailleurs qu'à la partie occidentale des Isles Canaries, conformément à ce que les plus anciens et fameux Géographes ont déterminé, sans s'arrêter aux nouvelles intentions de ceux qui, par ignorance et sans fondement, l'ont placé aux Açores.

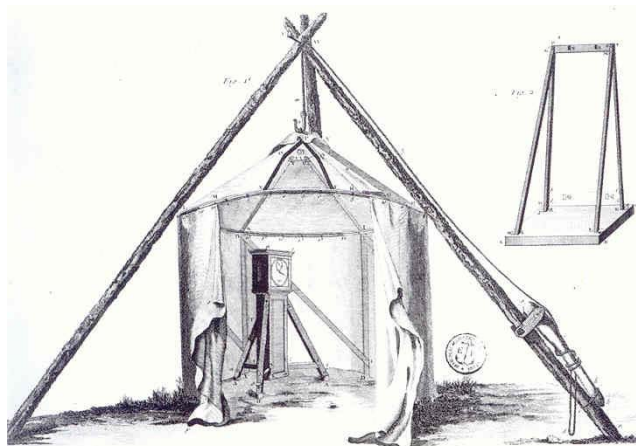
En 1724 la Academia de Ciencias encargó a Feuillée la determinación del primer meridiano en la mencionada isla y el establecimiento de la diferencia en longitud entre éste y el observatorio de París. En esta ocasión, Feuillée —que ya había estado en Canarias en 1708—aprovechó para observar en Tenerife, concretamente en La Laguna y La Orotava, los eclipses del primer satélite de Júpiter.

En la segunda mitad del siglo XVIII estudiar el cielo se convirtió en una verdadera obsesión: los eclipses, los satélites de Júpiter o la distancia de las estrellas a la Luna acapararon la atención de los astrónomos. Los investigadores europeos compartían la opinión de que el estudio del paso de Venus permitiría obtener la distancia entre la Tierra y el Sol. En 1716 Halley había calculado que dicho fenómeno se produciría en 1761, en 1769 y en 1872. Pero en 1761 Europa estaba en guerra, por lo que tan sólo se instalaron algunos observatorios. El astrónomo Le Gentil fue enviado a Pondichéry, ocupado por los ingleses en ese momento, y allí observó el fenómeno desde el mar. Mientras, Pingré fue destinado a las Mascareñas y Chappe d'Auteroche a Siberia. A otro lugar del planeta, a Marruecos, se desplazó Rochon en 1767 con el propósito de experimentar el método de Kepler para el cálculo de la distancia entre la Luna y el Sol. En 1769, cuando la coyuntura política era muy diferente, los astrónomos europeos se movilizaron y prepararon misiones especiales. En este contexto surgió la idea de una nueva expedición hispano-francesa con el fin de medir el paso de Venus por el

disco solar. El abate Chappe d'Auteroche, el ingeniero Pauly, los tenientes de navío Doz y Medina y Velázquez de León zarparon de Cádiz con destino a Veracruz. Al igual que en otras ocasiones, si bien desde el punto de vista científico la empresa resultó todo un éxito, la epidemia de tifus acabó con la vida de numerosos hombres, entre ellos la del abate. Mientras tanto, *Le Gentil* permanecía en el Océano Índico. Por lo que respecta a la actuación inglesa, se ultimaron los preparativos de la expedición de Cook con objeto de instalar una estación astronómica en Tahití.

Uno de los aspectos que sí encontró una solución definitiva en este período fue el de la esfericidad de la Tierra. Hasta el siglo XVII se creía que la Tierra formaba una esfera perfecta, pero las tesis de Copérnico y de Newton, así como la aceptación del principio de la fuerza centrífuga cristalizaron en la idea de una Tierra achatada por los polos —que defendía Newton—y que, por otra parte, explicaba algunos de los errores detectados en las cartas marinas. Este es el motivo por el que la Academia de Ciencias respaldó las expediciones a Perú y a Laponia a las que ya hemos aludido.

Concluimos este epígrafe con las palabras de Jean le Bot que ilustran a la perfección el largo camino, plagado de obstáculos, pero también de golpes de suerte, que precede cualquier descubrimiento: «L'histoire des Sciences nous apprend que si les découvertes peuvent, de loin, être perçues comme des événements soudains et isolés, elles ne germent en réalité que sur un terrain longuement préparé et sont le fruit d'une lente maturation» (p. 96).



49. Observatorio portátil

1.5. ESPECIALIZACIÓN DEL VIAJERO

Buena parte de los estudios dedicados a las grandes expediciones marítimas del Siglo de las Luces ponen de relieve la preparación de las tripulaciones, que alcanza un nivel no igualado hasta entonces. La dotación de los barcos estaba formada en su mayoría por militares a los que se unieron, por vez primera, algunos civiles —naturalistas, matemáticos o astrónomos— en lo que supuso uno de los mayores cambios del siglo en la historia marítima¹²².

Respecto a los primeros, la enseñanza tradicional de los guardias marinas se componía de un conjunto de disciplinas dispares, de tal forma que, al mismo tiempo que los alumnos recibían una formación en construcción naval, matemáticas o dibujo —centrado principalmente en paisajes y vistas—, se

¹²² Entre la abundante bibliografía sobre la Marina de la época pueden consultarse, entre otros, A. Anthiaume (1931): «Les officiers de la Marine militaire en France aux XVII^e et XVIII^e siècles», *Revue Maritime*, nº 135, pp. 335-359 y pp. 480-493; J. Meyer (1986): «Les problèmes de personnel de la marine de guerre française aux XVII^e et XVIII^e siècle» en *Les Hommes et la mer dans l'Europe de l'Ouest de l'Antiquité à nos jours*, número especial de *La Revue du Nord*, pp. 107-123; É. Taillemite (1988): *L'Histoire ignorée de la marine française*, París, Librairie Académique Perrin; U. Bonnel (dir.) (1992): *Fleurieu et la Marine de son temps*, París, Economica; M. Vergé-Franceschi (1996): *La Marine Française au XVIII^e siècle*, París, Sedes, en especial, pp. 291-298; A. Boulaire (2001): *La France Maritime au temps de Louis XV et Louis XVI*, París, Éd. du Layeur.

enseñaba caligrafía, esgrima o baile, puesto que el oficial era considerado un embajador de Francia en el mundo. A partir de la segunda mitad del siglo se completaron los estudios con nuevas materias como la hidrografía, el inglés o la natación, y a partir de 1770 los aspirantes debían superar unas pruebas para su admisión. Por estas mismas fechas, el director de Puertos y Arsenales y ministro de Marina, Fleurieu, manifiesta en la relación de su único viaje su acuerdo con la especialización progresiva de los marinos con responsabilidad en las naves: «On ne sauroit trop inviter les Officiers qui sont chargés de la conduite des Vaisseaux, à se familiariser avec les Observations Astronomiques et les Calculs qu'exigent des Méthodes qui, même dans leur état actuel, peuvent être très utiles» (p. II).

En lo referente a la composición del personal de Marina, la diferencia entre los estados mayores y el resto de la tripulación era notoria: mientras que los primeros formaban un cuerpo de elite, los marinos componían un grupo heterogéneo, del que un porcentaje importante descendía de familia de marinos. A la cabeza figuraba el almirante, cuya autoridad se extendía, en el s. XVIII, a todas las posesiones francesas. A pesar de ser un cargo de gran prestigio, en la práctica sus funciones eran esencialmente honoríficas: firmaba los textos relativos a la Marina, pero no podía elegir a sus hombres ni ascenderles de categoría; en tierra carecía casi por completo de autoridad y en el mar solía estar sustituido por el vicealmirante. Se da la circunstancia de que, como consecuencia de la escasa movilidad de estos cargos durante el período que nos ocupa, los vicealmirantes franceses de la época eran ya unos ancianos, incapacitados, por tanto, para navegar. Por consiguiente, en el mar la responsabilidad recaía, en tiempos de guerra, sobre los grados más

elevados, y en el caso de las exploraciones, en oficiales más jóvenes y, por ende, de rango inferior.

Por lo general, los jefes de las expediciones eran designados por el rey, que tenía en cuenta las recomendaciones del ministro de Marina, y el capitán podía elegir a los oficiales, aunque era habitual que éstos se ofrecieran voluntarios. Los cirujanos —que mantuvieron durante todo el siglo su tradicional rivalidad con los médicos¹²³—, los barberos —que hacían las funciones de enfermeros a bordo— y los sacerdotes —que, en muchas ocasiones, eran también científicos— formaban parte, asimismo, de las expediciones. Más difícil resultaba el reclutamiento de los marineros, pues eran sobradamente conocidas la rudeza y las penalidades de la vida en el mar, sólo apta para hombres duros y valientes. Por este motivo, a menudo se ocultaba el destino real de las naves, especialmente cuando se trataba de largos viajes; con todo, las deserciones durante las escalas eran frecuentes. Los únicos incentivos para estos hombres se reducían a la promesa de un ascenso y a algo de dinero. Otras veces, el legendario atractivo que ejercía el mar en los jóvenes aventureros se convertía en una poderosa razón para embarcar.

Por lo que atañe a los científicos —astrónomos, zoólogos, botánicos, físicos, geólogos, jardineros, dibujantes e, incluso, intérpretes—, eran nombrados igualmente por el Gobierno, lo que no impidió que algunos de ellos fueran elegidos por otras vías. Así, Bory de Saint-Vincent, naturalista apasionado,

¹²³ La división entre médico y cirujano tiene su origen a finales de la Edad Media. Mientras que el primero recibía una formación teórica, el segundo ejercía la práctica de la Medicina. Bajo el reinado de Francisco I los cirujanos, que hasta entonces no habían dependido de la Universidad, obtuvieron el mismo reconocimiento que los médicos. En cuanto al barbero, durante un tiempo su figura se confundió con la del cirujano hasta el momento en que se estableció que este último debía pasar un examen antes de ejercer, limitándose el barbero a realizar pequeñas intervenciones. Tras la Revolución Francesa desapareció la distinción entre médicos y cirujanos con la creación de las Escuelas de Salud y del título de Doctor.

explicaba en su relato cómo utilizó la influencia de un pariente para obtener el puesto de zoólogo jefe a bordo del *Naturaliste* (1804: 1). Lamentablemente, se vio obligado a desembarcar enfermo en isla Mauricio.

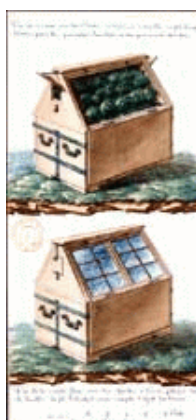
La misión de estos especialistas estaba claramente delimitada aunque, con frecuencia, su presencia en el barco desagradaba a algunos oficiales y era fuente de problemas y enfrentamientos de distinta consideración. Así, Sonnini, el redactor del viaje de Ledru, opina que este tipo de observaciones científicas deben ser confiadas a los oficiales de Marina por varias razones, entre ellas, su experiencia, que les permitiría distinguir el momento adecuado para llevarlas a cabo y no obstaculizarían la buena marcha de la expedición (pp. XLV-XLVII). Por otra parte, este mismo autor no sólo juzga innecesario el elevado número de científicos a bordo, sino que considera que agravan los problemas ya existentes: «j'ajouterais qu'à mon avis elle est accompagnée de plusieurs inconvénients, indépendamment de la gêne et de l'embaras qu'elle ne manque pas d'augmenter dans des vaisseaux déjà encombrés d'hommes et de choses indispensables pour une longue navigation» (Ledru: XLII). El capitán Baudin coincide en considerar que los científicos embarcados son demasiado numerosos y poco aptos para viajar por mar, y así lo manifiesta cada vez que la ocasión se lo permite: «Les savants, dont la science ne paraît pas aussi étendue que le nombre le comporte, ont été, comme on devait s'y attendre, malades de mal de mer» (p. 122).

Con independencia del tipo de relaciones humanas establecidas en estas condiciones, las travesías constituían una ocasión nada desdeñable para los naturalistas, que tenían así la posibilidad de continuar sus estudios sobre el terreno en lo que suponía una nueva etapa en la investigación: «Ce ne fut qu'après avoir travaillé pendant plus de six ans sous les yeux de ces illustres Académiciens, que je déclarai le dessein que j'avois conçu depuis longtemps de

voyager» (Adanson: 2). Su labor comprendía la herborización en todos los lugares visitados, la siembra de semillas europeas en los territorios del Pacífico —enseñando a los habitantes la forma de cultivarlas— y la conservación de las muestras recogidas con el propósito de enviarlas a Francia lo antes posible.



50. Detalle de las Instruccion
para transportar plantas.



51. Detalle de las Instruccion
para transportar plantas.



52. Detalle de las
Instruccion
para transportar plantas.

Las instrucciones del viaje de Ledru a Trinidad son un claro ejemplo de las pretensiones científicas de las exploraciones:

Il desséchera des échantillons des plantes qui lui paraîtront nouvelles, c'est-à-dire presque toutes celles qu'il rencontrera. Il les réunira en herbiers, et joindra à chacune une étiquette, portant le nom et le numéro correspondant au numéro de son journal... Comme il sera pressé par le temps, je lui conseille d'abrèger ses descriptions, en n'écrivant que les caractères fugitifs qui disparaissent avec la vie de la plante [...]. Il sera plus intéressant d'insister sur le nom vulgaire du pays, le lieu, le sol, l'exposition, la hauteur, le port, la propriété et l'usage (p. XIX).

Las indicaciones proponían, además, recolectar varias muestras de una misma especie en diferentes estados, anotar el día en que se había recogido cada planta, si sus hojas se cierran durante la noche, etc. De su cuidado, así como del de los vegetales para consumir a bordo, se encargaban los jardineros, cuya integración en las expediciones ya había sido sugerida por sir Joseph Banks, botánico de la primera campaña de Cook¹²⁴.

En cuanto a los animales, tanto vivos como disecados, no sólo su transporte era más complejo, sino que también los vivos requerían unas atenciones difíciles de procurar en un barco: ocupaban un espacio ya de por sí limitado y debían estar correctamente alimentados, cuando lo habitual, después de un tiempo de navegación, era la escasez de alimentos y de agua potable.

Los naturalistas contaban también con la ayuda de los dibujantes¹²⁵ que, siguiendo las recomendaciones de los primeros, trasladaban al papel todo aquello que podía ser de alguna utilidad: vistas de costas, lugares interesantes, retratos de los habitantes y de su vestido, ceremonias o juegos, ejemplares de los tres reinos de la naturaleza... Para ello disponían de lápices, ceras, pinceles, acuarelas, diferentes tipos de papel, estaño y algunos libros de dibujo. Aunque hoy reconocemos el valor de sus aportaciones, su tarea era frecuentemente cuestionada por el resto de

¹²⁴ Vid. M. Zobel (1961): *Les naturalistes voyageurs et les grands voyages maritimes aux XVIII^e et XIX^e siècles*, París; Yves Laissus (1981): «Les voyageurs naturalistes du Jardin du Roi et du Muséum d'histoire naturelle: essai de portrait-robot», *Revue d'Histoire des Sciences*, XXXIV/3-4, pp. 259-317; J.P. Gasc e Y. Laissus (1981): *Voyages et découvertes. Des voyageurs naturalistes aux chercheurs scientifiques*, París, Muséum National d'Histoire naturelle y Sylvie Lacroix (1990): «Sir Joseph Banks et l'envoi des naturalistes dans les explorations anglaises (1765-1820)», *Dix-huitième siècle*, n^o 22, pp. 121-126.

¹²⁵ Entre los estudios dedicados a los dibujantes citamos, entre otros, los de Roger Collins (1992): «Voir avec d'Entrecasteaux: l'oeuvre du dessinateur Piron», en *Fleurieu et la Marine de son temps*, París, Economica; Madeleine Pinault Sorensen (1995): «Les voyageurs artistes en Amérique du Sud au XVIII^e siècle», en *Les naturalistes français en Amérique du Sud. XVI^e-XIX^e siècles*, París, Éd. du CTHS, pp. 43-55 y F. Moureau (ed.) (1995): *L'oeil aux aguets ou l'artiste en voyage*, París, Klincksieck.

los científicos. Así, en el texto destinado a los naturalistas de la expedición de Baudin a tierras australes —concretamente en *Note instructive sur les recherches à faire relativement aux différences anatomiques des diverses races d'hommes*—, el naturalista Georges Cuvier alude a la ineficacia de tales representaciones que, a su parecer, reflejan una realidad que no coincide con la del dibujante y, por tanto, carece de valor:

Les dessins qui se trouvent dans les voyages modernes, quoique faits sur les lieux, se ressentent plus ou moins des règles et des proportions que le dessinateur avait apprises dans les écoles d'Europe, et il n'en est presque aucun sur lequel le naturaliste puisse assez compter pour en faire la base de recherches ultérieures (*apud*. J. Copans y J. Jamin: 69).

Otras apreciaciones, sin embargo, indicaban todo lo contrario, como la realizada por Labillardière: «Lorsque je quittai Batavia pour me rendre à l'Ile-de-France, le citoyen Piron, peintre de l'expédition, me pria d'accepter un double des dessins de costume et de paysage qu'il avoit faits dans le cours de la campagne. Je ne crains pas d'assurer que ce travail est d'une vérité frappante» (p. X).

Con todo, la actividad del dibujante abarcaba otros aspectos igualmente relevantes. Dos de las figuras más destacadas en este ámbito son los hermanos Ozanne. Nicolas (1728-1811), el primogénito, elaboró diversas cartas y planos, así como un mapa de los puertos de Francia en 1775 por encargo de Luis XVI. Participó, asimismo, en la construcción de distintas embarcaciones, al igual que su hermano Pierre, ingeniero constructor. Pierre Ozanne (1737-1813) ocupó diversos puestos en la Administración y fue ascendido a capitán en 1801. En cuanto a Joseph Vernet (1714- 1789), Luis XV le encargó la representación de los principales puertos de Francia. La crisis económica desencadenada por la guerra de

los Siete Años sólo permitió dibujar nueve puertos de los veinte previstos inicialmente. En adelante Vernet pintó para la alta sociedad que frecuentaba¹²⁶.

No queremos concluir este epígrafe sin aludir a las «Instrucciones» específicas destinadas a los marinos y los naturalistas con funciones de responsabilidad en la nave y de las que nos ocupamos en otra parte de nuestra tesis. Uno de los arquetipos de este tipo de documentos es la *Instructio peregrinatoris* (1759) de Linneo, donde se señalan, por ejemplo, las cualidades que debe reunir el viajero. Y ya desde una perspectiva científica citamos, a modo de ejemplo, las instrucciones redactadas por el orientalista alemán Michaelis para el viaje a Arabia de Carsten Niebuhr, *Les voyageurs savans ou curieux ou Tablettes instructives* (1768). Michaelis recomienda, entre otras cosas, un mejor conocimiento de las lenguas de los territorios visitados, mayor objetividad en las investigaciones y meticulosidad en la elaboración del diario.

¹²⁶ Diversos trabajos recogen los grabados, dibujos y acuarelas de este período. Entre ellos mencionamos los siguientes: F. Bellec (2000): *Le Livre des Terres Inconnues. Journaux de bord des navigateurs XV^e-XIX^e siècle*, París, Éd. Du Chêne; A. Boulaire (2001): *La France maritime au temps de Louis XV et Louis XVI. Gravures et dessins des frères Ozanne. Peintures de Joseph Vernet*, París, Ed. Du Layeur y M. Vergé-Franceschi y E. Rieth (2001): *La France Maritime au temps de Louis XIV*, París, Éd. Du Layeur.

1.6. EL BARCO. DESARROLLO DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Resulta a todas luces evidente que uno de los factores decisivos en el desenlace de estas empresas estriba en las condiciones del barco. Sin embargo, hasta el momento ese aspecto no había sido considerado relevante, de tal forma que las naves no sólo estaban en mal estado —puesto que no se solían destinar para estas campañas embarcaciones nuevas—, sino que tampoco se contemplaba la adecuación de sus características de navegación con la naturaleza del viaje. La Pérouse atribuye el fracaso de Kerguelen en el Pacífico a la desafortunada elección de los navíos y al elevado número de tripulantes:

M. de Kerguelen eut ordre d'aller lever le plan du prétendu continent qu'il avait aperçu: on sait le mauvais succès de ce second voyage; mais le capitaine Cook, le premier des navigateurs, n'aurait pu réussir dans une pareille entreprise avec un vaisseau de 64 canons, une frégate de 32, et sept cents hommes d'équipage: peut-être n'aurait-il point accepté ce commandement, ou il aurait fait adopter d'autres idées (p. 4).

Este estado de cosas comenzó a cambiar a lo largo del siglo XVIII, cuando se puso en marcha una «racionalización progresiva de la construcción naval» (A. Boulaire 2001: 24). En 1765 se crea la Escuela de Ingenieros de la Marina, cuya consecuencia más inmediata fue la aplicación de criterios homogéneos en la construcción de los barcos. Cabe destacar aquí la actuación de Duhamel du Monceau¹²⁷ en calidad de impulsor de la arquitectura naval. Así pues, el espíritu práctico determinó la evolución hacia naves más sólidas y espaciosas, abandonando

¹²⁷ Henry-Louis Duhamel du Monceau (1700-1782), químico y agrónomo, se hizo cargo en 1757 de la dirección de *Description des Arts et Métiers*, una publicación iniciada a finales del siglo XVII que contaba con el respaldo de la Academia de Ciencias. Fue académico, autor de varios trabajos, entre ellos *Éléments de l'architecture navale ou traité pratique de la construction des vaisseaux* y colaborador, asimismo, de la *Encyclopédie*.

todo tipo de ornamentos superfluos y multiplicando el velamen. Entre las modificaciones adoptadas en aras de una mayor estabilidad del barco citaremos la



53. Astillero

desaparición de los castillos delanteros y traseros o la sustitución por hierro o plomo del lastre de piedras y arena de las bodegas. Por otra parte, se comprobó que era posible alcanzar velocidades más elevadas aumentando la altura de los mástiles y, por consiguiente, las dimensiones de la vela.

Tradicionalmente el casco se untaba con una mezcla de brea y estopa y se recubría con finas láminas de abeto con el propósito de impermeabilizar la nave; más tarde la madera fue sustituida por el plomo, que se aseguraba a la carena con clavos.

Pero el mejor sistema consistía en emplear planchas de cobre fijadas con clavos del mismo metal. Este procedimiento era costoso, pero a cambio ofrecía la ventaja de que el barco ganaba en rapidez y se protegía de los moluscos.

Hasta mediados del siglo XIX el material más utilizado fue la madera, en los cascos y en la estructura, que, a pesar de las dificultades que conllevaba su ensamblaje, permitía aumentar las dimensiones de la nave. La madera se trataba

con minuciosidad y durante largo tiempo con el fin de eliminar los restos de savia; a continuación se procedía a su secado durante, al menos, uno o dos años. Con todo, los astilleros eran escasos y casi siempre pequeños y efímeros. Su instalación dependía de varios factores, entre los que destacaban las dificultades de abastecimiento —principalmente de madera, puesto que el resto de los materiales (telas, cuerdas, cobre, etc.) eran fáciles de transportar y no suponían ningún inconveniente—o la existencia de mano de obra.

La marina de vela conoció su momento de esplendor en el siglo XVIII y alcanzó su apogeo a finales de la centuria. La exploración de los océanos se llevó a cabo en fragatas y corbetas de nombres significativos —*Astrolabe*, *Boussole*, *Compas*, *Étoile*, *Flore...*—y de dimensiones reducidas, en las que se había puesto especial cuidado en el velamen con objeto de facilitar las maniobras y aprovechar el viento. Con el paso del tiempo la fragata aumentó de tamaño, acercándose al *vaisseau* —versión moderna del galeón español—y ampliando, por tanto, su capacidad de carga y de armamento. Igualmente, la corbeta, más pequeña —tenía dos mástiles a comienzos del siglo XVIII—, evolucionó hasta aproximarse a la fragata.

Por otro lado, era habitual que las grandes expediciones estuvieran formadas por varias embarcaciones de diferentes tipos, generalmente dos, de tal manera que ante cualquier imprevisto una de ellas pudiera prestar ayuda a la otra. La combinación de distintas naves permitió un cierto equilibrio de ventajas e inconvenientes, tal y como se desprende del comentario de Péron acerca del *Géographe* y del *Naturaliste*:

Deux bâtimens dans le port du Havre avoient été préparés pour cette expédition: *le Géographe*, belle Corvette de 30 canons, tirant de 15 à 16 pieds d'eau, d'une marche très avantageuse, mais trop fine peut-être pour supporter un ou plusieurs échouemens sans danger; *le*

Naturaliste grosse et forte Gabarre, d'un tirant d'eau peu différent de celui du *Géographe*, d'une marche inférieure, d'une construction des plus solides, et bien préférable, sous ce rapport, à la *Corvette* (p. 8).

En la expedición de Bougainville la diferente cualidad de marcha ocasionó numerosos problemas. Inicialmente se había previsto que, en caso de que la fragata *La Boudeuse* no pudiera proseguir el viaje, Bougainville continuaría a bordo de la urca *L'Etoile*, más lenta que la fragata. Sin embargo, no sólo se perdió un tiempo valioso, sino que no fue posible hacer escalas, por lo que la travesía tuvo que realizarse con las provisiones embarcadas en América.

1.6.1. CONDICIONES DE VIDA A BORDO

Son sobradamente conocidos los sacrificios y las penalidades que conlleva la solitaria vida en el mar —acrecentados cuando se trata de largos viajes—, ajena a la imagen romántica de los grandes veleros y de sus oficiales uniformados. Por este motivo, entre las instrucciones que recibía el capitán figuraba la de conseguir un ambiente cordial entre sus hombres: «Ce ne sera pas leur imposer une obligation rigoureuse que de leur recommander en premier lieu, la concorde, une grande union, et une disposition habituelle à s'aider mutuellement dans leurs parties respectives» (Ledru: XVI). Si tenemos en cuenta que la tripulación podía alcanzar el centenar de personas, con formación e intereses dispares, que debían compartir trabajo y descanso en un espacio muy limitado durante un período de tiempo considerable, comprenderemos que la aparición de tensiones y problemas de distinta naturaleza era casi inevitable. Una de las enemistades que alcanzó mayor repercusión fue la que surgió entre Baudin y buena parte de los científicos que le acompañaban, tanto en la campaña de 1796 como en la de 1800. Su carácter

irascible propició numerosas quejas, e incluso deserciones, como las protagonizadas por los naturalistas que optaron por desembarcar en la isla Mauricio y abandonar el proyecto de alcanzar las tierras australes. Baste recordar que uno de ellos, Péron, redactó la relación oficial del viaje sin mencionar a Baudin. No obstante, estos mismos hombres recordaban la entereza y el valor de su capitán en las situaciones más difíciles:

Mais rien n'égale le zèle qui déploya Baudin. Au milieu des plus grands dangers, son exemple animait l'équipage, son sang-froid inspirait la confiance, et les ordres qu'il donnait, avec la plus grande précision, étaient toujours ceux que sollicitait l'urgence critique du moment. Quoique blessé grièvement à la tête, quoique privé de nourriture et de sommeil, il était insensible à ses propres besoins, et ne s'occupait que des nôtres. Son expérience et ses talents nous ont arraché aux horreurs du naufrage (Ledru: 12).

Las primeras consecuencias derivadas del aislamiento y de la incertidumbre a que se veían sometidos los marinos eran la apatía y la tristeza, que se apoderaban de su ánimo al cabo de unas semanas de navegación. Cerca de Madeira, poco después de iniciar la travesía, Bory confiesa: «Le soir, je m'aperçus, en rédigeant mon journal, qu'il y avait un mois que j'avais quitté Paris et tout ce qui m'était cher; je ne pus m'empêcher de m'écrier: Quand y aura-t-il trois ans?» (1804: 14). Para combatir esos sentimientos se organizaban actividades lúdicas a la caída de la tarde. Así, por ejemplo, una vez concluida la escala en Canarias de esta misma campaña, las persistentes lluvias dieron lugar a que el desánimo reinara en el barco, por lo que el capitán ordenó la celebración de bailes por las noches:

Cependant l'ennui qui naît à la suite des longues contariétés commençait à faire des progrès, surtout parmi les savants. La plupart étaient devenus tristes et sédentaires, parlant peu et faisant encore moins d'exercice. Pour prévenir les suites d'une disposition si prononcée vers la mélancolie, il fut ordonné qu'il y aurait bal tous les soirs depuis six heures jusqu'à huit et que

personne ne pourrait s'en exempter. Ce moyen eut une partie du succès que j'en attendais et la gaieté reparut (Baudin: 133).

Por lo que concierne al espacio, la mayor parte de la tripulación se encontraba apiñada en exiguos camarotes con precarias condiciones higiénicas. Tan sólo los oficiales y los científicos disfrutaban de ciertos privilegios: el comandante disponía de un espacio privado y los oficiales estaban alojados en pequeños grupos. Pero, sin lugar a dudas, los menos favorecidos eran los marineros, que se veían obligados a compartir las cubiertas con el ganado, las jaulas y las cajas de los naturalistas. Las palabras de La Pérouse dan una idea de sus consecuencias negativas sobre la salud:

L'espace qui manque sur les grands vaisseaux à proportion du nombre des hommes, ne permet pas de donner à chacun un très-grand hamac, et que les officiers n'y sont pas assez nombreux pour que leur surveillance, quelque active qu'elle soit, puisse s'étendre également sur des détails qui peuvent paraître minitueux, tels que le soin de faire changer de linge aux matelots régulièrement, et en leur présence, pour garantir ces braves gens de la paresse naturelle à l'homme quand il s'agit de la propreté de sa personne, paresse qu'il surmonte quand il est question de supporter la fatigue et d'affronter le danger (pp. 228-229).

Bien es cierto que, conforme pasaban los meses, se conseguía disponer de un poco más de amplitud gracias al consumo de una parte de los víveres almacenados o al envío a Francia de las colecciones. Hacemos un paréntesis para recordar que, en ocasiones, éstas no llegaron a su destino, aunque pudieron ser recuperadas con la colaboración de otros viajeros. Así, durante la escala en Java en octubre de 1793 la expedición de D'Entrecasteaux tuvo conocimiento de la ejecución de Luis XVI y de la proclamación de la República. El nuevo comandante, D'Auribeau, rechazó el pabellón tricolor y los franceses sospechosos de ser republicanos —entre otros, los científicos— fueron encarcelados. Al regresar a

Francia en 1796 uno de ellos, Labillardière, descubrió que sus colecciones se hallaban en manos de los ingleses; no obstante, logró recuperarlas mediante la intervención de sir Joseph Banks.

Una superficie importante del barco estaba ocupada por el material de los científicos, compuesto de diferentes instrumentos —microscopios, termómetros, barómetros, lupas, aparatos de astronomía, mapas, libros y laboratorios—y de los objetos necesarios para conservar las plantas —macetas, regaderas, cestas... —, disecar animales —cajas de insectos, hilos, agujas, pinzas, martillos—o transportar granos. A esto había que sumar los numerosos artículos embarcados para ofrecerlos a los naturales —telas, espejos, tabaqueras, peines, cajas, cubiertos, tijeras, pinceles, cepillos, joyas, herramientas, e incluso juguetes—o para uso interno —botas, zapatos, velas, papel, libros, mapas—. A modo de ejemplo, recordaremos que el *Géographe* transportaba 68 cajas y el *Naturaliste*, 50. Entre los libros figuraban, además del Diccionario de la Academia, tratados de astronomía, agricultura, navegación, entomología y libros de viajes, entre ellos los de Borda, Cook, Thévenot, Macartney, Anson, Labillardière y Le Gentil.

Perder el menor número posible de hombres se convirtió en uno de los mayores retos de estas campañas y para lograrlo resultaba imprescindible mejorar la situación higiénico-sanitaria. Ya aludimos a la presencia —necesaria, por otra parte—de animales, pero, además, existían otras circunstancias igualmente dañinas para la salud. Una de ellas era la acumulación de agua del mar en algunas zonas de la bodega —que rápidamente se descomponía y desprendía gases irrespirables— que se mezclaba con restos de otros líquidos derramados y agitados por el movimiento del barco: agua potable, vino, vinagre, cerveza o aceite. La primera actuación estaba, pues, encaminada a lograr mantener la atmósfera del interior de

la embarcación lo más limpia posible, tal y como se recomendaba en las instrucciones sanitarias recogidas en el diario de Baudin:

Il est indispensable que l'air que nous consommons soit doué des qualités propres à renouveler en nous les éléments conservateurs que nous ne recevons que de lui. Si au lieu de pouvoir fournir à cette sorte de nutrition, à cette réparation continue, il est chargé de miasmes malfaisants, l'animal languit, il souffre et meurt plus ou moins promptement (p. 23).

A continuación este mismo documento describía las condiciones normales de vida a bordo, cuya deficiencia se aprecia claramente:

Qu'on se représente un grand nombre d'individus entassés dans une habitation fort étroite dont ils n'occupent encore que la moindre partie, reserrés entre deux ponts où l'homme trouve à peine sa hauteur. Ils occupent un espace plus long que large où l'air extérieur ne peut presque pas pénétrer, la sûreté du bâtiment exigeant d'en tenir les ouvertures fermées pendant la nuit et même pendant le jour pour peu que la mer soit agitée. C'est là que l'équipage va chercher le repos dans des toiles suspendues que l'on appelle hamacs. L'air de ce lieu n'est jamais très pur en lui-même, mais combien ne s'altère-t-il pas encore davantage par le trop grand nombre d'individus qui y sont réunis. Ils y sont tellement pressés que, quoique chaque hamac n'offre que le vide nécessaire pour contenir exactement un homme, ces lits se touchent par tous les côtés. Ajoutez à cela que, parmi les matelots, il en est toujours un certain nombre dont les humeurs sont plus ou moins âcres, plus ou moins vicieuses, que leur malpropreté est très grande et que leurs vêtements sont communément imprégnés d'humidité et de matières fermentescibles que la chaleur excessive de l'entrepont ne tarde pas à mettre en mouvement et en expansion (pp. 23-24).

Para combatir las consecuencias del hacinamiento, la falta de higiene, la escasa ventilación agravada por la humedad, o el mal estado de los alimentos y utensilios de cocina, se adoptaron una serie de medidas tales como almorzar, siempre que el tiempo lo permitía, en el puente, hacer el zafarrancho en cuanto la tripulación se levantara, airear los coyotes y sacos de dormir, hacer que los marineros se cambiaran de ropa a diario, colocar los alimentos en lugares ventilados... Según una extendida teoría el frío y la humedad eran los causantes de las enfermedades.

Otros, por el contrario, sostenían que el foco se encontraba en el barco, como señala el texto anónimo de finales del siglo XVIII, *Mémoire sur les causes des maladies des gens de mer*, en el que se defendía que las particulares características de las embarcaciones impedían la renovación del aire y favorecían el desarrollo de distintas dolencias (p. 419). La preocupación por mantener unas normas de higiene en el barco queda patente en el *Voyage de Dentrecasteaux envoyé à la recherche de La Pérouse*:

Dès que nous fûmes en pleine mer, je réglai l'ordre de service qui devoit avoir lieu sur les frégates, relativement à la police intérieure, à la propreté et aux parfums, si nécessaires pour maintenir la santé des équipages. Je me conformai, à cet égard, aux règles établies par les célèbres navigateurs qui m'avoient précédé; règles qui méritent d'autant plus de confiance, qu'elles ont été confirmées par l'expérience. Ainsi pendant tout le cours de la campagne, lorsque le temps pouvoit le permettre, le branle-bas devoit être fait à huit heures du matin; la frégate devoit être nettoyée et parfumée aussitôt après le déjeuner de l'équipage, et les hamacs n'être mis en place qu'à l'heure du souper (p. 4).

En cualquier caso, los viajes por mar propiciaban el desarrollo de patologías específicas, tales como el tifus, el «mal de mer» o el escorbuto, agravadas por el frío, el calor o las quemaduras. Numerosos relatos hacen referencia al denominado «mal de mer», un malestar pasajero que aparece en los primeros días de navegación y que padecen casi todos los hombres en el barco: «Je juge que ce doit être un mal terrible, par l'état où était Bernier, et surtout Dumont: celui-ci demeura deux jours sur un matelas, couché sous une table, privé de toutes ses facultés, et n'ayant pas la force de se récrier, lorsque par mégarde on lui posait les pieds sur le visage» (Bory 1804: 12). Pero la enfermedad más temida era el escorbuto, que podía diezmar la tripulación hasta en un 50%. Aunque se desconocía su causa, sí se sabía que determinados alimentos como los limones, repollos, cebollas, zumos de frutas o las preparaciones a base de vinagre poseían

excelentes propiedades antiescorbúticas. En 1753 se publicó *Treaty of scurvy*, del escocés James Lind, donde se demostró el valor terapéutico del zumo de los cítricos en el escorbuto a partir de los experimentos realizados en un grupo de marinos¹²⁸. Sobre esta cuestión en Francia se desarrollaron dos posturas divergentes representadas por Chardon de Courcelle y Poissonnier-Desperrières¹²⁹, entendiéndose éste que el escorbuto estaba causado por la alimentación de origen animal. El periplo de Cook de 1768 es considerado modélico en muchos sentidos y uno de ellos es el relativo a la salud de la tripulación. Hombre de carácter fuerte e implacable, en sus viajes mostró su preocupación por el bienestar de sus hombres. Así, sabemos que les obligaba a comer *choucroute* y carne aderezada con vinagre y mostaza, y a beber cerveza, alimentos responsables, en gran medida, de la buena salud de que disfrutó la tripulación. La Medicina experimentó un avance notable en diversos campos. En Francia tuvieron lugar una serie de acontecimientos decisivos para la Sanidad: en 1731 Luis XV creó la Real Academia de Cirujía, cuyo cometido consistía en recopilar los estudios quirúrgicos nacionales, e incluso extranjeros¹³⁰; este mismo monarca dictó una ordenanza según la cual se prohibía a los barberos el ejercicio de la cirugía; en 1776 se fundó la Real Sociedad de Medicina con el fin de reunir la información epidemiológica y, en el ámbito marítimo, se crearon las primeras Escuelas de Medicina y de Cirugía naval. En septiembre de 1793 se disolvieron las Academias y las Sociedades literarias y científicas y, al año siguiente, se constituyeron las Escuelas de Salud de París, de

¹²⁸ A partir de 1795 fue obligatorio el consumo de zumo de limón en las naves de la Marina británica y, desde 1856, en las francesas.

¹²⁹ Autor de *Traité des maladies des gens de mer* (1767) y *Traité des fièvres de l'isle de Saint-Domingue, avec un mémoire sur les avantages qu'il y aurait à changer la nourriture des gens de mer* (1780).

¹³⁰ La Academia Nacional de Medicina, creada en 1820, continuó la labor de la Real Academia de Cirujía y de la Real Sociedad de Medicina.

Estrasburgo y de Montpellier, las dos últimas destinadas a la formación de médicos militares. Asimismo, surgieron numerosos tratados teóricos, entre ellos, *Essai sur les maladies qui attaquent le plus communément les gens de mer* (1766), de G. Mauran; *Essai sur l'hygiène Navale* (1801), de F.V. Pallois¹³¹, y *Essai sur les maladies des gens de mer* (1814), de M.H. Dumoulin.

Respecto a las provisiones de alimentos, no sólo se tenía en cuenta la cantidad de víveres, forzosamente elevada, sino también su calidad, puesto que era necesario prever cualquier eventualidad, como el retraso de las escalas o el precoz deterioro de las vituallas. Se embarcaban, pues, animales vivos y productos de distintas clases (harina, arroz, tocino, carne, mantequilla, vinagre, galletas) atendiendo principalmente a su tiempo de conservación. A modo de ejemplo, recordemos que cada nave de la expedición de La Pérouse almacenó víveres para tres años o que las provisiones del *Géographe* y del *Naturaliste* eran abundantes y variadas:

Rien n'avoit été négligé pour que les approvisionnementens fussent abondans et de bonne qualité; les magasins de la marine du Havre avoient été mis à la disposition de notre Commandant; des sommes considérables lui avoient été allouées pour l'achat des rafraichissemens, tels que vins de caisse, liqueurs, sirops, confitures de diverses espèces, pâtes d'Italie, tablettes de bouillon, limonade sèche, extrait de bière, &c. (Péron: 8-9).

Algunas de las técnicas empleadas para conservar los alimentos, como la salazón o el ahumado, ya eran conocidas en la Antigüedad. Desde finales del XVII y durante el siglo siguiente las tropas francesas se alimentaron con carne en polvo; en otras ocasiones, la carne se salaba, aunque este procedimiento tenía el

¹³¹ El título completo es *Essai sur l'hygiène Navale ou l'hygiène appliquée à préserver du Scorbut les équipages des vaisseaux*. En él su autor ofrecía una serie de recomendaciones para evitar la aparición del escorbuto.

inconveniente de endurecerla y resecarla, hasta el punto de que al cabo de un tiempo se convertía en una masa terrosa. El cerdo era especialmente apto para las salazones, aunque también se podía impregnar la carne, previamente cortada, de vinagre y especias, para posteriormente recubrirla con aceite o mantequilla. A lo largo de la centuria no cesaron de surgir nuevos métodos, como el uso del hielo, destinados a disminuir el período de putrefacción de los alimentos. Sin lugar a dudas, una de las principales aportaciones fue la del pastelero Appert, que aplicó el calor para conservar los alimentos en botellas¹³².

Con frecuencia los viajeros se quejaban de la comida, que consideraban repugnante. Así, por ejemplo, con el fin de no malgastar el agua potable, la carne se desalaba sumergiéndola en agua del mar. Y el dibujante Milbert denuncia en su relación la deficiente alimentación recibida, que motivó su desembarco en isla Mauricio (pp. VII-VIII). Cuando los alimentos empezaban a escasear se consumían incluso aquellos que habían perdido su frescura y se encontraban en mal estado y cuando éstos también se agotaban se recurría a las ratas del barco¹³³.

Por otra parte, era de vital importancia que las cocinas, que ardían con leña y carbón, estuvieran aireadas. Durante la escala en Tenerife en 1800 hubo que hacer varios cambios en las de la corbeta *Géographe*, ya que durante la travesía habían surgido algunos percances. En el diario manuscrito de Ronsard leemos que el fuego se apagaba a los pocos minutos de haber cerrado la cocina, por lo que se decidió dejarla abierta, con el inconveniente de que el humo se propagaba por

¹³² Nicolas Appert escribió *L'art de conserver pendant plusieurs années toutes les substances animales et végétales* (1810). Sobre este descubrimiento, *vid.* J. Laissus (1968): «Les conserves alimentaires: Nicolas Appert (1749-1841) bienfaiteur de la l'humanité», en *Comptes rendus du XCIII Congrès national des sociétés savantes*, Tours, t. II, pp. 137-157.

¹³³ A partir de 1817 los marinos pudieron llevar alimentos conservados según el procedimiento desarrollado por Appert en 1809.

todo el barco. Además, la carne no se podía preparar adecuadamente y, sobre todo, existía el peligro de un incendio (pp. 14-15).

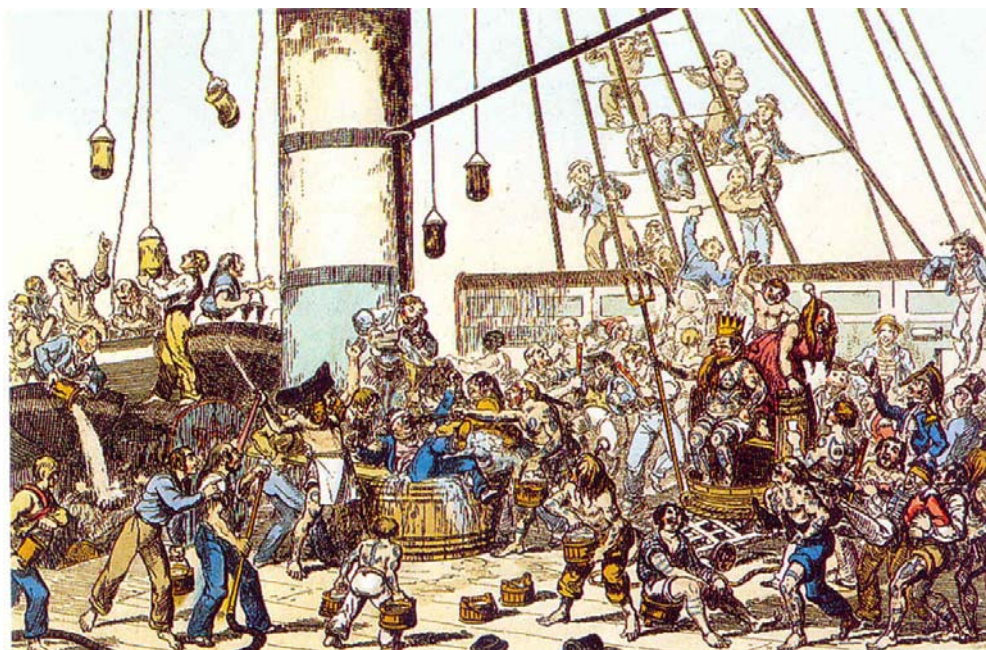
Uno de los problemas más complejos en la historia de la navegación era el abastecimiento de agua. A lo largo del siglo se pusieron en práctica diferentes sistemas para lograr su conservación durante períodos más largos: se introducían piedras calientes en los barriles, se filtraba el agua repetidas veces con grandes trozos de tela, se cambiaron los artesones de madera por los de hierro o se utilizaban alambiques. Poissonnier-Desperrières, médico de la expedición de Bougainville, inventó una destiladora que proporcionaba una barrica de agua al día y en la expedición de La Pérouse se embarcaron los alambiques de Lavoisier¹³⁴.

También se bebía vino, que se adquiría aprovechando las escalas en Canarias o en Madeira. Baudin había previsto en 1800 proveerse de 100 pipas de vino en Tenerife, pero debido a los problemas surgidos con las autoridades locales en relación con el precio, decidió comprar sólo una parte y el resto en isla Mauricio. En ocasiones se reservaba una parte del vino para los posibles enfermos (Rossel: XXII).

¹³⁴ Antoine-Laurent de Lavoisier (1743-1794) formuló el principio de conservación de la materia que desarrolló en su *Traité élémentaire de chimie* (1789). Entre otras investigaciones, analizó el papel del oxígeno en los procesos químicos.

1.7. EL VIAJE POR MAR Y SUS RITOS: EL PASO DEL ECUADOR

El viaje por mar posee sus ceremonias y ritos particulares, algunos de origen remoto y todavía vigentes¹³⁵. Uno de ellos es el paso del Ecuador¹³⁶ o de «la Línea», de gran carga simbólica, y del que nos informan los viajeros.



54. El paso del Ecuador

Según la tradición, Neptuno, rey de los mares, sólo permitía cruzar el Ecuador a nobles y caballeros, por lo que se bautizaba a los neófitos en el

¹³⁵ Vid., en especial, N. Doiron (1995): *L'art de voyager. Le déplacement à l'époque classique*, París, Klincksieck, pp. 149-185.

¹³⁶ Vid S. Linon-Chipon (2000): «Le voyage maritime et ses rites: de l'aventure à la littérature», en *La littérature des voyages maritimes*, Conférences du Séminaire du Professeur F. Moureau, www.crlv.org.

transcurso de una ceremonia. El ritual, con variantes, consistía en lo siguiente: después de que la tripulación se disfrazara lo más grotescamente posible, aquellos que iban a recibir el bautizo se sentaban en el borde de una cuba con agua, allí juraban, con la mano en un mapa, que continuarían la tradición; seguidamente se les hacía una marca negra en la cara y se les echaba agua del mar. A continuación, debían dar algo de dinero si querían ser liberados. Para finalizar, todos, incluidos los oficiales, se echaban agua.

Pero, además, la Línea representaba la frontera entre lo conocido y lo desconocido, lo estable y lo cambiante: «La Ligne marque le Seuil de l'ultime, après quoi, l'inconnu, sans limites, infini, prend le relais» (S. Linon: 185). La tradición de celebrar el «paso de la Línea» arranca en 1469 cuando los portugueses cruzaron el Ecuador en sus viajes por las costas de África occidental; desde entonces se celebra una ceremonia, denominada «bautizo», para exorcizar la angustia de los marinos que deben atravesar la zona, considerada infernal desde la Antigüedad. Este carácter simbólico se ve reforzado por el mar en calma característico de estas latitudes en las que, en cierto modo, la vida se detiene:

La mer étoit tranquille, pas le moindre orage: Quel plaisir, Monsieur, si cette bonace eût duré long tems! La ligne équinoctiale suspendit notre course, & nous y ressentîmes le 28 Septembre une chaleur d'autant plus grande, que nous avions le Soleil directement à notre Zenith (Le Gentil: 7).

Las referencias al rito del paso del Ecuador son numerosas, e incluso algunos viajeros muestran su desacuerdo con la celebración. El 13 de diciembre de 1800 Baudin escribe:

Le vingt-deux frimaire au matin, le son du tambour annonça le passage de la ligne et la cérémonie du baptême. J'avais permis qu'on la fit, moins pour me conformer à cet antique et ridicule usage que pour procurer à nos savants une connaissance exacte de ce qui se pratique en pareille occasion (p. 137).

Concluimos este epígrafe con un pasaje de la circunnavegación de Le Gentil en el que, tras referir la ausencia de viento y el fuerte calor reinante, prosigue con cierto sarcasmo:

Nous passâmes & repassâmes plusieurs fois la ligne équinoctiale pendant huit jours que dura cette inconstance des vents. On fit la ceremonie ordinaire, & on m'initia aux mysteres du pilotage en m'arrosant d'eau de mer. On me fit jurer que je ne coucherois jamais avec la femme d'un Pilote; & certes j'en fis le serment de bon coeur, car pour peu que les femmes des Pilotes ressemblent à leurs maris, rien ne doit être plus dégoûtant (pp. 7-8).

Paris le 27 germinal an 4^e de la Rep. fr. ou le 16 avril 1796.

(5)

Monsieur

vous voudrez bien, avant mon départ pour l'expédition envoyée à la recherche de Lapérouse, me donner quelques renseignements, afin que je concourusse de plus possible à l'avancement de l'histoire naturelle. j'ai tiré de plus grand parti de vos conseils, fruit d'une longue expérience que mon avis acquise dans notre voyage au tour du monde.

Je reviens de mes 2^e Indes avec une abondante récolte, dont j'espère de faire jouir en peu de Naturaliste par la publication de mes observations. au moment où je me croyais dans la plus grande sécurité, j'ai eu la douleur de me voir enlever tout le fruit de mes travaux, par Prossel Commandant de l'expédition. Les ~~hollandais~~ ^{anglais} ont autorisé ce brigandage, malgré mes réclamations. Le Commandant leur a vendu les vaisseaux et la partie des objets embarqués pour faire des échanges avec les divers peuples que nous devions visiter.

(D) DESCRIBIR EL VIAJE

Depuis l'alliance offensive et défensive entre la Hollande et la République française, la flotte hollandaise sur un croiseur de la quelle s'envoyait Prossel, ayant à bord mes collections, fut prise par les anglais, après une relâche au cap de Bonne-Espérance et conduite en Angleterre où elle est depuis 7 à 8 mois. mes récoltes en Histoire Naturelle ont été déposées à la Tournefort; peut-être qu'elles y auront été retenues, étant bien évident qu'elles ne pourraient appartenir à celui qui les avait entre les mains.

Je ne suis pas homme de lettres; on ne s'en appercevra que trop par le défaut d'ordre et de méthode qui se trouve dans tout ce que j'ai pu écrire. Ainsi, en publiant cet ouvrage, je n'ai cédé qu'à des vues d'utilité.

ROCHON

2.1. LA NARRACIÓN DEL VIAJE

En la primera parte de nuestro trabajo centramos nuestra atención en el viajero, concretamente en el que forma parte de las grandes expediciones marítimas emprendidas en el siglo XVIII; aludimos, asimismo, a los importantes medios materiales y humanos de que se dispuso para la preparación y puesta en marcha de las campañas. De todo ello dan fe los distintos informes académicos y las recomendaciones oficiales, mientras que los diarios de a bordo y las relaciones de viaje se detienen en la explicación pormenorizada del desarrollo de la travesía, tanto en lo referente a sus aspectos negativos como a los logros conseguidos. De esta cuestión, la narración del viaje, nos ocuparemos en las páginas siguientes.

En primer lugar cabe señalar que el diario y la relación son resultado de tiempos diferentes. Así, el primero registra día a día el detalle de la navegación, mientras el segundo, destinado a la publicación y, por tanto, más elaborado, respeta igualmente el orden cronológico pero, además, suele incluir información complementaria.

En el prefacio de *Les récits de voyage* J. Mesnard se pregunta cuál es el propósito principal del viaje, ver o contar. Numerosos investigadores han buscado las razones que, desde tiempo inmemorial, han impulsado al hombre a adentrarse en el mar, a menudo en condiciones precarias y arriesgando su vida. Una de las primeras conclusiones alcanzadas apunta a que el viaje forma parte indisoluble de la naturaleza humana y responde no sólo a la necesidad de buscar alimento, a asegurarse los medios de subsistencia o a procurarse un beneficio económico

mediante el comercio, sino también a la curiosidad¹³⁷ e, incluso, puede significar una salida a la insatisfacción personal. Pero, por otra parte, parece cierto que el desplazamiento carecería de interés si no llevara implícito una cierta dosis de riesgo, de peligro. Otras interpretaciones lo consideran una inequívoca enseñanza vital, no sólo para el propio viajero, sino también para su hipotético lector.

En el siglo XVIII el diccionario de Trévoux¹³⁸ incluye en la definición de *viaje*: «Les voyages sont nécessaires à la jeunesse pour apprendre à vivre dans le monde» y, con respecto a *viajero*, señala: «On appelle aussi voyageurs ceux qui font de grands voyages, & qui quelquefois en donnent des relations. C'est ceux-ci que Strabon accuse d'être menteurs», similar a lo que encontramos en *Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des Sciences, des arts et des métiers*, obra de referencia del siglo: «celui qui fait des voyages [...] et qui, quelquefois, en donne des relations; mais c'est en cela qu'ordinairement les voyageurs usent de peu de fidélité». En primer lugar, es necesario aclarar que el estrecho vínculo que une el viaje con su narración no es óbice para que sea posible realizar uno solo de ellos —«Les récits de voyage sont aussi anciens que les voyages eux-mêmes sinon plus» (T. Todorov 1991: 121) —; en segundo lugar, las acusaciones contra la supuesta falta de veracidad de las noticias aportadas son tan antiguas como las repetidas aseveraciones de autenticidad por parte de sus autores, a los que se exige durante el período que nos ocupa que sus afirmaciones sean producto de la experiencia personal.

Por lo que respecta a los orígenes de este tipo de escritura, tradicionalmente se ha considerado que la primera relación de viajes es *La Odisea* y

¹³⁷ En efecto, este rasgo inherente a la condición humana ha constituido, desde la Antigüedad, uno de los motores esenciales de los grandes descubrimientos (É. Taillemite 1999: 8).

¹³⁸ Hemos consultado la séptima edición, corregida y actualizada, del *Dictionnaire universel françois et latin, vulgairement appelé Dictionnaire de Trévoux*, París, 1771, 8 vol.

que Heródoto y Estrabón sentaron las bases de un género literario que posteriormente se ramificaría en múltiples direcciones: la crónica, la geografía, la etnografía o las ciencias naturales. A continuación realizaremos un breve recorrido histórico a través de algunos de los textos que mejor ilustran la escritura del viaje, así como algunas de sus posibles variantes.

A la Edad Media pertenecen los *itineraria*, usados por los peregrinos como instrumentos de información de los santos lugares. Su origen se remonta al siglo II, cuando Pausanias publica *La periégesis de Grecia*, y para algunos representan los antecedentes de las guías de viaje modernas. En la misma línea se encuentra el *Liber Sancti Iacobi*, más conocido como *Códex Calixtinus*, del que la parte más célebre es el libro V o *Liber Peregrinationis*. Se atribuye al Papa Calixto II, aunque fue Aymeric Picaud, clérigo de Poitou y acompañante del pontífice en su peregrinación a Santiago hacia 1109, quien reunió y ordenó el material. La obra introduce una serie de novedades, puesto que, además de reseñar los lugares de culto, aporta una descripción exhaustiva del camino en la que se incluyen todo tipo de detalles prácticos, así como las impresiones y los prejuicios de la época. Las guías de peregrinos a Tierra Santa escritas en latín se multiplicaron durante las cruzadas, si bien en el siglo XV ya se documenta en francés cierto número de relatos de contenido apodémico.

Otro gran grupo de relatos de viaje deriva de las misiones de dominicos y franciscanos en el imperio mongol durante el siglo XIII: el franciscano Giovanni di Pian Carpino escribe una notable relación de su viaje, la *Historia Mongolorum*, a la que siguió la *Historia Tartarorum* de Simon de Saint-Quentin. Y las cartas del franciscano Giovanni da Monte Corvino, encargado por el papa de descubrir la China, contribuyeron enormemente a la organización de misiones a Asia. Por su parte, el misionero Odorico de Pordenone, antes de ir a China, da un tono

peculiar a su *Itinerarium de mirabilis orientalium Tartarorum*, poniendo especial énfasis en las «maravillas», los hechos sorprendentes de tipo geográfico o etnográfico que había presenciado.

Sin ninguna relación con los propósitos evangelizadores, uno de los grandes hitos de la literatura viajera es *Le Devisement du monde* de Marco Polo, que constituyó durante mucho tiempo una referencia obligada para todos aquellos que se dirigían a Oriente, aun cuando en un principio fue tomado por una fantasía de su autor¹³⁹. A este período pertenece también la crónica de los viajes que llevó a cabo Ibn Battuta por todo el mundo durante tres décadas. Aunque el relato, elaborado por una segunda persona a partir de los recuerdos y notas de Battuta, aún a realidad y fantasía, su estructura es la típica de un libro de viajes o *rihla*.

Tras el descubrimiento del Nuevo Mundo, por lo que atañe a Francia, André Thevet publica, con un título bastante elocuente, *Les Singularités de la France antarctique, autrement nommée Amérique & de plusieurs terres & isles découvertes de nostre temps* en 1558, donde la idea primera de describir Brasil se ve ampliamente superada. Por las mismas fechas se encuentra en esa región Jean de Léry, que corrigió y aumentó en sucesivas ocasiones la crónica de su experiencia, *Histoire d'un voyage fait en la Terre du Brésil* (1578), hasta convertirla finalmente en un discurso enciclopédico. Algo después, durante su viaje a Italia en 1580-1581, Montaigne elabora el *Journal de voyage en Italie*, una obra singular en la que el escritor recoge todo aquello que llama su atención¹⁴⁰.

¹³⁹ Insistimos en que otro de los textos emblemáticos de este período —y tomado por verídico— fue *Le Livre des Merveilles du monde* de Jean de Mandeville, personaje de ficción que se apropió de relatos de viajes auténticos.

¹⁴⁰ Es de reseñar que hasta 1774 el texto no fue editado en su integridad por Meusnier de Querlon.

Desde finales del siglo XVI y durante los dos siglos siguientes se opera una transformación en la literatura viajera, de tal forma que en el siglo XVIII el relato se convierte en un género «canoniquement littéraire» (W.A. Guentner: 53) y la confusión entre viajes auténticos y ficticios se acentúa. En este sentido, M.C. Gomez-Géraud apunta la hipótesis de que el relato de viajes «literario» surge una vez que los lugares han desvelado casi todos sus misterios (2000: 40).

Para nuestro estudio únicamente hemos considerado los relatos de viajes auténticos. Respecto a los ficticios, mencionaremos tan sólo el *Nouveau Voyage autour du monde* de La Barbinais Le Gentil (1727), *Les Aventures de Robert Chevalier, dit Beauchêne, capitaine des flibustiers dans la Nouvelle-France* de Lesage (1732) —en los que no podía faltar la tradicional escala en Canarias para el aprovisionamiento de agua y productos frescos¹⁴¹— y *Voyage de Figaro à l'Isle de Ténériffe. Auquel on a joint l'extrait d'une Lettre de M. de L*** sur la Cour de Dessau* de Fleuriot de Langle (1786). Este último es, sin lugar a dudas, un viaje de gabinete, puesto que su autor no se desplazó a Tenerife. La información que proporciona sobre la Isla procede, probablemente, de un primo suyo que realizó, a bordo de *L'Astrolabe*, el viaje de circunnavegación de La Pérouse.

Un caso límite lo constituye el *Voyage autour de ma chambre* de Xavier de Maistre (1795), cuyo título es una clara alusión a las célebres exploraciones de la época. Presentado como un auténtico libro de viajes, está estructurado en forma de

¹⁴¹ El relato de La Barbinais se compone de una serie de cartas remitidas por el supuesto viajero al conde de Morville, ministro y secretario de Estado. Las referencias a Canarias están incluidas en la primera carta enviada desde Chile en marzo de 1715 (pp. 3-7, tomo I). Después de una rápida alusión a la belleza de Tenerife y al Teide, el autor refiere un encuentro casual con la viuda del conde de la Gomera. Por lo que concierne al segundo de los textos, los supuestos viajeros tenían previsto permanecer en Gran Canaria el tiempo suficiente para proveerse de alimentos y para el restablecimiento de los hombres enfermos, pero un incidente con algunos habitantes lo impidió.

diario y consta de breves capítulos divididos en días. El autor se encuentra detenido en Turín y condenado a cuarenta y dos días de arresto por tomar parte en un duelo y es en el espacio angosto de la prisión donde escribe la narración de su viaje. Su originalidad estriba en que no se trata de un desplazamiento geográfico, aunque su autor sí emprende un verdadero periplo con la mente.

Si a finales del XVIII se evidencia una nueva actitud intelectual hacia los viajes y la geografía, en los inicios de la centuria siguiente se inaugura una relación entre el mundo y el «yo» en la cual prevalece la mirada subjetiva. Según esta perspectiva, y en clara discrepancia con la postura anterior, el estudio de la naturaleza se convierte en un instrumento que permite ahondar en el conocimiento del «yo» del observador. Una de las figuras claves de este período es Chateaubriand y su *Itinéraire de Paris à Jérusalem, et de Jérusalem à Paris en passant par la Grèce, et revenant par l'Égypte, la Barbarie et l'Espagne* (1811) que, calificado por su autor de memorias, supone la irrupción de un nuevo tipo de viaje: el literario. Algo después surgirá el turista¹⁴², definido con un término que en la actualidad posee unas connotaciones específicas, pero que en su origen designaba simplemente a la persona que se desplaza por puro placer. La primera aparición del vocablo en francés —antes había sido empleado en Inglaterra— tiene lugar en 1816 en *Voyage d'un Français en Angleterre pendant les années 1810 et 1811* de Louis Simond, aunque la palabra está inevitablemente asociada a Stendhal y a su obra *Mémoires d'un touriste* (1838). Uno de los destinos privilegiados a lo largo de

Las alusiones a Canarias abarcan las páginas 249-253.

¹⁴² En 1841 Thomas Cook convenció a la Midland Counties Railway Company para que realizara un recorrido especial entre Leicester y Loughborough. El dinero que abonaron los más de quinientos ciudadanos ingleses que participaron en el viaje de ida y vuelta entre las dos localidades incluía una merienda. La iniciativa, que partió de la agencia Thomas Cook, sería el inicio del turismo actual.

la historia literaria es Oriente. Allí se dirigen Gérard de Nerval y Pierre Loti, que posteriormente publican las correspondientes relaciones en las que autobiografía y ficción se confunden. El viaje del primero duró un año (1843) y dio origen al *Voyage en Orient*, cuya versión definitiva data de 1851; por lo que respecta a Loti, desde 1894 recorrió el Sinaí, Beyrouth, Alejandría o El Cairo, entre otros lugares, que inspirarían *Aziyadé* (1879), *Le Désert* (1895), *Jérusalem* (1895), *La Galilée* (1896) o *La Mort de Philae* (1908).

En el siglo XX la narrativa viajera se orienta hacia la antropología urbana — en la que ya no se busca lo distinto o lo nuevo en tierras lejanas sino en el entorno más próximo—o hacia un nuevo tipo de desplazamiento que no se limita a un recorrido geográfico¹⁴³. Pasquali sostiene la hipótesis de que en este nuevo contexto es necesario partir del destinatario para comprender el fenómeno caracterizado por el cambio de punto de vista del «viajero-narrador»: «le passage du récit de voyage d'un témoin-observateur objectif face au monde, à celui d'un acteur-héros subjectif dans le monde» (p. 105).

Si en un principio los relatos de las expediciones científicas tenían como objeto describir los lugares recientemente descubiertos, con el tiempo perderán algo de su carácter informativo y, por ende, de su eficacia. Se seguirán leyendo, pero desde otro punto de vista, bien para buscar las huellas del pasado que permitan comprender mejor al hombre de épocas anteriores y su correspondiente

¹⁴³ Vid. M. Butor (1974): «Le voyage et l'écriture», *Répertoire IV*, París, Minuit; P. Sansot (1975): *Poétique de la ville*, París, Méridiens Klincksieck; J.-D. Urbain (1991): *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, París, Plon; D. Élouard (1992): *Voyage au bout du tourisme*, París, Quai Voltaire; A. Pasquali (1994): *Le tour des horizons. Critique et récits de voyage*, París, Klincksieck, pp. 67-90 y G. Tverdota (ed.) (1994): *Écrire le voyage*, París, Presses de la Sorbonne Nouvelle.

visión del mundo, bien para, a través del texto, acceder a otro tiempo y otro espacio. En ese caso el lector es el que hace aflorar los aspectos creativos y narrativos que no fueron la primera preocupación del autor.

En cuanto a la reflexión teórica sobre el viaje, surge a mediados del siglo XVI, primero en forma de prefacios o prólogos que, con el tiempo, darán lugar a verdaderos ensayos, aun cuando hasta el siglo XVII el relato de viajes no es reconocido como un género literario que representa el desplazamiento en el espacio. A continuación citamos algunos de los títulos más sobresalientes y expresivos de este tipo de ensayos en el s. XVIII, destacando especialmente el último, que reproducimos en toda su extensión: C.C. Baudelot de Dairval: *De l'utilité des voyages et de l'avantage que la recherche des antiquités procure aux sçavans* (Ruan, 2 vol. 1727); J.M Gros de Besplas: *De l'Utilité des Voyages, relativement aux Sciences et aux Moeurs, discours prononcé par Monsieur l'Abbé***, de la Maison & Société de Sorbonne. A sa réception, en qualité d'Associé, à l'Académie de Bésiers, au mois d'Août 1762. Avec des Réflexions sur les Voyages* (París, Berthier, 1763); Abbé de Lille: *Epître sur les voyages, Pièce qui a remporté le Prix de l'Académie de Marseille en 1765. Par M**** (París) y L. Berchtold: *Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs qui se proposent l'utilité de leur patrie. Avec des observations sur les moyens de préserver la santé et les effets, dans les voyages par terre et par mer, pour les personnes qui n'ont pas acquis l'expérience des voyages. Et une série de questions renfermant les objets les plus dignes des recherches de tout voyageur, sur les matières qui intéressent la société et l'humanité, pour être proposées à la solution des hommes de tous les rangs, de tous les états, chez les différentes nations et les différents gouvernements* (Londres, 1789).

P. Hazard hace referencia no sólo a la ambigüedad del género, sino también a las razones de su éxito durante este siglo XVIII en los términos siguientes:

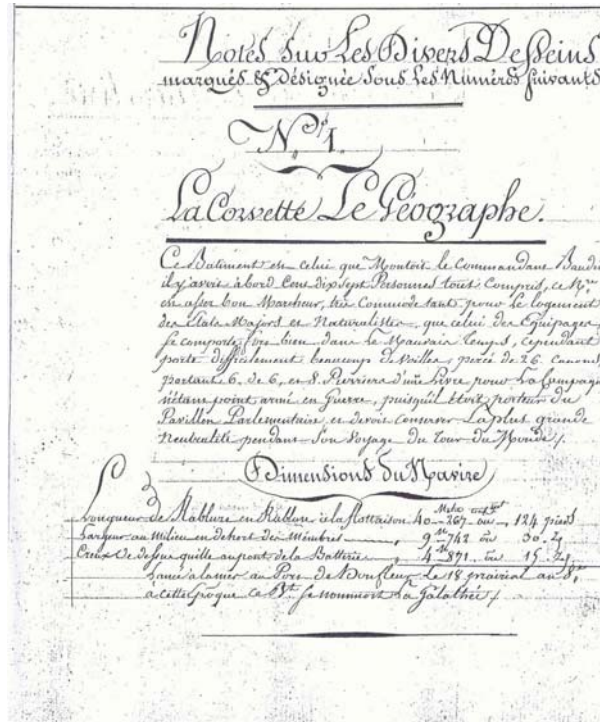
Genre littéraire aux frontières indécises, commode parce qu'on y pouvait tout verser, les dissertations érudites, les catalogues des musées, ou les histoires d'amour, le Voyage triomphait. Il pouvait être une relation pesante, toute chargée de science; ou bien une étude psychologique; ou bien un pur roman; ou bien le tout à la fois (1961: 19).

En efecto, la literatura de viajes ha sido calificada de género «híbrido» o «abierto», puesto que se nutre de formas narrativas ya consolidadas: diarios¹⁴⁴, cartas, memorias, relatos novelados... Por otra parte, además de cumplir con su función tradicional de divulgación de una serie de conocimientos prácticos y teóricos, el relato aporta una buena dosis de exotismo a un público entusiasta y cada vez más numeroso, de tal forma que el viaje comienza a competir con la novela: «la vieille "relation" tend à se faire "récit" dans la mesure où l'aventure de voyager prime le but scientifique et que l'essor d'une vaste littérature écrite à la première personne, mémoires et romans, risque de brouiller les limites des genres» (F. Wolfzettel: 231). En cualquier caso, resulta obvio que los grandes viajes de descubrimiento carecerían de sentido sin la realización de los diarios de a bordo, a partir de los cuales se da forma a la relación de viajes finalmente publicada. Bien es verdad que los marinos siempre han escrito y que sus relatos son tributarios de un tipo de discurso al que están habituados, esto es, el cuaderno de bitácora. Pero no es menos cierto que, aun cuando el grupo formado por los «viajeros-escritores» del siglo XVIII está constituido por hombres ajenos al trabajo literario, la redacción del desarrollo de las campañas y de las conclusiones científicas, así como su casi

¹⁴⁴ Para Chocheyras el diario de viajes, en lo que tiene de acto en solitario, sustituye a la carta: «ce serait une correspondance adressée à un double de soi-même supposé stable, de la part d'un moi qui changerait de lieu physique pour se donner l'illusion de changer de lieu moral. Le journal de voyage ne serait alors que la transposition, la traduction et finalement la transcription de ce désir» (1981: 146).

inmediata publicación, se hacen ineludibles: «Voyager est une mission, ce qui fait du périple un exercice d'observation annoncé et préparé et du retour une obligation d'écriture» (J.M. Goulemot 1995: 535). Con todo, numerosos manuscritos de la época permanecen aún inéditos o se han perdido definitivamente. Un caso llamativo es el del diario del capitán de una de las expediciones más señeras —nos referimos a Nicolas Baudin y su viaje a tierras australes—, que no fue publicado hasta 1974 por C. Cornell, en inglés, y hasta 2001 por J. Bonnemains, en francés, que también transcribió, junto con P. Hauguel, el manuscrito de uno de los dibujantes de esta misma expedición, Milius, en 1987.

No podemos dejar de mencionar una pieza clave en este proceso de escritura de la experiencia marítima, el lector, puesto que pensando en él el escritor organiza su material. Así, el viajero puede optar por extenderse en los elementos novedosos, por rectificar errores o reducir las alusiones a lo ya conocido, tal y como procede Péron que, ante las prometedoras perspectivas que le ofrece la expedición al Pacífico, no muestra ningún interés en detenerse en la descripción de Canarias: «leur position au milieu de la mer Atlantique les a soumises aux observations d'une foule de Voyageurs modernes, également recommandables par leurs talens et par leur véracité» (p. 15). Paralelamente, el viajero es consciente de que el lector no especializado espera encontrar en sus páginas una sucesión de anécdotas y aventuras acompañadas de fantásticas noticias de países lejanos. En definitiva, a través de la lectura, el ciudadano europeo puede imaginar, recrear, juzgar o reproducir, por su parte, el mismo itinerario. Así pues, comprobamos que los principios clásicos *instruire et plaire* guían buena parte de la narrativa viajera desarrollada durante el Siglo de las Luces.



55. Diario a bordo de Levillain. Col. Lesueur 14040

2.2. FORMAS DE ESCRITURA DEL VIAJE

2.2.1. EL DIARIO DE NAVEGACIÓN

Este documento, que constituye la primera manifestación escrita del viaje, recoge diariamente todo lo concerniente a la astronomía, la meteorología, la ruta, así como cualquier incidente acaecido en el transcurso de la navegación. De esta forma, cada suceso se encuentra perfectamente situado en el tiempo.

A través de la ordenanza de 1681 Luis XIV estableció que los responsables de las expediciones debían llevar un diario de navegación, dos en el caso de largas travesías. Con referencia a la persona al mando de la embarcación, en el documento oficial leemos:

Sera tenu d'avoir un Registre ou Journal cotté & parafé en chaque feüillet par l'un des principaux Intereszez au Bâtiment, sur lequel il escrira le jour qu'il aura esté estably Maistre, le nom des Officiers & Matelots de l'équipage, le prix & les conditions de leur engagement, les payemens qu'il leur fera, sa recepte & sa despense concernant le Navire, & generalement tout ce qui regarde le fait de sa Charge, ou pour raison de quoy il aura quelque compte à rendre, ou quelque demande à faire.

Esta disposición afectaba tanto a los oficiales de la Marina Real como a los capitanes de la Marina mercante. La respuesta por parte de los primeros no se hizo esperar y en varias ocasiones comunicaron su desacuerdo, si bien no consiguieron modificar la intención del Gobierno, que se manifestó en el mismo sentido en documentos posteriores.

En algunas ocasiones la recomendación de redactar un diario se hizo extensiva a otros miembros de la tripulación, tal y como sucedió en la expedición del capitán Baudin a las Antillas, en la que los naturalistas recibieron instrucciones de llevar dos diarios, cada uno de ellos con un fin específico: «et tiendront un

journal de description de chaque objet. Indépendamment de ce journal, ils sont invités à en faire un autre, dans lequel ils consigneront, jour par jour, tous les événements et l'histoire de leur voyage, en y joignant les observations de toute espèce qu'ils seront à portée de faire» (Ledru: XVII).

The image shows a page from a diary with a grid structure. The grid has columns for dates and various observations. The text is in French and includes a title 'Observations Chronologiques, Méthodiques, &c. sur le Voyage de l'Académie de Marine en l'Isle de St. Jean de la Navarre'. The grid contains handwritten entries, and there are sections of text above and below the grid.

56. Diario de Baudin, ms. 49

A partir de 1785 se generalizó el uso de cuadernos divididos en columnas donde se consignaban todos los datos relativos al viento, la latitud, la longitud, la temperatura, el estado del cielo y del mar, etc. Estas anotaciones figuraban tanto en el cuaderno de bitácora como en el diario de navegación. Seguidamente, los manuscritos se remitían a la Academia de Marina para su aprobación y, en caso afirmativo, se procedía a informar al ministro. Algunos de nuestros textos incluyen un extracto del registro de la Academia de Marina donde consta el visto bueno para su publicación.

A menudo, sin embargo, el destino de los diarios era otro, de tal forma que hacia 1720 estos documentos, junto con material cartográfico, constituyeron un fondo especial, que con el tiempo se convertirá en el *Dépôt des cartes, plans et journaux*. La existencia de estos archivos era fundamental, no sólo porque garantizaba la conservación de la documentación, sino también porque centralizaba lo esencial de la información. En lo concerniente a los mapas y atlas incluidos en las relaciones, fueron comercializados libremente por editores privados hasta 1773, fecha en la que el *Dépôt* obtuvo el monopolio. Los mejores mapas eran archivados por un ingeniero hidrógrafo que, además, se encargaba de supervisar la creación de otros nuevos con los datos aportados por los navegantes.



57. Diario de Baudin, ms. 5 JJ 35

Seguidamente el *Dépôt* procedía a la publicación de sus propios mapas y atlas, que recibieron el nombre de *Neptunes* y *Pilotes* y a los que ya hemos aludido.

Los diarios de navegación cumplían, por lo tanto, un doble objetivo. Por un lado, establecían un nexo entre alta mar y tierra firme, permitiendo el seguimiento diario por parte de las autoridades de todo lo sucedido a bordo en el transcurso de la misión, incluido el comportamiento de los oficiales, mediante la comparación de los distintos diarios. Por otro, y para nosotros el más importante, constituyeron una valiosísima

fuerza de información científica, puesto que aportaron datos sustanciales en lo

concerniente a la cartografía, la geografía, la navegación o el comercio marítimo. Ahora bien, entre las notas tomadas en el transcurso de la travesía —en ocasiones en condiciones penosas— y el texto final, tanto si se corresponde con el publicado como con el entregado a las autoridades, tienen lugar una serie de modificaciones que afectan, en mayor o menor medida, al aspecto formal. Así lo hace constar P. Berthiaume cuando señala: «Tout récit de voyage est le résultat d'une réécriture des notes rapportées avec soi et une formalisation de celles-ci, le plus souvent d'ailleurs selon une tradition, ou plutôt selon les impératifs précis d'un mode de discours: le journal de mer» (1990: 3).

En el lado opuesto encontramos el tratado sistemático dividido en partes bien diferenciadas dedicadas a la flora, la fauna, la historia, los habitantes, etc. Como es lógico, el texto final se aleja bastante de la expresión personal espontánea, aunque es importante resaltar que incluso el relato más zafio ha sufrido un proceso de reescritura del itinerario originalmente representado. Normalmente, uno o varios redactores daban forma de continuidad a este material estructurándolo cronológicamente y completándolo, a menudo, con mapas, láminas o apéndices. De esta manera, el diario de navegación era el modelo a partir del cual se desarrollaron los diferentes tipos de relatos de viajes que coexistieron en el siglo XVIII, esto es, el relato de exploración, el itinerario de viaje, las cartas de los misioneros y las campañas científicas.

2.2.2. LA CORRESPONDENCIA

En un estadio intermedio se sitúan las cartas enviadas por los navegantes desde todos los rincones del mundo tanto a los responsables de las campañas como al entorno familiar. Este soporte escrito se encuentra más cerca del diario personal

y permite al lector entrar en contacto con una parcela de la intimidad del viajero a la que no tendría acceso por otros medios. Fleuriot de Langle, por ejemplo, aprovecha las escalas en Madeira o Tenerife para escribir a su madre y a su hermana, y La Pérouse informa al ministro de la marcha de la expedición. Pero es la correspondencia de los jesuitas franceses con sus superiores o con otros miembros de la congregación la que conforma la documentación epistolar más copiosa. Después de atravesar unos momentos difíciles en Francia, la Compañía publicó en 1702 una recopilación de las misivas de los religiosos que desempeñaban tareas de evangelización por todo el mundo. Hasta 1776 se editaron un total de 34 volúmenes que contenían cartas procedentes, principalmente, de Asia. El contenido de las *Lettres édifiantes et curieuses* no se limitaba, sin embargo, al ámbito religioso, puesto que comprendía, además, relaciones de viajes y memorias científicas que compartían el rigor informativo y el empleo de determinados recursos estilísticos con el resto de los libros de viaje. A través de estas cartas llegaron noticias a Europa de la geografía, la historia, la religión y las costumbres de Pekín, Pondichéry y de tantos otros lugares lejanos e ignotos. Los superiores jesuitas, conscientes del interés que despertaban las misivas, proyectaron editar, no sólo la correspondencia recibida, sino también la dirigida a amigos y familiares de los religiosos. El sugestivo título pone de relieve la doble intencionalidad de la publicación: dar cuenta del progreso misional y alimentar el interés por lo exótico.

En los ejemplos que poseemos observamos que, a diferencia de los naturalistas, los misioneros abordaron la travesía como un prelude de su labor en la que los objetivos estaban perfectamente delimitados. Asimismo, se aprecia la premura de tiempo que preside la redacción. El primero de los fragmentos pertenece a la carta que el Padre Nyel envió al Padre de la Chaise; el segundo, al

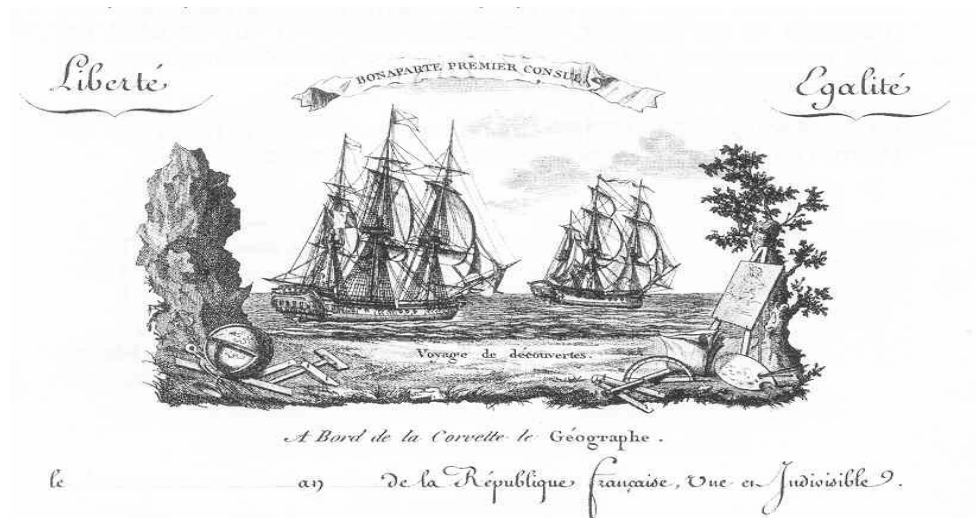
Padre Labbé, que escribió a su homónimo desde Concepción el 8 de enero de 1712:

Il me paraît assez inutile de vous faire une description de ce fameux détroit, dont Ferdinand Magellan, si célèbre par ses voyages autour du monde, fit la première découverte il y a près de deux cents ans (ce fut en 1520). J'ai mieux aimé vous envoyer un plan correct et fidèle, fait sur les dernières observations, qui sont beaucoup plus exactes que les précédentes (p. 198).

J'ai l'honneur de vous écrire aussitôt qu'il m'a été possible de le faire, et je me persuade que vous lirez avec quelque plaisir le journal que je vous envoie de mon voyage depuis le Port-Louis jusqu'à la ville de Concepción, où nous mouillâmes le 26 de décembre de l'année 1711 (p. 151).

En algunas ocasiones, una parte de la correspondencia oficial se incluía en el texto finalmente publicado. Este material, que no sustituía a la relación, cumplía una importante función, puesto que las condiciones particulares de su escritura hacían que el viajero sólo pudiera informar sobre la marcha de la empresa o anunciar descubrimientos. Así, en la carta de La Pérouse al ministro de la Marina leemos:

Je n'ose vous faire parvenir par cette occasion les détails de notre campagne, ni vous envoyer les plans que nous avons levés, ainsi que les nombreuses et exactes observations que nous avons reueillies, qui nous mettent à portée de vous donner les plus grands éclaircissemens sur le commerce des pelleteries, et de vous faire connaître la part que les espagnols se proposent d'y prendre (p. 154, t. IV).



58. Papel oficial de Baudin

Otras veces, la epístola se convertía en un extenso documento científico, como ocurrió con el geólogo Cordier, que redactó desde Canarias una carta, fechada el 1 de mayo de 1803, en la que a lo largo de ocho páginas expuso los resultados de su estancia en Tenerife.

2.2.3. EL RELATO DE VIAJES

Una vez más recurrimos a los diccionarios de la época para conocer el significado que atribuyen al término *relation*. En el diccionario de Trévoux encontramos lo siguiente:

Se dit particulièrement des aventures des Voyageurs, des Observations qu'ils font dans leurs voyages [...]. Ce genre d'écrit n'est pas tout-à-fait si facile qu'on se l'imagine. Pour y réussir, il faut non-seulement de l'esprit & du goût; mais encore de la bonne foi, de l'exactitude, un style simple, naturel, & qui persuade. Il faut même de l'érudition: & comme un Peintre, pour

être parfait en son art, ne doit rien ignorer de tout ce qui peut être exprimé par les couleurs; de même celui qui entreprend de peindre les moeurs des peuples, & de représenter les Arts, les Sciences, les religions du nouveau monde, ne peut toucher avec succès tant de matières différentes, sans une grande étendue de connoissances, & sans avoir en quelque sorte un esprit universel. Tout cela même ne suffit pas, s'il n'a de plus été témoin de la plûpart des événements qu'il raconte; s'il ne s'est instruit des coutumes & de la langue des habitans, s'il n'a eu soin de lier commerce avec les honnêtes gens & s'il n'a même pratiqué les personnes d'une qualité distinguée. Enfin [...] il est nécessaire de considérer de ses yeux, la multitude des peuples, le nombre & la situation des villes.

Y en el diccionario de Richelet¹⁴⁵ leemos s.v. *relation*: «Livre de voiage qui raconte les particularités les plus remarquables d'un païs, les moeurs, & les coûtumes de ses habitans, avec l'histoire naturelle & Géographique de la contrée. (Il y a plus d'onze cens volumes de Relations, dont la plupart sont assez mal écrites en notre Langue...)». Tras la lectura de estas definiciones observamos que de la relación de viajes se esperaba, principalmente, que fuera verídica —en este sentido se aleja de la literatura y se aproxima a las diferentes disciplinas científicas—, pero también que su contenido procediera mayoritariamente de la observación directa del viajero, al que correspondía seleccionar las peculiaridades de una realidad compleja y variada. Al mismo tiempo, este abundante caudal de información debía transmitirse al público de una manera precisa y llana.

El relato de viajes del Setecientos es una fase avanzada del primitivo *Journal*, cuya escritura tiene lugar de manera simultánea a la travesía. A medida que avanza el siglo se convierte en *Relation*, *Dialogue*, *Voyage*, *Mémoire du Voyage* o, incluso, en una historia razonada, de la que los *Essais sur les Îles Fortunées* son una buena prueba. Su autor, Bory de Saint-Vincent, se vio obligado a desembarcar en isla Mauricio por motivos de salud y a abandonar, por consiguiente, el viaje a

¹⁴⁵ *Dictionnaire de la langue françoise, ancienne et moderne, de Pierre Richelet, augmenté de plusieurs additions d'histoire, de grammaire, de critique, de jurisprudence...*, Amsterdam, 1732.

tierras australes en el que había depositado tantas ilusiones. La obra es un completo estudio del Archipiélago canario elaborado a partir de las investigaciones del naturalista, que clasificó 467 especies de plantas canarias y utilizó como libro de referencia la *Historia de Canarias* de José de Viera y Clavijo, al que recurrió en numerosas ocasiones.

En cualquier caso, tanto si se han añadido explicaciones, citas o referencias a otros autores, como si carece de alusiones externas, el relato de viajes no es exclusivamente heredero de la experiencia, sino de un proceso de reelaboración del primitivo diario y de la apropiación de unas reglas específicas que rigen la escritura. Así, el capitán Rossel indica en una carta dirigida a Napoleón —e incluida en la relación de D'Entrecasteaux— que no sólo es el responsable de la redacción final, sino que ha conservado el diario de D'Entrecasteaux y ha añadido las observaciones astronómicas que él mismo llevó a cabo durante la expedición.

Ahora bien, la travesía y la escala no reciben el mismo tratamiento literario. Para la primera se recurre preferentemente a la narración, y cuando el itinerario previsto se cumple sin dificultad no suele merecer la atención del narrador, por lo que es habitual encontrar resumidos en pocas palabras semanas o meses: «Enfin, le 24, les vents furent nord-est, et nous commençâmes à faire bonne route, et il n'y a guère eu de plus heureuse navigation que la nôtre, puisque nous jetâmes l'ancre devant Buenos Aires trois mois après notre départ de Ténériffe» (Chomé: 78); «Après environ un mois de navigation où il ne se passa rien d'extraordinaire, nous aperçumes le cap Finisterre en Galice et le 8 octobre nous mouillâmes dans la rade de Santa Cruz de l'île de Ténériffe» (Taillandier: 215); «Je mis à la voile de la rade de Brest le 1^{er} août. Ma traversé jusqu'à Madère n'eut rien d'intéressant; nous y mouillâmes le 13» (La Pérouse: 13), o «Notre navigation jusqu'à la vue des Canaries, ne donne lieu qu'à quelques remarques nautiques que tous les marins

sont à même de faire et qui n'offrent pas assez d'intérêt pour trouver place ici» (Milius: 2), anotaciones que son tan sólo una muestra de los numerosos ejemplos de que disponemos. Quizá por esta razón, algunas veces, los imprevistos cobran una importancia desmesurada en la narración: «Je fus alors témoin d'un spectacle auquel je ne m'attendais guère» (Cat: 57). Con estas palabras el Padre Cat introduce el episodio del descubrimiento de una docena de polizones en la embarcación, algo, por otro lado, usual.

Afortunadamente, no todos los marinos son igual de reservados y el lector tiene la oportunidad de entrar en contacto con detalles de la vida a bordo y sus rituales, o con determinados aspectos técnicos de la navegación. Para algunos miembros de la dotación, el tiempo en alta mar supone una excelente ocasión para la reflexión íntima. Veamos lo que dice Bory de Saint-Vincent cuando, al cabo de dos semanas de navegación, llega a Tenerife:

Je terminai donc ma première traversée au bout de quatorze jours de navigation, et après la quinzième nuit que je passai à bord. Durant ce tems mon esprit fut assez calme, malgré le souvenir toujours présent des plaisirs que j'abandonnais; ma santé fut bonne, quoique je ne fusse pas familiarisé avec la mer; j'avais cependant la tête embarrassée, je ne pus m'occuper, à beaucoup près, autant que je le faisais à terre (1804: 18).

Aunque la narración se utiliza básicamente para representar el desplazamiento —la verdadera razón de ser del texto— es frecuente encontrar intercalados algunos episodios anecdóticos que reflejan una realidad más viva que la de las descripciones e introducen, por lo demás, un elemento lúdico. La escala en Tenerife, en octubre de 1791, de la expedición de Labillardière dio lugar a una serie de anécdotas posteriormente recogidas en el texto. Sabemos, por ejemplo, que uno de los criados cambió las provisiones de carne por manzanas (p. 25), que los

naturalistas tuvieron muchas dificultades para encontrar un lugar en el que pernoctar al regreso de la excursión al Teide (p. 25) o que a un marinero de la tripulación le robaron la ropa unos hombres que lo habían dado por muerto (p. 27).

Aparte de estos pasajes, el relato integra una serie de noticias de carácter personal —relativas a la intimidad del autor o a la navegación— con el fin de hacer más atractiva la lectura. Así, descubrimos algunos de los recuerdos, esperanzas y ambiciones experimentados por viajeros como Milbert, que nos hace partícipes de su dolor al recordar los gritos de su hijo y el llanto de su esposa en el momento de la despedida (p. 3) y, durante la escala en Tenerife, refiere que en el transcurso de una cena en casa de una familia que conoció a través de un negociante, los presentes manifestaron su sorpresa cuando les informó de que estaba casado y era padre: «L'aveu que je leur fis que j'étais époux et père excita l'étonnement de mes hôtes; ils ne concevaient pas que je me fusse décidé à quitter ma famille pour courir des hasards, et entrer en quelque sorte dans une carrière d'aventures» (pp. 82-83). La respuesta del dibujante, como no podía ser de otra manera, fue la esperada en un viajero ilustrado: «Passionné pour les voyages, j'étais encore déterminé par des motifs que la raison approuvait. En servant utilement mon pays, je me promettais de perfectionner mes connaissances, et de retirer des avantages qui méritaient bien d'être mis en balance avec quelques dangers» (p. 83).

Por otro lado, las curiosidades, costumbres y situaciones propias de la navegación, tales como el encuentro con los piratas, la existencia de peces de formas caprichosas y proporciones enormes, los ataques de otras embarcaciones o la ejecución de determinados rituales, como la tradicional ceremonia del paso del Ecuador —que ya hemos comentado—, abundan a lo largo del texto y contribuyen a aproximar al lector a la cotidianidad de la vida del marino. Uno de los puntos más conflictivos es el de la alimentación. El lector recibe una gran

cantidad de detalles sobre la calidad y el precio de los productos que se pueden obtener en los diferentes puertos o descubre que la mayor fuente de problemas en la travesía del *Géographe* y del *Naturaliste* fue la comida. Con mucho más estoicismo soporta Le Gentil este tipo de situaciones y, después de haber consumido agua en mal estado, a su llegada a Brasil afirma que en el mar se aprende a vivir sin lujos (p. 8).

El mal tiempo recibe, igualmente, una atención particular. Así, Ledru se extiende en los pormenores de la tormenta que, iniciada el 18 de octubre de 1796, se prolongó por espacio de 80 horas y estuvo a punto de acabar con la vida de la tripulación al completo. Finalmente a salvo gracias a la pericia del capitán Baudin, el estado en que quedó *La Belle Angélique* obligó a la expedición a detenerse en Canarias.

Frente a la monotonía característica de las largas travesías, algunos hombres prefieren relatar las estancias en tierra. Para ello el recurso estilístico habitual es la descripción, ya que resulta idónea para dar a conocer nuevos objetos, costumbres, plantas, animales, etc. En estos casos, para algunos especialistas el resultado no es tanto una relación de viajes propiamente dicha como un catálogo de las diferentes escalas. La mayor parte de los capítulos de la relación de Milbert están dedicados a aspectos históricos y geográficos de las escalas en Tenerife, isla Mauricio y Cabo de Buena Esperanza. Y la relación de Borda, Pingré y Verdun de la *Crenne* consagra 14 capítulos de los 17 a las diferentes estancias en tierra. Para el Padre Cat —jesuita antes mencionado que permaneció en Santa Cruz del 16 de noviembre de 1738 hasta mediados de enero de 1739— sucede, sin embargo, todo lo contrario: «Je ne trouve rien de plus ennuyeux que le séjour d'un vaisseau arrêté dans un port» (1991: 57). Esta diferencia de actitud tiene mucho que ver con la concepción del viaje, pues mientras para los primeros todas las ocasiones son

buenas para investigar, para el misionero el trayecto no posee otra significación que no sea la del mero desplazamiento hacia su destino.

El relato de viajes está, como es lógico, fuertemente determinado por su limitación a un marco temporal —todo viaje tiene un inicio y un final— y por la continua acumulación de noticias geográficas, humanas y sociopolíticas que conlleva una experiencia de estas características. A esto se suma que el tiempo de la narración es el pasado, ya que ésta se inicia una vez concluida la expedición, a diferencia del diario, que se redacta al hilo de los acontecimientos. No obstante, el carácter «abierto» del relato hace posible la coexistencia de un discurso literario y otro científico, si bien es en este último en el que el texto se apoya. El relato de viajes del siglo XVIII es considerado, ante todo, una fuente de información cuya función es análoga a la del documento científico. Uno de los ejemplos que mejor ilustra lo que acabamos de comentar nos lo proporciona el Padre Feuillée, a quien la Academia de Ciencias encomendó una misión científica en la isla de El Hierro en 1724. Los resultados de sus estudios conforman el diario de su viaje, que el religioso completó con una descripción del Archipiélago de gran valor histórico.

El progresivo aumento del interés a lo largo del siglo por todas las ramas del saber —a partir sobre todo de 1760— determinó una evolución en el contenido del libro de viajes que, cada vez más, se convierte en testimonio de las distintas observaciones efectuadas, hasta el punto de que la relación, en adelante, se estructurará en función del proyecto científico. Finalmente, su publicación permitirá compartir las experiencias con otros especialistas nacionales y extranjeros.

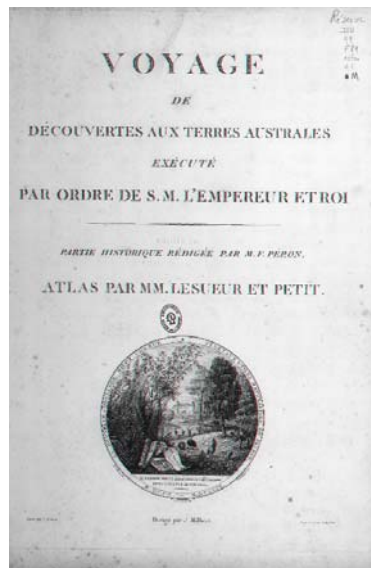
Una cuestión que ha suscitado numerosos estudios es la referida a la existencia de una cierta ambición artística por parte de los autores, que puede, incluso, modificar la naturaleza del texto. El análisis, a lo largo del presente capítulo, de los distintos componentes de la narración nos permitirá mostrar que la

preocupación literaria subyace desde el momento en que se efectúa la selección y adaptación de las notas del viaje. Así lo entiende M.C. Gómez-Géraud al afirmar: «Écrire son voyage consiste à se couler dans le moule d'un discours préalable et à éliminer les scories d'une expérience qui ne serait pas universalisable» (p. 31). Por otra parte, no hay que olvidar que el lector quiere tener entre sus manos una obra de lectura sencilla y agradable: «La lecture des Voyages, surtout quand ils sont exacts et judicieux, plaît à tout le monde: on s'en sert ordinairement comme d'un amusement; mais les personnes habiles s'en servent pour la Géographie, pour l'Histoire et pour le Commerce» (Langlet-Dufresnoy, «Discours sur l'étude de la géographie», *apud* É. Taillemite 1988: 274).

Con independencia del destino y del recorrido, la literatura de viajes presenta una serie de *topoi*, tales como la utilidad¹⁴⁶, la brevedad o la amenidad del texto, que se conjugan con la mezcla de temor y curiosidad ante lo desconocido experimentada por el marino en los primeros momentos de la navegación, o las inevitables tormentas que ponen a prueba el valor de estos hombres¹⁴⁷. Pero, a diferencia de lo que sucederá en épocas posteriores, el viajero del siglo XVIII es, ante todo, viajero, y la escritura, consecuencia del viaje.

¹⁴⁶ Las palabras de B, uno de los interlocutores del *Supplément au voyage de Bougainville* de Diderot, sintetizan las ventajas que se pueden obtener con la expedición que da título a la obra, y que pueden hacerse extensivas al resto de los viajes: «une meilleure connaissance de notre vieux domicile et de ses habitants; plus de sûreté sur des mers qu'il a parcourues la sonde à la main, et plus de correction dans nos cartes géographiques» (1992: 78).

¹⁴⁷ A este respecto, la publicación de recopilaciones como *Histoire des naufrages. Recueil des relations les plus intéressantes des naufrages, hivernements et autres événements funestes sur mer, qui ont été publiées depuis le quinzième siècle jusqu'à présent* de Jean-Louis Deperthes (1789, 3 vols.), o los vols. X-XII de *Voyages imaginaires (1787-1789)* de C.G.T. Garnier, dedicados a los naufragios apócrifos, ponen de manifiesto el enorme interés que despiertan las narraciones de los peligros que encierra el mar.



59. Portada del *Voyage de découvertes aux terres australes*

2.3. DISTRIBUCIÓN DE LA INFORMACIÓN Y DE LAS ILUSTRACIONES. TÍTULO, NOTAS Y TEXTOS PRELIMINARES

Durante el proceso de redacción el narrador transforma su tiempo vital en el tiempo del relato, que necesariamente comienza con una despedida y concluye con un regreso. No obstante, la linealidad temporal puede verse alterada dependiendo del propósito del viajero, que puede optar entre contar únicamente lo que ha visto, o distanciarse de la experiencia personal y crear una obra autónoma. En el primer caso el conjunto de las observaciones se integra en una narración cronológica —que puede incluir reflexiones científicas— en la que se invita al lector a unirse a la aventura; en el segundo se privilegia la descripción —«Le voyage descriptif est le plus naturel» (A. Thibaudet: 8) —, mostrando una realidad

global y ordenada en la que la naturaleza, piedra angular del relato, «y est dite plutôt que vue» (M.N. Bourguet: 329). Bory de Saint-Vincent practica las dos opciones reseñadas en sus *Essais sur les îles Fortunées* y en el *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique*. Entre ambas formas, bien es cierto, son posibles distintas variantes.

Dejando de lado el punto de vista del autor, pieza clave indiscutible de la escritura viajera y del que nos ocuparemos más adelante, la relación de viajes del siglo XVIII se vertebra según dos principios básicos: la claridad y el orden; preceptos, por otro lado, inherentes a la condición de hombres de ciencia de la mayor parte de nuestros autores. Por este motivo el texto suele dividirse en partes o secciones bien diferenciadas atendiendo a las características geográficas, climatológicas o etnográficas de los territorios explorados, y los atlas, frecuentes, forman volúmenes independientes. Algunos ejemplos nos los proporcionan Borda, Pingré y Verdun de la Crenne, que diferencian cuatro partes en su obra: la primera comprende el relato de la expedición; la segunda se consagra a los métodos empleados; la tercera, fundamentalmente geográfica, contiene los mapas; la cuarta, y última, está dedicada a los relojes marinos y al resto de los instrumentos que debían ser probados en el transcurso de la navegación. Por lo que respecta a Fleurieu, elabora una primera parte que consta de un diario de navegación y de todo lo relativo a los relojes marinos; en la segunda reúne los resultados de las observaciones astronómicas, así como sus respectivos cálculos, junto a una serie de tablas y un apéndice sobre instrumentos de medición. Este mismo criterio guía a Ledru, que introduce en su relación un apartado donde traslada al sistema francés las monedas, medidas y pesos extranjeros que utiliza en el texto (pp. XXXV-XXXVIII). Con todo, es posible encontrar declaraciones como la efectuada por D'Entrecasteaux a finales de la centuria en relación con Tenerife: «l'île a été décrite

trop en détail par ceux qui y ont fait un long séjour, pour que des voyageurs qui ne l'ont vue, pour ainsi dire, qu'en passant, puissent rien ajouter à ce que les premiers en ont dit» (p. 6). El pretexto argumentado en esta ocasión se centraba en evitar el hipotético aburrimento del lector, que ya disponía de suficiente información, puesto que Canarias era sobradamente conocida por los navegantes. En cualquier caso, está fuera de toda duda el valor documental de este tipo de escritura que, en el caso de las Islas, constituye el germen de numerosos estudios posteriores.

En no pocas ocasiones el texto se apoya en grabados, acuarelas, levantamientos de costas y dibujos. Este material iconográfico, aunque de valor desigual, pretende ser un complemento visual de la parte teórica, prolongando así una tradición que reconoce el valor didáctico de la imagen:

Cependant, une description, quelque complète qu'elle puisse être, ne sauroit jamais donner une assez juste idée de ces formes singulières, qui n'ont pas de terme précis de comparaison dans des objets antérieurement connus. Des figures correctes peuvent suppléer seules à l'imperfection du discours (Péron: v).

Del mismo modo que en la relación nos encontramos con datos que se transmiten de texto en texto, llegando incluso al plagio¹⁴⁸ —así, por ejemplo, el interés que suscitaba todo lo relacionado con la «América española» a principios del siglo XVIII podría explicar la existencia de estas copias—, también las representaciones gráficas pueden verse repetidas en diferentes obras.

¹⁴⁸ La existencia, en ocasiones, de un posible plagio no es imposible si tenemos en cuenta el gran número de relaciones publicadas y el éxito alcanzado por varias de ellas, o la importancia y repercusión de algunas de las observaciones. Así sucede, por ejemplo, con el diario del Padre Feuillée, pues el Padre Labat critica el texto de Durret de su viaje de Marsella a Lima porque, en su opinión, debe mucho a la relación de Feuillée, que efectuó el viaje en el mismo barco y año (Duviols 1985: 447).

En lo que concierne a Canarias, disponemos de grabados y dibujos de animales, plantas y árboles, como los realizados con pluma por Feuillée; de hombres y mujeres representados con los trajes tradicionales¹⁴⁹ o de paisajes y vistas de las principales ciudades, incluidas las dos láminas «tout à fait banales» (Bouvier y Maynial: 44) de Milbert: una casa y una fuente de Santa Cruz de Tenerife.

Los títulos, los subtítulos y las anotaciones al margen son los primeros indicadores del contenido, de la finalidad, e incluso del tipo de escritura. Por lo general, en el siglo que nos ocupa, los títulos son largos y con una clara ambición enciclopédica, puesto que informan, entre otras cosas, del itinerario, del período que abarcan, de los nombres de las naves o del de su capitán. Ya dentro del texto encontramos una suerte de introducción que recibe distintas denominaciones: *avis au lecteur*, *chapitre préliminaire*, *préface...*, en la que se exponen el objeto, los preparativos y la dotación de la expedición, además de una rápida biografía del viajero que incluye su interés remoto por las ciencias naturales y los viajes, así como su trayectoria profesional. De igual modo, son corrientes las referencias a las expediciones marítimas emprendidas a lo largo del siglo XVIII por Francia e Inglaterra, en un intento de justificar la empresa en cuestión. A lo largo de seis páginas La Pérouse rememora los viajes de descubrimiento efectuados a lo largo de la centuria y, si bien reconoce los avances conseguidos, llega a la conclusión de que la labor iniciada debe continuarse con el fin de completar el conocimiento del globo:

¹⁴⁹ Durante este período la mayoría de las ilustraciones que tienen como objeto la población isleña escogen el medio rural. Las escenas de la vida urbana corresponden ya al s. XIX.

Les voyages de divers navigateurs anglais, en étendant nos connaissances, avaient mérité la juste admiration du monde entier: l'Europe avait apprécié les talens et le grand caractère du capitaine Cook. Mais dans un champ aussi vaste, il restera pendant bien des siècles de nouvelles connaissances à acquérir; des côtes à relever; des plantes, des arbres, des poissons, des oiseaux à décrire; des minéraux, des volcans à observer; des peuples à étudier, et peut-être à rendre plus heureux: car enfin, une plante farineuse, un fruit de plus, sont des bienfaits inestimables pour les habitans des îles de la mer du Sud. Ces différentes réflexions firent adopter le projet d'un voyage autour du monde; des savans de tous les genres furent employés dans cette expédition (pp. 5-6).

Pero los preliminares no sólo son tributarios de la evolución de la concepción del viaje y de la investigación científica, sino que se convierten en una declaración de intenciones del viajero, que aprovecha para demostrar su competencia, aludiendo a la experiencia adquirida en otras expediciones, a los estudios realizados, etc. En otro orden de cosas, la redacción del viaje suele justificarse argumentando que se cumplen órdenes, algo usual en esta clase de empresas promovidas por los Gobiernos. Este extremo puede quedar reflejado en el título, tal como ocurre con el viaje de D'Entrecasteaux: *Voyage d'Entrecasteaux envoyé à la recherche de La Pérouse, publié par ordre de Sa Majesté l'Empereur et Roi (...) rédigé par M. de Rossel (...)*. Pero, sobre todo, se subraya el carácter utilitario de la relación y el deber que tiene todo hombre de comunicar lo que sabe en aras del progreso científico. Así lo hace constar Péron en el primer capítulo de la relación del viaje de Baudin a tierras australes:

Depuis que les découvertes dans les sciences ont été mises, avec raison, au nombre des principaux titres de la gloire et de la prospérité des peuples, un généreux concours s'est établi entre eux, une nouvelle carrière s'est ouverte à la rivalité des Gouvernemens, rivalité d'autant plus honorable, qu'elle est plus réellement utile à tous. [...] Dans un tel état de choses, l'honneur national et le progrès des sciences parmi nous, se réunissoient donc pour réclamer

une expédition de découvertes aux Terres Australes, et l'Institut de France crut devoir la proposer au Gouvernement (p. 4).

En la misma línea se sitúa Rossel¹⁵⁰ cuando, en una carta dirigida a Napoleón, que precede al prefacio del viaje, señala el beneficio que se puede obtener aprovechando la experiencia de otros: «L'espérance que les navigateurs y trouveront des méthodes qui contribueront à la sûreté de la navigation, a soutenu mon zèle». El deseo de Rossel se convierte en una afirmación para Freycinet, que se defiende así de la mala acogida de una expedición en la que se habían puesto muchas expectativas:

Sans doute notre expédition a été contrariée de mille manières; on peut dire même qu'il n'en est point de ce genre qui, dans les temps modernes, ait été plus pénible; mais les résultats dont elle a enrichi les sciences, ne la rendent-ils pas d'autant plus honorable pour ceux qui l'ont entreprise et poursuivie avec constance? (p. VI).

Fleurieu, por su parte, expone en su relato la manera idónea de obtener mejores resultados con los relojes marinos, bien para dirigir el rumbo de los barcos, bien para rectificar la descripción del Globo (p. XXXIV). En cuanto a Milbert, utiliza su relación para lavar su conciencia por no poder completar la campaña:

D'après le court exposé que je viens de faire, mes lecteurs s'apercevront, sans doute, que si le mauvais état de ma santé m'a empêché de faire en entier un voyage intéressant et pénible, j'ai su néanmoins employer mon temps d'une manière utile: si ma tâche se trouve honorablement remplie, je serai satisfait, et j'aurai la conscience d'avoir fait mon devoir (p. X).

¹⁵⁰ Recordamos que Rossel asumió la redacción del diario de D'Entrecasteaux, muerto poco antes de que la expedición concluyera.

Pero tanto el marino como el naturalista, que se han convertido en escritores de manera accidental, van más allá de la simple exposición de datos y resultados, e intentan convencer al hipotético lector de la calidad de la obra y predisponerlo para su lectura. Para ello, una técnica habitual es el recurso a la *captatio benevolentiae* cuyo fin consiste en «valoriser le texte sans indisposer le lecteur par une valorisation trop immodeste, ou simplement trop visible, de son auteur» (G. Genette: 184). De esta forma, el narrador alude, bien a su inexperiencia como escritor, bien a su inferioridad profesional comparándose con otros viajeros más cualificados. Para combatir sus carencias recurre a la lectura o al consejo de personas autorizadas, al tiempo que todo ello contribuye a legitimar el texto en cuestión. Los extractos siguientes son una clara muestra de esta actitud. En el primero, el dibujante Milbert justifica la publicación del *Voyage pittoresque à l'Île de France* con estas palabras: «J'ai recueilli quelques observations sur l'histoire naturelle de cette île, et comme elles pouvoient intéresser plusieurs de mes lecteurs, j'ai cru devoir les publier, après avoir néanmoins pris conseil des hommes dont le nom fait autorité en cette science» (p. X), y en el siguiente, Ledru escribe a su madre:

Ainsi pensaient les naturalistes célèbres qui m'ont précédé dans la carrière des voyages. Je suis loin de posséder les talents et le génie qui les caractérisaient; mais j'ai, comme eux, l'amour de la science, le désir d'en augmenter les richesses, et d'offrir un jour à ma patrie le résultat de mes recherches (p. XXXII).

No obstante, uno de los procedimientos empleados para ganar la confianza del lector es la insistencia en la veracidad de la información que se ofrece, conseguida, principalmente, a través de la observación directa: «J'ai tâché de

rapporter, de la manière la plus exacte, les faits dont j'ai été témoin pendant ce voyage pénible» (Labillardière: X).

En definitiva, el capítulo introductorio es una parte importante del relato, que proporciona una valiosa información sobre el texto y las expectativas que crea. Por lo que respecta al lado humano, éste se manifiesta, especialmente, cuando se incorpora la correspondencia personal y oficial. El reconocimiento público y la fama que proporcionan haber formado parte de una gran expedición son algunos de los resultados que espera obtener Milbert, como él mismo reconoce en el primer capítulo de su relación:

À peine sorti du port, je me plaisais à anticiper sur le retour: [...] nos compatriotes nous accueillèrent avec enthousiasme, ils nous témoignèrent par des cris de joie, combien ils appréciaient notre zèle et notre dévouement [...]. Quelques années d'absence et d'études avaient fait de moi un homme utile, intéressant, mon nom était immortalisé par une expédition mémorable (p. 4).

Y Bory de Saint-Vincent escribe una carta al General Dumas en la que transforma el lamento inicial ante la incompreensión del lector y, más concretamente, del «científico de gabinete», en una larga queja sobre la dificultad que supone escribir la relación y las inmerecidas críticas que recibe el viajero:

A son retour, il est surpris de voir les Sciences changées de face. Il veut écrire; son style, qu'il a négligé, ne peut donner de charme à ses Ouvrages. Si, par un hasard heureux, les Observations qu'il a faites sont d'une nature extraordinaire en apparence, et que quelques circonstances dans ses récits semblent s'écarter de ce que l'on voit habituellement, le doute s'élève de toutes parts, et l'on taxe d'imposteur celui qui n'a rapporté que ce dont il a été le témoin.

Je sais bien que plusieurs Voyages peuvent être taxés d'exagération; mais ce ne sont guère les Voyages de notre siècle: ceux-là furent écrits dans ces tems grossiers où les Sciences étaient si peu répandues, que l'on pouvoit faire croire à un Public ignorant les bornes du possible, tout ce qu'enfantait une imagination déréglée. Aujourd'hui, un Voyageur n'en impose plus sur des choses de quelque importance (Bory 1804: VII-IX).

Tras el relato de viajes propiamente dicho, estructurado a partir de la experiencia y comprensión de lo descubierto, figura, por lo general, una conclusión.

2.4. LA *CAPTATIO BENEVOLENTIÆ* Y OTROS RECURSOS ESTILÍSTICOS

Insistimos, una vez más, en que lo prioritario en este tipo de textos es el contenido. En este punto coinciden los exploradores y todos los interesados por este tipo de escritura, pero no así una clase de lector al que le atrae, no tanto lo que se dice, cuanto la manera en que se transmite. Sin embargo, hay que tener en cuenta que casi todos nuestros «viajeros-escritores» son, ante todo, hombres de ciencia, poco habituados, por tanto, a escribir para un público tan amplio y heterogéneo. Según su propio testimonio, nunca imaginaron que su obra se imprimiría, por lo que abundan las disculpas por la torpeza en el empleo del lenguaje y las declaraciones donde el autor afirma que no le mueve la ambición literaria¹⁵¹. Para algunos estudiosos, estas manifestaciones constituyen, por el contrario, una *captatio benevolentia* y un claro indicio de la preocupación estética subyacente. Milius, oficial a bordo del *Naturaliste*, comunica su deseo de ser tratado con benevolencia antes de proseguir la narración del viaje:

Ces nouveaux renseignements completeront entierement la description de ces iles intéressantes. Je désire qu'ils soient agréables à mes lecteurs et je réclame d'avance leur indulgence pour les répétitions qu'ils pourront observer dans cette derniere narration. Il est assez difficile de ne pas commettre de semblables fautes dans des ouvrages de cette nature. Dailleurs comme j'écris sans prétention & que je n'ai jamais eu le projet de me faire imprimer, j'ai apporté peu de soins dans mon style. Je me suis attaché plus particulièrement à faire une description juste et véridique (p. 25).

Y Le Gentil, en una carta dirigida al secretario de Estado, incluida en su relato, se expresa en los siguientes términos: «ne vous attendez pas à lire des récits pompeux,

¹⁵¹ Justificación, por otro lado, frecuente por parte de los viajeros ya desde el siglo XVI, como lo demuestra W. Guentner en su estudio sobre el relato de viajes (1992: 53-70).

et des descriptions fleuries: je ne suis point Orateur: je vous dirai le plus simplement et le plus sincèrement qu'il me sera possible les choses que j'ai remarqué» (p. 2).

Algunos teóricos aconsejan incluso sacrificar el estilo si fuera necesario para conservar el principio de veracidad. «La vérité est un point essentiel dont il ne faut jamais s'écarter; il faut même lui sacrifier la beauté du style, sitôt qu'il ne pourrait pas s'accorder avec elle» (*apud* J.M. Goulemot *et al.*: 539). La ausencia de artificio en aras de la objetividad da lugar a un discurso «dont la crédibilité semble partout inversement proportionnelle à son degré d'élaboration» (G. Blanc: 55). Por este motivo, con la intención de conseguir la complicidad del lector y, sobre todo, de convencerle de la veracidad del contenido, el autor recurre, con frecuencia, al empleo del vocativo, a la elaboración de listados de botánica, de zoología y de glosarios de términos indígenas¹⁵², al desarrollo de operaciones matemáticas y cálculos astronómicos, al levantamiento de mapas, trazados de costas y una gran cantidad de dibujos que ilustran el texto.

Por lo que se refiere al vocabulario, en nuestro caso concreto observamos no sólo la inclusión de hispanismos, sino también la utilización de léxico canario, bien sea intercalado en el texto, bien en forma de listas de palabras. El empleo de extranjerismos tiene su principal justificación en la carencia del término adecuado, así como de la realidad que designa, en la lengua de origen. El viajero, entonces, puede optar entre la introducción de «xenismos», términos vernáculos con una mínima adaptación, la «traducción» a su idioma del vocablo, la utilización de

¹⁵² La posibilidad de aprender otras lenguas para comunicarse con otros hombres es considerada uno de los beneficios de los viajes: «On ne voyagera jamais avec fruit, si on ne possède la langue du pays qu'on se propose d'examiner» (L. Berchtold: 8).

términos genéricos, o bien el recurso a perífrasis o aproximaciones. En cuanto al uso de tecnicismos, si bien no es generalizado, su empleo está subordinado a las competencias del «viajero-narrador», como sucede en los textos de los naturalistas Ledru y Bory. El primero de ellos dedica dos páginas a enumerar las especies vegetales de la zona tropical (pp. 97-99) y el segundo intercala en la narración listados de palabras aborígenes, plantas e insectos; pero, sin lugar a dudas, los textos más técnicos pertenecen a Feuillée y Fleurieu. A esto se debe que la escritura del astrónomo no se caracterice precisamente por su amenidad, según destaca G. Saint-Yves:

Ce n'est certes pas un écrivain brillant, un conteur agréable; dans ses journaux de voyage, il ne faut chercher ni récit attrayant, ni description détaillée. Feuillée se contente d'être un observateur précis, un calculateur consciencieux, un astronome habile, un botaniste instruit. Bon dessinateur, il complète son oeuvre par des plans remarquables et de forts jolis croquis de plantes nouvelles (p. 302).

Todo lo expuesto permite afirmar que la literatura de viajes combina, preferentemente, dos tipos de discurso, según prevalezca la descripción o la narración. El tiempo utilizado es siempre el pasado, y el futuro se emplea sólo para representar la subjetividad o introducir de manera rápida alguna información que, con el fin de mantener despierto el interés del lector, no es aclarada en su totalidad.

La descripción, que puede interpretarse como una digresión dentro del discurso, es la técnica que mejor se adapta al contenido científico, siempre y cuando no modifique sustancialmente la estructura del mismo: «La relation de voyage authentique propose, dès le milieu du XVII^e s., une description méthodique de l'ailleurs, seul et unique objectif qui justifie pleinement l'utilité de raconter le récit d'un voyage» (S. Linon 1990: 185). Para llevarla a cabo se destacan los rasgos

particulares del nuevo elemento, como el tamaño, la forma o el color, que pueden ponerse en relación, por semejanza u oposición, con los de otro conocido, en cuyo caso la comparación no hace más que subrayar la distancia que separa a ambos. Veamos algunas de las comparaciones que Bory nos ofrece. En la primera de ellas se trata de una variedad de uva de las islas Canarias; la segunda hace referencia a una variedad de geranio:

Les grappes sont lourdes, composées de quinze à vingt grains; ceux-ci sont noirs, durs, cassans, peu sucrés, aussi gros et de la même forme que les olives; leur peau est très-épaisse (1804: 23). Je trouvai aux environs de quelques jardins de paysans la *capucine* et le *geranier lacinié*, presque naturalisé; je remarquai que ce dernier, qui, dans nos orangeries, a une odeur si désagréable, en avait ici une des plus suaves (1804: 65-66).

Cuando se intenta explicar algo que no tiene equivalente en la cultura de recepción se recurre a lo familiar mediante fórmulas como *es una especie de*, que puede acompañar al término extranjero o no. Adanson describe la destiladera indicando la razón de su uso, el procedimiento y las características de la piedra:

Comme cette eau est assez dure & crue, ils sont dans l'usage de la filtrer au travers d'une pierre qui est fort commune dans leurs carrieres. C'est *une espece de lave* couleur de suie, qui tient le milieu entre la densité de la lave grise, & la porosité de la ponce (p. 12).

Un caso particular de la descripción es el cliché, que tranquiliza al lector por el reconocimiento de lo *déjà-vu*. En lo que concierne a Canarias, la belleza de su paisaje o de sus mujeres forma parte de un antiguo tópico, todavía vigente, al que no escapan los naturalistas ilustrados.

Un procedimiento frecuente en la literatura de viajes, y al que ya hemos hecho referencia, es la comparación, de la que se sirve el viajero para valorar y comprender la nueva realidad con la que se enfrenta, tanto durante el desarrollo de

su labor profesional como en los momentos de ocio. En ocasiones el elemento comparado no es descrito, pues la remisión a un elemento familiar evita la explicación de lo desconocido. Entre los numerosos ejemplos citamos, en primer lugar, uno de Bory. En él el botánico refiere que las mujeres de Tenerife pasan muchas horas en la ventana, ocultas tras las celosías, tal y como pudo comprobar personalmente, aun cuando no haya gran cosa que observar. Y concluye con estas palabras: «Il faut convenir que, si nos dames de Paris perdent le tems, elles ne le perdent pas d'une façon aussi ennuyeuse pour elles et pour les autres que les Espagnoles des Canaries» (1804: 24).

A partir de rasgos particulares, dimensiones, color o textura, se establece la equivalencia, la comparación cuantitativa, la aproximación o la oposición del elemento en cuestión en relación con el referente: «Le maquereau des Canaries n'est pas de même espèce que celui qu'on voit sur les côtes de l'Europe; il est moins large, & plus petit, quoique fort allongé» (Adanson: 7), «les maisons [de Santa Cruz] diffèrent beaucoup de celles d'Europe» (Milbert: 10), «les toits sont plats, dans le genre italien» (Milbert: 16). La comparación, más o menos explícita, con la tierra natal suele ser habitual y está propiciada, tanto por un estado de ánimo que acusa la distancia y el tiempo, como por cualquier hecho que recuerde, por similitud u oposición, a otro conocido.

En su trabajo recientemente publicado¹⁵³, S. Linon-Chipon distingue entre la escritura de la travesía y la de la escala, a las que dedica los capítulos 3 y 4 respectivamente. En nuestro corpus hemos podido confirmar que, en efecto, la actitud del viajero difiere y, por lo general, se aprecia un tono más desenfadado en las partes del discurso que coinciden con la estancia en Canarias y en las que no

¹⁵³ *Gallia orientalis. Voyages aux Indes orientales (1529-1722). Poétique et imaginaire d'un*

faltan las referencias a pequeños incidentes como los que señalamos a continuación. De regreso a Santa Cruz, después de haber estado recogiendo muestras de plantas, Bory y el grumete que le acompañaba se detuvieron en casa de Legros¹⁵⁴. El vaso de vino que éste les ofreció fue suficiente para emborrachar al muchacho y Bory se encontró, de noche, en medio de un camino difícil y pedregoso, cansado y con el grumete a cuestas:

et entrâmes chez M. Legros pour le saluer; il nous engagea à nous rafraîchir. Le petit mousse qui portait ma boîte ayant très-chaud et soif, but un verre de vin du pays, qui le grisa, de sorte que, lorsque je fus en route, je m'aperçus qu'il trébuchait à chaque pas; bientôt il ne put plus marcher, la nuit nous surprit et je me trouvai dans le plus grand embarras sur un chemin difficile et pierreux; après les fatigues d'une journée d'herborisation pénible, je fus encore obligé de porter mon petit bon homme et ma boîte de fer-blanc qui était fort lourde, ce qui mit le comble à ma lassitude (1804: 66-67).

O la compra realizada por algunos marinos, en un convento de La Laguna, de unas raíces coloreadas con «sangre de drago», destinadas a la higiene bucal:

La plupart des voyageurs de notre expédition de découvertes achetèrent à Laguna, dans un couvent où il y avait des religieuses charmantes, de petits paquets de racines qui n'avaient pas beaucoup de goût ni de vertu par elles-mêmes, mais qui étaient colorées d'une couche de sang de dragon, afin qu'en les mâchant elles conservassent les dents et les gencives. Le meilleur éloge qu'on puisse faire de cette petite marchandise, c'est que les religieuses qui la vendaient, avaient la bouche fraîche et de toute beauté (Bory 1803: 320).

Asimismo, los párrafos más subjetivos se corresponden con la estancia en las Islas y, en especial, con los momentos de ocio. Es entonces cuando algunos viajeros recurren a la descripción, que puede estar también acompañada de

genre littéraire en formation, París, «Imago Mundi» nº5, 2003.

¹⁵⁴ Legros llegó a Tenerife en 1796 formando parte de la tripulación de Baudin, pero no volvió a embarcar por motivos de salud.

admiraciones, metáforas o personificaciones. Bory, en un tono intimista que anuncia el Romanticismo, describe el bosque de La Laguna con los siguientes términos:

L'impression que me causèrent les productions et l'ombrage de cette forêt, ne peut se peindre; mais que je croirais rendre un grand service à ceux qui me liront, si je pouvais faire passer dans leur ame les sensations délicieuses que j'éprouvai en me reposant sous ces beaux arbres touffus qui ne se dépouillent jamais de leurs feuilles! Ces arbres sont entrelacés de végétaux odorans, dont l'hiver respecte la parure; ils ombragent un sol couvert de mousses verdoyantes et d'élégantes fougères que le soleil ardent ne peut dessécher; des fleurs nouvelles, brillantes de toute leur fraîcheur à la fin d'octobre, la paix et le silence de ce beau lieu qui n'était troublé que par le chant des serins et le roucoulement des ramiers, me ravirent d'admiration; je voyais, pour la première fois, abandonnées à elles-mêmes ces plantes des pays chauds, qui languissent dans nos serres à l'aide d'une température factice (1804: 60).

Y Milbert exclama ante la vista del Teide:

Voilà le fameux pic dans toute sa majesté. Quel spectacle! Qu'il est imposant et sublime! Je fus ébloui et obligé de voiler mes yeux en y portant la main. Le pic se présentait en face [...] il était entouré de montagnes dont les plans croisés et variés de mille manières se distinguaient facilement les uns des autres. [...] le sommet du pic, détaché de l'atmosphère sur un ciel du bleu le plus pur, élève sa tête majestueuse, isolée dans l'espace: il domine souverainement les autres montagnes et semble un roi au milieu de sa cour (p. 51).

Péron va más lejos en su admiración por el Pico y construye la siguiente hipérbole:

Mais, il faut l'avouer, l'isolement de ce pic au milieu des mers, la présence des îles fameuses qu'il annonce au loin, les souvenirs qu'il rappelle, les grandes catastrophes qu'il proclame, et dont il est lui-même un prodigieux effet, tout concourt à lui donner une importance que ne sauroient avoir les autres montagnes du globe (p. 13).

Además de determinados recursos estilísticos, el estudio del léxico elegido para explicar lo distinto y, más concretamente, del empleo de la adjetivación y de las repeticiones, es esencial. Existen, no obstante, otros procedimientos para

representar la alteridad que también deben ser analizados, tales como la presencia de cualquier indicio de automatismo en la elección del vocabulario, sus ocurrencias, los procedimientos que permiten pasar de lo desconocido a lo conocido o a la inversa —así como los posibles efectos de alejamiento, exclusión, naturalización o exotismo—.

En cuanto a la adjetivación, puede tener un doble uso: uno propiamente descriptivo, que aísla los elementos subrayados, y un empleo destinado a expresar un juicio que modifica considerablemente, e incluso anula, lo descriptivo. Tradicionalmente, la literatura de viajes ha recurrido a una serie de calificativos para expresar lo distinto, como *bizarre* o *étrange*, que en nuestro caso aluden a objetos, costumbres o tradiciones como algunas prendas de vestir y hábitos de las mujeres canarias o de los guanches: «Le costume de ces rois est assez *bizarre*» (Ledru: 58), «Les statues de cette église sont couvertes de vêtements en étoffes, qui retracent le costume *bizarre* des différents siècles» (Ledru: 60), «Ce même soir le citoyen Ely, frappé de l'accoutrement *bizarre* de quelques femmes de la ville» (Labillardière: 8).

El paisaje, el Teide o el clima no reciben más que elogios, con excepción de las zonas áridas y abruptas, que no suelen atraer al viajero. *Fameux*, *majestueux* y *gigantesque* son los términos escogidos para aludir al Teide; *riant*, *agréable* y *beau* para el paisaje; los barrancos van indefectiblemente acompañados de *profonds*; la temperatura es *délicieuse*, *douce*; y el agua, *limpide*, *pure*. En ocasiones el relato ofrece una imagen pictórica tradicional de bosques frondosos en los que se escucha el murmullo del agua limpia y cristalina. Asimismo, en la designación de lo diferente se puede hablar de un empleo casi abusivo del superlativo. Esto sucede con el Teide —«Je restai trois heures et demie sur le sommet: vous connoissez le prix de ces heures-là. J'abandonnai à regret une des plus belles scènes du spectacle

de la nature» (Cordier: 65), «Dès que nous eûmes traversé ces nuées épaisses, nous jouîmes du plus beau spectacle dont il soit possible de se former une idée» (Labillardière: 17) o «Ténériffe [...] est, comme on le sait, remarquable par son Pic, l'une des plus belles montagnes du monde» (Bory 1804: 16) — y con el drago — «le plus beau de toutes les îles Canaries, et peut être du globe» (Ledru: 93)¹⁵⁵—.

Por lo que respecta a la inclusión en el texto de términos extranjeros, cabe recordar que una de las consecuencias de los grandes descubrimientos geográficos y de la consiguiente apertura de las fronteras fue el renovado impulso en el estudio de las lenguas autóctonas. Por esta razón, ya desde el siglo XVI entre los marinos circulaban gramáticas y diccionarios de lenguas amerindias. La presencia de vocablos extranjeros en el texto obedece a varias razones, entre las que sobresalen la imposibilidad de realizar la descripción de una realidad que carece de equivalente en la lengua de llegada sin recurrir al vocabulario indígena; el beneficio que estos términos, a veces agrupados en glosarios, pueden aportar a los que emprenden el mismo viaje¹⁵⁶ o, simplemente, el deseo de mostrarlo como objeto de curiosidad. En cualquier caso, la utilización de extranjerismos refuerza de manera considerable la impresión de novedad, puesto que el sustantivo no evoca ninguna realidad familiar.

En general, se incluye una marca tipográfica para distinguir los vocablos que, a falta de un equivalente en la lengua de partida, se insertan de manera aislada en el texto en forma de préstamos. Prácticamente todos los viajeros utilizan extranjerismos que, en forma de sustantivos o de nombres propios, designan

¹⁵⁵ Ledru se está refiriendo al ejemplar de Franchy.

¹⁵⁶ En el *Voyage autour du monde* de Marchand existe un cuadro comparativo del vocabulario de las Marquesas recogido por los ingleses y por los diarios franceses, las marcas fonéticas hacen referencia a una u otra lengua según el caso.

especies naturales desconocidas (animales, árboles, plantas, frutas, verduras), productos o utensilios hechos a mano que no corresponden con ningún uso conocido, nombres de personas, divinidades o funciones sin equivalente en la lengua de origen, así como adjetivos, interjecciones y verbos.

Los extranjerismos pueden incluirse en el texto de distintas formas. Unas veces el término aparece aislado y es designado explícitamente como perteneciente a una lengua extranjera. En estos casos suele estar introducido por fórmulas del tipo *appelé, c'est-à-dire, on le nomme, c'est ainsi qu'on nomme dans le pays*, etc. y designa elementos propios del lugar: «On cultive pour la nourriture des hommes du froment, très peu-de seigle [...] et des pois chiches, dits *garbansos*» (Ledru: 114), «...une petite espèce de gale y est endémique, on l'appelle *sarna*» (Bory 1804: 37), «En sortant de Sainte-Croix, on trouve un *baranco*, c'est ainsi qu'on nomme dans le pays des ravins qui sont à sec presque toute l'année» (Bory 1804: 52), «Le dessert m'offrit une qualité de raisins que je ne connaissais pas; c'est celle qui donne le vin sec des Canaries, appelé *vidogue* dans le pays» (Bory 1804: 23), «Aux Canaries, les vins qu'on recolt, sont de deux qualités: l'une nommée de *vidogne*, sèche et forte, est celle dont on recueille davantage; l'autre, plus liqueureuse, est nommée *Malvoisie...* » (Bory 1803: 227), «Cette belle espèce de laurier est fort commune dans les montagnes: on la nomme *vinaticos*» (Bory 1803: 321), «Les couleurs qu'ils employoient étoient l'ocre, le cinabre, le charbon, le lait de figuier, & celui d'un autre arbre sauvage appelé *Cardon...*» (Borda: 84), «il supplée [le bétail] au défaut d'eau en suçant la racine d'une herbe qui croît en ce territoire, & qu'on nomme *Gamona*» (Borda: 100), «Vers la moitié de cette convexité, la pierre ponce finit, & fait place a un *Malpais*, noir, dur au marcher, il est vrai, mais plus stable que la pierre ponce & par cela même plus facile à gravir» (Borda: 92), «Cette nourriture se compose, en effet, du Gofio, espèce de pâte qui remplace presque

absolument le pain, et qui vient, dit-on, des anciens Gouanches» (Péron: 16), «On ne connoissoit ni le fer, ni aucun autre métal; on coupoit, on travailloit le bois, quelque dur qu'il fût, ainsi que toute autre matière fertile, avec une espèce de caillou noir, qui abonde dans ces îles & qu'ils nommoient *Tabona*» (Borda: 83-84).

De estos ejemplos destacamos el de *baranco*, que los viajeros prefieren al término francés, puesto que la voz española hace una referencia específica a la orografía de Canarias. En el caso de *malpaís*, el autor añade en nota: «C'est le nom qu'ils donnent à une espèce de pierre ou de morceaux de rochers brulés».

Otras veces el vocablo está inserto en una frase y es explicado, o bien se aporta el equivalente francés. En estas ocasiones es tratado como un término desconocido que necesita traducción o definición y no como un vocablo autóctono: «Il y a tout autour de l'arbre une grande ronce qui entoure aussi plusieurs de ses rameaux; aux environs sont quelques hêtres, de landiers (*brezos*), et des buissons (*zarzas*)» (Bory 1803: 224), «Les gens riches ont ordinairement sur leurs maisons un *mirador* ou belvédère, d'où l'on découvre une perspective étendue» (Milbert: 16), «Le ravin ou *barranco* qui se prolonge de La Laguna à l'Océan, est un des plus remarquables de l'île» (Ledru: 80), «Le *mocan* est un arbuste particulier aux Canaries» (Bory 1803: 327).

Por último, el término conoce un proceso de lexicalización y entra sintácticamente en la lengua del viajero. Con frecuencia se trata de sustantivos a los que acompaña un determinante francés. Los ejemplos siguientes hacen referencia a monedas españolas y están integrados en las frases correspondientes sin ningún tipo de aclaración particular, si bien el contexto permite su identificación: «Beaucoup de pauvres nus ou déguenillés, d'une saleté dégoûtante vous obsèdent à chaque pas pour attraper une *pecette*» (Bory 1804: 35), «La monnoie de Veillon

n'est qu'imaginaire à Canaries, à Ténériffe, à Palme & à Gomère: dans les autres îles on admet des *quartos*» (Borda: 107), «On trouve aussi sur les roches arides des *Barancos* l'euphorbe particulier au pays» (Milbert: 21), «J'allais me délasser des fatigues de la journée, lorsque de perfides musiciens vinrent sous mes fenêtres donner une sérénade à quelques beautés du voisinage. Il me fut impossible de fermer l'oeil de la nuit. Je maudis de bon coeur et les musiciens et la *señora*, et attendis le jour avec impatience» (Milbert: 58).

La inclusión de términos aislados cumple diferentes funciones, entre ellas la principal responde a la necesidad de catalogar un universo exótico del que no puede dar fe el léxico conocido. También es posible que no exista ninguna marca enunciativa, en cuyo caso se trata de una técnica empleada por el narrador para reforzar la alteridad, que aparece entonces en estado bruto.

Asimismo pueden incluirse fragmentos de discurso directo —que sitúan al lector en presencia del extranjero— y glosarios, cuya finalidad es eminentemente utilitaria y suelen encontrarse en los apéndices. El relato de Ledru nos ofrece una clara muestra de alteridad en el capítulo X donde encontramos los precios de los alimentos en Santa Cruz de Tenerife una vez convertido el peso, la medida y la moneda española en la francesa (pp. 129-133).

No queremos concluir este epígrafe sin aludir a un factor determinante en la escritura del viaje. Nos referimos a la personalidad del narrador y a su especialidad profesional que influyen, como es lógico, en la redacción del texto. Comparemos, por ejemplo, estos dos fragmentos pertenecientes a dos relaciones distintas de la misma expedición —la campaña a tierras australes de Baudin— que describen la salida del puerto francés. El primero de ellos corresponde a la relación oficial del viaje; el segundo, al dibujante Milbert:

Le 19 octobre au matin, les vents et la marée nous étant favorables, l'ordre de départ fut donné pour les deux vaisseaux; la frégate Américaine *le Portsmouth*, reportant aux États-Unis les ambassadeurs qui venoient de conclure la paix, sortoit avec nous. A neuf heures, nous passions devant la tour de François I^{er}; une musique nombreuse en occupoit le sommet, et faisoit entendre le chant du départ: un peuple immense, accouru de tous les environs, couvroit le rivage; du geste et de la voix, chacun des spectateurs nous adressoit ses derniers adieux et ses vœux; tous, à l'envi, sembloient nous dire: "Ah! puissiez-vous, moins malheureux que MARION, SURVILLE, SAINT-ALLOUARN, LA PÉROUSE et DENTRECASTEAUX, être rendus un jour à votre patrie, à la reconnoissance de vos concitoyens! (Péron: 12).

Nous sortîmes du bassin du Havre le 19 octobre 1800, par un vent favorable, précédés de la frégate américaine *the Portsmouth*, laquelle ramenait aux Etats-Unis les ambassadeurs qui étaient venus à Paris pour des négociations importantes. Une fanfare militaire se fit entendre au moment où nos vaisseaux passèrent au pied de la tour de François I^{er}; elle fut bientôt accompagnée de salves répétées des canons des forts. A peine eûmes-nous franchi le goulet, que l'artillerie des chaloupes canonnières mouillées exprès sur la rade nous salua à son tour. Nos vaisseaux, toutes voiles dehors, s'avançaient majestueusement. Le calme de l'Océan contrastait avec l'agitation que nous remarquons sur la rive, et, j'ose le dire aussi, avec la situation de chacun de nous. J'avoue que je ne pus résister à cet instant doux et pénible à la fois. Je songeai à ceux que je quittais; des larmes remplirent mes yeux; mais bientôt, surmontant cet instant de sensibilité, je reportai mes regards sur la foule qui inondait encore le rivage, et sur un nombre infini de petites embarcations qui nous suivaient le plus près possible (Milbert, pp. 1-2).

2.5. REDACCIÓN Y PUBLICACIÓN DEL VIAJE

Como consecuencia del auge que experimenta la literatura de viajes durante el siglo XVIII no sólo aumenta el número de ediciones, hasta entonces poco relevante, sino también el de traducciones y recopilaciones, especialmente en la segunda mitad de siglo. Este último tipo de publicación contaba con el antecedente de Théodore de Bry¹⁵⁷ y la edición en Fráncfort de la serie *Grands voyages*, un conjunto de relatos de expediciones a América con 217 ilustraciones. Sin lugar a dudas, uno de los trabajos más célebres es la compilación realizada por Prévost —sobradamente conocida por los viajeros que, en ocasiones, disponían de algunos ejemplares en el barco— y de la que nos ocuparemos más adelante.

La rápida divulgación de los relatos permitía difundir con celeridad el conjunto de las informaciones recogidas, que podían ser utilizadas inmediatamente por la comunidad científica. Esto explica que, por lo general, toda empresa marítima oficial culmine con su escritura, aun cuando, tal como dijimos con anterioridad, el relato final no se ciña a reproducir el diario de navegación. El fragmento que ofrecemos a continuación expone de manera concisa el plan de trabajo del naturalista François Péron, elegido para elaborar la relación oficial del viaje de descubrimientos del capitán Baudin (1800-1803):

Rendre un compte rapide des principaux événemens de cette longue et pénible navigation, décrire successivement la terre de Diémen et toute cette longue écharpe de côtes qui forment

¹⁵⁷ Théodore de Bry (1528-1598), miembro de una familia de orfebres originaria de Lieja, se instaló primero en Estrasburgo y, después de una corta estancia en Londres, se trasladó definitivamente a Fráncfort. En un principio trabajó como grabador, y ya en Alemania se convirtió en librero y editor. Entre sus obras destaca la serie *Grands voyages*. Con respecto a Canarias, es célebre su representación del «garoe» de la isla de El Hierro, en la que figuran los aborígenes recogiendo el agua en cántaros.

le Sud-Ouest de la Nouvelle-Hollande, les terres de Nuyts, de Leuwin, d'Édels, d'Endracht et de Witt; insister sur la constitution physique de ces plages, presque par-tout stériles, dépourvues presque par-tout d'eau douce; rattacher leurs productions diverses à cette constitution elle-même; réunir toutes les observations publiées jusqu'à ce jour sur la Nouvelle Hollande, pour en présenter l'histoire générale suivant l'état actuel de nos connoissances sur ce grand continent: tel est le plan du travail de M. Péron (p. X).

Como acabamos de comprobar, la redacción suele correr a cargo de los propios marinos y naturalistas, sean o no los responsables de la campaña. En algunas ocasiones se trata de un encargo oficial, como el de Péron, que responde a una petición del ministro de Marina (p. IX), puesto que Baudin había muerto en 1803. Tras la muerte de Péron el Gobierno encomendó a Louis Freycinet la redacción de la parte náutica y geográfica:

Chacun de nous ayant, en effet, travaillé d'après ses vues particulières et suivi un plan différent, j'ai dû trouver parfois quelques lacunes, mais plus souvent une surabondance d'observations sur les mêmes points; ce qui a contribué à retarder la marche de mon travail, en multipliant les difficultés. Il m'a fallu examiner un grand nombre de journaux, et discuter avec méthode et impartialité des opinions quelquefois divergentes: ordinairement, mes propres observations éclaircissoient mes doutes et fixoient mon incertitude; mais quand je n'ai pu concilier des manières de voir qui se contrarioient mutuellement, je me suis astreint à rapporter les unes et les autres, laissant aux navigateurs qui nous succéderont à prononcer ultérieurement (p. VII).

Hoy conocemos la expedición de La Pérouse gracias a Milet-Mureau, (Louis-Marie-Antoine Destouff, barón de Milet-Mureau, o Millet-Mureau), que se responsabilizó de la publicación de los manuscritos del malogrado viajero rescatados por Lesseps y el oficial Shortland¹⁵⁸. Como es sabido, a la búsqueda de La Pérouse y de sus compañeros se envió a D'Entrecasteaux. A su muerte le

¹⁵⁸ Existe una reedición posterior del viaje de La Pérouse, fechada en 1831, publicada por Lesseps, cónsul de Francia en Lisboa y superviviente de dicha expedición.

sucedió en el mando d'Auribeau, que también falleció poco después. Fue entonces el capitán Rossel el que se encargó de regresar con la expedición a Francia y trajo consigo los documentos de los resultados de la campaña, así como los planos del hidrógrafo Beautemps-Beaupré. La publicación del diario corrió a cargo, pues, de Rossel. En ambos casos los redactores completaron el texto con notas¹⁵⁹. Cuando esto sucede los autores de las notas cobran un mayor protagonismo. Es lo que hace Milet-Mureau que, a menudo, toma la palabra para expresar su opinión, hasta el punto de que sólo en el primer capítulo las notas son exclusivamente del redactor. E igualmente el oficial Rossel añade, sin dudar, sus observaciones astronómicas al diario de D'Entrecasteaux:

Je me suis permis d'y joindre mon travail particulier sur les observations astronomiques que j'avois été chargé de faire pendant le cours de l'expédition. L'espérance que les navigateurs y trouveront des méthodes qui contribueront à la sûreté de la navigation, a soutenu mon zèle (p. XIII).

De distinta naturaleza son los motivos que llevan al viajero Sonnini a encargarse de la publicación del manuscrito de Ledru¹⁶⁰, al que también añadió notas y comentarios personales con el único fin de «completar» el texto del naturalista (p. II). Por lo que respecta a la redacción de la circunnavegación de Marchand, realizada entre 1790 y 1792, corrió a cargo de Fleurieu, que se sirvió del diario del capitán Chanal, lugarteniente de Marchand.

La inmediata publicación de las relaciones de viaje del siglo XVIII fue fácil en Francia, puesto que los textos poseían un marcado carácter científico y en su

¹⁵⁹ A este respecto no podemos dejar de mencionar que la existencia de las notas explicativas —algunas de las cuales son añadidas y no figuraban en el texto original— es esencial para el lector no familiarizado con el medio marítimo o con la historia natural.

¹⁶⁰ El motivo es simplemente que Ledru no residía en ese momento en París.

mayoría eran fruto de misiones oficiales, por lo que fueron editadas por el propio Gobierno que las impulsó. Esta situación no se vio alterada por los acontecimientos que marcaron el final del siglo, y así, bajo el Directorio salió a la luz el viaje de La Pérouse, y durante el mandato de Napoleón aparecieron las relaciones de Péron y D'Entrecasteaux, entre otras. Tampoco fue un impedimento el que las investigaciones se hubieran llevado a cabo al margen del control estatal, siempre que el resultado se considerara digno de interés. Así ocurrió con Adanson, miembro correspondiente de la Academia de Ciencias, que sometió el estudio fruto de su viaje a Senegal a la valoración de dicha Academia, que lo aprobó.

No obstante, hay lamentables excepciones. Basta con recordar el segundo viaje del mínimo Feuillée a Canarias en 1724. El texto, considerado de gran importancia desde el punto de vista astronómico y geográfico, no fue editado a pesar de que el clérigo había entregado antes de su muerte una copia del manuscrito a Cassini, corregida y anotada por este último, pese a lo cual la Academia de las Ciencias no lo publicó. A este respecto, Y. Laissus declara:

Malgré l'indiscutable intérêt, inspiré d'ailleurs de motifs divers, porté aux voyageurs par les autorités politiques ou scientifiques, beaucoup d'explorations restent à peu près ignorées et ne sont connues aujourd'hui que par quelques traces manuscrites perdues dans les dépôts d'archives (1982: 72).

2.6. LA CUESTION DE LA ALTERIDAD

Emprender un viaje supone establecer un contacto con la realidad exterior y en este acercamiento a nuevas tierras y formas de vida el hombre proyecta, incluso de forma inconsciente, su particular interpretación del universo: «Souvent, il est vrai, le voyageur qui revenait avec une pensée qu'il croyait originale l'avait déjà dans ses bagages, au moment de son départ» (P. Hazard 1994: 21). En efecto, con independencia del destino y del propósito de la expedición, el viajero es incapaz de hacer abstracción del mundo conocido, de sus costumbres y prejuicios, que pretende erigir en valores universales, es decir, adopta una actitud marcada por lo que Todorov denomina «etnocentrismo» (1989: 21-34)¹⁶¹ y que, en líneas generales, impera hasta finales del siglo XVIII en la mentalidad europea occidental. D.-H. Pageaux describe, por su parte, el comportamiento del individuo en los siguientes términos: «Il va découvrir les pays voisins ou lointains; il en saisit les originalités et il les juge en fonction d'idées et d'images d'une civilisation dont il se sent implicitement l'inspirateur et le maître» (1968: 205). De este encuentro con el «otro» nace la conciencia de la diferencia pero, también, de la propia identidad, que conducen, inevitablemente, a la reflexión sobre el hombre y su cultura, sobre lo singular y lo universal¹⁶².

¹⁶¹ En este mismo estudio Tzvetan Todorov distingue una segunda postura: el *scientisme*, que encarna Diderot y su obra *Supplément au voyage de Bougainville*. En ella el pensador francés preconiza, a través de la observación, un acercamiento a la naturaleza que es, en definitiva, la que determina el comportamiento del hombre y a cuya influencia éste no puede sustraerse. El etnocentrismo y el «cientismo» forman parte del universalismo, al que se opone, siempre según Todorov, el relativismo, del que uno de sus primeros representantes, en el ámbito francés, fue Montaigne.

¹⁶² La cuestión del descubrimiento que hace el «yo» del «otro» admite infinitas lecturas y es objeto de estudio para diferentes especialidades científicas. No en vano, la pregunta acerca del

El concepto de «alteridad» —denominado en los últimos tiempos multiculturalismo— está presente en el imaginario occidental desde antiguo y hace referencia, más que a individuos, a pueblos, etnias o culturas, en los que no se contempla la individualidad de sus miembros, que son considerados idénticos entre sí. La imagen que se desarrolla del «otro» puede llegar a convertirse en un estereotipo frente al cual el extranjero emite juicios de valor que se traducen en el acercamiento, el alejamiento, e incluso la neutralidad, respecto al «otro».

A lo largo de la historia la representación de la alteridad ha conocido distintas interpretaciones y durante mucho tiempo se ha localizado en un mundo lejano del que asomaba esporádicamente a Occidente a través de los libros de viaje. En Grecia se designaba «bárbaros» a aquel que no hablaba griego y no participaba de la cultura helena, mientras que en Roma se identificaba al «selvaticus» con el que habitaba los bosques y se mantenía al margen de la influencia de la civilización. Avanzada la Edad Media, concretamente en el siglo XIV, aparece en Francia el concepto de «primitivo» —con connotaciones peyorativas—, seguido por el de «incivilizado» y, más tarde, por el de «buen salvaje» que, como es bien sabido, ensalza el estado primitivo del hombre y encarna el ideal de felicidad y armonía con el universo.

El ensanchamiento del mundo que se deriva de la expansión colonial no sólo permite la aparición de los primeros estudios etnográficos, sino que los

«otro» sigue sin tener respuesta definitiva. De la abundante bibliografía existente destacamos: Cl. Lévi-Strauss (1962): *La Pensée sauvage*, París, Plon; T. Todorov (1982): *La conquête de l'Amérique. La question de l'autre*, París, Seuil; F. Affergan (1987): *Exotisme et altérité*, París, PUF; T. Todorov (1989): *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*, París, Seuil; M. Kilani (1994): *L'invention de l'autre: Essais sur le Discours Anthropologique*, Lausana, Payot y H. Baysson (2002): *L'idée d'étranger chez les philosophes des Lumières*, París, L'Harmattan.

conceptos utilizados para calificar al «otro» cobran mayor fuerza. Uno de ellos es el de «salvaje», inicialmente empleado para designar a las culturas del Nuevo Mundo y de África y, con posterioridad, las de Australia y Oriente. La noción de «salvaje» se consolida en el siglo XVIII para referirse a un hombre desnudo, feo, sucio, brutal, inmoral e inferior. Pero también el descubrimiento de nuevos pueblos puede generar una crisis de «lo propio» ante las noticias de otros modos de vida considerados mejores, de tal manera que unas veces el «otro» es visto de forma negativa respecto a la cultura propia, considerada el centro del universo; y otras, en cambio, está idealizado, aunque, en realidad, lo que subyace aquí es una autocrítica (T. Todorov 1989: 355). Esto es lo que ocurre, por ejemplo, con la figura del «salvaje» —tradicionalmente asociado a Rousseau y en cuya idealización interviene la literatura de viajes— de la que se sirven André Thevet, Jean de Léry y Montaigne para criticar la sociedad francesa. Desde este punto de vista, uno de los libros más emblemáticos es el relato dividido en tres volúmenes —titulados *Nouveaux Voyages, Mémoires de l'Amérique septentrionale* y *Dialogues curieux entre l'Auteur et un Sauvage* y publicados en 1703— que recogen las observaciones que su autor, el barón de Lahontan, anotó diariamente durante su estancia en Canadá¹⁶³.

Ahora bien, abordar la cuestión de la alteridad supone establecer, en primer lugar, el punto a partir del cual se establece la diferencia entre «yo» y el «otro». La consideración de lo diferente presupone, siguiendo el planteamiento de

¹⁶³ Louis-Armand, barón de Lahontan (1666-1716), embarcó hacia Canadá en 1683 formando parte de un contingente de la Marina Francesa. Como recompensa a su actuación en varias campañas obtuvo un cargo en Terranova, pero los problemas surgidos con su superior le llevaron a abandonar clandestinamente Canadá. Acusado de desertor, viajó hasta su muerte por toda Europa.

Hartog (p. 331), «poser qu'il y a deux termes *a* et *b* et que *a* n'est pas *b*». El mundo conocido es el de referencia, sentido como real, auténtico, a partir del cual se interpreta el mundo desconocido, teóricamente real, pero que para serlo efectivamente debe ser representado de forma creíble: «Il ne suffit pas de dire: c'est vrai, c'est la vérité, encore faut-il que le discours soit vraisemblable et donc crédible» (S. Linon-Chipon 2003: 225-226). Según el razonamiento de esta autora, caben entonces tres posturas: si lo nuevo es idéntico al mundo conocido, es sentido como algo indiscutiblemente verdadero; si es el resultado del mundo conocido y del desconocido, es creíble; por último, si es diferente del universo conocido, es inverosímil. Es importante, sin embargo, recordar que la noción de desconocido no tiene un sentido absoluto, sino relativo, ya que se pueden tener noticias de algo que no se ha visto nunca.

De la visión del «otro» o imagología se ha ocupado la literatura comparada francesa y, en especial, el iniciador de este tipo de estudios, Jean-Marie Carré. Su interés se centra en las diferentes imágenes culturales que representan al extranjero; a saber, los prejuicios, los clichés, los estereotipos y las opiniones sobre otros pueblos transmitidos por la literatura. El análisis de las relaciones que se establecen en los distintos medios de expresión artística permite descubrir la imagen que da de sí misma una sociedad y su conocimiento del «otro». Por otra parte, mediante la descripción de un país extranjero y de sus habitantes el observador tiene la posibilidad de cuestionarse la visión que posee de su propia cultura y el lugar que ocupa en ella: «Je regarde l'Autre et l'image de l'Autre véhicule aussi une certaine image de ce Je qui regarde, parle, écrit» (Pageaux 1994: 61). En este contexto, la narrativa de viajes constituye uno de los medios privilegiados de encuentro con el extranjero. Entre otros aspectos, aporta una valiosa información sobre la estructura psicológica de su autor y suele remitir a imágenes preconcebidas de la

representación colectiva del foráneo. Con frecuencia «yo» quiere decir «otro», esto es, la imagen del «otro» aparece como su propia negación y se convierte en la prolongación del «yo». En el *Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes* Rousseau critica la asiduidad con la que el lector de relatos de viaje se encuentra con una visión deformada de sí mismo, en lugar de la descripción del «otro»:

Depuis trois ou quatre cents ans que les habitants de l'Europe inondent les autres parties du monde et publient sans cesse de nouveaux recueils de voyages et de relations, je suis persuadé que nous ne connaissons d'hommes que les seuls Européens; encore paraît-il aux préjugés ridicules qui ne sont pas éteints, même parmi les gens de lettres, que chacun ne fait guère sous le nom pompeux d'étude de l'homme que celle des hommes de son pays (p. 180).

Más adelante el filósofo francés apunta la necesidad de liberarse de los «prejuicios nacionales»:

Ne verra-t-on jamais renaître ces temps heureux où les peuples ne se mêlaient point de philosopher, mais où les Platon, les Thalès et les Phytagore épris d'un ardent désir de savoir, entreprenaient les plus grands voyages uniquement pour s'instruire, et allaient au loin secouer le joug des préjugés nationaux, apprendre à connaître les hommes par leurs conformités et leurs différences, et acquérir ces connaissances universelles qui ne sont point celles d'un siècle ou d'un pays exclusivement, mais qui, étant de tous les temps et de tous les lieux, sont pour ainsi dire la science commune des sages? (p. 181).

La literatura de viajes permite, entre otras cosas, profundizar en los valores del «otro», en las manifestaciones de su cultura —puesto que el arte, la religión, la música, el vestido o la vivienda encuentran siempre un hueco entre sus páginas—; en determinados aspectos espacio-temporales —el espacio extranjero aparece, normalmente, mitificado, pero, en ocasiones, es considerado un reflejo del caos dominante—; y en el tratamiento de las personas, esto es, la inclusión o exclusión

de determinado tipo de habitantes o grupo social, o la posible preferencia por un sexo, especialmente si está determinada por su situación política y cultural. Sin por ello olvidar algo fundamental, cual es valorar no sólo lo que se cuenta sino, también, lo que se calla.

Cuando la identificación con lo distinto no es posible puede suceder que el observador lo califique de monstruoso y extraño, en cuyo caso, la designación no hace más que desvelar la opinión personal de su autor, y cuando el «otro» es muy diferente del hombre occidental, este último se revela incapaz de comprender determinadas prácticas sociales muy alejadas de las suyas. De ahí que la actitud más generalizada consista en ver en el «otro» a un representante de un estadio anterior de la humanidad, todavía no civilizado, tal y como ocurre con las culturas americanas. En cierto modo, el viajero occidental rechaza lo que no entiende e intenta encontrar equivalencias, incluso donde no las hay. Todo esto lo ilustra a la perfección la imagen del «salvaje» difundida durante el siglo XVIII.

En el lado opuesto, cuando lo diferente es apreciado y calificado de «maravilla», ésta suele interpretarse como algo totalmente nuevo de lo que nadie ha oído hablar ni ha visto nunca. Es más, puede ocurrir que una misma realidad sea considerada de diferente manera en función de determinadas necesidades intelectuales, como acontece con el «salvaje», que se convierte en el «buen salvaje». Sea como sea, el «otro» no está dotado de identidad propia, sino que representa el desdoblamiento del «yo» utilizado para juzgar.

La nueva realidad pasa a formar parte del mundo conocido por medio de un vocabulario asociado al mundo familiar. El escritor se enfrenta entonces a un problema de traducción, puesto que debe proceder de tal manera que el mundo que se cuenta —el desconocido— se inscriba en el mismo sistema que el mundo en el que se cuenta.

En su libro sobre la escritura del viaje americano, P. Berthiaume explica la actitud del hombre occidental en los siguientes términos: «Le XVIII^e siècle s'est passionné pour cette figure de l'altérité que forme l'Amérindien, mais un fait nouveau se produit: les voyageurs voient moins les Amérindiens à travers le modèle antique [...] qu'à travers une problématique qui relève de la réflexion politique, sociale et religieuse de l'Europe des Lumières» (p. 352). En efecto, si bien la cuestión de la alteridad ha estado ligada a la literatura viajera desde sus orígenes, tanto la actitud como los procedimientos de descripción se han ido modificando con el tiempo. La adjetivación, la utilización del léxico extranjero y, sobre todo, la comparación caracterizan el discurso de la alteridad, aun cuando la «traducción del otro» sea, al mismo tiempo, una «autotraducción» (D.H. Pageaux 1994: 65).

En nuestro caso concreto, y como tendremos ocasión de comprobar más adelante, la contemplación del «otro» no está tan agudizada porque, al fin y al cabo, se trata de unas islas conocidas desde antiguo que comparten con el viajero una misma cultura europea.

2.7. EL VIAJERO-NARRADOR

Por lo que respecta al marino, ya adelantamos que durante este período cuenta con una mejor preparación científica que sus antecesores y, por consiguiente, soporta más responsabilidades. De él se espera que posea la capacidad de saber aunar teoría y práctica, algo especialmente difícil de alcanzar cuando el viajero es al mismo tiempo autor del relato. Esta doble actividad, que no será siempre valorada de forma positiva por sus contemporáneos, ocupará las siguientes páginas de nuestro trabajo.

Recordamos nuevamente lo que señalaba el Diccionario de Trévoux en su artículo *relation*: «Ce genre d'écrit n'est pas tout-à-fait si facile qu'on l'imagine. Pour y réussir, il faut non-seulement de l'esprit & du goût; mais encore de la bonne foi, de l'exactitude, un style simple, naturel, & qui persuade. Il faut même de l'érudition». Por tanto, el «viajero-escritor» debe reunir en su persona talento, sabiduría y rigor. Y es conocido el enciclopedismo que exigía Diderot al viajero ilustrado antes de abordar la lectura del gran libro del mundo:

Je voudrais du voyageur une bonne teinture de mathématiques, des éléments de calcul, de mécanique, d'hydraulique, de physique expérimentale, d'histoire naturelle, de chimie, du dessin, de la géographie, et même un peu d'astronomie; ce qu'on a coutume de savoir à vingt-deux ans quand on a reçu une éducation libérale (*apud*. F. Wolfzettel: 274).

Para alcanzar la «tensión entre el sujeto-observador y el objeto observado» que, en opinión de Todorov constituye la primera característica importante del relato de viajes (1982: 97), el relator debe conjugar la narración personal y subjetiva con la descripción de la realidad exterior. De la actitud que adopte el observador dependerá la interpretación de la nueva realidad, de ahí que no pocos

textos se hagan eco de la visión parcial y contaminada de las cosas que ofrecen algunos autores, entre ellos, La Rochefoucauld-Liancourt, que a finales del Setecientos, afirma:

Le voyageur lui-même manque très-ordinairement des connaissances qu'il devrait avoir pour bien questionner; quelquefois il voit avec préjugé, avec ce qu'on appelle système; il dirige toutes ses questions, selon son opinion dominante; il veut y assortir toutes les réponses. Si l'on joint à ces difficultés essentielles, celles qui naissent de la situation du voyageur, de ses dispositions momentanées, de la prévention qu'il peut involontairement éprouver lorsqu'il questionne, on verra combien il est difficile de remplir le récit d'un long voyage d'informations suffisamment détaillées et absolument vraies (*apud* S. Moravia: 966).

Y el aristócrata polaco Jan Potocki, en su *Voyage en Turquie et en Égypte...*, exclama: «Hélas, les voyageurs n'ont ordinairement pour observer que les lunettes qu'ils ont apportées de leur pays et négligent entièrement le soin d'en faire retailler les verres dans les pays où ils vont» (Fayard, 1980: 167).

En los textos objeto de nuestro estudio comprobamos que la mayoría de sus autores son conscientes del recelo con que es acogido su trabajo en una parte importante del público y, en consecuencia, no dudan en utilizar el relato para exponer y justificar su labor. Así procede Bory cuando redacta su viaje en 1804: «Au lieu de corriger ce qui ne semble pas faire un bon effet, il faut au contraire le faire sentir; et, si l'on peut parler ainsi, c'est le portrait des pays que les voyageurs doivent s'attacher à rendre fidèlement» (p. 81). Con estas palabras el botánico indica la manera en que debe proceder el viajero y recuerda el compromiso con el lector, tal como era concebido en el siglo XVIII.

Desde este punto de vista, y esto es lo más importante, este tipo de escritura pasa a integrarse en la categoría de la autobiografía, cuando el autor, el narrador y el viajero son la misma persona. Siguiendo el orden cronológico, el

«viajero-escritor» cuenta, bien lo que él mismo ha observado, bien lo que otros le han comunicado cuando no ha podido contemplarlo con sus propios ojos. Entramos aquí en una cuestión que ya apuntamos y que desarrollaremos más adelante, y es la de la importancia del testimonio de primera mano que garantiza la autenticidad de lo relatado, aun cuando el recurso, en contadas ocasiones, a determinadas fuentes de confianza —con el fin de llenar algunas lagunas—, suele ser habitual.

El empleo de la primera persona, y la cercanía al lector que de ello se deriva, hace posible que este último experimente de forma vívida las mismas sensaciones que el narrador. Este puede adoptar la postura del simple informador, alejado de los acontecimientos o, por el contrario, participar de lo que ve y desvelar sus impresiones, como hace Adanson al describir la isla de Tenerife: «Je ne me lassois point d'admirer la beauté de ce pays, la douceur d'un climat où il ne gèle jamais, la situation avantageuse de l'isle, la variété de ses productions, tout cela avoit pour moi des attraits infinis; & j'y eusse resté plus long-tems si les circonstances l'eussent permis» (p. 14). Y es que tanto el naturalista como el marino, que no son, en modo alguno, escritores profesionales, se encuentran con la difícil tarea de dar forma a un texto que debe resultar atractivo, de lectura agradable y cuyo contenido, fruto de la observación y del análisis, debe darse a conocer de manera sencilla y precisa. Las palabras de J. Chupeau, «faire voir, faire vivre, faire vrai» (p. 541), referentes a los viajeros del siglo XVII, siguen siendo válidas en el Siglo de las Luces.

2.7.1. UNA MIRADA RACIONAL SOBRE EL MUNDO

Nuestros cronistas insisten en reiteradas ocasiones en su deseo de ser sinceros y en su pretensión de no enmascarar la realidad, por lo que evitan crear falsas expectativas y hacen hincapié en que los límites del relato están marcados por su propia experiencia visual. Así, Bory declara acerca de la flora canaria: «Qu'on ne s'attende pas à trouver ici une Flore des Canaries. Nous nous sommes bornés au catalogue des végétaux que nous avons trouvés à Ténériffe, et que la saison nous a permis de reconnaître» (1803: 303). Y Cordier, con respecto a la vulcanología de Tenerife, matiza: «Ne croyez pas, au reste, que je pense à tirer des conséquences directes de ce que *j'ai observé* ici pour décider de *ce que je n'ai pas vu*» (p. 65). Pero, además, el discurso científico aspira a convertirse en un reflejo fiel de la naturaleza, ya de por sí sorprendente, que no necesita de adornos superfluos: «Pourquoi donc veut-on toujours faire de fabuleux prodiges de tout ce que la nature a produit de grand et de curieux. Croit-on par hasard, augmenter le foible mérite de les avoir vus, de tout ce qu'on leur ajoute dans les récits les plus mensongers?» (Cordier: 60-61).

Estas premisas explican el uso reiterado del verbo *ver*, que certifica la autenticidad del contenido. Los ejemplos son numerosos, veamos algunos de ellos. Con respecto al célebre vino canario y su forma de cultivo, Adanson concluye: «Voici ce que *j'ai vu* pratiquer aux environs de Sainte-Croix» (p. 10), el Padre Taillandier, en una carta dirigida al Padre Willard, expone su intención de «marquer en détail *ce que j'ai vu* ou appris d'une manière sûre» en su viaje efectuado en 1707 a las Indias (p. 215), y Bory nos cuenta que en Santa Cruz se cortan las hojas de una pita para hacer una especie de cordón grueso que da como resultado unas cuerdas de calidad discutible: «Je crois qu'on les fait rouir [...] et celles que *j'ai vu* employer dans la rade pour de petites embarcations, ne m'ont pas

donné une grande idée de leur force ni de leur flexibilité» (1804: 43-44). Algo más adelante, cuando alude a los reptiles, admite —«Le petit lézard gris est le seul reptile que *j'ai vu*» (Bory 1804: 76). Estas afirmaciones no impiden que el naturalista recurra a fuentes de información fidedignas que garanticen la exactitud de lo relatado, aun cuando no lo haya podido ver con sus propios ojos: «On assura à MM. Pingré et de Borda, l'on m'a dit aussi, et plusieurs voyageurs racontent» (Bory 1804: 27).

2.7.2. LA EXPERIENCIA PERSONAL

De acuerdo con la ideología ilustrada, el conocimiento empírico prima sobre el saber teórico heredado:

L'expérience nous instruit plus que les leçons des plus grands Maîtres. Les Sansons, les Delisle, tous ces Geographes fameux ne savent que ce qu'il a plu aux Voyageurs de leur faire savoir. Si le Voyageur s'est trompé, le Geographe est dans l'erreur. Combien leur Science seroit-elle plus sûre & plus parfaite, s'ils avoient joint l'expérience aux lumières acquises, & s'ils avoient mesuré la Terre avec les yeux comme ils l'ont mesurée avec le Compas sur les Plans qu'on leur a fournis (Le Gentil: 188).

En efecto, una de las enseñanzas más valiosas que obtiene el lector especializado es la explicación pormenorizada de la labor desarrollada por los científicos que, en muchos casos, son colegas suyos. Fleurieu muestra que es plenamente consciente de ello cuando afirma:

Je n'ai pas craint d'appesantir sur les détails. En rendant compte de la première application d'une Découverte qui mérite toute l'attention des Marins, j'ai dû insister sur les succès & multiplier les preuves qui pouvoient inspirer la confiance: ce qui seroit superflu dans une autre circonstance, devoit ici nécessaire (pp. XLI-XLII).

En la misma línea, Borda considera imprescindible extenderse en las explicaciones y expone, en primer lugar, las operaciones realizadas por un astrónomo de renombre, Louis Feuillée y, a continuación, las objeciones a dichos cálculos:

Nous sommes contraints d'entrer à ce sujet dans un détail plus étendu que ne l'exigeroit peut-être l'utilité de la Navigation: mais nos opérations nous conduisent à des résultats si différens de ceux du P. Feuillée qu'on est en droit d'exiger de nous une exposition fidèle des fondemens sur lesquels les nôtres sont appuyés (p. 114).

De esta forma, el relato se convierte en un foro de discusión en el que no sólo interesan los métodos de investigación seguidos, sino también las circunstancias que rodearon su realización:

L'histoire de notre navigation et de nos propres dangers fera mieux ressortir encore toute l'étendue de ces difficultés [...]. Malgré tant de circonstances défavorables, la partie géographique de nos travaux n'en est pas moins du plus grand intérêt; et sans doute il me sera facile de prouver, par les détails de nos opérations en ce genre, combien elles sont honorables pour la Marine Française (Péron: 8).

Si tomamos como ejemplo la historia natural, en auge durante esta centuria, observamos la profusión de detalles relativos a la toma de muestras y su conservación —un proceso de igual o mayor importancia que el número final de ejemplares— hasta la formación de las valiosas colecciones. Durante la campaña de 1800 a tierras australes los naturalistas recopilaron una completa información sobre los animales que constituían las colecciones. Las costumbres, los nombres con los que eran conocidos en su medio, el uso al que se les destinaba o las técnicas empleadas para su captura, eran algunos de los datos obtenidos:

Nos voyageurs, à cet égard, auront donné à leurs successeurs un bien bel exemple. Tout ce qu'il étoit physiquement possible de conserver, ils l'ont rapporté, soit dans l'alcool, soit empaillé avec soin, soit desséché, soit dans l'eau surchargée de muriate de soude. En un mot, ils n'ont négligé aucun des moyens connus pour multiplier leurs collections et pour les rendre aussi belles que possible. Lorsque les animaux se refusoient, par leurs dimensions, aux moyens de transport ordinaires, comme les grands Phoques, les grands Squales, &c., ils en ont rapporté ou les peaux, ou les mâchoires, ou les dents, ou simplement les poils. Lorsqu'ils ont pu préparer des squelettes, ils n'ont pas négligé de s'en occuper, et celui du crocodile des Moluques, fruit de beaucoup de peines et de dangers, prouve jusqu'où leur zèle s'est étendu à cet égard (Péron: VI-VII).

La relevancia que adquiere el discurso didáctico explica que, a menudo, los viajeros no se ciñan exclusivamente al marco concreto de su investigación. Si Fleurieu estima oportuno ampliar sus estudios a la aguja imantada —«Je n'ai pas borné mes recherches, dans le cours de mon Voyage, à l'examen des nouveaux moyens qui peuvent concourir à rectifier l'Art du Pilotage, & à perfectionner la Géographie; j'ai cru devoir donner encore une attention particulière aux *Déclinaisons de l'Aiguille aimantée*» (LVIII) —, Borda, Pingré y Verdun de la Crenne, que permanecieron en las Islas dos semanas escasas, dedican el capítulo V a la descripción del Archipiélago, de sus antiguos habitantes y de su estado «actual», mientras que las operaciones efectuadas durante la escala se describen en el capítulo VI:

Choisi par le Gouvernement pour remplir l'une des places les plus flatteuses dans l'expédition de découvertes, qui maintenant continue ses recherches, j'ai cru ne pouvoir donner à ceux qui m'en ont jugé capable, une preuve de reconnaissance qui leur montrât mieux que si mes talens étoient au-dessous des fonctions que je remplissais, mon zèle pouvait ne pas m'en rendre indigne. J'ai tâché de prouver ce zèle en donnant sur le premier lieu que nous avons visité, et dont l'histoire étrangère à notre voyage eût été déplacée dans sa relation, le résultat de mes recherches et de mes travaux (pp. 2-3).

Con respecto a la alimentación, Feuillée ha aprendido por experiencia propia que el pan elaborado con maíz que se consume en Canarias es más saludable que el de trigo:

Le Mays si commun dans toute l'Amérique, et en Affrique est fort en usage dans toutes ces Isles, il y en a de diverses couleurs du rouge, du noir, du bleu. Leur farine ne participe en rien a ces couleurs esterieures; elle est toujours blanche, plusieurs croient que le pain de Mays est meilleur pour la santé que celui du bled commun. Ceux qui s'en nourrissent n'ont jamais mauvaise couleur, ils ne sont pas sujets a des obstructions (Feuillée H: 28-29).

Y Labillardière tiene ocasión de comprobar personalmente en Santa Cruz de Tenerife la excelente calidad del agua, de las frutas y verduras, a la par que descubre que los corderos de la región soportan mal las condiciones de la navegación:

L'eau, qui est très bonne à Sainte Croix, s'y fait facilement lorsque la houle n'est pas forte. Cette relâche est excellente par la facilité avec laquelle on s'y procure en abondance tous les légumes d'Europe, à l'exception des choux, qui, quoique très petits, y sont fort chers. On y trouve généralement tous les fruits d'Europe, et les mêmes animaux domestiques que dans nos ports de France. L'expérience nous apprend que leurs moutons ne résistent pas si bien que les nôtres au séjour du vaisseau (p. 31).

Con este mecanismo discursivo se consigue legitimar la voz del observador, que alcanza en este momento un notable protagonismo en el progreso del conocimiento humano a través de su narración. P. Berthiaume explica el lugar que ocupa el relato en este proceso de la siguiente manera:

À l'origine, le récit de voyage est témoignage. Il est cette page blanche sur laquelle s'écrit l'expérience du marin, ou celle de l'explorateur. Il est ainsi le support d'un savoir qui se fonde, idéalement, sur l'observation et sur l'expérience. La finalité du discours se trouve alors à l'extérieur de celui-ci et les codes qui régissent le texte ne sont rien moins que littéraires: il s'agit de rendre compte d'une expérience, de faire rapport ou encore d'informer. Le récit ne

fonde sa valeur et son intérêt que sur son caractère heuristique et que sur son apport scientifique (p. 381).

2.7.3. FUENTES DE INFORMACIÓN

El viaje de exploración y su narrativa contribuyó, pues, al desarrollo de las nuevas ciencias y, al mismo tiempo, afianzó la situación de poder de los gobiernos europeos. Detrás del interés científico, reconocido abiertamente, subyacen otros móviles no siempre confesados, pero igualmente importantes, con vistas a aumentar el dominio europeo en el mundo. La ciencia, por tanto, «donne le pouvoir d'occuper le monde et la caution morale de le dominer» (Berthiaume: 316).

Por otra parte, al naturalista, según él mismo confiesa, le mueve el deseo de aprender. En las bibliotecas de las embarcaciones figuran, entre otros, libros de viajes, mayoritariamente franceses e ingleses. Así, en *La Boussole* y *L'Astrolabe* se podían consultar la célebre *Histoire des voyages* de Prévost, la *Histoire des Navigations aux terres australes* de De Brosses o los viajes de Feuillée, Bougainville, Cook, Dampier, Fleurieu, Borda o Pagès, entre otros. Y a bordo del *Géographe* y del *Naturaliste* se instalaron bibliotecas con textos náuticos, relatos de expediciones, mapas, tratados de física, astronomía, geografía e historia natural.

En lo concerniente al Archipiélago, la obra más utilizada fue la *Historia de Canarias* de Viera y Clavijo, publicada en la segunda mitad del siglo XVIII¹⁶⁴, a la que remiten los textos en más de una ocasión. Asimismo, los viajeros se muestran familiarizados con los relatos de sus colegas, cuyo contenido corroboran o

¹⁶⁴ Aún hoy obra de referencia; otro insigne estudioso de las Islas, Alejandro Cioranescu, afirma en la introducción a una de las ediciones del citado trabajo que de ella se sirvieron, entre otros, Bory de Saint-Vincent y Ledru (p. XLIX)

desmienten. Bory afirma que lo referente a Canarias de la relación del viaje a China (1793-1794) del inglés Lord Macartney es falso o está desvirtuado (1803: 11) y a continuación cita a Bernardo Cólogán, miembro de una conocida familia isleña residente en La Orotava, que comparte su opinión¹⁶⁵. Por el contrario, siempre según el mismo autor, los hechos descritos en la relación de Labillardière son ciertos (1803: 13).

Igualmente importante es el contacto con la gente del lugar, que puede proporcionar toda clase de noticias. Surge aquí el problema de la comunicación entre el visitante y el lugareño, que se intenta paliar con la incorporación de intérpretes a las expediciones. En lo que se refiere a Canarias, y concretamente a Tenerife, bien porque entre la tripulación algún hombre hablaba español, bien porque determinados miembros de la sociedad isleña mantenían una estrecha relación con los viajeros franceses que llegaban a las Islas, esta posible situación de incomunicación no parece haber supuesto un obstáculo real. Ledru afirma que él intenta siempre dialogar con los habitantes de los lugares que visita, ya que de ellos recibe una información que, en ocasiones, es muy valiosa. Así sucedió en Tenerife, donde tuvo oportunidad de conocer a Clerget —cónsul de Francia en Canarias—, al marqués de Villanueva, al médico Domingo Savignon o a los comerciantes franceses Cambreleng y Cólogán (p. v)¹⁶⁶. Y Borda confiesa que durante su estancia en Santa Cruz de Tenerife en la Navidad de 1771 entró en contacto con

¹⁶⁵ Es más, si creemos el testimonio de Bory, repetido en su *Voyage*, Bernardo Cólogán leyó los libros de viajes que constituían el fondo literario de la expedición con el fin de indicarle cuáles decían la verdad sobre Canarias (1803: 11 y 1804: 80).

¹⁶⁶ Otras personas fueron el Embajador de España en Francia, Azara, que le facilitó mapas de las Islas de Thomas Lopez, y el célebre botánico Cavanilles, que le proporcionó la *Historia de Canarias* de Viera y Clavijo.

unos hombres «cultos y dignos de confianza», que le facilitaron un documento español, asegurándole que contenía datos fidedignos sobre la historia de Canarias:

Durant notre séjour à Sainte-Croix de Ténériffe, des personnes qui nous ont paru sages, instruites & dignes de confiance, nous remirent entre les mains une relation Espagnole qu'ils nous assurèrent contenir ce que l'on pouvoit dire de plus certain sur l'Histoire naturelle, civile & politique, tant ancienne que moderne des Canaries. C'est cette relation qui nous guidera principalement (p. 77)¹⁶⁷.

Borda insiste aquí en la confianza que le inspiran estos hombres, y es que, como hemos tenido ocasión de ver, la cuestión de la fiabilidad del informador es esencial, puesto que el viajero comunica algo de lo que no tiene conocimiento directo. Borda realiza una presentación de uno de sus informantes sobre el Teide, el cónsul de Holanda, que disipa cualquier duda acerca de la confianza que merecen sus observaciones:

Nous avons sous les yeux un détail curieux & intéressant d'un voyage fait au pic en 1754; il nous a été communiqué par M. van Steinfort, Consul de Hollande aux Canaries. Philosophe éclairé, d'un esprit droit, juste, cultivé & orné de beaucoup de connoissances, sur-tout dans la partie de l'histoire Naturelle; il étoit lui-même du voyage (p. 89).

Labillardière otorga más credibilidad a sus interlocutores que al testimonio de otros viajeros sobre la existencia de determinada ave en la Isla: «Des voyageurs ont assuré qu'il se trouvoit dans l'île une espèce de perroquet qui y est indigène. Je n'en ai jamais rencontré dans aucune de nos excursions, et plusieurs habitans

¹⁶⁷ El autor no aporta más datos sobre ella, lo que sí dice es que también se encuentra en su poder la descripción manuscrita de las Islas elaborada por Feuillée, cuyo contenido coincide con el de la relación española. El primer tomo de la *Historia de Canarias* de Viera y Clavijo fue publicado en 1772 y, en el caso del árbol de El Hierro, la referencia a la decisión del acuerdo del Ayuntamiento en 1612, citada en nota por Borda, aparece efectivamente en Viera y Clavijo.

dignes de foi m'ont dit que cette assertion étoit dénuée de fondement» (p. 26). Y Milius confiesa que la mayor parte de sus afirmaciones se la debe a los señores Murphy, en quienes se apoya mediante el empleo reiterado de la fórmula «il paraît».

Por otra parte, observamos que los relatores evitan repetir lo que ya han dicho otros antes que ellos: «je me bornerai donc à présenter un très-petit nombre de détails, qui me paroissent avoir échappé jusqu'à ce jour aux écrivains nombreux que nous comptons sur cet archipel» (Péron: 15). Constatamos, además, que la confianza depositada en el viajero aumenta su celo. Así, Péron manifiesta su desacuerdo con el uso que hizo Bory del dibujo realizado por Cologan de la erupción del volcán de Chahorra, en Tenerife:

En le retrouvant, à mon retour en Europe, dans l'ouvrage de M. Bory, j'ai regretté de ne pas y lire le nom de son véritable auteur, parce que des omissions de ce genre, quelque involontaires qu'elles puissent être, suffisent souvent pour altérer, ou même pour détruire cette confiance libérale des étrangers à l'égard des voyageurs Européens, confiance dont j'ai reçu moi-même tant de preuves généreuses aux diverses époques de notre voyage (pp. 21-22).

En definitiva, y en consonancia con la ideología dominante, el naturalista contribuye a la construcción colectiva del conocimiento científico: «Telle est la marche des sciences: elles forment un édifice immense dont les fondements datent des premiers âges du monde, et que chaque génération agrandit successivement» (Ledru: IX).

2.7.4. «A BEAU MENTIR QUI VIENT DE LOIN »: CREDIBILIDAD DEL VIAJERO

«A beau mentir qui vient de loin». Este proverbio, utilizado con frecuencia en el siglo XVIII, alude a lo que se califica de «privilegio de los viajeros», esto es, la posibilidad de embellecer el relato con elementos maravillosos. Este recurso, justificado con el argumento de que evita que el lector considere el texto aburrido y sin interés, es criticado duramente por los científicos a lo largo de la centuria, al igual que los testimonios de falsos viajeros que se limitan a reproducir lo que otros han afirmado, contribuyendo a propagar una serie de leyendas y mentiras heredadas. Bougainville, viajero ilustrado por excelencia en opinión de Diderot, concluye el Discurso Preliminar de su circunnavegación con unas palabras que se harán célebres:

Je suis voyageur et marin, c'est-à-dire un menteur et un imbécile aux yeux de cette classe d'écrivains paresseux et superbes qui, dans l'ombre de leur cabinet philosophent à perte de vue sur le monde et ses habitants, et soumettent impérieusement la Nature à leurs imaginations. Procédé bien singulier, bien inconcevable de la part de gens qui, n'ayant rien observé par eux-mêmes, n'écrivent, ne dogmatisent que d'après des observations empruntées de ces mêmes voyageurs auxquels ils refusent la faculté de voir et de penser.

Y el naturalista Bory declara acerca del cultivo de la orchilla en la parte dedicada a las especies botánicas canarias: «Ce qui prouve que ni Corneille ni ceux qui ont emprunté le nom de M. de Laharpe ne connaissaient ce dont ils parlaient; ils avaient cela de commun avec les deux tiers des gens qui écrivent» (1803: 317).

En las grandes expediciones científicas resulta a todas luces evidente que lo esencial es el rigor y la precisión, tanto del método como de sus conclusiones, de los que más tarde se podrán beneficiar historiadores, astrónomos, matemáticos, botánicos y zoólogos. Por esta misma razón, la estancia en los lugares que se describen se convierte en un requisito imprescindible para legitimar la veracidad del relato. En el documento elaborado por el conde D'Estaing, a propósito de los diarios de a bordo, podemos leer: «C'est le simple exposé de ce qu'ils auront vû et de leur opinion qui leur est demandé pour l'Instruction et non pour l'amusement des autres»¹⁶⁸ (*apud* Berthiaume: 391).

No sólo el texto debe ser veraz, también las ilustraciones, realizadas para completar, e incluso suplir lo que no se puede definir con palabras, deben ser lo más realistas posible: «Pendant l'appareillage, je dessinai de mon mieux la vue de Sainte-Croix et de sa rade. Comme les autres vues que j'ai prises, et qu'on trouvera gravées dans cet ouvrage, elle peut n'être pas bien élégamment rendue, mais elle est exacte» (Bory 1804: 80-81). Y en las instrucciones que Ledru dirige al zoólogo Mauger indica que, antes de proceder a separar la piel de los animales que se van a disecar, los dibujantes deberán reproducir la forma y la actitud del animal «pour que l'on puisse, sur ces figures, monter ces animaux dans les laboratoires du Muséum, d'une manière la plus approchante de la vérité» (p. XXIII). Y es que sigue siendo válida la idea de que la imagen puede sustituir a la palabra, especialmente cuando lo que se da a conocer es novedoso:

Cependant, une description, quelque complète qu'elle puisse être, ne sauroit jamais donner une assez juste idée de ces formes singulières, qui n'ont pas de terme précis de comparaison dans des objets antérieurement connus. Des figures correctes peuvent suppléer seules à

¹⁶⁸ Charles-Henri, comte d'Estaing (1729-1794), reconocido oficial y almirante de Francia.

l'imperfection du discours. [...] D'ailleurs le doute, pour être repoussé lorsqu'il s'agit de ces êtres extraordinaires qui semblent se refuser à nos idées antérieures, a besoin d'être combattu par l'inspection immédiate de ces objets eux-mêmes. Il étoit donc indispensable de les reproduire (pp. V-VI).

Ya en Canarias, uno de los lugares más visitados por los extranjeros es el Teide, de ahí que el famoso cráter haya sido escenario de numerosas historias transmitidas de unos a otros en el transcurso del tiempo, en especial las que hacen referencia a su altura. El Padre Taillandier, en una carta destinada al religioso Willard, el 20 de febrero de 1711, muestra así su desacuerdo con la tradición escrita de la siguiente manera¹⁶⁹:

Ce qu'on dit dans quelques relations de la hauteur, du froid qui y règne, du temps qu'il faut mettre pour arriver jusqu'au sommet, n'est guère conforme à la vérité. J'ai entretenu des personnes qui ont eu la curiosité d'y monter, et j'ai conclu de ce qu'elles m'ont rapporté que le chemin pouvait se faire en sept heures (p. 215).

Al referir la erupción ocurrida en Tenerife en 1798 y la imposibilidad de alcanzar la cima del Teide o, más bien, «l'habitude que les voyageurs ont de mettre exactement le pied dans les traces de leurs prédécesseurs», Cordier (p. 63), en la línea de lo aconsejado en los tratados teóricos sobre la manera de viajar, denuncia una práctica extendida entre los expedicionarios. Algunos navegantes se cuestionan la utilidad de incluir en sus relaciones determinada información sobre un lugar frecuentado por los marinos y del que se pueden encontrar abundantes noticias. Así, Le Gentil se apoya en argumentos espaciales para evitar hablar de Canarias: «Ce pays est trop voisin du nôtre pour vous en entretenir plus longtemps» (p. 7) y

¹⁶⁹ Este religioso salió de Saint-Malo el 5 de septiembre de 1707 a bordo del *Saint-Esprit* con destino a Pondichéry. Realizaron una escala de avituallamiento en Tenerife, donde permanecieron del 8 al 30 de octubre de ese año.

otros, al contrario, consideran enriquecedora la multiplicidad de puntos de vista: «La statistique d'un pays intéressant par son climat, ses productions, et par l'aménité de ses habitants, présente un large tableau qui peut exercer le crayon de plusieurs peintres» (Ledru: IX). Por otro lado, la actitud empírica dominante rechaza los contenidos legendarios en relación con Canarias. Sirva de ejemplo la reacción irritada del Padre Feuillée respecto a lo leído sobre el Árbol Santo de la isla de El Hierro y, concretamente, acerca de los exagerados datos del británico Jackson cuando afirmaba que la cantidad de agua destilada por el Garoé era suficiente para abastecer a la población de toda la Isla de El Hierro, unas 8.000 personas, y a sus 100.000 cabezas de ganado, ya que en una noche se llenaba un depósito que contenía 20.000 toneles: «je ne m'estois pas trompé lorsque j'avois douté des relations de ces voyageurs qui nous racontent une infinité de faussetés», y «Si cet Anglois eut parcouru l'Isle de Fer [...] ne se seroit pas aventuré à nous raconter des fables qui decréditent la bonne foy des voyageurs qui doivent etre fidelles dans leurs relations» (Feuillée V: 131 y 132).

Al mismo tiempo, algunos viajeros, como Fleurieu, son conscientes de lo incompleto de su investigación y de la posibilidad de que ellos, a su vez, cometan errores:

Je suis cependant bien éloigné d'annoncer un Ouvrage parfait: dans quelques parties, les matériaux solides ont manqué: j'ai été réduit à y suppléer par des méthodes de tâtonnement, par des suppositions, aux quelles j'ai soin de ne pas accorder plus de confiance qu'elles n'en méritent (p. LV).

En contrapartida, comprobamos que su trabajo no sólo es reconocido, sino incluso recomendado a otros colegas. El naturalista Ledru aconseja en la introducción de su obra la lectura de los *Essais* de Bory de Saint-Vincent, principalmente en lo que

concierno a la parte histórica y la geográfica (p. IX)¹⁷⁰. Si Péron alude a las narraciones de los viajeros que ya han pasado por Canarias —«également recommandables par leurs talens et par leur véracité» (p. 15—, unos años antes La Pérouse reconocía el valor de algunos de los resultados obtenidos por eminentes hombres de ciencia como Fleurieu, Borda y el oficial Verdun de la Crenne: «Les différentes observations de MM. de Fleurieu, Verdun et Borda ne laissent rien à désirer sur les îles de Madère, Salvage et de Ténériffe» (La Pérouse: 15).

2.7.5. DESMITIFICACIÓN DE LA REALIDAD

En otra parte de nuestro trabajo abordamos la cuestión del progreso en el conocimiento del mundo experimentado en el siglo XVIII, cuando se fueron destruyendo una serie de creencias falsas relativas a las dimensiones del continente austral o al estrecho que debía unir el océano Atlántico y el Pacífico en el hemisferio norte, entre otras. Por lo que respecta a Canarias, la posición occidental del Archipiélago, la bondad de su clima y la belleza de su naturaleza han dado lugar al nacimiento de multitud de fabulaciones y leyendas conocidas por los navegantes, entre las que destacan las referencias a los mitos clásicos de la Atlántida y las Islas Afortunadas¹⁷¹. Llama la atención que, en un siglo dominado por el

¹⁷⁰ Esto es posible porque, aunque Ledru estuvo en las Islas en 1796 y Bory en 1800, el primero publicó su obra en 1810, años después de los *Essais* de Bory.

¹⁷¹ El archipiélago de la Atlántida, invención de Platón, tenía unas dimensiones que superaban las de Asia y África juntas y estaba habitado por un pueblo rico que desapareció bajo las aguas. En cuanto a las Islas Afortunadas, su asociación con las Canarias permanece vigente en la actualidad, entre otras cosas, como reclamo turístico. Mientras la identificación de Canarias con la Atlántida tiene lugar en el siglo XVIII, su asimilación a las Afortunadas viene de muy antiguo y, si bien no se puede establecer con precisión, parece consolidada a partir de Plinio (s. I d.C.) (M. Martínez 1992: 73).

saber empírico, estas fantasías den lugar a manifestaciones como las siguientes: «Notre imagination s'élançait avec transport vers les *îles Fortunées*, et se promettait des jouissances nouvelles» o «Dans mes diverses courses j'espérois rencontrer quelques vestiges des îles Fortunées» (Milbert pp. 6 y 20). La realidad es bien distinta, por lo que más adelante este mismo autor no logrará evitar su decepción —«C'est ainsi que les Canaries ne présentent plus aux yeux du voyageur ces mêmes îles si vantées par les anciens» (p. 33)— que se torna en desilusión en boca de Péron:

Il y a loin de là, sans doute, à ces tableaux gracieux des îles Fortunées, tour-à-tour dessinées avec tant d'élégance par HORACE, VIANA, CAÏRASCO, l'immortel auteur de la Jérusalem délivrée, et celui du poëme *dell'Oceano*; mais ces douces illusions, ces riantes images avoient besoin, pour se soutenir contre la réalité, du voile du mystère, de l'intérêt des siècles et des distances: les Canaries, dépouillées aujourd'hui de ces titres brillans de leur gloire antique, n'ont plus guère d'autre intérêt réel que celui de leurs vins, de leur position avantageuse, des révolutions physiques et politiques dont elles furent le théâtre (pp. 14-15).

y no deja de mostrar su indignación hacia quienes continúan haciéndose eco del mito desmentido por la realidad:

Parce que les Anciens, qui n'avoient aucune idée bien exacte sur les Canaries, en on fait le séjour de leurs bienheureux, il se trouve quelques hommes enthousiastes qui se croient obligés de reproduire toutes les descriptions idéales de la poésie et de la mythologie ancienne à leur égard. C'est ainsi, par exemple, que tout récemment encore on vient de célébrer la fertilité de ces îles d'une manière qui répugne à la fois au raisonnement et à l'expérience (p. 17).

Además de estas fantasías, de las que nos ocuparemos con más detenimiento en el capítulo siguiente, algunos fenómenos naturales han llamado desde siempre la atención del foráneo. El Teide, considerado tradicionalmente como uno de los lugares más apropiados para realizar observaciones del cielo y de

la atmósfera, ha sido visitado por una gran cantidad de científicos de todo el mundo que han contribuido a la propagación de ideas falsas, principalmente en lo que se refiere a su altura —Buffon todavía creía que era una de las cumbres más altas del mundo—.

La reputación de grandes mentirosos¹⁷² que arrastraban los viajeros a comienzos del Setecientos, y que perdurará durante buena parte del siglo¹⁷³, irá desvaneciéndose progresivamente a la par que se afianza el criterio opuesto. A ello contribuye, en buena medida, el comportamiento, cada vez más profesional, de los marinos y naturalistas que forman parte de los grandes viajes de exploración.

¹⁷² Y que atestiguaban los refranes en distintas lenguas: «*A beau mentir qui vient de loim*», «*Travellers may tell Romances or untruths by authority*», «el que de lejanos lugares viene cuenta lo que quiere y cuesta menos creerlo que ir a verlo», «de luengas tierras, luengas mentiras».

¹⁷³ Y que denuncian Rousseau, defensor del viaje como práctica pedagógica, o Swift, entre otros muchos. Este último pone en boca de Gulliver en su cuarto y último viaje: «Desearía con toda el alma que se promulgara una ley que obligara a todo viajero, antes de que se le permitiera publicar sus viajes, a prestar juramento ante el Lord Canciller de que todo lo que pretendía imprimir era, a su leal saber y entender, absolutamente verdadero; pues así no se engañaría al mundo como se hace normalmente cuando algunos escritores, a fin de que sus obras tengan mejor aceptación entre el público, embaucan al inadvertido lector con los embustes más enormes» (*Los viajes de Gulliver*, Madrid, Cátedra, 2000, p. 586).

2.8. EL LECTOR

Con anterioridad aludimos al interés cada vez mayor que despierta la literatura de viajes, como lo demuestran no sólo la publicación de las relaciones, sino también de las numerosas recopilaciones, traducciones y extractos. La razón del éxito de estos últimos entre un lector no especializado estriba en que el texto final no contempla aspectos «demasiado» científicos. El capitán Freycinet es perfectamente consciente de ello e inicia el prefacio de su relato en los siguientes términos:

Les récits de voyage, lorsqu'ils sont moins destinés à l'instruction qu'à l'amusement des gens du monde, doivent atteindre leur but par la nouveauté des faits observés, l'éclat et la diversité des tableaux, souvent même par l'intérêt qu'ils inspirent pour les voyageurs. Afin d'en bannir la sécheresse, on écarte les détails minutieux de la science, et, au moyen d'oppositions ménagées à propos, on ne présente que ce qui peut plaire. C'est ainsi que La Harpe, dans l'Histoire générale des Voyages, élagua de la volumineuse mais utile compilation de l'abbé Prévost tout ce qui étoit trop scientifique (p. v).

Al margen de este tipo de modificaciones, que responden más bien a un criterio comercial que desvía el texto hacia lo divulgativo, queremos recordar que no existe la relación en estado bruto, puesto que, como señala F. Weil, en el momento de su escritura ya figura un lector en la mente del autor: «Pour la quasi totalité des voyageurs, au moment où ils notent telle ou telle information, ils pensent déjà à un public éventuel» (p. 58). Por consiguiente, y con independencia de la posible publicación del relato, el destinatario, ya sea éste una autoridad religiosa o política, un especialista o un simple lector es una pieza clave del texto y a él se dirigen los viajeros en las introducciones. Así, Fleurieu, que diferencia entre el lector ocasional y el especializado, propone a cada uno un método de lectura de su relación. Al primero le aconseja comenzar con la recapitulación del *Journal des*

Horloges Marines y si se interesa por la precisión de los instrumentos, le invita a leer la segunda parte del trabajo (p. XXIX); al segundo, en especial a los oficiales en vías de formación (p. XLI) que son, en definitiva, los principales destinatarios de su obra, el diario de navegación. Mientras que Péron afirma que el *Voyage des découvertes aux terres australes* conviene tanto al filósofo como al hombre de estado (p. XI), Bory de Saint-Vincent anuncia que, con el fin de no provocar el aburrimiento del lector con descripciones áridas, ha decidido limitar el contenido eminentemente científico a las notas de su *Viaje* (p. XIV).

Entre los motivos que explican la extraordinaria acogida de la narrativa de viajes hay que destacar la conjunción de lo agradable y lo utilitario que defiende el precepto horaciano de *utile dulci*¹⁷⁴. El abate Langlet-Dufresnoy lo explica en *Méthode pour étudier la géographie* (1742) de la siguiente manera: «La lecture des voyages, surtout quand ils sont exacts et judicieux, plaît à tout le monde; on s'en sert ordinairement comme d'un amusement, mais les personnes habiles s'en servent pour la géographie, pour l'histoire et pour le commerce» (pp. CXIII-CXIV). En efecto, este tipo de literatura tiene un público heterogéneo, al que le mueven intereses dispares y que, básicamente, se divide en dos clases: el que sólo pretende distraerse con su lectura y el que busca, ante todo, información. El primero confía en encontrar en el texto anécdotas y curiosidades relacionadas con la navegación o con las lejanas tierras visitadas y sus habitantes; el segundo se sirve de él como fuente de documentación.

Chacun, selon son goût, recherche dans un Voyage écrit ce qui peut lui plaire: l'un ne veut que des Aventures; l'autre de l'Histoire Naturelle; celui-ci ne pense qu'à des gissemens de

¹⁷⁴ El célebre canon que guiará buena parte de la creación literaria posterior está recogido en la obra de Horacio, *Arte poetica*, v. 343: «Omne tulit punctum, qui miscuit utile dulci, Lectorem delectando pariterque monendo».

terre, celui-là à des rums de vent et à des Observations nautiques; ce qui intéresse l'un, ennuie généralement les autres (Bory 1804: XIII).

Aunque a primera vista puede resultar extraño, lo cierto es que del criterio del primero depende el éxito del libro (N. Broc 1969: 139).

El viaje narrado debe, por tanto, atrapar al lector de tal forma que se convierta en el eje de la historia al transformarse en viajero:

Il ne s'agit plus d'évoquer, avec pittoresque et romantisme, un voyage achevé, mais d'imposer au lecteur une aventure, un voyage dans le texte, au risque d'égarement, de coïncidence, de retour sur soi, et de confrontation, non pas avec des formes étrangères, mais avec sa propre lecture (J. Roudaut: 70).

Se entabla así una relación de dependencia del narrador respecto del lector, que se erige, de manera involuntaria, en juez del trabajo. Fleurieu y Milbert, dos personalidades bien distintas, someten a la valoración del público la calidad de su obra: «c'est au Lecteur instruit & impartial à juger de la solidité des raisons sur lesquelles j'ai fondé les changemens que j'ai cru devoir faire à quelques-uns des anciens Résultats. Je demande seulement que le Lecteur soit mon juge & ne soit pas ma partie» (Fleurieu: XXIX), «j'ose espérer que la fidélité de mes pinceaux m'obtiendra l'indulgence de mes lecteurs. Une considération me rassure, c'est de n'avoir négligé aucune occasion ni aucun moyen de rendre ma relation exacte et fidèle» (Milbert: VIII).

Participando del espíritu didáctico y del gusto por compilar, pero, sobre todo, animados por la extraordinaria acogida de esta forma de escritura, algunos editores publican vastas recopilaciones de viajes. Ciñéndonos al siglo XVIII y al ámbito francés, destacaremos algunas de ellas y a las que sólo dedicaremos algunas palabras, pero cuya referencia resulta obligada, puesto que no sólo instauran una

forma de escritura sino también una expectativa de lectura (Guentner 1992: 67). Entre 1746 y 1761 se editan los 16 volúmenes que forman la *Histoire générale des voyages* del abate Prévost, a los que hay que añadir tres volúmenes de suplemento que ven la luz entre 1761 y 1770. Como su título indica, el propósito de esta obra consistía en reunir las relaciones de viajes publicadas en todos los países desde el siglo XV. Apoyado por el ministro de Marina, Maurepas, en un primer momento Prévost asumió solamente la traducción de una publicación periódica inglesa: *A New General Collection of Voyages and Travels* (1744-1747) de John Green. A partir de 1748 los ingleses abandonaron el proyecto y Prévost se responsabilizó él solo del trabajo, esto es, recopilar, traducir y resumir los relatos procedentes de todo el mundo. Su labor fue objeto de no pocas críticas en las que le acusaban, sobre todo, de haber corregido y adaptado en exceso los originales. Poco después, entre 1780 y 1786, J. F. La Harpe publicó *Abrégé de l'histoire générale des voyages*, un resumen de la obra de Prévost, con el fin de remediar, según sus propias declaraciones, los errores en los que había incurrido su antecesor que, siempre según La Harpe, se resumían en: el inadecuado criterio adoptado en la elección de los relatos, la división por países —causante de repeticiones inútiles y fastidiosas— y, por último, determinadas cuestiones de estilo. La tercera colección a la que hemos hecho alusión se compone de 34 volúmenes editados entre 1702 y 1776, titulada *Lettres édifiantes et curieuses écrites par quelques missionnaires de la compagnie de Jésus*¹⁷⁵. Destinada en un primer momento a los superiores religiosos, esta correspondencia, en su mayor parte procedente de Asia, incluía, además, las memorias y los informes científicos de los misioneros. Al margen del evidente

¹⁷⁵ Los religiosos Chomé, Labbé y Taillandier dejaron testimonio de su paso por Tenerife cuando se dirigían a Sudamérica, si bien hay que decir que, sin negar en ningún momento su interés testimonial, las referencias son más bien breves.

contenido religioso, las distintas ramas del conocimiento humano tenían aquí cabida. La principal diferencia con respecto a la obra de Prévost estriba en que se daban a conocer relatos inéditos, algunos de ellos de gran valor. Otros títulos significativos son: *Histoire des navigations aux Terres Australes contenant ce que l'on sçait des moeurs & des productions des Contrées découvertes jusqu'à ce jour; & où il est traité de l'utilité d'y faire de plus amples découvertes, & des moyens d'y former un établissement*, (1756, 2 vols.) de Charles De Brosses¹⁷⁶, *Mélanges intéressants et curieux* (1763-1765, 10 vols.) de Rousselot de Surgy, *Le Voyageur français* del abate De la Porte (1765), *Histoire des naufrages* (1789, 3 vols.) de Jean-Louis Deperthes, la anónima *Collection de tous les voyages faits autour du monde par les différentes nations de l'Europe* (1795, 9 vols.) o *Bibliothèque Universelle des voyages ou Notice complète et raisonnée de tous les voyages anciens et modernes dans les différentes parties du monde, publiés tant en langue française qu'en langues étrangères, classés par ordre des pays dans leur série chronologique; avec des extraits plus ou moins rapides des voyages les plus estimés de chaque pays, et des jugements sur les relations anciennes qui ont le plus de célébrité* de Gilles Boucher de la Richarderie, iniciada en 1798 y publicada en 1808, 6 vols.

Paralelamente, y consecuencia directa del favor que gozaba la literatura viajera entre el público, se extendió la moda de los falsos relatos utópicos y de los suplementos de viajes reales, de los que sólo mencionaremos dos. En 1772 Diderot elaboró el *Supplément au voyage de Bougainville* donde, apoyándose en efecto de

¹⁷⁶ Magistrado y erudito, además del ejercicio de su actividad política en Dijon, De Brosses (1709-1777) frecuentó un círculo de intelectuales que constituyó el germen de la *Académie des Sciences, Arts et Belles Lettres*, fundada en 1740 en dicha ciudad. Fruto de su viaje a Italia en 1739 fueron las *Lettres familiaires sur l'Italie* y publicó, entre otras obras, la conocida *Histoire des navigations aux terres australes*.

realidad del relato, unió a las observaciones del marino las reflexiones del filósofo deslizando la descripción etnográfica hacia la ensoñación utópica. A finales del siglo, en 1797, apareció el anónimo *Fragments du dernier voyage de La Pérouse*, inspirado en la célebre expedición, pero con una clara vinculación con el libro de viajes ficticio y del que J. Gury dice lo siguiente:

Partant de la disparition mystérieuse de l'*Astrolabe* et de la *Boussole*, utilise tous les poncifs du récit de voyage dans les Mers du Sud et du thème des îles fortunées, reprend les recettes de la littérature utopiste et de la robinsonnade, pour offrir une relation se prétendant authentique, mais qui nous entraîne dans des ailleurs chimériques (pp. 195-236).

2.9. LA ESCALA EN CANARIAS

En otra parte de nuestro trabajo desarrollamos la concepción del viaje en el siglo XVIII, entendido como un aprendizaje, tanto para la persona que se desplaza físicamente como para el que lee su narración, y un acto de comprensión de la realidad circundante. El encargado de transmitir este saber es el viajero, de ahí que la descripción que realice de los lugares, acontecimientos y personas sea de gran trascendencia, ya que puede aportar una luz nueva que contribuya a enriquecer la visión del mundo, especialmente desde el punto de vista histórico, geográfico y humano.

Por lo que atañe al lugar que ocupa el Archipiélago canario en los relatos de viajes que componen nuestro corpus, en la mayoría de ellos Canarias no constituye sino una primera escala de la circunnavegación, por lo que el estudio en profundidad de las Islas no figura como un objetivo preferente dentro del conjunto de la obra. No obstante, la estancia en Tenerife permite visitar los principales puntos de la Isla, sobre los que se recopila todo tipo de información, que suele ocupar varias páginas de las obras. En ocasiones encontramos pasajes prácticamente idénticos en varias relaciones, algo que puede explicarse fácilmente si tenemos en cuenta que los viajeros tienen acceso a los trabajos de sus colegas. Una muestra de ello nos la ofrecen Ledru y Milbert cuando describen la iglesia principal de Santa Cruz. Compárense los textos de ambos:

L'église paroissiale est enrichie de vases d'or incrustés de pierreries, d'un autel revêtu de lames d'argent ciselé, et de douze lampes du même métal suspendues à la voûte. Son clergé,

qui est nombreux, revêt dans l'exercice de ses fonctions des vêtements magnifiques (p. 59).

Les ornements de l'église paroissiale sont des vases d'or incrustés de pierreries, un autel revêtu de lames d'argent ciselées, et douze lampes du même métal, suspendues à la voûte.

Le clergé, qui est très nombreux, possède, pour les jours de grandes fêtes, des vêtements magnifiques (pp. 19-20).

Otras coincidencias entre ambos autores hacen referencia a las casas y a la plaza principal de Santa Cruz, donde se encuentra un obelisco dedicado a la Virgen de Candelaria que, según cuenta la leyenda, se apareció a unos pastores:

Les gens riches ont ordinairement sur leurs maisons un myrador, ou belvédér, d'où la vue découvre un vaste horizon (Ledru: 56).

[...] il y a environ quatre cents ans, les rois Guanches de Guimar, avertis par des bergers de l'apparition miraculeuse d'une femme dont l'éclat et la beauté annonçaient quelque divinité descendue du ciel, se transportèrent au lieu indiqué (près Candelaria, village de Ténériffe). L'un de ces rois, pour éprouver si c'était une mortelle ou une déesse, tira de sa poche un instrument tranchant, et se mit en mesure de lui couper les doigts. L'opération terminée, il reconnut qu'il avait mutilé sa propre main. Un autre ayant ramassé des pierres pour les lui jeter, perdit tout à coup l'usage de son bras (Ledru: pp. 57-58).

Les gens riches ont ordinairement sur leurs maisons un *mirador* ou belvédère, d'où l'on découvre une perspective étendue (Milbert: 16).

[...] il y a quatre cents ans que les rois guanches de Guimar furent avertis, par des bergers, de l'apparition d'une femme dont les traits radieux annonçaient une divinité. Ils se transportèrent au lieu indiqué, dans l'Ile de Ténériffe, à Candelaria, près de la ville de Sainte-Croix. Un des rois, pour éprouver si c'était une femme ou une déesse, saisit une espèce de couteau, et se mit en devoir de lui couper les doigts [...] Un autre ayant ramassé des pierres pour les lancer contre la déesse, perdit tout-à-coup l'usage de son bras (Milbert: pp. 17-18).

Si Fleurieu aborda exclusivamente cuestiones científicas, D'Entrecasteaux rehúsa hablar en su relato del Gobierno, las costumbres, la población o el comercio de Tenerife (p. 6) y tan solo se limita a contrastar los datos de longitud con los obtenidos anteriormente por Fleurieu, Borda y Feuillée.

En lo que concierne a los contenidos tratados en la parte del relato correspondiente a la primera escala, destacamos la existencia de una serie de *topoi* característicos de la literatura de viajes vinculada con Canarias, esto es, las habituales referencias mitológicas —Campos Elíseos, Atlántida, Jardín de las Hespérides o Islas Afortunadas¹⁷⁷—, el mundo aborigen, sobre el que todavía circulan algunas leyendas en el siglo XVIII¹⁷⁸, la conquista castellana, las costumbres insulares, el Teide, la vegetación —sin olvidar las alusiones al drago y al Garoé—, o el peculiar clima insular. El natural de las Islas y, sobre todo, el habitante de

¹⁷⁷ Que en algunos casos forman parte del título: *Essais sur les Isles Fortunées et l'antique Atlantide ou précis de l'Histoire générale de l'Archipel des Canaries* de Bory o *Histoire et théorie du déluge d'Ogigès ou de Noé, et de la submersion de l'Atlantide* de Fortia d'Urban.

¹⁷⁸ Como la que hace referencia a la existencia en las Cuevas de los Reyes del Valle de Güímar de trescientos menceyes momificados.

Santa Cruz es, asimismo, un referente obligado, del que se crean estereotipos que resaltan su nobleza y hospitalidad mezclados con tópicos sobre la pobreza, la indolencia, la falta de higiene o la prostitución.

2.9.1. INTERÉS HISTÓRICO

El relato de viajes es un texto vivo que, dependiendo del viajero, puede adoptar un tono neutro o, por el contrario, reflejar una cierta implicación de su autor en los temas abordados. Sin olvidar que la relación en sí misma constituye un documento de innegable valor histórico, sus páginas suelen recoger acontecimientos próximos en el tiempo y de gran trascendencia para la vida insular. Destacamos dos: el ataque del almirante Nelson y las erupciones volcánicas que tuvieron lugar durante el siglo que nos ocupa.

En la madrugada del 22 de julio de 1797, Horacio Nelson, a bordo del *Teseo*, encabezó un ataque contra Santa Cruz de Tenerife¹⁷⁹. El informe realizado por el cónsul francés en la isla, el abate François-Pierre Clerget, comunicaba que el objetivo de dicho ataque era puramente económico, pues los ingleses pretendían apoderarse no sólo de los tesoros procedentes de un cargamento real, sino también saquear la ciudad en la que suponían que encontrarían otros cargamentos (A. Ruiz Álvarez 1959: 78-86). La invasión, como es bien sabido, resultó un fracaso por lo inadecuado del plan, ya que se atacó la ciudad por el frente; igualmente criticable fue la actitud del general Gutiérrez, tanto durante la contienda como a su término, puesto que los enemigos reembarcaron con sus armas y con honores de guerra en lugar de hacerlo como prisioneros. Los ingleses capitularon el 25 de julio. Entre sus filas hubo algunos muertos y heridos, entre ellos Nelson. Para los españoles este hecho trajo consigo, desde el punto de vista defensivo, el refuerzo posterior de las guarniciones canarias, además del título concedido por Carlos IV, en 1803, de Muy Noble, Leal e Invicta Villa, Puerto y Plaza de Santa Cruz de Santiago.

¹⁷⁹ Ya con anterioridad, en 1780, se había designado una comisión para inspeccionar las fortificaciones de las Islas. En el escrito dirigido a Carlos III por el Comandante General de Canarias, Marqués de la Cañada, se informaba de que, en el caso concreto de Tenerife, se debían mejorar las fortificaciones de Santa Cruz, Puerto de La Orotava y Candelaria (Morales Padrón 1962: 198).

Este acontecimiento es recogido de forma desigual en los libros de viajes. Así, Milbert le consagra una página donde resume el ataque, la defensa de los isleños, que fueron ayudados por la tripulación de algunas naves francesas que se encontraban en aquel momento en el puerto, la victoria final de los canarios y las consecuencias del asalto (p. 27). Péron, por su parte, relata con parecidos términos la contienda (pp. 19-20)¹⁸⁰. Ambos autores señalan también que los canarios conservaron la chalupa en la que Nelson fue herido en el brazo, así como las banderas británicas, que suspendieron en la iglesia principal (p. 27). Bory de Saint-Vincent, que no hace la más mínima mención a este hecho en su relación, sí refiere en los *Essais*:

Ces troupes, qui n'étaient cependant pas très-fortes, ont suffi pour repousser les Anglais dans leur dernière attaque. M. Bernard Cologan nous a donné des détails sur cette affaire, et nous a confirmé par son récit, que les Anglais, très-braves sur mer, parce qu'ils sont plus forts du nombre de leurs vaisseaux, ne sont plus aussi redoutables quand ils mettent pied à terre, et qu'ils trouvent des hommes pour leur tenir tête (pp. 243-244).

Quizá, más que en la descripción de lo ocurrido, el interés radique en conocer la situación de la sociedad en el momento en que arriban las corbetas francesas: «À l'époque de notre voyage, les esprits étaient encore occupés de l'expédition qu'avait faite l'amiral Nelson quatre années auparavant, c'est-à-dire en 1797» (Milbert: 26-27).

Todos coinciden en destacar el coraje de la tripulación de las naves francesas que se encontraban en aquel momento en la Isla, extremo que no es desmentido por los libros de historia. Según consta en la relación de dicho ataque publicada en Madrid al año siguiente, sin nombre de autor¹⁸¹, las embarcaciones francesas mencionadas habían sido apresadas por los ingleses en Santa Cruz y posteriormente puestas en libertad (1798: 6, n.).

Al igual que el ataque de Nelson, las erupciones volcánicas supusieron una conmoción y una alteración del ritmo de la vida cotidiana, y, como tal hecho

¹⁸⁰ En el texto de Péron leemos que dicho ataque tuvo lugar en 1796, lo que sin lugar a dudas es un error.

¹⁸¹ Según Francisco María de León (1966: 30, n.2) su autor es el teniente coronel don José de Monteverde, gobernador del castillo principal de Santa Cruz.

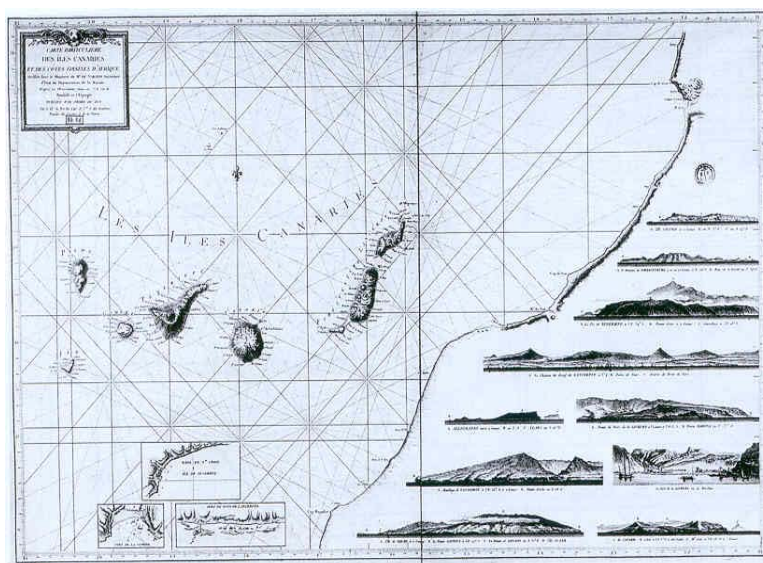
extraordinario, son recogidas por los viajeros. Labillardière declara que es el oficial Gicquel quien le informa de la erupción acaecida en junio de 1798 al sudoeste del Pico. A través de este intermediario, el naturalista Labillardière accede al texto de Legros —compañero de Ledru que abandonó la expedición en 1796 por motivos de salud y permaneció en Canarias, donde desempeñó el cargo de vicecónsul—, que transcribe en su relación (pp. 32-33). El comerciante Bernardo Cólogán presta a Milbert un dibujo sobre la explosión del volcán de Chahorra (p. 35) y a Bory una crónica de la erupción elaborada por él que el naturalista traduce y reproduce en los *Essais* (pp. 296-301)¹⁸².

Otra erupción de la que se hacen eco los viajeros es la que asoló Garachico el 5 de mayo de 1706. Como consecuencia, su puerto, el más próspero de la isla hasta ese momento, quedó destruido, lo que supuso un duro golpe para la economía de la ciudad. El astrónomo Feuillée tuvo ocasión de escuchar el testimonio de unos lugareños que le relataron lo ocurrido.

2.9.2. INTERÉS CIENTÍFICO

Los estudios realizados en Canarias abarcan, principalmente, la astronomía, la geografía y la historia natural. Determinar la posición exacta del Archipiélago y de otros puntos de las Islas era de sumo interés para Francia, puesto que el meridiano de origen pasaba entonces por la isla de El Hierro. Para llevarlo a cabo los astrónomos disponían, en ocasiones, de observatorios, gracias a la colaboración de algunos residentes en Tenerife interesados en este tipo de proyectos. Así, en 1724 Feuillée instaló sus instrumentos en la residencia del cónsul Porlier, y Borda, Pingré y Verdun lo hicieron en una propiedad de los Cólogán. A este respecto recordemos que la primera medición sistemática para fijar la posición de los puntos extremos de las Islas fue la realizada por Borda, Pingré y Verdun en 1771.

¹⁸² El 9 de junio de 1798 reventó un volcán en Venge —denominado volcán de Cahorra, Chahorra o Pico Viejo—, cerca del Teide. Además del texto de Bernardo Cólogán existe otro documento sobre este mismo acontecimiento, obra de Nicolás Segundo de Franqui o Franchy.



60. Mapa de Borda, 1776

En cuanto a los naturalistas, de camino a La Laguna, La Orotava y el Teide tienen la oportunidad de recoger muestras de plantas, animales y minerales. De esta forma nacen, por ejemplo, las primeras descripciones y clasificaciones de la flora canaria, entre las que sobresale la del drago. El interés por este árbol se remonta a siglos atrás, como lo atestigua la existencia de una descripción fechada en 1576. La resina que desprende en los días caniculares, denominada sangre de drago, posee, según la tradición, propiedades medicinales y durante mucho tiempo pasó por ser una verdadera sangre de dragón. Uno de los ejemplares más notables es el de la propiedad de Franchi, en La Orotava, que, debido a sus grandes dimensiones, se afirmaba que bajo sus ramas podía instalarse una mesa con capacidad para catorce comensales. En 1819 un huracán destruyó la mayor parte de su copa, posteriormente, fue arrancado un trozo de su tronco para llevarlo al Museo de Kew y en octubre de 1867 un ciclón abatió los restos que quedaban.

En el Teide se realizan una serie de mediciones barométricas destinadas a determinar su altitud, además de otras observaciones en el cráter. En 1724 Feuillée le calculó 4.458,77 metros, aunque la medición más precisa fue la de Borda, que en 1771 consideró que alcanzaba 3.716 metros. En la actualidad se le atribuyen 3.707 metros.

El estudio de distintos animales como el perenquén, el lagarto de Tenerife o la barracuda, dibujados por Feuillée, permite a Ledru establecer la primera clasificación publicada del Archipiélago en la literatura científica sobre las Islas, en la que figuran 60 especies de la avifauna insular. Y ya hacia finales de siglo los especialistas europeos que emprenden estudios vulcanológicos incluyen el Archipiélago en sus investigaciones.

2.9.3. INTERÉS HUMANO Y SOCIAL

Desde sus orígenes la narrativa de viajes ha aportado noticias sobre otras culturas y esta curiosidad por los pueblos extranjeros lejos de decaer, ha aumentado con el tiempo, de tal forma que a comienzos del siglo, en 1715, Jean-Frédéric Bernard publicó *Recueil de Voyages au Nord*, precedido de *Essai d'instructions pour voyager utilement*, donde podemos leer:

Il faut surtout considérer les habitants, les qualités de leurs corps, leurs exercices... le caractère de leur esprit, leurs mœurs et ce qui dépend en eux de l'éducation ou du tempérament; leur genre de vie, les maladies auxquelles ils sont sujets, la fécondité des femmes (*apud* N. Broc 1969: 152).

A finales del Setecientos se creó la *Société des Observateurs de l'homme* que, aunque efímera, tan sólo funcionó entre 1799 y 1805, fue precursora de otras sociedades antropológicas francesas. A este respecto, queremos recordarnos que la etnografía, en tanto que disciplina científica, no existió hasta el siglo XIX. Los estudiosos insisten en que para profundizar en el conocimiento del hombre es necesario considerar diversos factores, entre los que figuran las condiciones geográficas en las que vive el individuo. Desde este punto de vista el descubrimiento de nuevas tierras no se limita a aplicar la observación y el análisis allí donde no se había realizado antes, sino a experimentar nuevos modos de existencia y a establecer nuevas relaciones con los hombres y las cosas. La visión del «otro» cuestiona, por tanto, nuestra propia identidad.

El importante cambio experimentado en la mentalidad francesa en el transcurso del siglo XVIII se refleja en las palabras con que el filósofo De Gérando

inicia sus *Considérations*¹⁸³ acerca del estudio de los pueblos salvajes. En ellas reivindica la aceptación del hombre como parte integrante de la historia natural y, por tanto, merecedor de la misma preocupación científica: «Il semble étonnant que, dans un siècle d'égoïsme, on éprouve tant de peine à persuader à l'homme que de toutes les études, la plus importante est celle de lui-même» (*apud* J. Copans y J. Jamin: 129). Este texto iba dirigido a expedición a tierras australes de Baudin, una campaña en la que la antropología —también denominada ciencia del hombre— ocupa, por primera vez, un lugar destacado. No en vano, Péron es designado zoólogo y antropólogo de la misma.

Los testimonios de nuestros viajeros son ricos en noticias sobre los habitantes de las Islas: el vestido, la alimentación, las enfermedades, la religión o los recursos económicos encuentran un hueco entre sus páginas, brindándonos una imagen completa y fidedigna de la vida cotidiana de los isleños.

La primera impresión que experimentan los naturalistas al desembarcar es negativa: las alusiones a la prostitución, la mendicidad, la presencia de los niños desnudos por las calles, son constantes. Sin embargo, esta sensación desaparece cuando tienen oportunidad de establecer contacto con la gente y recorrer Tenerife:

Les habitants de Ténériffé, comme ceux de Porto-Ricco, ne le cèdent en morale à aucun peuple connu, et l'emportent sur plusieurs par l'amitié sincère et l'hospitalité généreuse qui les caractérisent. Ils partagent d'ailleurs, avec les Espagnols de la métropole, deux qualités précieuses qui distinguent éminemment ceux-ci [...]: la sobriété et l'observation religieuse de leur parole (Ledru: VIII-IX).

A menudo los viajeros expresan su gratitud por las facilidades encontradas para poder ejecutar las tareas previstas. Al mismo tiempo observamos que determinadas personas —intelectuales, comerciantes y autoridades— son citadas en casi todos los relatos, estableciéndose un vínculo que se estrecha cada vez más. Así, Bernardo Cologan, comerciante de vinos establecido en La Orotava y miembro de una familia oriunda de Inglaterra, brinda su casa de Santa Cruz como

¹⁸³ Estas indicaciones son consideradas las primeras instrucciones etnográficas realizadas (*apud* J. Copans y J. Jamin: 17). Los 206 objetos que constituyen la colección de etnografía reunida en la expedición fue entregada a Josefina Bonaparte y depositada en la Malmaison el 29 de mayo de 1804. Desgraciadamente, la colección desapareció después de la muerte de Eugenia de Beauharnais.

observatorio a Borda, Pingré y Verdun de la Crenne. Y Ledru, en el capítulo que dedica a los hombres de letras naturales de Canarias, traza el siguiente retrato de su sobrino:

Don Bernard Cologan Fallon, né à l'Orotave, âgé d'environ trente-six ans, a voyagé en Espagne, en Angleterre, en Hollande et en France, pour perfectionner son éducation. De retour à Ténériffe, il y publia, en 1795, un poème latin de 212 vers, qu'il adressa à don Antonio de Tavira, évêque des Canaries, pour engager ce prélat, ami éclairé des sciences, à protéger de tout son crédit les écoles publiques, récemment établies dans cet archipel par le gouvernement (p. 159).

Otros personajes son: Alonso de Nava Grimón, marqués de Villanueva del Prado, persona de gran relevancia en la vida política y cultural del momento y responsable del Jardín Botánico del Valle de La Orotava¹⁸⁴ o Broussonnet, reconocido naturalista y cónsul de Francia en Santa Cruz de Tenerife que facilita a Bory datos sobre la botánica canaria, ya que es autor de un trabajo sobre la flora del Archipiélago. Sin olvidar a las personas anónimas que proporcionan hospedaje y comida a nuestros visitantes. Pero no todo son palabras amables y, así, Labillardière recuerda las dificultades con que se tropezó para encontrar alojamiento cuando regresaba de una excursión a La Orotava:

Nous étions fort éloignés de toute habitation, aux approches de la nuit. Il étoit près de neuf heures du soir, lorsque nous arrivâmes dans un village où l'hospitalité n'est certainement pas la vertu favorite des habitans. Ce ne fut qu'avec la plus grande difficulté que nous y trouvâmes un abri. Comme nous n'entendions point la langue espagnole, nous ne pouvions nous exprimer que par signes, et, la nuit sur-tout, ce langage est d'un foible secours; mais notre guide, qui désiroit autant que nous de trouver où coucher, s'en alloit frappant en vain à toutes les portes, lorsqu'après avoir traversé presque tout le village, nous rencontrâmes deux braves gens qui voulurent bien nous donner asile (pp. 25-26).

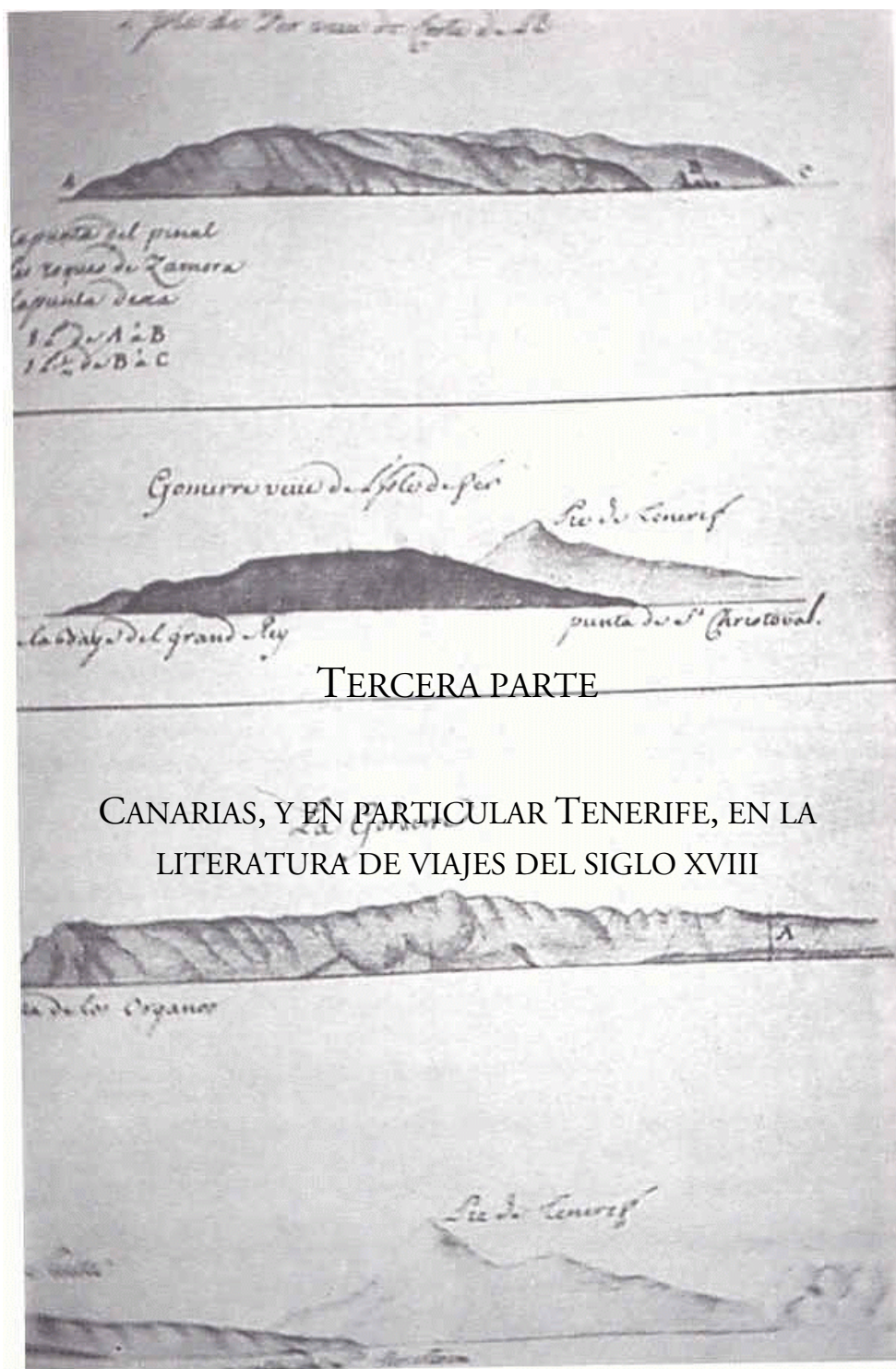
Por último, hay que señalar el enorme valor de los dibujos y acuarelas que completan la descripción de Canarias y que son elaborados, unas veces, por los científicos, y otras, por los dibujantes de las expediciones.

¹⁸⁴ A petición suya Ledru elabora un catálogo de las plantas que allí se cultivan.

En adelante nos ocuparemos del conjunto de las informaciones sobre Canarias vertidas en las relaciones de viaje. Para ello seguiremos la división temática establecida por los viajeros y dejaremos para el final el estudio de la sociedad isleña.



61. Puerto de Lanzarote, Baudin, ms. 49



TERCERA PARTE

CANARIAS, Y EN PARTICULAR TENERIFE, EN LA LITERATURA DE VIAJES DEL SIGLO XVIII

La ville de Sainte-Croix était à nos pieds, et nous en distinguions les détails comme sur un plan topographique. L'horizon n'était borné que par l'île de la grande Canarie; dans l'intervalle, des bateaux de pêcheurs naviguaient avec sécurité sur une mer dont une brise légère agitait à peine la surface.

Milbert

Conocidas desde la Antigüedad, las islas Canarias ya formaron parte de las primeras manifestaciones literarias. En efecto, su emplazamiento en los confines del mundo occidental las permitió acceder muy pronto a la *paradoxografía* y, con el tiempo, su localización estratégica las convertiría en el nexo entre el Viejo y el Nuevo Mundo. Partiendo de los testimonios legados por marinos y científicos que a lo largo del siglo XVIII arribaron al Archipiélago intentaremos averiguar si el viajero ilustrado traía consigo ideas preconcebidas y, en ese caso, en qué medida la existencia de dichos prejuicios podía influir en su percepción de la realidad insular. A continuación, le acompañaremos durante su estancia en las Islas y descubriremos con él estas tierras y su gente. En la relación de viajes que nace de esta experiencia podremos constatar la existencia de una serie de lugares comunes en lo referente a Canarias, a saber: las referencias mitológicas e históricas, la historia natural, los fundamentos del sistema económico, las características climatológicas o la descripción de las principales localidades y de la sociedad que las habita.

3.1. PRIMERAS REFERENCIAS A CANARIAS. TENERIFE Y LAS OTRAS ISLAS DEL ARCHIPIÉLAGO EN LA NARRATIVA DE VIAJES

Parece cierto que los antiguos tenían noticias de las Canarias, aunque de forma confusa. En fuentes grecolatinas encontramos alusiones a unas islas situadas más allá de las Columnas de Hércules denominadas «Islas de los Bienaventurados» o «Campos Elíseos» que contienen la descripción de un *locus amœnus* o paisaje idealizado. Por otro lado, algunas interpretaciones sobre la Atlántida afirman que las Canarias son los restos de este desaparecido continente.

La denominación latina de «Islas Afortunadas» procede del concepto griego de «Islas de los Bienaventurados», vigente hasta el siglo XVI. Mientras que la primera posee un sentido geográfico y su aparición más remota tiene lugar en *Las*

tres monedas, de Plauto (250-184 a.C.), el segundo es religioso y fue utilizado por Hesiodo (s. VII a.C.) en su obra *Los trabajos y días*.

La localización de las Islas Afortunadas o «morada de los bienaventurados» suscita, al igual que muchos otros mitos, una gran incertidumbre, puesto que en un principio el sintagma no designaba unas islas reales y, en el transcurso del tiempo, las Afortunadas no siempre estarían identificadas con el Archipiélago canario.

El nombre de Canarias —registrado en el siglo IV frente al de Islas Afortunadas en la obra del escritor africano Arnobio, *Adversus nationes*— se debe a la isla de Gran Canaria, descrita por Plinio el Viejo en su pasaje sobre las *Fortunatae Insulae* (23-79). Este autor fue el primero que se aproximó a la descripción de un territorio y de un pueblo que se correspondían con el Archipiélago. Su texto, tantas veces reproducido, dice:

«primam vocari Ombrion nullis aedificiorum vestigiis: habere in montibus stagnum, arbores similes ferulae, ex quibus aqua exprimatur, ex nigris amara, ex candidioribus potui jucunda. Alteram insulam Junoniam appellari, in ea aediculam esse tantum lapide exstructam. Ab ea in vicino eodem nomine minorem. Deinde Caprariam, lacertis grandibus refertam. In conspectu earum esse Nivariam quae hoc nomen accepit a perpetua nive nebulosam. Proximam ei Canariam vocari a multitudine canum ingentis magnitudinis ex quibus perducti sunt Jubae duo: apparere ibi vestigia aedificiorum» (*H.N.* VI 37).

[que la primera, sin rastro alguno de edificios, se llama «Ombrión»; que tiene entre los montes un pantano artificial y unos árboles parecidos a la cañaheja de los que se obtiene agua exprimiéndolos, de los negros amarga y de los más blancos agradable de beber; que la segunda isla se llama «Junonia» y en ella hay un templicillo construido únicamente con una sola piedra; que muy cerca está la isla menor del mismo nombre y a continuación viene «Capraria», plagada de grandes lagartos; que a la vista de ellas está «Ninguaria», que ha recibido este nombre de sus nieves perpetuas, cubierta de nubes; que la más cercana a ésta se llama «Canaria» por la cantidad de canes de enorme tamaño, de los cuales se le trajeron dos a Juba; que en ella aparecen vestigios de edificaciones] (trad. V. Bejarano).

También a través de Plinio sabemos que el rey Juba de Mauritania envió una expedición a las Afortunadas y que, con las noticias que los marineros le aportaron, Juba redactó una relación que contenía detalles de las Islas.

Las travesías más antiguas por aguas del océano Atlántico se remontan a los siglos VII y VI a.C. Así, por ejemplo, el cartaginés Hannon circunnavegó África siguiendo la costa atlántica hacia el 460 a.C. En opinión de G. Céspedes, la exploración de este océano había comenzado ya en el Mediterráneo, constituido en una auténtica escuela de navegación, tanto por sus características geográficas como por las circunstancias históricas que le rodeaban (p. 33). Por otra parte, es importante subrayar que en los textos sobre los viajes efectuados en la Antigüedad no siempre resulta fácil distinguir entre lo imaginario y lo verdadero e histórico. Pero lo cierto es que gradualmente se impondrá una imagen más precisa y real de Canarias, sobre todo a partir de su «redescubrimiento», en el siglo XIV. En adelante, estas tierras se convertirán en el objetivo de numerosas expediciones, entre las que destacan las portuguesas —que reclaman su soberanía—¹⁸⁵, la del genovés Lancelotto Malocello (1312-1332), la luso-italiana de Niccolaso da Recco (1341) o las navegaciones catalanas, mallorquinas, aragonesas y castellanas. Paralelamente, hasta finales del siglo XV el Archipiélago encarnaba el extremo occidental del mundo conocido, donde se localizaban seres y hechos fabulosos, que lo convertirían, a menudo, en escenario de los textos pertenecientes a la *paradoxografía*¹⁸⁶. Además del aislamiento, que suele verse reforzado por las dificultades de acceso, los parajes míticos destacan por ser limítrofes del reino de los muertos, donde reina una cierta armonía entre la naturaleza y el hombre (M. Martínez 1992: 12).

¹⁸⁵ La rivalidad entre España y Portugal por la posesión de Canarias concluyó con el tratado de Alcaçobas (1479), según el cual Portugal disfrutaría de la libre navegación y señorío del Atlántico meridional a partir del paralelo de las islas Canarias y a Castilla le pertenecerían las Canarias y el resto del océano.

¹⁸⁶ Entre los trabajos dedicados a la geografía imaginaria del Atlántico *vid.* L.A. Vigneras (1957): «La búsqueda del Paraíso y las legendarias islas del Atlántico», *Anuario de Estudios Atlánticos*, XXX, pp. 809-863; A. García y Bellido (1967): *Las islas atlánticas en el Mundo Antiguo*, Las Palmas de Gran Canaria y C. Kappler (1986): *Monstruos, demonios y maravillas a fines de la Edad Media*, Madrid, Akal. Sobre Canarias en particular, pueden consultarse los estudios de M. Martínez (1992): *Canarias en la Mitología*, Santa Cruz de Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria y *Las Islas Canarias de la Antigüedad al Renacimiento. Nuevos aspectos*, *op. cit.*; E. Díaz Marrero (1995): *Las Islas de la Fortuna. Historia mítica de las Islas Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria.

En lo referente a las primeras representaciones de las Islas, la imagen más antigua conservada es la de la Carta portulana de Angelino Dulcert, de 1339, en la que se observa Lanzarote y parte de Fuerteventura; poco después, en 1367, pueden verse ya las siete islas en la Carta de los hermanos Pizzigani, donde se designa a Tenerife con el nombre de «El Infierno»¹⁸⁷. Pero quizás una de las mejores reproducciones cartográficas sea la realizada por el ingeniero militar Leonardo Torriani, enviado por Felipe II al Archipiélago, donde residió entre 1584 y 1593¹⁸⁸.

En el siglo XV tienen lugar dos acontecimientos trascendentales para Canarias: su conquista e incorporación a la Corona de Castilla, de la que surge la crónica francesa *Le Canarien*¹⁸⁹, y el interés por alcanzar el Pacífico, que estimulará la búsqueda de nuevas rutas marítimas. El consiguiente avance en el conocimiento de la superficie del globo favorecerá el desarrollo de las Islas que, gracias a su localización estratégica, pasarán a convertirse en «îles-carrefours» (De la Rüe: 126) que comunicarán Europa con África y América. En efecto, a unos pocos días de navegación desde Cádiz, las naves con dirección a África acostumbran a detenerse en el Archipiélago, pero sólo después del descubrimiento de América las Islas serán consideradas una escala obligada, en especial por la facilidad para hacer aguada y

¹⁸⁷ Por esas mismas fechas encontramos en la obra de un fraile castellano, el *Libro del Conosçimiento*, escrito hacia 1350-60, el nombre de «isla del Infierno-Tenerefiz» y, algo más tarde, el de «Tanariffe» en una carta anónima de 1460.

¹⁸⁸ J. Tous Meliá es autor de varios trabajos, publicados por el Museo Militar Regional de Canarias, relativos a la cartografía canaria, entre ellos: *Santa Cruz de Tenerife a través de la cartografía (1588-1899)*, en colaboración con la Fundación Santa Cruz 94, 1994; *Las Palmas de Gran Canaria a través de la cartografía (1588-1899)*, en colaboración con la Casa de Colón, 1995; *Tenerife a través de la cartografía (1588-1899)*, en colaboración con el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna y el Cabildo de Tenerife, 1996, o *El plan de las Afortunadas Islas del Reyno de Canarias y la isla de San Borondón*, en colaboración con el Museo de Historia de Tenerife y la Casa de Colón, 1996.

¹⁸⁹ Este texto no sólo recoge hechos militares, sino que incluye, además, consideraciones morales, políticas, geográficas y religiosas, convirtiéndose así en un documento capital para el conocimiento del mundo aborigen. Vid. E. Serra y A. Cioranescu: *Le Canarien. Crónicas francesas de la conquista de Canarias*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, Fontes Rerum Canariarum VIII, IX y XI, t.I, 1959; t.II, 1960, y t.III, 1964; B. Pico, E. Aznar y D. Corbella (2003): *Le Canarien. Manuscritos, transcripción y traducción*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.

adquirir productos frescos —además de sus afamados vinos—, e incluso conseguir mano de obra o efectuar las reparaciones pertinentes en el barco. Las relaciones de viaje de los siglos XVI y XVII —de Eustache de la Fosse, André Thevet, Jean Mocquet, Guillaume Coppier, Le Maire o Allain Manesson Mallet, entre otras¹⁹⁰— ya recogen la escala en las Islas que, por lo general, se completa con datos geográficos y noticias de diversa índole, en las que no faltan los contenidos fabulosos. No obstante, será a partir del siglo XVIII cuando Canarias ocupe un lugar relevante en la literatura viajera al ser considerada objeto de estudio en sí misma.

La razón por la que Tenerife sirve de fondeadero para las campañas científicas del siglo XVIII —convirtiéndose, si no en la única, sí en la isla que mejor conocen los naturalistas—, estriba en que la rada de Santa Cruz es la que dispone en ese momento de las mejores condiciones para el atraque. Tras la erupción de 1706, que inutilizó el activo puerto norteño de Garachico, fue el muelle santacruceño el que tomó el relevo acogiendo la mayor parte de las embarcaciones nacionales y extranjeras.

Desde las primeras crónicas sobre Canarias hasta las manifestaciones más recientes, los orígenes míticos del Archipiélago, el mundo aborigen, la conquista, el paisaje, el Teide, las principales ciudades y su gente, sus usos y costumbres son contenidos recurrentes que, en muchos casos, son expresados de forma similar. Ello no quiere decir, sin embargo, que la actitud del relator, convertido en «viajero-escritor» en el Setecientos, sea inalterable; mientras que D'Entrecasteaux manifiesta que no es su intención hablar de Tenerife, puesto que su estadía en la Isla es muy breve, además de que, por otra parte, es sobradamente conocida por los relatos de otros navegantes (pp. 6-7), Bory considera que en las postrimerías del siglo XVIII perviven aspectos y lugares de Canarias ignorados o muy mal conocidos¹⁹¹, y Péron asegura que sus predecesores omitieron cuestiones como las

¹⁹⁰ Sobre las referencias a Canarias en la literatura de viajes francesa de todos los tiempos, *vid.* B. Pico y D. Corbella (dir.) (2000): *Viajeros franceses a las Islas Canarias*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.

¹⁹¹ En las primeras líneas de los *Essais* Bory afirma, rotundo: «les endroits les plus fréquentés ne sont pas toujours ceux sur lesquels on a le plus de données certaines» (pp. 1-2).

enfermedades más comunes entre la población, su alimentación, el agua o la producción de la Isla (pp. 15-19), que él sí va a abordar¹⁹².

Tal y como explicamos en el capítulo anterior, el narrador alternará los contenidos «serios» con detalles y anécdotas de diversa naturaleza. Así, Bory de Saint-Vincent desvela su interés, desde tiempo atrás, por Canarias, y en especial, por los aspectos relativos a la historia, el comercio y las ciencias naturales (1803: 3) y Milbert confiesa que le gustaba contemplar los ejercicios militares en Santa Cruz:

C'était pour moi un vrai plaisir d'aller voir tous les soirs manoeuvrer les troupes de la garnison de Sainte-Croix. Je les suivais de la place d'armes au parvis de l'église, où elles assistaient régulièrement à la prière. Une musique militaire se faisait entendre: au moment du salut, tous les soldats, rangés en bataille sur plusieurs lignes, fléchissaient le genou. La musique, dans ce moment de recueillement, exécutait des airs harmonieux: cette foule de guerriers, cet appareil militaire, la piété fervente de tout un peuple, les charmes d'une belle soirée, portaient dans l'ame un sentiment de respect et presque d'enthousiasme (p. 28).

En las mismas fechas el capitán Baudin rememora la manera en que tuvo conocimiento de la caída del jardinero Riedlé, en la que también resultó herido uno de sus acompañantes, cuando intentaba escalar una roca para alcanzar un ejemplar de una flor que no había podido conseguir en la escala anterior, en 1796:

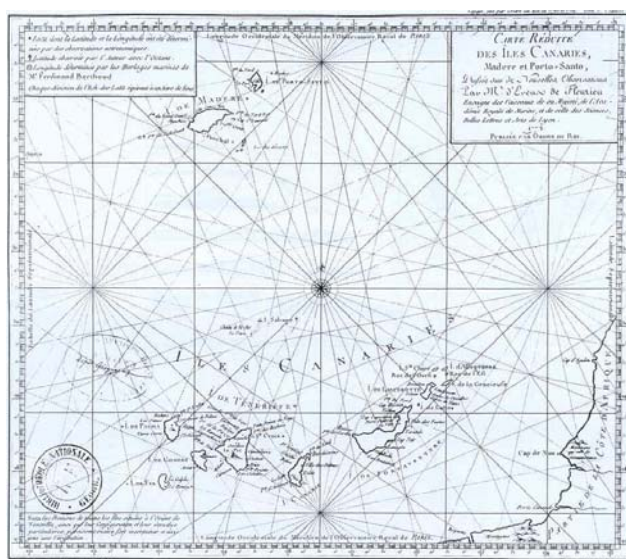
Pendant que nous étions à table, l'un des garçons jardiniers embarqué sur le *Géographe* arriva tout couvert de blessures et la figure pleine de sang, pouvant à peine se soutenir. Je pensai d'abord qu'il avait eu une dispute avec quelqu'un et que l'état dans lequel je le voyais en était le résultat, mais aussitôt qu'il se fut expliqué, nous eûmes la douleur d'apprendre qu'étant sorti de bord le matin avec le jardinier en chef pour aller chercher une plante rare que celui-ci n'avait pu trouver en fleur pendant notre relâche de l'an cinq, l'un et l'autre étaient tombés de dessus un rocher très élevé. Il nous ajouta que sa chute avait été plus heureuse que celle de son camarade qui, resté sur place, ne pouvait se remuer (p. 124).

Después de precisar el alcance de las heridas del jardinero, Baudin añade algunos datos sobre dicha planta:

¹⁹² Esta aseveración nos induce a pensar que Péron no ha tenido ocasión de leer algunas de las relaciones más importantes del momento, como las de Feuillée o Borda, donde estas cuestiones son tratadas.

La plante qui fut cause de cette chute est un *Eranthemum salsoloides* que l'on ne trouve ici que sur la cime des rochers et presque toujours dans des endroits inaccessibles. Comme elle a été décrite par Lensie, je me suis contenté d'en donner le dessin ainsi que deux autres que je n'avais par vu en fleur à ma première relâche (p. 124).

Los viajeros que disponen de tiempo suficiente se desplazan, siquiera por espacio de unas horas, a las otras islas del Archipiélago, de las que luego hablarán en los relatos. La idea que podía tener de estas tierras el ciudadano francés del siglo XVIII era bastante pobre, como también lo era la del resto del país. No en vano, por razones de prestigio cultural, España se encontraba fuera del «grand tour» europeo. De Canarias era conocida la existencia de Tenerife, por su puerto, de La Palma, por sus vinos y de El Hierro, por ser el punto donde Francia situaba el meridiano. Bory, y en menor medida Ledru, son los únicos autores que describen el conjunto del Archipiélago, analizándolo desde un punto de vista físico, económico — características del suelo, agricultura, cabaña ganadera, actividad comercial— histórico —antiguos habitantes, conquista castellana y acontecimientos más destacados—.



62. Mapa de las Islas Canarias, Fleurieiu

3.2. PROCEDENCIA DE LA INFORMACIÓN

En su libro sobre la narrativa de viajes, Pasquali sostiene que la lectura, ya sea anterior o posterior al tiempo del desplazamiento, es inseparable del acto de viajar, de tal forma que entre ambos se establece una red de interrelaciones: «nul voyageur, aussi simple et positivement naïf se considère-t-il, ne voyage sans lire, avant, pendant ou après son périple. Toute écriture du voyage porte les marques de ces autres récits» (p. 32).

Declaraciones del tipo «Tout le monde sait que Teneriffe est une des Iles Canaries» (Labat: 30) ponen de manifiesto la cercanía de Canarias en el imaginario colectivo o, cuando menos, en el público familiarizado con este tipo de literatura. Constatamos que la mayoría de los viajeros ha oído hablar del Teide —«cette fameuse montagne, qu'on nomme le Pic de Ténériffe» (Taillandier: 215) — y, prácticamente todos, de las Islas Afortunadas, sobre las que circulan una gran cantidad de noticias, la mayoría ciertas pero, otras, producto de la imaginación. Ya comentamos en otra parte de nuestro trabajo que el viajero ilustrado intentará aplicar una mirada racional a la realidad que se descubre ante sus ojos, por lo que se esforzará por deslindar la verdad de la fantasía, lo razonable de lo ilusorio. El joven Bory de Saint-Vincent expone al comienzo de los *Essais* el objetivo que persigue con su publicación: reunir todo lo que se ha dicho sobre el Archipiélago canario y para ello consulta un gran número de autores «afin de ne pas demeurer responsable du moindre fait qui ne serait pas suffisamment appuyé» (pp. 4-5). Pero Bory no es el único que se preocupa por la veracidad de los contenidos y el riesgo de incurrir en errores se intenta paliar contrastando distintas fuentes de información, escritas y orales, si bien, en ocasiones es difícil decidir a cuáles se les debe dar más crédito (Borda: 77). Interviene aquí una idea extendida y generalmente admitida por los intelectuales del siglo XVIII consistente en que, además de lo relacionado con la navegación y otras ramas de la ciencia, el viajero debe estar al corriente de lo que los historiadores antiguos y modernos han escrito sobre los distintos lugares donde tiene previsto detenerse. Así, por ejemplo, para el conde Léopold Berchtold, el hombre que se dispone a realizar una expedición debe poseer conocimientos generales sobre leyes, historia natural, matemáticas, mecánica, dibujo o lenguas extranjeras y aconseja, asimismo, la lectura de libros de

historia y de narraciones de viajes. Este saber teórico se completará con la observación personal, que permitirá discernir lo verdadero, como él mismo explica: «notre travail principal sera d'examiner si les idées que nous nous étions formées par anticipation sur un objet, sont conformes à la vérité» (p. 19).

En lo que respecta a Canarias, comprobamos que los naturalistas no sólo están al corriente de los libros de viajes que se han ocupado de las Islas, sino que han leído algunos estudios específicos sobre el Archipiélago, que citan y recomiendan, y que, en ocasiones, constituyen el único medio para acceder a determinadas parcelas del saber. Este bagaje se complementa con las noticias que les proporcionan los lugareños procedente, unas veces, de fuentes anónimas, y otras, de personas identificadas pertenecientes, la mayor parte de las veces, a la elite cultural isleña. De cualquier manera, con independencia de la fuente utilizada, lo verdaderamente importante para el cronista es que ésta debe ofrecer suficientes garantías en cuanto a su verosimilitud.

Uno de los personajes que mejor ilustran este aspecto es Milbert. El dibujante confiesa que, al carecer de formación científica, se ha visto en la necesidad de consultar los trabajos de otros colegas, que no olvida citar en el prefacio (pp. X-XI), así como los de sus compañeros Bory y Péron. Igualmente, recurre a Ledru cuando hace referencia a la población de Tenerife (p. 28), a Borda y Pingré cuando habla de la piedra de destilar (p. 14), a Péron para documentarse sobre las casas de Santa Cruz (p. IX) y a Le Brun, a quien pertenecen los planos de una casa y de una fuente santacruceras reproducidas en su *Viaje* (p. X). Sin embargo, cuando Milbert alude a la botánica del norte de Tenerife se lamenta de haber olvidado el nombre de su guía, gran conocedor de la vegetación de la Isla, y del que utiliza la mayor parte de la información insertada en el texto (p. 48). Curiosamente, al contrario que otros compatriotas suyos, no menciona ningún texto de autores canarios.

3.2.1. DOCUMENTOS ESCRITOS Y FUENTES ORALES

Al igual que ocurre en la introducción de los relatos, donde encontramos un recordatorio de las expediciones más recientes efectuadas con objetivos similares, en los textos donde Canarias es objeto de una atención particular suele

haber un epígrafe dedicado a los viajeros que ya han hablado de las Islas. Cook, Macartney, Bougainville, Mendaña, Borda, Pingré o La Pérouse son citados de forma habitual, bien para contrastar los datos que ofrecen, bien para completar su información o emitir una serie de comentarios personales. Así, por ejemplo, Ledru nos hace saber que la conocida obra del comerciante escocés George Glass, *The History of the Discovery and Conquest of the Canary Islands*¹⁹³, no ha sido traducida al francés; que el mapa reducido de Canarias elaborado por Fleurieu está realizado en una escala demasiado pequeña, o que Kinderley dibujó su mapa del Archipiélago a partir de las memorias de Glass, superando, incluso, a su antecesor, aunque las posiciones de Santa Cruz y de La Laguna, siempre según Ledru, no son correctas (pp. 21-24); y Milbert declara en el prefacio de su relación que ha consultado los trabajos de Lacépède, Commerson, Latreille, Dupetit-Thouars, Leschenault, Ledru, Borda o Pingré, así como los de sus compañeros Bory y Péron.

Entre la bibliografía manejada también figuran las grandes recopilaciones de viajes, de las que ya hablamos en el capítulo anterior y, en especial, la de Prévost. Una de las razones de su éxito estriba en que resulta una manera cómoda de acceder a los textos, pero que cuenta con el inconveniente de que, a menudo, se trata de adaptaciones, que atañen al estilo o a la extensión de los textos, y no de originales.

Igualmente, algunos estudios específicos sobre Canarias son familiares para naturalistas como Ledru, que recomienda a Viana, Núñez de la Peña y Pérez del Cristo y consagra el capítulo XI a los hombres de letras oriundos del Archipiélago, aun cuando esta información procede, como él mismo confiesa, de la obra de Viera y Clavijo (p. 144). Bory, más exhaustivo que Ledru, remonta la relación de las fuentes escritas a la época anterior a la conquista de las Islas. Cadamosto, Bontier y Le Verrier, Alonso Espinosa, Antonio de Viana o Núñez de la Peña son algunos de los nombres citados en el primer capítulo de los *Essais*. Pero Bory no se limita a formar un mero listado, sino que introduce una serie de comentarios, no

¹⁹³ Publicado en Londres en 1764, el libro consta de tres obras: una traducción de Glass del manuscrito atribuido a Juan Abreu Galindo, un texto del escocés sobre la lengua y el origen de los antiguos habitantes y, por último, una descripción del Archipiélago en la época contemporánea al autor.

siempre afortunados, sobre los distintos historiadores, entre los que destaca Viera y Clavijo y su *Historia de Canarias*, de la que Milbert lamenta que no exista una traducción al francés (p. 60).

Una vez en Tenerife es posible que los viajeros tengan acceso a otro tipo de documentos, cedidos por algunas de las personas con las que han entablado contacto. En la relación de Milius leemos que varios de sus compañeros utilizaron diferentes manuscritos de un oficial francés afincado en las Canarias:

A notre arrivée à Teneriffe nous fîmes connaissance avec un officier français émigré qui faisait partie de la garnison de cette Ile et qui descendait de la famille des Betancourt. Ce jeune homme était possesseur de quelques manuscrits sur cette colonie, il eut la bonté de les prêter à plusieurs de nos naturalistes qui y puisèrent des renseignements très-intéressants (p. 64).

Borda, por su parte, confiesa tener en su poder la narración de una ascensión al Teide, efectuada en 1754, que le facilitó el cónsul de Holanda en Canarias, uno de los expedicionarios (p. 89) y Bory declara que copió un mapa de Tenerife que los hermanos Murphy —miembros de una influyente familia de comerciantes, consignatarios y navieros—le habían prestado (1804: 67). Los señores Cologan, Franchy —propietarios de un jardín en La Orotava—, o José de Bethancourt, «un des hommes les plus instruits et les plus aimables de l'île» (Ledru: 92), suministrarán, básicamente, información económica. Si Feuillée afirma, rotundo: «J'appris par des personnes des Isles tres intelligentes dans les affaires que si l'on evaluoit les Isles Canaries, toutes les terres et les maisons le prix monteroit a plus de cinq millions de piastres» (Feuillée H: 32), Borda se sirve de una relación española que le recomendaron «des personnes qui nous ont paru sages, instruites & dignes de confiance» (p. 77) y Bory confiesa que solicitó a Bernardo Cologan su opinión respecto a una serie de libros sobre Canarias que el naturalista llevaba a bordo (1804: 80). De esto se desprende que el informador es, casi siempre, un intelectual que ocupa una posición destacada en la sociedad y que, en cierto modo, despierta admiración en el foráneo.

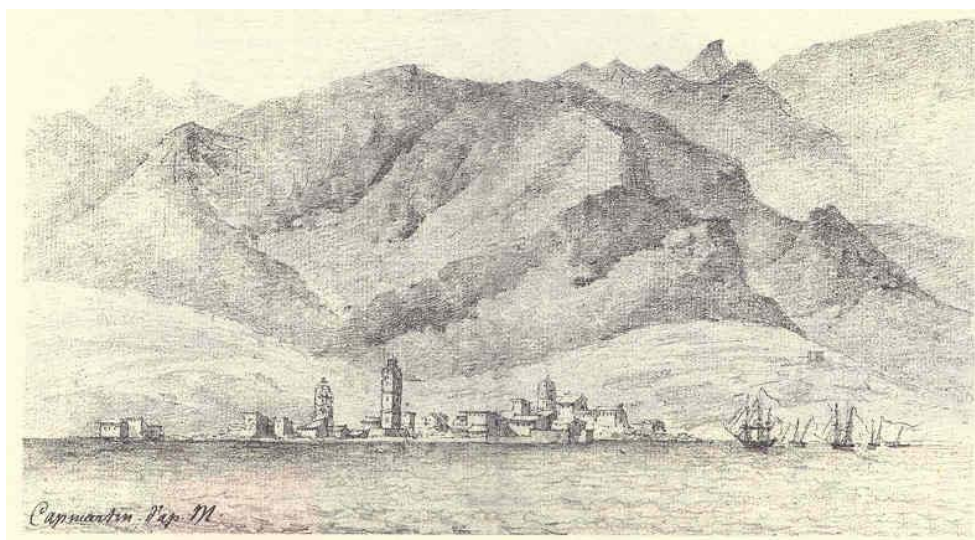
Todo lo expuesto no hace sino corroborar que los marinos y los científicos que arribaron a nuestras costas llegaban a un lugar que les resultaba familiar, aun cuando para la mayoría se trataba de la primera visita a Tenerife. A la lógica curiosidad ante lo desconocido —todo viaje es un reto que genera ilusiones y

expectativas ante la idea del encuentro con algo aún ignoto: «Le voyage est toujours initiatique, semé d'épreuves et peuplé de rêves» (Goulemot *et al.*: IV) —se unen algunas ideas preconcebidas que carecen de fundamento y son producto de la imaginación: «Les faux rapports de tant de voyageurs et nos désirs immodérés d'aborder sur une terre étrangère, nous avaient mis dans la tête que nous distinguerions les Canaries à une distance prodigieuse» (Bory 1804: 14-15).

Descubriremos, a continuación, cuál fue la reacción de estos hombres cuando, al cabo de unos días de navegación, pisaron tierra por primera vez desde el comienzo de su aventura.

3.3. PRIMERA IMPRESIÓN DE TENERIFE

Tenerife constituye, por tanto, la primera escala de una expedición que no ha hecho sino comenzar y en la que se han puesto muchas esperanzas: «Pour le navigateur, les îles sont beaucoup plus que des points de terre dessinés sur des cartes, elles sont chargées d'une attente inconsciente» (J. Magasich-Airola, J.M. de Beer: 166).



63. Vista de Santa Cruz de Tenerife. Col. Lesueur nº 14009

En efecto, esta isla, al igual que acontece con cualquier territorio insular, se muestra ante los ojos del viajero como un espacio cerrado que hay que descubrir y en el que, de forma involuntaria, se proyecta una visión particular y manipulada de las cosas.

La primera reacción, prácticamente unánime, es una mezcla de expectación y desencanto. Expectación ante lo nuevo —«J'étais, dès l'aurore, sur le pont pour jouir de la vue d'une terre nouvelle» (Bory 1804: 17), «La vue de ces terres si nouvelles pour moi, leur célébrité, ce mont si fameux par son élévation, ce volcan qui brûle depuis tant de siècles, et semble trouver des aliments inépuisables, me promettaient un spectacle ravissant et sublime. Le jour parut enfin» (Milbert: 8)

—, pero desencanto ante la visión de un paisaje, la costa de Santa Cruz de Tenerife, que califican de desolador y del que el naturalista Péron traza el siguiente perfil:

Qu'on se figure une côte escarpée, noirâtre, profondément sillonnée par les torrens, sans aucune autre trace de végétation que quelques tiges rabougries de *Cacalia*, de *Cactus* et d'*Euphorbe*: au-delà de ces côtes inhospitalières, qu'on imagine plusieurs gradins de hautes montagnes, également dépouillées de verdure, hérissées par-tout de pitons aigus, de crêtes arides, de roches bouleversées; et encore au-delà de toutes ces montagnes, le pic de Teïde, s'élevant comme un énorme géant au-dessus d'elles, et l'on aura, je pense, une assez juste idée de la vue de Ténériffe par la pointe d'Anaga, où nous vîmes atterrir; de là jusqu'à Santa-Cruz, où nous mouillâmes, le même aspect sauvage se reproduit; par-tout des laves, des scories, des monts escarpés et stériles: quelques misérables habitations assises au pied de ces mornes volcaniques, ne servent qu'à faire ressortir plus fortement encore le triste aspect de cette partie de l'île... Il y a loin de là, sans doute, à ces tableaux gracieux des îles Fortunées, tout-à-tour dessinées avec tant d'élégance par Horace, Viana, Cairasco¹⁹⁴, l'immortel auteur de la Jérusalem délivrée, et celui du poème *dell'Oceano*; mais ces douces illusions, ces riantes images avoient besoin, pour se soutenir contre la réalité, du voile du mystère, de l'intérêt des siècles et des distances: les Canaries, dépouillées aujourd'hui de ces titres brillans de leur gloire antique, n'ont plus guère d'autre intérêt réel que celui de leurs vins (p. 14).

En parecidos términos se expresa Milbert, que destaca de este mismo paraje los profundos barrancos, aunque comparte con los otros naturalistas el desagrado que le causan los montes desnudos y yermos:

À mesure que nous approchions je considérais avec admiration les ravins profondément sillonnés par les torrents. Ces enfoncements ne présentent aucune trace de végétation: ils sont composés de roches dures et à pic, lesquelles ne cèdent qu'à l'action d'une mer irritée. Cependant le soleil, dardant ses premiers rayons sur le flanc des montagnes, variait le ton noirâtre de leurs couleurs. Nous atterrâmes vers la pointe d'Anaga [...]; nous longeâmes des monts d'un aspect triste et d'une stérilité repoussante, qui dominant toute cette partie de la côte, jusqu'à la ville de Sainte-Croix (pp. 9-10).

Bory, escéptico, se pregunta si la tierra que se encuentra ante sus ojos en verdad forma parte de las Afortunadas:

¹⁹⁴ En el jardín de su casa, el poeta y sacerdote Bartolomé Cairasco de Figueroa reunía figuras destacadas de la cultura, entre ellas al joven Antonio de Viana. Hacia 1600 Cairasco terminó la traducción en verso del poema de Torcuato Tasso, *Jerusalemme liberata*.

Surpris de découvrir un pays nu et stérile, on se demande si ce que l'on voit est une partie de ces îles Fortunées, dont nous avons décrit les sites rians, les productions nombreuses et le ciel heureux: des monts grisâtres et rapides, absolument décharnés, dont les sommets dentés ou pointus présentent un aspect sauvage et imposant; une côte à pic et escarpée, qui n'offre nulle plage, et dont les roches déahcussées reçoivent immédiatement le choc des flots, sont tout ce qui frappe la vue: point de verdure, aucun arbre qui puisse servir de retraite oiseaux, aucune habitation qui fasse diversion à la monotonie de ce triste séjour. [...] Plus on approche de la côte, plus on distingue la stérilité du sol (1803: 232-233).

Este primer sentimiento de rechazo se modifica muy pronto, en cuanto el viajero tiene ocasión de adentrarse en la Isla. Es entonces cuando muestra su preferencia por los parajes frondosos que caracterizan la parte septentrional de Tenerife, mucho más húmeda, y donde Bory descubrirá la naturaleza que había soñado: «Il paraît, d'après les rapports qu'on nous a faits, que nous avons eu tort de juger de Ténériffe à la première vue; l'autre côté est aussi riant, aussi riche, aussi fertile, que les environs du port principal sont tristes, pauvres et arides» (1804: 71); y, poco después, al conocer la Villa de La Orotava, ratifica: «c'est là vraiment qu'on retrouve les Îles Fortunées» (1804: 72).

3.3.1. DESCRIPCIÓN DEL TEIDE

Otro elemento representativo del Archipiélago es el Teide que, avistado desde el mar a una distancia considerable, alimenta, desde antiguo, la imaginación de los marinos. Podríamos afirmar sin riesgo a equivocarnos que se trata de un referente indispensable en la literatura viajera en relación con Canarias, tanto por su carácter simbólico y sugestivo como por haber constituido un objeto de estudio constante para historiadores y geólogos.

Cierto es que la montaña, y más concretamente, el volcán, ha inspirado al hombre, desde siempre, asombro y terror, pero también una enorme curiosidad. Tradicionalmente, las altas cumbres han sido idolatradas por los pueblos que vivían a su sombra, que las han considerado las más elevadas del globo y, a su vez, residencia de los dioses. La montaña constituye un inequívoco punto de referencia en el paisaje, que puede reducir aún más el espacio dentro de la isla o bien invitar a emprender su ascenso con la promesa de ofrecer desde su cima un espectáculo

sorprendente: «Tout dépend de la position dans laquelle on se trouve, vu d'en bas, perspective écrasante, vu d'en haut, perspective lointaine» (Fougère: 128).

Los guanches denominaron al Teide «Echeide», es decir, «Infierno», en alusión a su actividad, que propició que Tenerife fuera conocida con el nombre de «Isla del Infierno»¹⁹⁵. A lo largo de la historia este volcán ha sido visitado por numerosos investigadores y curiosos que han dejado testimonio escrito del terror y de la superstición que originaba, de las riquezas que escondía en su interior, de los constantes gases y vapores que desprendía su cráter y, sobre todo, del poderoso reclamo en el que se había convertido. Con el paso del tiempo, el interés despertado, lejos de decaer, aumentará. Así las cosas, casi la totalidad de nuestros viajeros emprenderán su ascensión, no sin antes haber leído las experiencias de sus compatriotas, muchas de ellas plagadas de hipérbolos en cuanto a la altura del Pico o a la distancia desde la que decían divisarlo.

Hemos clasificado los numerosos testimonios que poseemos atendiendo, en primer lugar, a la reacción que suscita su visión desde el mar; en segundo lugar, a la obligada ascensión a la cima; seguidamente, nos ocuparemos de la consideración del Teide en tanto que objeto de estudio y, por último, de la imagen del Pico que los viajeros guardan en la memoria y que trasladan al lector¹⁹⁶.

Contrariamente a lo que sucede con otros rincones de la Isla, ninguno de los naturalistas queda defraudado por el Teide, más impresionante si cabe cuando se observa por el norte o el noroeste (Bory 1803: 233). Un día antes de atracar en el puerto de Santa Cruz los tripulantes de *Le Géographe* pudieron avistarlo:

Enfin, le 1^{er} novembre, à six heures du soir, nous eûmes la vue si désirée du pic de Teïde, le mont *Nivaria* des anciens. Au milieu des îles de Palma, de Ferro, de Gomère, à l'Ouest; de celles de Canarie, de Fortaventure et de Lancerote, à l'Est, s'élève cette pointe si fameuse, connue sous le nom de Pic de Ténériffe. Sa large base étoit alors voilée par les nuages, tandis que sa cime, éclairée par les derniers rayons du soleil, se dessinait majestueusement au-dessus d'eux. Cette montagne, sans doute, n'est pas la plus haute du globe, comme l'ont répété

¹⁹⁵ Para el historiador Chil y Naranjo es posible que fueran los piratas que frecuentaban aguas canarias quienes atribuyeran este nombre a Tenerife, pero también considera la posibilidad de que el origen del apelativo se encuentre en el carácter aguerrido de sus habitantes (p. 12 t. II).

¹⁹⁶ Para más detalles sobre la descripción y las observaciones efectuadas en el Teide por científicos europeos, entre otras cuestiones, puede consultarse la *Historia de Canarias* de Viera y Clavijo, libro III, vol. I.

souvent des voyageurs trop enthousiastes ou trop ignorants; elle n'a pas, en effet, plus de 2000 toises au-dessus du niveau de la mer, et par conséquent elle le cède, en Europe, au Mont-Blanc, à plusieurs montagnes de la Suède (Péron: 13).

Estas palabras dibujan la estampa, tantas veces repetida, de la cumbre del Teide asomando por encima del mar de nubes, cuya evocación sugiere a Péron lo siguiente:

Mais, il faut l'avouer, l'isolement de ce pic au milieu des mers, la présence des îles fameuses qu'il annonce au loin, les souvenirs qu'il rappelle, les grandes catastrophes qu'il proclame, et dont il est lui-même un prodigieux effet, tout concourt à lui donner une importance que ne sauroient avoir les autres montagnes du globe (p. 13).

Igualmente impresionado se muestra su compañero Milbert que, imbuido de lirismo, rememora: «Il ressemblait à un vaste dôme suspendu dans les airs au milieu de nuages épais qui paraissaient le supporter: on eût dit qu'il s'était détaché de la terre que l'on apercevait nettement au-dessous de sa base» (p. 7).

Uno de los rasgos más llamativos del Pico es su altura, que permite que sea fácilmente perceptible, según la mayoría de los testimonios, desde unas 40 leguas de distancia¹⁹⁷. Así lo afirman el Padre Labbé (p. 151) y Ledru, que dedica una extensa y documentada nota a esta cuestión añadiendo, entre otras cosas, las declaraciones de reconocidos navegantes y científicos como Borda, Thomas Lopez, Le Marchand o Malte-Brun que coinciden con las estimaciones del naturalista (pp. 15-16).

Si bien no hay unanimidad respecto a esta cifra, que algunos han aumentado (Milbert: 7), e incluso han duplicado (Borda: 89), lo que sí parece innegable es que orienta a los navíos en su ruta por la costa africana (Adanson: 5).

Una vez en tierra, alcanzar su cima, desde la que es posible distinguir, en un día claro, el resto del Archipiélago —«Il est pareillement certain que du

¹⁹⁷ Boccaccio, en una de las primeras referencias escritas al Teide que conservamos («De Canaria et insulis reliquis ultra Hispaniam noviter repertis»), se hace eco del miedo que experimentaron Angiolino del Tegghia de Corbizzi y Niccoloso de Recco cuando, al dar la vuelta a la isla en 1341, comprobaron que el Pico era siempre visible, por lo que decidieron no desembarcar. *Vid.* Giorgio Padoan (1993): «"Ad insulas ultra Hispaniam noviter repertas": el redescubrimiento de las islas atlánticas», *Syntaxis*, 30/31, pp. 130-143.

sommet du pic, si le Ciel est serein & l'horizon net, on voit distinctement les six autres îles: nous aurions désiré pouvoir nous en assurer par nous-mêmes; la saison ne le permettoit pas» (Borda: 89)— se convierte en una empresa obligada.

Edmond Scory, que describió el paisaje y las costumbres tinerfeñas en su relato publicado en 1626¹⁹⁸, el arzobispo Thomas Sprat¹⁹⁹ o algunos comerciantes británicos²⁰⁰ fueron pioneros en practicar la ascensión, convertida, con el paso del tiempo, en una especie de ritual: «Un voyageur, quand il a demeuré onze jours à Ténériffe, doit trembler en avouant qu'il n'a pas visité ce qu'il y a de plus remarquable dans l'île» (Bory 1804: 78). Curiosamente, este naturalista no pudo llevarla a cabo por diversos motivos, el principal de ellos, la incertidumbre en cuanto al momento de partida de la expedición, anunciado siempre para ese mismo día o la mañana siguiente (pp. 78-79). Quienes sí subieron al Teide fueron, entre otros, el astrónomo Feuillée y el geólogo Cordier quien, después de haber examinado los volcanes de Francia y de España, desembarcó en Tenerife en 1803 para continuar sus investigaciones geológicas. Cordier, al igual que la mayor parte de sus colegas, subió al Teide, y en dos ocasiones, aportando valiosos detalles sobre el Pico. El extracto que ofrecemos evidencia el placer con el que llevó a cabo sus mediciones en Las Cañadas:

Chaque fois que je me levai pour observer le thermomètre, je m'arrêtai longtems à jouir des charmes d'une position si belle et si rare. Elevé à cette hauteur dans l'atmosphère, assis paisiblement sur cet énorme monceau de ruines fumantes, isolé dans l'Océan, veillant seul au

¹⁹⁸ *Extracts taken out of the Observations of the Right Worshipfull Sir Edmond Scory, Knight, of the Pike of Tenariffe, and other rarities, which hee observed there, has come down to us thanks to the fact that Samuel Purchas included it in his work Purchas His Pilgrimage or Relations of the World and the Religions Observed in All Ages and Places discovered, from the Creation unto this Present...*, Londres, 1626. Buenaventura Bonnet publicó «Observaciones del caballero inglés sir Edmond Scory acerca de la Isla de Tenerife y del Pico del Teide», *El Museo Canario*, IV, 8, enero-abril 1936, pp. 44-59.

¹⁹⁹ Autor de «The History of the a relation of the Pico Teneriffe, Received from some considerable merchants and men worthy of credit, who went to the top of it», *History of the Royal Society*, 1667.

²⁰⁰ V. Morales Lezcano (1966): «"Relación del Pico de Tenerife, transmitida por unos estimables mercaderes y hombres dignos de crédito que subieron a la cima", Introducción, notas y traducción por Víctor Morales Lezcano», *RHC*, pp. 90-106.

milieu du silence de la nature, j'admirois religieusement la majesté de son sommeil, je rappelois des souvenirs, et j'attendois sans impatience l'heure où j'allois satisfaire la curiosité qui m'amenoit de si loin sur un des plus anciens volcans de la terre (p. 57).

La ascensión al Pico, que casi podríamos calificar como la «expedición de ascensión al Pico» requería cuidadosos preparativos y duraba varios días. Después de reunir las provisiones, congregar a unos cuantos hombres con sus mulas y a algunos guías, se iniciaba la excursión. Siguiendo las indicaciones de los viajeros, señalamos a continuación el trayecto habitual. La primera parada solía ser en el lugar conocido con el nombre de «El Dornajito», por su manantial, el único del camino; luego se subía por Monteverde —así denominado por la abundancia de helechos— hasta llegar a Los Charquitos. A partir de ahí comenzaba el pinar que, con anterioridad al siglo XVIII, se encontraba cubierto de árboles. Seguidamente se hacía un alto en «el Pino de la Merienda» donde se aprovechaba para comer y esperar a que llegaran las mulas. Pasado un tiempo, se proseguía la marcha y se atravesaba «La Carabela», con abundantes pinos, hasta llegar al Portillo, que marcaba el final del pinar y el comienzo de una llanura arenosa cubierta de retamas donde había una gran cantidad de conejos y cabras salvajes. Algo más lejos, en las Faldas del Pico, Feuillée recogió unas muestras de obsidiana que presentaría con posterioridad a la Academia de Ciencias parisina. De ahí los viajeros se encaminaban hacia la «Estancia de los Ingleses», que debe su nombre a la nacionalidad de los extranjeros que pernoctaban antes de alcanzar la cumbre. Una vez en la cima algunos fenómenos como el viento, el frío, la alteración del aguardiente y del vino, o las dificultades para respirar eran objeto de todo tipo de comentarios, como el de Borda, que refiere, por lo demás, los efectos de la extrema sequedad en la piel y la boca:

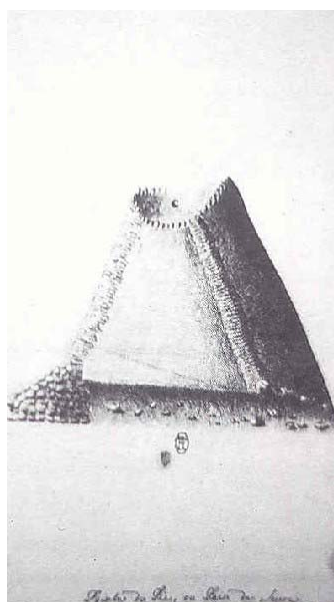
Les liqueurs qu'on porte au plus haut du pic, non-seulement y deviennent plus que tièdes; mais encore quelqu'excellentes qu'elles soient, elles y perdent toute leur force; y boire de l'eau-de-vie raffinée ou de l'eau pure, cela est égal, & cette eau pure, que l'on puise si froide dans la cave de la glace, devient presque bouillante au sommet. Le vin blanc prend de la couleur & s'aigrit, la malvoisie de Ténériffe n'a plus aucun goût, on ne respire qu'un esprit de soufre, on ne sent aucune autre saveur dans la bouche; la peau du visage s'entr'ouvre & s'élève, les lèvres le couvrent de vésicules (pp. 97-98).

Algunos de los cuales son, sin embargo, desmentidos por Viera y Clavijo en su *Diccionario de historia natural*:

Es exageración decir que en aquella cima se respira con dificultad; que la sal, la pimienta, el jengibre y aún el aguardiente pierden su sabor, conservándolo solamente el vino de malvasía dulce; que allí se experimentan flatos, horripilaciones y vómitos; pero no lo es, que se suelen hinchar las manos con la rarefacción de la atmósfera y el frío; que se ponen las uñas muy moradas; que al hablar se rompe la epidermis de los labios, y que todos los miembros se entorpecen. Tampoco lo es, como observaron Monges y Lamanon, que el éter vitriólico se evapora allí con una rapidez increíble; y que la aguja de marear padece numerosas oscilaciones (p. 353).

La estación más propicia para efectuar la ascensión, durante la cual se puede disfrutar de la variada vegetación que ofrece la Isla, es el verano, ya que el hielo invernal dificulta notablemente la tarea. El capitán Baudin, acompañado de algunos tripulantes, la realizó en diciembre de 1796 y no pudo alcanzar la cima a causa del hielo. Poco después Ledru, miembro de la misma expedición, lo intentó de nuevo, junto con Le Gros, pero por una ruta que no era la utilizada normalmente (pp. 171-172) y a la cima sólo se puede llegar por el sendero que parte de *Montón de Trigo* (Bory 1803: 278).

Labillardière aconseja llevar calzado de sobra, ya que se camina sobre lava y las suelas se rompen con facilidad (p. 16), y Bory rechaza abordar en su obra la ascensión al Teide, «qu'on trouve imprimé par-tout», puesto que le interesa más desmentir las noticias falsas difundidas sobre este volcán (Bory 1803: 275). Con este fin el botánico elabora una completa descripción, acompañada de una serie de datos aportados por otros viajeros, en la que se ocupa de la composición del suelo, del agua, de las montañas que rodean el Pico o de los vapores que emanan de su interior, sin olvidarse de la delicada violeta que crece en sus alrededores.



64. Pan de Azúcar, Feuillée

Entre los que no vieron cumplido su objetivo se encuentra Feuillée. El astrónomo sufrió una caída durante el trayecto, por lo que su ayudante Verguin se convirtió en el encargado de completar las observaciones barométricas en la cima.

Considerado desde siempre como el lugar más adecuado para los estudios del cielo y de la atmósfera, el Teide ha atraído a numerosos científicos de todo el mundo, que han calculado, además, su altura. A este respecto hay que decir que las dimensiones colosales que se le han atribuido a lo largo de la historia son fruto exclusivo de la imaginación. Desde un planteamiento científico, durante siglos el Pico fue considerado la cima más elevada del globo (Feuillée V: 87) hasta que las operaciones de Pierre Bouguer y Charles de La Condamine apuntaron lo contrario²⁰¹, siendo sustituido por el Chimborazo, en los Andes, que posee una altura superior a los 6.000 metros. Unos años antes Feuillée, utilizando por vez primera procedimientos geodésicos, le atribuyó 2.213 toesas (4.313 metros) descartando, por tanto, la idea tradicional de la superioridad del Pico, ya que, según palabras del propio Feuillée, él mismo había podido divisar las montañas de Santa Marta a más de 60 leguas. En su manuscrito el astrónomo expone el método seguido, que acompaña de un dibujo del Pan de Azúcar o Pilon de Azúcar, el último cono del Teide a partir de La Rambleta:

Après avoir trouvé dans la plaine deux points de distance qui repondissent au même point du Pic en droite ligne; j'établis sur ces deux points mes deux stations, je mesuray avec une chaîne de dix toises la distance de l'un a l'autre avec toute l'exactitude que demandent les opérations géométriques, je plantai de dix en dix toises sur cette ligne que je pris pour base des piquets pour ne pas m'égarer n'y d'un côté ny d'autre de ma base, ma première station fut tout a fait sur le bord de la mer, quand je prenois la hauteur de l'extrémité du Pic l'eau venait battre a mes pieds, ma seconde station étoit tout auprès de la montagne éloignée du bord de la mer de la quantité de la base que j'avois trouvée de 210 toises (Feuillée V: 87-88).

Aunque fue rápidamente criticado, puesto que el resultado no era correcto, su cálculo constituyó una referencia obligada para sus sucesores. Pero este volcán será bien conocido sobre todo a partir del viaje de Borda y Pingré en 1771. En esta

²⁰¹ Recordemos que, con el fin de estudiar la curvatura del globo en varias regiones del planeta, se prepararon dos de las principales expediciones científicas del siglo XVIII, una al Perú y otra a Laponia. La primera de ellas se confió al joven La Condamine, a quien se le asignaron como colaboradores los astrónomos Pierre Bouguer y Louis Godin y el botánico Joseph de Jussieu; por su parte, la expedición del norte estuvo bajo la autoridad de Maupertuis.

ocasión Borda obtiene un resultado de 1.742 toesas (p. 89), es decir, 3.716 metros. Cuando regresa a Tenerife en 1776 efectúa nuevas mediciones aplicando operaciones trigonométricas que arrojan una cifra ligeramente superior a la anterior, es decir, 1.904 toesas. Si bien este dato se aproxima bastante al real y Cordier obtuvo en 1803 una cifra similar, 1.901 toesas, hasta avanzado el siglo XIX los científicos seguirán calculando la altura exacta del Teide.

De estas experiencias poseemos algunas anécdotas, como la que nos brinda Feuillée cuando relata que el médico de la expedición guardó azufre del cráter en el bolsillo para mostrarlo después, algo imposible, ya que no sólo el papel en que lo había envuelto estaba perforado, sino que su bolsillo había ardido y el azufre se había evaporado.

Conservamos, igualmente, testimonios escritos de la actitud contraria que dejan patente el desinterés de sus autores acerca de todo lo concerniente al Pico. Mientras el jesuita Chomé resta importancia a su altura, Fleurieu niega que sea un punto de referencia para la Isla, puesto que su cima suele estar oculta tras las nubes, y sí lo es, en cambio, el macizo de Anaga:

Si vous voulez avoir une juste idée de l'île Ténériffe, imaginez-vous un amas de montagnes et de rochers affreux, entre lesquels se trouve le Pic. Il se découvre rarement, parce qu'il est presque toujours dans les nues ou entouré de brouillards. On dit qu'il a perpendiculairement deux lieues et demi de hauteur. Quoi qu'il en soit, il est certain qu'il n'est pas au-dessus de la première région de l'air, car il est tellement couvert de neige que quand le soleil l'éclaire, il n'est presque pas possible de fixer les yeux sur son sommet (Chomé: 77-78).

Le fameux pic de *Teithe* ou de *Ténériffe*, est rarement une reconnaissance pour l'île dont il porte le nom: le plus souvent, son sommet est perdu dans les nues qui y sont arrêtées & amoncelées: d'autre fois, on le découvre au-dessus même des nuages qui sont établis dans une région inférieure. On prétend que, pendant toute l'année, il est couvert de neige [...] mais, à son défaut, la pointe de *Nago* est une reconnaissance certaine (Fleurieu: 283).

Si bien es posible que el viajero sea completamente indiferente a la supuesta belleza de Las Cañadas o a cualquier otro aspecto del volcán susceptible de estudio, estos casos son una excepción, puesto que, como hemos señalado, el lugar ofrece muchos atractivos para el científico y, por otra parte, el visitante suele quedar gratamente impresionado con el paisaje que se descubre ante sus ojos. A

continuación ofrecemos una pequeña muestra de estas impresiones en las que, a través de recursos literarios tales como comparaciones, metáforas o superlativos, aflora el lirismo de sus autores. Los montes circundantes se encuentran «dominés par le pic qui se dessine *majestueusement* dans le lointain» (Bory 1803: 250) y «semble un *roi* au milieu de sa cour» (Milbert: 51) ante el que Milbert se descubre: «Je saluai avec une sorte de respect ce *colosse immobile*» (p. 53). Tenerife «est, comme on le sait, remarquable par son Pic, l'une des plus belles montagnes du monde» (Bory 1804: 16) de la que Cordier se despide con pesar: «Je restai trois heures et demi sur le sommet: vous connoissez le prix de ces heures-là. J'abandonnai à regret une des plus belles scènes du spectacle de la nature»



65. Medición de la altura del Pico, por P. Ozanne

Los testimonios inciden en la masa de nubes que rodea la cumbre, fenómeno, por otra parte, natural en las zonas montañosas (Milbert: 6, Bory 1803: 233), que contrasta con el azul intenso del cielo (Labillardière: 17 y 21, Milbert:

51) y con la tonalidad de la tierra, en donde se confunden la arena, la roca calcinada y la piedra pómez (Borda: 98). Concluimos este epígrafe con el encendido testimonio de Milbert y las rendidas palabras de Labillardière:

Voilà le fameux pic dans toute sa *majesté*. Quel spectacle! qu'il est imposant et sublime! Je fus ébloui et obligé de voiler mes yeux en y portant la main. Le pic se présentait en face [...] il était entouré de montagnes dont les plans croisés et variés de mille manières se distinguaient facilement les uns des autres. [...] le sommet du pic, détaché de l'atmosphère sur un ciel du bleu le plus pur, élève sa tête majestueuse, isolée dans l'espace: il domine souverainement les autres montagnes et semble un roi au milieu de sa cour (Milbert: 51).

Dès que nous eûmes traversé ces nuées épaisses, nous jouîmes du plus beau spectacle dont il soit possible de se former une idée. Les nuages qui venoient s'amonceler au-dessous de nous, alloient se confondre dans le lointain avec les eaux de la mer, nous déroband la vue de l'île; nous jouissions du ciel le plus pur; le piton paroissoit alors comme une île dont la base sembloit se plonger dans un vaste Océan (Labillardière: 17).

3.3.2. REFERENCIAS MITOLÓGICAS

Es bien sabido que la relación entre mito e isla es antiquísima. No sólo la mitología ha intentado explicar la existencia de las islas, o de algunas de ellas, y de sus particularidades²⁰², sino que tradicionalmente se ha considerado el espacio insular como un enclave idóneo donde localizar acontecimientos y seres maravillosos: «l'île est un espace réel sans cesse refondu par l'imaginaire» (E. Fougère: 303). El aislamiento propio de toda isla unido al sentimiento de un tiempo detenido y a las leyendas que ensalzan la belleza de su paisaje, marcado por una naturaleza vigorosa y una orografía caprichosa, convierten este escenario en un lugar paradisíaco.

De los mares que circundan la *oikouméne* o tierra habitada conocida, es el Atlántico el océano elegido por el mundo antiguo para situar sus paraísos imaginarios. Entre las razones que explican esta preferencia figura el aspecto geográfico, puesto que la proximidad del Mediterráneo impedía ubicar en él una geografía fabulosa, además de que hacia el Este se extendía una vasta superficie

²⁰² Según los textos, en unas ocasiones estas islas surgen en el mar después de una erupción; en otras, caen del cielo, e incluso son errantes.

terrestre cuyos límites se ignoraban (García y Bellido 1967: 9). Por otra parte, el denominado «viaje hacia el Oeste» de la humanidad, fruto de la expansión de la civilización occidental, contribuyó, en gran medida, al encuentro entre Europa y América. La búsqueda del paraíso alcanza, pues, las Afortunadas y, por consiguiente, las Canarias.

En Canarias confluyen tres factores que favorecen su vinculación mitológica: se trata de un territorio insular, es montañoso y, durante un tiempo, representó el extremo del mundo conocido, un lugar, en suma, propicio para la proliferación de pueblos y hechos fabulosos (M. Martínez 1992: 11). El Poniente, destinado a albergar el mundo de los muertos, era un lugar lóbrego, del ocaso, oscurecido por espesas nieblas, pero, al mismo tiempo, sede de las Islas de los Bienaventurados —mencionadas por Hesiodo en *Trabajos y Días* y por Píndaro en las *Olímpicas*—, o de los Campos Elíseos, donde se desarrolla el motivo del *locus amoenus* o paisaje ideal. La Edad Media enriquece la literatura mítica con nuevas invenciones, entre las que se incluye la presencia protectora de la Iglesia. Uno de los ejemplos más conocidos es la leyenda de la isla de San Brandán, enmarcada en la tradición celta de los *imrama* o narraciones del viaje a una isla en busca del paraíso.

Pero el cambio experimentado en la naturaleza del viaje y, por ende, en el viajero del Setecientos propiciará que muchos de los fenómenos y seres maravillosos transmitidos por la narrativa de viajes sean objeto de una reflexión más detenida en la que se aplicarán criterios racionalistas. De ahí que algunas de las leyendas difundidas en el transcurso de los siglos sean interpretadas desde una nueva óptica. Pese a todo, hasta el siglo XIX pervivirán islas atlánticas imaginarias en mapas y globos terrestres.

Las referencias mitológicas relacionadas con Canarias son habituales en los libros de viajes —Islas Afortunadas, Campos Elíseos, Hespérides, Atlántida— y ocupan, en ocasiones, capítulos enteros —capítulos que, por otro lado, son imprescindibles en cualquier *Historia* de Canarias—²⁰³.

²⁰³ La bibliografía existente al respecto es numerosísima, por lo que tan sólo remitiremos a algunos estudios generales. *Vid.*, entre otros, *Los universos insulares, Cuadernos del Cemyr* nº 3, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 1995; E. Fougère (1995):

Les voyages et l'ancrage. Représentation de l'espace insulaire à l'âge classique et aux Lumières

3.3.2.1. LAS ISLAS AFORTUNADAS

En uno de sus trabajos, M. Martínez distingue entre la mitología de las islas reales, las islas de los dioses y los héroes, el origen mítico de las islas y las islas míticas propiamente dichas que, a su vez, forman parte de la *nesología* o ciencia de las islas (F. Díez de Velasco, M. Martínez y A. Tejera, pp. 19-43). En el grupo de las islas míticas, que se caracterizan por estar relacionadas con otros mitos geográficos, el autor incluye, entre otras, unas islas célebres en la literatura griega: las Islas de los Bienaventurados (*makárôn nêsoi*).

La denominación latina de Islas Afortunadas, registrada por primera vez en *Las tres monedas*, de Plauto (250-184 a.C.), procede del concepto de Islas de los Bienaventurados. Mientras que la primera tiene un sentido geográfico, el segundo es religioso (M. Martínez 1992: 57). La designación griega de Islas de los Bienaventurados fue empleada por Hesiodo (s. VII a.C.) en su obra *Los trabajos y días* y continuará utilizándose hasta el siglo XVI. La expresión griega *makárôn nêsoi* —traducida por los latinos como *fortunatorum insulae*, de donde derivó en *fortunatae insulae*— fue recogida en el siglo XIX por el botánico Ph. Barker Webb, que acuñó el término *Macaronesia* para referirse a la región formada por Azores, Madeira, Canarias y Cabo Verde.

La consideración de las Islas de los Bienaventurados como recompensa después de la muerte se introduce en el s. V a.C. Este concepto, presente en numerosas culturas fuera del mundo grecolatino, es sobradamente conocido.

En cuanto a «Islas de los Afortunados», en un principio no remitía a unas islas reales, sino que eran la residencia de los héroes a los que se había premiado con una vida libre de enfermedades y de los estragos de la vejez. Hacia el siglo V a.C. el poeta Píndaro, en su *Olímpica Segunda*, habla de unas islas que acogen las almas de las personas que habían vivido piadosamente. El nacimiento de la asociación geográfica del concepto se produce más tarde, cuando en los textos se mencionan unas tierras existentes, sin que se pueda determinar concretamente cuáles. Pero no será hasta el siglo I d.C. cuando se denomine con toda claridad

(1615-1797), L'Harmattan; F. Létoublon (1996): *Impressions d'îles*, Presses Universitaires du Mirail; Eliseo Trenc (ed.) (2001): *Au bout du voyage, l'île: mythe et réalité*, Reims, Presses Universitaires de Reims.

Afortunadas a las Canarias. Esto sucede en la obra *Historia Natural* (VI, 199-205), de Plinio²⁰⁴, donde también aparece la primera mención de alguna de ellas.



66. Îles Fortunées, Robinet Testard

Claudio Ptolomeo (s. II), Julio Solino (s. III), Marciano Capela (s. V) o Vicente de Beauvais (s. XIII) mantendrán la identificación de las Afortunadas con este Archipiélago. Con posterioridad, las Islas aparecerán desprovistas de las connotaciones míticas, religiosas y geográficas y su utilización responderá a un fin meramente literario.

Prácticamente todos nuestros viajeros recrean, con mayor o menor acierto, el mito de las Afortunadas y su consideración de *locus amœnus*. La bonanza del clima, la fertilidad de su suelo, que produce abundantes y variados frutos, y la frondosidad de sus bosques son ensalzados una y otra vez. Si Milius resulta lacónico cuando únicamente afirma: «Le climat des Canaries est très sain on en trouve toutes les variétés. C'est bien avec raison que ces isles ont été surnommées *Isles Fortunées* car tout y abonde» (p. 64), Adanson, por el contrario, traza una imagen paradisiaca de Tenerife:

Dans les gorges des montagnes qui sont au nord & à l'est de la ville, on trouve les plus belles forêts d'orangers, de citronniers, de cedrats, & de limoniers de toutes les especes. Les grenadiers & les figuiers croissent par-tout à plaisir. Aux plus excellens fruits de l'Europe, les habitans de Ténérif joignent ceux de l'Afrique, comme les bananiers, les papayers & les ananas, qu'ils cultivent dans leurs jardins. Les caroubiers, les melons de toute espece, & sur tout les melons-d'eau, occupent les terres les plus ingrates. Les vallées qui forment leurs campagnes portent les plus beaux blés du monde, au milieu desquels s'élevent par intervalles des bouquets de sang-dragon, qui par leur hauteur & leur forme, imitent assez le port majestueux du latanier (p. 9).

²⁰⁴ Sobre el texto pliniano, cfr. J. Álvarez Delgado (1945): «Las "Islas Afortunadas" en Plinio», *Revista de Historia*, pp. 26-61.

Al igual que Cordier:

Nous marchâmes pendant cinq heures sur des pentes faciles, couvertes de la plus riche et de la plus active végétation: toutes les plantes en fleurs exhaloient des parfums délicieux; la douceur de la température égalait la suavité de l'air. Il n'en falloir pas tant pour me rappeler le Tasse, Armide, et les antiques délices des *îles fortunées* (p. 56).

No obstante, los acusados contrastes climáticos, que dan lugar a los microclimas canarios, originan importantes variaciones en la vegetación con las que, sin duda, no contaban los viajeros. Nada más desembarcar en Santa Cruz, Milbert manifiesta su contrariedad al descubrir una naturaleza que no tiene nada de paradisíaca: «Cet aspect sauvage semble démentir l'épithète d'îles Fortunées que les anciens donnaient à ces îles, où ils plaçaient les ames des bienheureux» (p. 10), aunque mantiene la esperanza de encontrar algún vestigio del antiguo esplendor: «Dans mes diverses courses j'espérois rencontrer quelque vestiges des îles Fortunées; mais rien de ce qui s'offrit à mes regards ne fut capable de m'en retracer le souvenir» (p. 20). Sólo al final de su estancia admitirá que las Islas no recuerdan a aquellas que la tradición denominó «Afortunadas»:

On doit conclure de tout ce que viens de dire sur les Canaries, que, dans l'état actuel des choses, ces îles ne peuvent plus soutenir le titre pompeux de Fortunées, à la très petite exception près de quelques portions de leurs sols, comme peuvent l'être ceux de la partie qui, depuis Tacaroute [*sic*, por Tacoronte], se prolonge jusqu'à l'Orotava dans Ténériffe (pp. 100-101).

En parecidos términos se expresan Péron y Bory. Después de detallar la vista de Tenerife desde Anaga, el primero escribe:

De là jusqu'à Santa Cruz, où nous mouillâmes, le même aspect sauvage se reproduit; par-tout des laves, des scories, des monts escarpés et stériles: quelques misérables habitations assises au pied de ces mornes volcaniques, ne servent qu'à faire ressortir plus fortement encore le triste aspect de cette partie de l'île... Il y a loin de là, sans doute, à ces tableaux gracieux des îles Fortunées, tour-à-tour dessinées avec tant d'élégance par HORACE, VIANA, CAÏRASCO [...] mais ces douces illusions, ces riantes images avoient besoin, pour se soutenir contre la réalité, du voile du mystère, de l'intérêt des siècles et des distances: les Canaries, dépouillées aujourd'hui de ces titres brillans de leur gloire antique (p. 14).

Y Bory recalca el aspecto que presenta la costa nordeste: «En arrivant à Ténériffe, par Sainte-Croix, on est surpris que les Canaries ayent porté le nom d'*Iles Fortunées*; on cherche en vain un seul site qui justifie un nom aussi pompeux, et qui fait naître tant d'idées agréables» (1804: 70). Seguidamente este naturalista enumera los distintos elementos que componen este paisaje desolador para, poco después, rectificar: «Il paraît [...] que nous avions eu tort de juger de Ténériffe à la première vue; l'autre côté est aussi riant, aussi riche, aussi fertile, que les environs du port principal sont tristes, pauvres et arides» (1804: 71). Por su parte, Ledru sugiere que la fertilidad y la abundancia que hicieron a las Canarias acreedoras del calificativo de *afortunadas* sólo se recuperarían reforestando los terrenos más elevados (p. 198). A este respecto hay que decir que numerosos viajeros mencionan un problema constante en la historia del Archipiélago como es la falta de agua, acuciante en este período.

3.3.2.2. EL JARDÍN DE LAS HESPÉRIDES Y LOS CAMPOS ELÍSEOS

El nombre de Hespérides está relacionado con el famoso trabajo undécimo de Hércules y su búsqueda de las manzanas de oro del Jardín de las Hespérides. Este mito ancestral tiene como protagonista a Hércules, hijo bastardo de Zeus, que en un ataque de locura mató a sus hijos. Para expiar sus crímenes se sometió a Euristeo, primo suyo y soberano, honor este último que en un principio le estaba destinado. Los Doce Trabajos de Hércules son, por tanto, las pruebas impuestas por Euristeo, una de las cuales consistía en llevarle las manzanas de oro del Jardín de las Hespérides ubicado, para algunos autores como Pomponio Mela, Plinio, Solino, Marciano Capela o Isidoro de Sevilla, en unas islas atlánticas occidentales.

Con respecto a las manzanas de oro, existen muchas dudas acerca de si se trataba realmente de una fruta —y, en ese caso, de cuál—, de ganado o de ámbar. Milbert recoge algunas de estas posibilidades:

Les savants qui voient dans les Canaries les Hespérides des anciens, et qui prétendent que les fameuses *pommes d'or* de ces jardins merveilleux ne sont autre chose que des oranges, sont autorisés à voir pareillement dans le dragonnier, les *dragons* qui en interdisaient l'entrée (p. 59).

Por lo que atañe a los Campos Elíseos, suelen asociarse a las Islas de los Bienaventurados, ya que ambos aluden a la residencia de los héroes y de las almas después de la muerte. Homero y Apolonio de Rodas sitúan a sus héroes en los Campos Elíseos, lejos del mundo de los mortales, cuya descripción entronca con el tópico del *locus amœnus*. En ambos casos se trata de lugares donde sus moradores disfrutaban de una segunda vida de placer y de satisfacción.

Tal y como sucede con los otros mitos, no existe unanimidad respecto a su localización. Así, Grecia, Egipto, la Luna o los archipiélagos atlánticos han sido emplazamientos elegidos para los Campos Elíseos, aunque el texto fundamental que los sitúa en unas islas del Atlántico sur es la *Vida de Sertorio*, de Plutarco.

Como es fácilmente deducible, es en los *Essais* donde la mitología clásica en relación con Canarias ocupa más espacio, concretamente, los capítulos VI y VII. El primero de ellos (pp. 375-426) incluye las referencias a las Afortunadas, los Campos Elíseos, las Hespérides y el monte Atlas; el segundo (pp. 427-462) introduce la cuestión de las Canarias consideradas como vestigios de un continente.

3.3.2.3. LA LEYENDA DE SAN BRANDÁN

El abad San Brendano o San Brandán, obispo de Conflert, fue un religioso irlandés que participó en la evangelización del norte de Inglaterra en el s. VI. Durante siete años navegó por el Atlántico, sin víveres y en pequeñas embarcaciones forradas de pieles, y tocó una serie de islas, entre ellas, las Afortunadas. De este viaje surgieron la *Vita Sancti Brandani* y la *Navigatio sancti Brendani* (s. IX), de la que circularon varias versiones en toda la Europa medieval. Según la más difundida, San Brandán recibió la visita de otro religioso que le informó de la existencia de una «tierra de redención» en la que residían los merecedores del paraíso. El religioso, acompañado de catorce monjes, emprendió su búsqueda, que duró siete años, en el transcurso de los cuales arribó a islas maravillosas habitadas por seres fantásticos.

A finales de la Edad Media algunos cartógrafos mezclaron las tradiciones de Homero —que situaba los Campos Elíseos en las Afortunadas— y la de Brandán, que había hallado el paraíso en una isla del Atlántico. Las Canarias y San

Brandán pasaron, así, a formar un único archipiélago²⁰⁵, entre otros, en el planisferio de Ebstorf (1234), el mapamundi de Hereford (1275), el mapa de Angelino Dulcert (1339) y el mapa de Pareto (1455), si bien hay que señalar que hasta finales del siglo XV San Brandán se representó entre Canarias y Madeira. El paso del tiempo no debilitó el interés por esta isla, que figuró en algunos de los mapas más célebres hasta el siglo XVIII, y el capitán general de las Canarias, Juan de Mur y Aguirre, las buscará en 1721. El espíritu científico del Setecientos pondrá punto y final al mito.

Bory dedica a la fábula de la isla de San Borondón —también denominada *Non-Trubada*, *Perdida* o *Encubierta*— las páginas 260-264 de los *Essais*. Después de aludir al nacimiento de la leyenda en el siglo XVI y a la referencia a la isla en el tratado de paz de 1519 entre Portugal y Castilla²⁰⁶, el naturalista rememora los diversos intentos efectuados por localizarla. Pero, más que este recorrido histórico, nos interesan las manifestaciones de su autor, que declara sin ambages que no da crédito a ninguna de las teorías que circulan —«L'existence de *Saint-Brandon* n'est tolérable que dans la Jérusalem délivrée» (p. 263)— y concluye con la descripción de Tasso.

3.3.2.4. EL GAROE



En la isla de El Hierro se encuentra el *garoe* o *árbol santo* que, según la tradición, proporciona agua en abundancia a la población y al ganado. Si en las fuentes clásicas ya encontramos referencias a unos árboles situados en las Afortunadas, de los que se obtienen varias clases de agua, en este árbol mítico confluyen, sin embargo, reminiscencias mitológicas y realidad, puesto que está confirmada su existencia en el término de Tigulae hasta comienzos del siglo

²⁰⁵ Vid. D. Corbella y J. Medina (1997): *Noticias de la Isla de San Borondón*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.

²⁰⁶ En efecto, en el Tratado de Évora (1519) los representantes del emperador Carlos I y de Manuel I de Portugal incluyeron la isla de San Borondón entre las islas Atlánticas.

XVII. Los testimonios que poseemos se hacen eco de ambas posturas²⁰⁷. El jesuita Taillandier y el mínimo Feuillée, en 1707 y 1724 respectivamente, opinan que se trata de una fábula:

C'est une fable que ce qu'on raporte d'un arbre qui s'y trouve, dont les feuilles sont autant de sources d'où l'eau découle continuellement. C'est de quoi les habitants mêmes de l'île de Fer n'ont jamais entendu parler (Taillandier: 216).

L'arbre dont presque tous les voyageurs font mention qui fournit lui seul de l'eau a toute l'Isle, qu'on nomme arbre merveilleux est une pure fable, je demandai a le voir, on se prit a rire; je connus d'abord que je ne m'estois pas trompé lorsque j'avois douté des relations de ces voyageurs qui nous racontent une infinité de faussetés (Feuillée V: 131)²⁰⁸.

Borda, Pingré y Verdun de la Crenne recuerdan las palabras de Feuillée y aluden a un texto español en el que se menciona que un huracán arrancó el árbol en 1612 y que los lugareños colocaron las hojas que consiguieron reunir en los depósitos que recogían el agua. Los viajeros concluyen: «Nonobstant cette autorité, si décisive en apparence, nous sommes très-éloignés de garantir le fait» (p. 100). Bory, por su parte, recrimina la actitud del astrónomo, que no visitó el terreno donde se suponía que había estado el *garoe*:

Je suis surpris que Feuillée, lorsqu'il visita Fer, se soit borné à rapporter l'histoire de son arbre, qu'il regarde comme une rêverie, sans avoir cherché à éclaircir le fait, et visité le lieu où l'arbre avait autrefois végété; car il y a des preuves incontestables de son ancienne existence, et qu'il donnait de l'eau à une partie de l'île (1803: 221-222).

El *garoe* ocupa seis páginas de los *Essais* (pp. 220-226), en las que su autor cita, en primer lugar, a los que han negado su existencia; a continuación, a los que la han exagerado y, por último, a los que se han apoyado en argumentos «razonables», como Abreu Galindo. El historiador canario explica que se trataba de un árbol de hoja perenne, en cuya copa se acumulaba diariamente la niebla que era

²⁰⁷ Sobre las descripciones del *garoe* en la literatura de viajes francesa, *vid.* B. Pico (2002): «Les récits de voyageurs français aux Canaries: entre le mythe et la réalité. II. L'"arbre saint" de l'île de Fer», en *Seuils et Traverses. Enjeux de l'écriture du voyage*, t. I, pp. 79-88.

²⁰⁸ Seguidamente, el astrónomo reproduce un extracto del *Viaje* de Louis Jackson donde éste asegura haber visto, en 1618, el árbol maravilloso (pp. 131-132).

arrastrada hasta allí por el viento del este. Al condensarse comenzaba a gotear por las hojas y dos pilares de piedra recogían esta agua. Y concluye:

Il en est donc de l'arbre de Fer, comme de beaucoup d'autres phénomènes d'histoire naturelle et de physique, qui, exagérées et revêtus de circonstances invraisemblables, ont dû passer pour des contes, mais qui, réduits à leur juste valeur, deviennent des choses toutes simples. Le *Garocé* a pu exister (Bory 1803: 224-225).

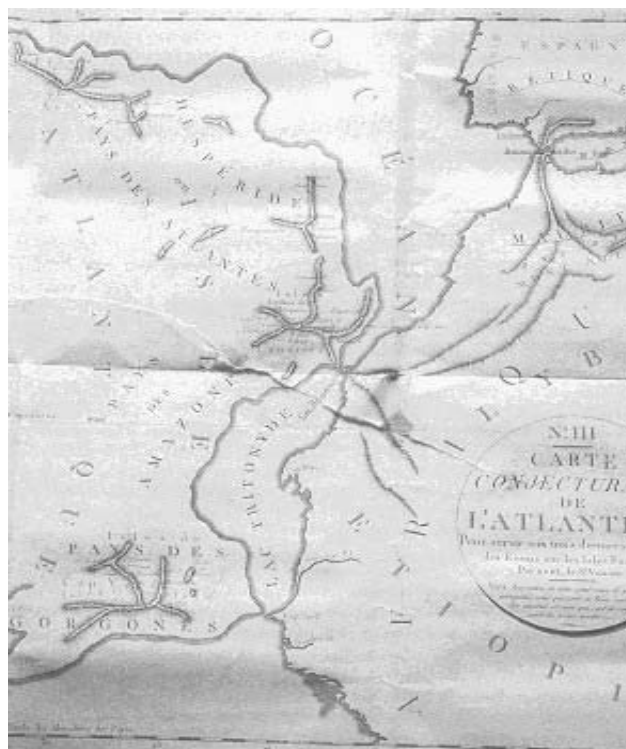
3.3.2.5. LA ATLÁNTIDA

Abordamos ahora uno de los temas míticos más populares y discutidos, en el que la referencia a Platón es, una vez más, inevitable, puesto que no sólo da forma al mito, sino que es el primero en emplear el término «Atlántida». En sus diálogos *Timeo* y *Critias* Platón cuenta que los griegos situaron en el Océano occidental, al otro lado de las Columnas de Hércules, la isla de la Atlántida²⁰⁹, cuya superficie era superior a la de Asia y África juntas. Según refiere este autor, Solón fue informado, durante su viaje a Egipto, de una antiquísima tradición relativa a una guerra sostenida en otro tiempo por Atenas contra un pueblo que habitaba una isla muy extensa, llamada Atlantis, ubicada frente a las Columnas de Hércules. El territorio era dominio de Poseidón, quien la dividió en diez porciones y concedió la supremacía a su hijo primogénito Atlas, que ejercía su autoridad sobre sus nueve hermanos. Este lugar, hermoso y rico, estaba habitado por una comunidad culta y ambiciosa que invadió otros pueblos mediterráneos, aunque finalmente fue vencida por Atenas. Como consecuencia de grandes terremotos la isla Atlantis se hundió bajo las aguas, dejando el océano que lleva su nombre lleno de escollos y fondos cenagosos que hacían peligrosa la navegación. Pero la Atlántida es algo más que pura fabulación y esconde una crítica hacia determinados comportamientos humanos que, sin embargo, ha sido absorbida por el mito.

Aun cuando Platón la situó en el océano Atlántico, se ha ubicado en casi todos los lugares del planeta, incluida América. En el siglo XVIII el astrónomo

²⁰⁹ En opinión de M. Martínez, la Atlántida sería la primera isla utópica, desde el punto de vista del contenido, con la que se inaugura el género literario que debe su nombre a Tomás Moro (F. Diez de Velasco, M. Martínez y A. Tejera: 39).

Bailly —autor de *Lettres sur l'Atlantide*— sostiene la tesis, también defendida por Buffon, de un enfriamiento del globo. Según este planteamiento, en un principio los hombres vivían cerca del Polo Norte, que entonces disfrutaba de un clima templado. Cuando estos parajes se enfriaron, sus habitantes se vieron obligados a emigrar hacia el Sur y el Oeste y, en consecuencia, los hombres de Asia central y Siberia poblaron Europa, una parte de Oriente Medio y el norte de la India.



68. Mapa de la Atlántida, Bory de Saint-Vincent, *Essais*

Otras localizaciones de la Atlántida obedecen a un fenómeno ideológico muy extendido señalado por el helenista P. Vidal-Naquet: el «atlantonacionalismo», según el cual cada estudioso pretende encontrar una Atlántida en su propio país, considerándolo cuna de la humanidad civilizada. Así hacen Fortia d'Urban para Francia y Viera y Clavijo para Canarias.

El mito de la Atlántida está presente en la historiografía canaria desde finales del siglo XVI hasta nuestros días en autores como Thomas Nichols, Leonardo Torriani, Fray Alonso de Espinosa, Pérez del Cristo, Antonio Porlier, Viera y Clavijo o Gregorio Chil y Naranjo. Bory, el primero en diseñar un mapa de la supuesta Atlántida, realiza una defensa y descripción de la isla que sigue muy de cerca las teorías de Viera y Clavijo. Respecto a su identificación con el Archipiélago existen dos posturas divergentes: la de quienes niegan dicha identificación y la de los que comparten el punto de vista del cronista de Indias, Bartolomé de las Casas, el primero en considerar las Canarias como restos de la Atlántida.

Una vez más debemos mencionar el Teide, puesto que algunas opiniones sostienen que se trata del monte Atlante descrito por Heródoto y Virgilio, entre otros.

Por lo que respecta a nuestros viajeros, encontramos alusiones a la Atlántida en Péron, en los *Essais* de Bory y en Ledru, concretamente, en el anexo de Sonnini, donde se reproduce un extracto de *Fragments d'un voyage en Afrique* (1802) de Goldberry. Péron da a conocer las observaciones del científico Bailly, compañero de expedición, que afirma que las Islas no han estado nunca unidas a un continente, puesto que los defensores de la teoría sobre la Atlántida se han amparado en la tradición y en el estudio de los mapas, eludiendo la comparación entre la constitución física de los supuestos restos de la Atlántida con la de los continentes en cuestión:

Toutes ces îles [les îles Atlantiques] étant exclusivement volcaniques, il faudroit, ou supposer que l'Atlantide étoit un continent entièrement volcanique, ou bien que les seules parties volcaniques de ce continent ont été respectées par la catastrophe qui l'engloutit: or, l'une ou l'autre supposition est également dénuée de vraisemblance (p. 24).

Ledru, sin embargo, expresa sus dudas al respecto, por considerar que los argumentos mencionados en el texto de Péron no son suficientes para negar su existencia:

Quelque fondé que paraisse ce raisonnement, il ne suffit pas, ce me semble, pour effacer entièrement les doutes que laissent dans l'esprit le témoignage de l'antiquité, l'analogie qui existe entre l'Archipel des Canaries et d'autres groupes d'îles que l'on sait positivement avoir

fait autrefois partie des continents; enfin des rapports évidents entre les Aborigènes des Canaries et les peuples de l'Afrique (pp. 201-202).

Y Bory recurre a los estudios de cronistas españoles, a los del jesuita Kircher o a los del botánico Tournefort. El capítulo VII de los *Essais*, que comprende unas cincuenta páginas (pp. 427-461), comienza con el análisis del suelo de las islas del Atlántico, del interior de África y del Mediterráneo. Después de aludir al viaje de Tournefort²¹⁰ su autor llega a la conclusión de que las Canarias son una continuación de las montañas de África. Asimismo, Bory se ocupa de la dimensión de la Atlántida, cuestiona la extensión que le atribuye Platón²¹¹ y reproduce el célebre pasaje del *Timeo* de Platón en los *Essais* (pp. 439-441).

Concluimos este apartado dedicado a la pervivencia en el imaginario colectivo de una serie de mitos clásicos relacionados con el Archipiélago con las opiniones de dos de nuestros viajeros. Más allá de las disquisiciones históricas, Péron y Ledru censuran a aquellos que, haciendo caso omiso de lo que dicta la razón y la experiencia, insisten en mantener vivas determinadas ideas erróneas:

Parce que les Anciens, qui n'avoient aucune idée bien exacte sur les Canaries, en ont fait le séjour de leurs bienheureux, il se trouve quelques hommes enthousiastes qui se croient obligés de reproduire toutes les descriptions idéales de la poésie et de la mythologie anciennes à leur égard. C'est ainsi, par exemple, que tout récemment encore on vient de célébrer la fertilité de ces îles d'une manière qui répugne à-la-fois au raisonnement et à l'expérience (p. 17).

Les habitants actuels de ces îles que les anciens appelaient *Fortunées*, et qu'ils regardaient comme le séjour des bienheureux, sont sujets à un assez grand nombre de maladies qui rendent dangereux le séjour de leur pays (Ledru: 207).

²¹⁰ El botánico Joseph Pitton de Tournefort defiende la idea de que una catástrofe volcánica sumergió la tierra: «L'irruption épouvantable qui se fit alors dans l'Océan, submergea et emporta cette fameuse île Atlantide que Platon décrit au-delà des côtes d'Espagne. [...] Les îles Canaries, les Açores et l'Amérique en sont peut-être encore des restes et on ne sera pas surpris qu'elles aient été peuplées par les descendants d'Adam et de Noé» (*Relation d'un voyage du Levant, fait par ordre du roi. Contenant l'histoire ancienne et moderne de plusieurs îles de l'Archipel, de Constantinople, des côtes de la mer Noire, de l'Arménie, de la Géorgie, des frontières de Perse et de l'Asie Mineure...* París, 1717, t. II, pp. 128-129).

²¹¹ Otras referencias a la Atlántida se encuentran en las pp. 480-522 de los *Essais*.

3.4. LA ECONOMÍA INSULAR

Desde el punto de vista político y económico, el siglo estuvo determinado por la crisis que marcó la centuria anterior, aun cuando durante los períodos de guerras las Islas obtuvieron el permiso de comerciar con los enemigos. Los isleños pudieron, por tanto, embarcar sus vinos, en barcos propios o neutrales, con cualquier destino, e importar productos considerados indispensables —alimentos, madera y cordaje— pagando los derechos a la Hacienda real. Por otra parte, esta situación fue causa de no pocas disensiones y conflictos entre Santa Cruz y La Laguna.

La Guerra de Sucesión española, que convirtió al Archipiélago en el blanco de los ataques ingleses; el descenso en el comercio de vinos con Inglaterra debido, entre otros factores, al Tratado de Methuen²¹²; los fuertes gravámenes y restricciones a los que estaba sujeto el comercio con Inglaterra o las erupciones volcánicas registradas —la de Güímar en 1704, la de Garachico en 1706 o la de Timanfaya en 1730— son algunos de los episodios más destacados del siglo XVIII en Canarias cuya repercusión económica y social alcanzará cotas elevadas. A esto hay que sumar algunos condicionantes históricos tales como la escasez de agua y de tierras cultivables o el cambio cíclico de los cultivos que constituyen, igualmente, factores determinantes en el desarrollo de la economía isleña. En efecto, la naturaleza volcánica del suelo canario lo convierte en un terreno abrupto y pedregoso pero, al mismo tiempo, fértil. Además, existe una clara división entre la zona norte de la Isla, más húmeda y, por tanto, más apta para la agricultura, y la zona sur, más seca y pobre. En el trayecto a Candelaria Ledru observa:

²¹² Firmado entre Inglaterra y Portugal, este Tratado concede a los vinos de Madeira grandes privilegios en el mercado inglés, que sustituyen a los tradicionales caldos canarios.

Les campagnes que nous parcourûmes sont d'une extrême aridité: on n'y trouve pas un arbre, et à peine rencontre-t-on deux mauvaises chaumières. Il a fallu des travaux immenses pour mettre en culture une partie de ce sol brûlé, et pour enclorre chaque propriété d'un mur informe de pierres, sans liaison (p. 83).

A medida que avanza el siglo la situación comienza a mejorar, de tal forma que durante el reinado de Carlos III las Islas conocen un momento de relativo esplendor. Asimismo, hacia mediados del XVIII penetra el espíritu enciclopedista en Tenerife a través de la aristocracia y la burguesía y, más concretamente, de las tertulias de La Laguna y el Puerto de la Cruz. La creación de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País, en 1776, trajo consigo el impulso de la cultura, la educación y la agricultura. La libertad de comercio con Indias, promulgada en 1778, permitió aumentar la variedad y el volumen de las mercancías; si bien el cultivo preponderante seguía siendo la viña, reaparecieron la orchilla y la barrilla. Así las cosas, la economía insular dependía, a partes iguales, del cultivo y del comercio y ambos, a su vez, se encontraban estrechamente relacionados entre sí.

Y es que la condición de isla supone, desde el punto de vista económico, una necesaria apertura hacia el exterior, no sólo para el abastecimiento de determinados productos, sino también para la exportación de otros y de mano de obra. Es lo que V. Morales Lezcano define como «punto de apoyo», en el ámbito naval y comercial, y «ámbito de intercambio» de personas y mercancías (en A. Millares Torres 1977: 15). El naturalista Ledru no sólo defiende esta actitud abierta hacia el mundo, sino que, en la línea del pensamiento ilustrado, cree que los esfuerzos deben estar dirigidos a mejorar la agricultura, pues los beneficios no sólo repercuten en el país, sino que atraen riqueza del exterior:

L'histoire nous apprend que les richesses territoriales de chaque pays seraient peu nombreuses, si elles consistaient dans les seuls végétaux qui lui sont indigènes. Ténériffe n'aurait ni la plupart des légumes et plantes potagères qu'elle a reçus d'Europe, ni quelques fruits tirés de l'Afrique et des Indes, ni la pomme de terre originaire d'Amérique (p. 112).

En otro orden de cosas, el comercio no sólo representa la principal fuente de riqueza de estas tierras, sino que de él se alimentan, asimismo, las arcas reales: «Les Revenus du Roy d'Espagne aux Isles Canaries sont tres considerables. Il a six pour cent de toutes les marchandises qui entrent ou qui sortent des Isles» (Feuillée H: 31)²¹³. Uno de los productos más rentables para el monarca es, según Feuillée, la orchilla.

Pero los inicios del siglo habían estado marcados por la crisis en el mercado del vino, las malas cosechas y la falta de moneda, de tal forma que el comercio no era en ese momento «ni la sombra de lo que habia sido á mediados del anterior» (J.D. Dugour: 95)²¹⁴. Especialmente difíciles fueron los años 1720 y 1722, durante los cuales no se recogió ni vino, ni trigo, ni frutos de ninguna clase y en los que la sequía estuvo acompañada de terribles tormentas —que ya se habían manifestado con violencia en 1704 y 1706. Veamos cómo describe Feuillée la isla de Tenerife en 1724:

²¹³ Los impuestos fueron aumentando a lo largo del siglo, de tal manera que los derechos de importación y exportación ascendieron del 6% aludido al 15%, sin contar las exacciones de los Capitanes Generales y las regalías (J.D. Dugour 1994: 93).

²¹⁴ Los Dugour, originarios de Nancy, llegaron a Tenerife —donde se establecieron— de forma accidental en 1827, ya que el barco en el que la familia viajaba rumbo a América naufragó cerca de las costas africanas. J.D. Dugour participó activamente en la vida intelectual isleña y es autor de una extensa obra literaria. Su interés por la historia y la geografía de las islas le lleva a realizar diversos trabajos —alguno de ellos aún inédito—, entre los cuales figuran los *Apuntes para la historia de Santa Cruz de Tenerife*.

Ces Isles furent affligées d'une grande stérilité en 1720, 1721, et 1722, on n'y recueillit durant ces trois années ny vin, ny bled, ny autres grains, pas meme des fruits; cette stérilité a ruiné entierement le commerce et elle a reduite les habitans a une extreme misere; la plûpart ont été obligés de vendre leurs bijoux et leurs meubles pour subsister; de longtems ces pauvres peuples ne pourront se rétablir, n'y revenir dans leur premier etat: cette disgrace fut suivie d'une seconde le 25 octobre de l'année 1722, on ressentit dans toutes les Isles les effets d'un furieux et terrible ouragan; l'Isle de Tenerif fut toute desolée. Cet ouragan coula a fond presque tous les navires qui se trouverent dans les ports, un grand nombre des maisons furent abatues, plusieurs arbres déracinés et couchés par terre et les vignes entierement ruinées. En un mot, le dommage fut si grand qu'on compte que plusieurs abondantes recoltes de tous fruits ne sauroient le reparer. En 1704 et 1706 l'Isle Tenerif avoit essuyé deux autres ouragans qui ruinerent de fond en comble la petite ville de Galachique et ses environs (Feuillée H: 32-33).

La consecuencia inmediata de los desastres naturales fue la falta de alimentos, que desencadenó períodos de hambre colectiva, reiterativos a lo largo del siglo. Al ser la producción de cereales, legumbres y patatas insuficiente para la población, no hubo excedente, por lo que el comercio exterior se redujo a la salida de vinos y de productos como las plantas barrilleras y la orchilla, esta última cultivada en las Islas desde la colonización, pero que sólo entonces adquiere importancia. El vino permitió, asimismo, el abastecimiento de granos procedente de la Península, América, o incluso del norte de Alemania (Péron: 18-19). Milbert refiere que durante la escala en Tenerife el jefe de la expedición solicitó una vaca lechera, que hubo que traer de Gran Canaria, puesto que no se había encontrado ninguna en Tenerife (p. 65).

No obstante, a pesar de momentos tan duros, la calidad y abundancia de las frutas y verduras, así como el reconocimiento de los caldos canarios en el exterior, fueron razones más que suficientes para que el Archipiélago fuera elegido como escala técnica: «La relâche de cette île est excellente pour se procurer des légumes frais: on en trouve de toutes les espèces connues en Europe» (Milbert: 18). Mientras que Milbert celebra poder conseguir los mismos productos que en

Europa, e incluso elabora una relación de los artículos que se pueden adquirir en el mercado de La Laguna, a escasos kilómetros de Santa Cruz, Louis Feuillée destaca el hecho de que algunos de estos frutos, como son los plátanos, las papayas y las guayabas, proceden de América (Feuillée H: 29).

La rápida descripción de Tenerife que elabora Ledru sintetiza los fundamentos en los que se apoya entonces la economía canaria. Siguiendo a Viera y Clavijo, el naturalista ofrece un cuadro preciso de los aspectos que vamos a tratar a continuación:

Son produit le plus abondant, dit Clavijo, est en vins de malvoisie et de vidogne. Elle recueille beaucoup de froment, d'orge, de maïs et d'autres grains, mais qui ne suffisent pas à sa consommation; du miel, de la cire, de l'orseille, et nourrit beaucoup de bestiaux. On y trouve un grand nombre de fruits délicieux, des cannes à sucre, des ignames, des orangers, des citrons, des châtaignes, des amandes, des dattes. Elle fournit beaucoup de soie, qui alimente les fabriques du pays, et recueille aussi un peu de lin; mais le chanvre lui est inconnu. La viande y est saine, celle de mouton est exquise. Le poisson pêché au nord de cette île est d'une bonne qualité. On ne voit à Ténériffe ni bêtes fauves ni reptile vénimeux (pp. 51-52).

3.4.1. LA ACTIVIDAD COMERCIAL

Como es sabido, el Archipiélago carece de fuentes de energía y de algunas materias primas, de ahí que necesite importar una gran cantidad de artículos. El desarrollo de la actividad mercantil hace posible que desde finales del siglo XVII Canarias reciba mercancías de Europa, a la par que se convierte en una plataforma de distribución para el género procedente de América. Así, por ejemplo, de la Península llegan, a través de Cádiz, alimentos (jamón, garbanzos, aceite...), telas y otros objetos tales como muebles, vidrio o libros, y se envían, además de las mercancías introducidas por los retornos de América, orchilla, legumbres o frutas. Del resto de Europa proviene una gran variedad de productos, manufacturados o

no, como ocurre con el lino, que procede del Báltico y se mezcla con el de las Islas, de calidad inferior (Bory 1803: 229).

Por lo que respecta a Francia, existe constancia de unas relaciones comerciales, más o menos regulares, con Bretaña y Normandía a fines del siglo XVI —cuando se establece en Canarias la sociedad mercantil Halle-Le Seigneur-Trevache—, así como de la participación activa de los franceses en el circuito triangular instaurado entre Flandes, Canarias e Inglaterra. El desarrollo del comercio insular a finales del siglo XVII, como centro importador y exportador, despertó el interés del gobierno francés, que intentó potenciar sus relaciones mercantiles con el Archipiélago. De Francia se importan, en el período que nos ocupa, productos manufacturados —muebles, candelabros, cristales, paños, encajes, medias, cintas de seda, sombreros, barajas o libros— y se envían vino y azúcar, primero, y más tarde, cochinilla.

Pero es el comercio con Inglaterra el más importante y, por tanto, ambicionado por otras naciones. Buena prueba de ello es la propuesta, en 1706, del cónsul francés en Canarias, Hély, destinada a impedir la entrada de determinados artículos procedentes de Inglaterra (*apud.* J. Tisseau 1985: 483)²¹⁵.

El tráfico mercantil entre Canarias e Inglaterra se remonta a 1519 (A. Bethencourt Massieu 1956: 211) y se centraba, principalmente, en el vino. No en vano la primera firma comercial inglesa, fundada en 1553 en Tenerife, *Hickman & Castlyn*, era una casa exportadora que negociaba básicamente con vinos (V. Morales Lezcano 1970: 53), sin mencionar a los comerciantes ingleses afincados en

²¹⁵ Partiendo de la documentación elaborada por los cónsules franceses en Tenerife, Ch. Minguet analiza los esfuerzos de Francia por abrir nuevos mercados en Canarias a lo largo de esta centuria en «Documentos inéditos sacados del archivo Nacional de Francia y relativos al comercio canario-americano (1713-1785)», *IV Coloquio de Historia Canario-Americano*, (1980), 1982, t. 1, pp. 663-699.

Tenerife. Hacia mediados del siglo XVII Inglaterra adoptó una serie de medidas destinadas a aumentar los beneficios de su comercio con el Archipiélago. En 1663 la *Staple Act* impidió legalmente el comercio directo de los vidueños canarios con las colonias inglesas de América del Norte, favoreciendo a los madeirenses. Por las mismas fechas tuvo lugar la creación en Londres, en 1666, de la *Compañía de Canarias*, que gozaba del privilegio del comercio anglo-canario. La reacción isleña se tradujo en un acuerdo suscrito por el Ayuntamiento tinerfeño, según el cual se prohibía la venta de vino a la *Compañía*. Paulatinamente el vino de Madeira empezó a sustituir al canario en el mercado inglés, dando lugar a que, en ocasiones, se vendiera en el extranjero como procedente de Madeira (Ledru: 126 y Labillardière: 14). Con todo, los caldos canarios son los que gozan de mayor prestigio. No olvidemos que Shakespeare, W. Scott, lord Byron o Stevenson eran conocidos consumidores de vino canario y hacia 1770 circula la noticia de que también lo bebe el rey de Inglaterra. A cambio de este producto la Isla recibe de ese país principalmente paños (Feuillée H: 30-31), pero también muebles, trigo, legumbres, carne, mantequilla o queso.

Respecto al mercado americano, la proclamación, en 1778, del libre comercio con las Indias supuso un pequeño desahogo para la economía canaria. A América se exportaba vino y productos tintóreos y desde Tenerife salía aguardiente para Cuba y Venezuela (Bory 1803: 229), además de legumbres, cebollas y papas a las Antillas (Bory 1803: 229-230)—. Por otra parte, Feuillée se hace eco del pacto según el cual la Corona accedió a mantener el privilegio de enviar 100 toneladas de frutos en las flotas a condición de que 50 familias canarias, de cinco personas cada una, fueran anualmente a poblar las Antillas:

Le Gouverneur, et Lieutenant general de toutes les Isles, qui faisoit autres fois son sejour a la grande Canarie demeure a Laguna: le juge des Isles y reside de meme et a soin d'enregistrer tous les vaisseaux charges de vins, de fruits et autres marchandises des Canaries qui vont en Amerique, les Capitaines de ces vaisseaux sont obligés par ordre du Roy de passer gratis cinq familles a l'Amerique de cinq personnes chacune pour chaque cent tonneaux de fruits ou de marchandises que le Roy a accordé aux naturels des Isles chaque année pour negotier aux Indes, avec une expresse deffense de transporter a l'Amerique aucune marchandise estrangere suivant la nouvelle ordonnance de 1718: il a imposé dans la meme ordonnance un droit de deux et demi pour cent sur les balles, et dix pour cent sur les fruits qui viennent de l'Amerique aux Canaries (Feuillée H: 43).

De América se importaba, sobre todo, cacao y azúcar (Bory 1803: 229) y algunas mercancías se destinaban a pagar la importación de caldos canarios. De este modo, americanos e ingleses proporcionaban tejidos a cambio de vino (Milbert: 66). Los géneros que obtenía Canarias en los retornos de América no sólo abastecían a la población, sino que el sobrante se enviaba al resto del país y a Europa: «Le commerce est alimenté par l'introduction des subsistances, denrées et marchandises nécessaires à la consommation et par l'exportation des productions coloniales du nouveau monde, qui ne peuvent se débiter dans ces isles et qui sont envoyées en Europe» (Milius: 64). Este cargamento se componía, fundamentalmente, de naranjas, limones, almendras, higos, uvas y otros frutos secos (Bory 1803: 229). Por otra parte, Milbert asegura que en Santa Cruz es donde se hace el mayor comercio de pieles procedentes de América, que luego se venden a Europa: «J'ai vu [...] de très grands magasins encombrés de ce seul article. Chaque peau se paie deux piastres. On les transporte en Europe simplement séchées au soleil, et sans aucune autre préparation» (p. 67)²¹⁶.

Tenerife, que centralizaba el comercio entre las Islas (Bory 1803: 228), exportaba, además de vino, aguardiente, higos, pasas, naranjas, limones y

²¹⁶ En el capítulo X de la relación de Ledru (pp. 135-141) podemos encontrar más información respecto al comercio exterior de las islas.

legumbres (Bory 1804: 72-73). La mayor parte del tráfico comercial se realizaba a través del puerto de Santa Cruz —que desplazó a los otros puertos canarios como el de Garachico, inutilizado a raíz de la erupción de 1706²¹⁷— y que, hasta bien entrado el siglo XIX, ostentó el monopolio del despacho de buques extranjeros. De esta forma, el puerto santacrucero era prácticamente el único que aseguraba y regulaba la distribución de los géneros introducidos desde el exterior:

Tout le commerce se fait par les ports de S^{te} Croix et d'Orotava; le premier est le seul d'où il soit permis de depecher des vaisseaux en Amerique et où doivent relacher ceux qui en viennent destinés pour cette Ile. Outre cet avantage, il a celui de faire tout le commerce des sept isles avec l'Espagne, et c'est le port de relâche pour tous les batimens tant nationaux qu'étrangers qui touchent aux Canaries pour prendre des rafraichiss^{es} (Milius: 65).

En este sentido, la llegada a Tenerife del capitán general, marqués de Vallehermoso, el 21 de febrero de 1723 tendrá repercusiones importantes para la economía isleña. Algunas de las actuaciones más destacadas que tuvieron lugar bajo su mandato fueron el traslado de la sede de capitanía a Santa Cruz, que contribuyó a impulsar el desarrollo del puerto y su ciudad, y la prohibición no sólo de cualquier transacción en un puerto distinto del santacrucero, sino también del tráfico interinsular sin previa autorización. Sin embargo, otras disposiciones, como la admisión de vinos y aguardientes extranjeros, no resultaron tan beneficiosas como se había previsto y redujeron la actividad mercantil en el Archipiélago, hasta alcanzar una situación crítica. Un dato revelador de la gravedad del momento es

²¹⁷ Mientras el puerto de Garachico estuvo activo el comercio de vinos se centralizó a través de él, puesto que ofrecía la ventaja de encontrarse en plena zona productora. Más tarde, parte de este comercio, y concretamente el vino, saldría del Puerto de la Cruz por esta misma razón, hasta que Santa Cruz asumió la totalidad del tráfico marítimo.

que Canarias apenas cubría con sus ventas un 15% o un 20% de sus importaciones (A. Cioranescu 1977: 31, t. II).

Asimismo, en 1742 se construyó la Aduana de Santa Cruz de Tenerife con objeto de desembarcar a través de ella las mercancías sujetas a registros. Años más tarde, en 1783, se publicaron finalmente los aranceles que normalizaban los derechos de importación y exportación en la provincia. Se declararon libres de gravámenes los géneros españoles y coloniales —paños, lino, papel, azúcar...—; en cuanto al aceite, las harinas, los vinos y el aguardiente, la pólvora y los artículos de lujo, entre otros, debían pagar derechos de entrada.

En lo que concierne al mercado interior, era poco importante. Cuando un barco entraba en la rada el público podía acudir y comprar libremente las mercancías durante un período de tiempo determinado, que solía ser de unos días, después de los cuales la carga era vendida. Con el fin de controlar los precios y la calidad de los artículos el Cabildo realizaba inspecciones periódicas en las tiendas. A este respecto, Milbert asegura que todos los productos son más caros que en Francia (p. 18) y denuncia las pésimas condiciones higiénicas del mercado de La Laguna: «Quelle différence pour l'ordre et la propreté entre ces marchés et les nôtres, tels du moins qu'ils existent à présent! car il paraît que le moment n'est pas éloigné où une bonne police va amener dans cette partie d'utiles réformes» (p. 65). Borda menciona la fabricación de piedras de destilar, según él un comercio «peu lucratif apparemment», ya que no estaba incluido en el informe sobre la economía insular al que tuvo acceso durante su estancia en Tenerife (p. 110).

Por lo que se refiere a la moneda en curso en Canarias, los dos viajeros arriba mencionados, Milbert y Borda, le dedican una especial atención. En la relación del primero leemos: «Les seules monnaies qui aient cours aux Canaries, sont les piastres ou gourdes, les portugaises, les quadruples d'or» (p. 18). En efecto,

en este momento en el Archipiélago circulaban varios tipos de monedas: además de la española, tostones de Portugal y pesos fuertes de América, aunque las primeras, monedas de oro y de plata, no poseían el mismo valor que en la Península. Por su parte, Borda dice, entre otras cosas que en Canarias se usaban también reales y medios reales —fabricados en 1707 por orden de Felipe V—, desconocidos en el resto de la nación y grabados con un león²¹⁸:

La pistole d'or ne vaut à Ténériffe que trois piastres fortes, au lieu qu'en Espagne elle vaut deux quarts & demi de plus, les doubles pistoles & les quadruples à proportion. Les demis, quarts, huitièmes & seizièmes de piastres y ont cours; mais on n'y connoît pas les réaux & doubles réaux de plate, nommés Escalins & doubles Escalins dans nos Colonies: ils ont, au lieu de cette monnoie, des réaux & des demi-réaux inconnues en Espagne, estampés d'un lion, & d'un poids très-inférieur à la valeur qu'il a plu de leur donner (p. 107).

En otro orden de cosas, la presencia de piratas en aguas canarias ha sido constante a lo largo de la historia. Su repercusión negativa en la economía insular es algo que está fuera de toda duda, puesto que no sólo atacaban los barcos que venían a cargar vino y que traían abundante dinero, sino que su presencia dificultaba la entrada de los buques en el puerto. Luchar contra ello era harto difícil, ya que, como hemos visto con anterioridad, las Islas no disponían de los recursos económicos necesarios para armar sus barcos para la defensa, ni tampoco

²¹⁸ Es oportuno traer a colación un fenómeno que alcanzó gran resonancia a comienzos del siglo, la introducción de moneda falsa en Santa Cruz, al parecer obra de un comerciante holandés (Viera y Clavijo: 339, t. II). Las denominadas «bambas» fueron rápidamente sustituidas por otras falsas y su rápida propagación, así como las consecuencias que de ello derivaron —cierre de las tiendas y almacenes, con la consiguiente paralización de la actividad laboral— determinaron la intervención del Ayuntamiento. Con el propósito de distinguir la falsa moneda de la buena se nombraron peritos que resellaban las bambas de plata pura, aunque este resello fue también falsificado. La moneda falsa siguió circulando hasta que el Gobierno suprimió la moneda provincial, dejando libre curso sólo a la de Castilla.

para proteger sus costas y puertos, con excepción del puerto de Santa Cruz, que sí poseía fortificaciones.

3.4.2. LA VID

La expansión del viñedo como pieza fundamental de la exportación comenzó a ser relevante desde la segunda mitad del siglo XVI y alcanzó su máximo apogeo en la centuria siguiente, durante la cual surgieron ya los primeros síntomas de declive. Citemos, a modo de ejemplo, el suceso ocurrido en Garachico en 1666, conocido como «el derrame del vino» y que fue una respuesta a los precios fijados por los comerciantes británicos.

En efecto, el mercado americano y europeo que poseía el vino canario durante el siglo XVII fue reduciéndose, hasta el punto de que a finales de ese mismo siglo el mercado inglés era prácticamente el único receptor de ese producto. Feuillée hace la siguiente lectura de la situación:

Le Roy d'Angleterre protege beaucoup le commerce de ses sujets aux Canaries, il y est intéressé, il exige d'eux des droits considerables pour l'entrée des vins en Angleterre. Chaque pipe paye pour l'entrée douze livres sterlins. On compte qu'il en entre chaque année plus de dix mille pipes. On voit par là que le Roy gagne plus que les propriétaires du vin. Aux Canaries une pipe de malvoisie rendüe a bord d'un vaisseau coûte ordinairement soixante piastres dans les recoltes abondantes, mais dans les modiques une pipe rendüe de même coute jusques a 80 et 90 piastres (Feuillée H: 30-31).

De sus razonadas palabras se desprende que la balanza no era favorable al Archipiélago canario. La decadencia del sector vinícola, de especial incidencia en Tenerife, que basaba su producción en la vid —«Les vignes forment la branche la plus féconde des produits et de la prospérité de Ténériffe» (Ledru: 123)—, y, por ende, del conjunto de la agricultura canaria es grave y preocupante a lo largo de

buena parte del siglo XVIII, a pesar de los esfuerzos por defender el comercio y mejorar la producción. Resulta cuando menos significativo el hecho de que en este período se permita la entrada de vino cuando la producción local no sea suficiente. En la primera mitad de la centuria la desaparición de la exportación del malvasía era ya un hecho, como recuerda Ledru: «Autrefois les Anglais en exportaient une grande quantité; aujourd'hui les propriétaires n'en font que pour leur usage» (p. 125). Los motivos de la práctica eliminación de los caldos canarios del mercado británico radicaban, por un lado, en la consolidación de la hegemonía de los vinos portugueses en Inglaterra a raíz del tratado, ya citado, de Methuen; por otro, en la incidencia de otros vinos peninsulares. En este contexto, el mercado americano se convirtió en la única posibilidad de continuidad de la exportación vinícola y de otros productos como el aguardiente, en competencia con Sevilla y Cádiz. En la segunda mitad del siglo aumentaron los envíos de vinos canarios a la América inglesa, donde se introdujo un falso Madeira, una mezcla de vidueño canario con tintos catalanes y aguardientes mallorquines, con un precio inferior al verdadero. A finales del Setecientos Bory hace las siguientes declaraciones: «par le mauvais état de l'agriculture, dans tous les pays dépendant de l'Espagne, la culture de la vigne, qui n'a jamais été portée à un haut point de perfection, paraît être plus négligée que jamais» (Bory 1803: 227). Aunque ya nunca disfrutará de la actividad de épocas pasadas, en los últimos años del siglo XVIII y los primeros de la centuria siguiente se aprecia una cierta recuperación de las exportaciones de vino en Tenerife, favorecida por la coyuntura internacional.

En lo que concierne al aguardiente, antes mencionado, se exportaba en pequeñas cantidades desde mediados del XVII. Su demanda aumentó de tal forma que en el siglo XVIII se enviaban, al menos, mil pipas cada año a América y a Guinea (Feuillée H: 32), aunque no todo el licor procedía de Tenerife, también de

otras islas, y había sido comprado previamente por los negociantes (Milius: 64). A su vez, las Indias invadieron los mercados insulares con su propio aguardiente de caña, donde también penetraron aguardientes de Baleares y la Península, más baratos que los que se destilaban en las Canarias. La prohibición de estos productos foráneos, salvo en caso de escasez, se estableció mediante la real orden del 6 de marzo de 1758.

Hasta aquí nos hemos referido al vino en tanto que producto de exportación, veamos ahora cómo se producía. Durante los siglos XVI y XVIII el cultivo dominante en las Islas fue la cepa —que desplazó al azúcar, importado de América del Sur y las Antilla—, entre los que alcanzó renombre internacional el malvasía, elaborado a partir de la uva más dulce. Las parras fueron introducidas por los conquistadores y prosperaron gracias a las particularidades del clima y del suelo canario, donde el terreno seco, pedregoso y volcánico de colinas y laderas produce vinos de gran calidad. Ledru nos explica con todo lujo de detalles las distintas fases del proceso: en primer lugar, hacia noviembre o diciembre se remueve la tierra; en febrero se poda; a continuación se levanta el emparrado de las viñas que las protegerá del viento; luego se limpia la viña y, por último, se colocan las cepas, de tal forma que todas puedan recibir los rayos del sol. La uva recogida se traslada a un lagar para prensarla y obtener todo su jugo: «Là, on le foule; et lorsque le premier suc a coulé, le vigneron entoure la motte avec une corde de jonc; il la couvre de madriers fortement pressés par une vis, afin d'exprimer de la grappe toute la liqueur qu'elle contient» (Ledru: 125).

Si bien en algunas ocasiones el vino se adulteraba con tinto para darle más color (Ledru: 125), lo más usual era añadirle aguardiente para conseguir una mejor conservación, obteniendo, de este modo, vinos muy espirituosos (Labillardière: 14). En cualquier caso, todos los testimonios que hemos localizado dedican palabras de

elogio a esta bebida: «Les principales richesses des Isles Canaries consistent dans les Bonnes Recoltes qu'on y fait de vin. Il n'en est pas au monde de plus delicat ni de plus delicieux» (Feuillée H: 30). Y, en especial, al malvasía: «Que je trouvai digne de sa réputation» (Milbert: 81).

Existen en Canarias dos clases de vino: el malvasía y el vidueño (Ledru: 125) —Adanson habla de vino de Canaria y malvasía (p. 9)—. El malvasía, del que las primeras cepas se plantaron en el siglo XVI en el norte de Tenerife, no es un vino de inmediato consumo, sino que hay que esperar un año después de la vendimia. De las distintas variedades existentes es la blanca, dulce, la que más se comercializa en el siglo XVII²¹⁹ y a la que se le atribuyen propiedades expectorantes y laxantes, además de que se la considera un magnífico cordial. Por lo que respecta al vino seco o vidueño, era particularmente apreciado por aquellos que emprendían largos viajes, debido a que se conservaba en perfectas condiciones durante un período de tiempo más largo (Feuillée H: 30). La uva de la que se obtiene es negra, dura, poco azucarada, forma gruesos racimos y tiene un aspecto parecido al de las aceitunas (Bory 1804: 23).

El cultivo y la forma de plantar las viñas son determinantes en la calidad del vino:

On fait choix des collines qui sont à une exposition avantageuse du midi, négligeant toutes les autres: on en cultive la partie la plus basse, jusqu'à la hauteur de deux cens pieds au plus. Sur tout le terrain destiné aux vignes, on élève de petits murs à hauteur d'appui, à la distance de quatre à cinq pieds les uns au-dessus des autres. Ces murs servent à plusieurs fins; car premierement, en arrêtant les terres, ils empêchent les vignes d'être déchaussées; en second

²¹⁹ Respecto a su elaboración, los racimos se dejan en las vides hasta que empiezan a marchitarse, a pasarse y cubrirse de moho «de suerte que llegando a perder la mayor parte de su flema por la desecación, se extraiga un mosto viscoso, que fermentado ligeramente nos dé aquel licor delicioso que algunos autores han calificado de *néctar*» (Diccionario de Viera y Clavijo: 267).

lieu, ils retiennent les eaux des pluies, qui sans cela auroient coulé sur la terre sans la pénétrer; enfin, ils augmentent de beaucoup la réflexion des rayons du soleil, & procurent aux ceps une plus grande chaleur. Il est vrai que comme ces murs sont faits de pierres seches, c'est-à-dire, symétriquement arrangées dans mortier ni torchis, il s'en écroule quelquefois dans les grosses pluies; mais le mal est bientôt réparé: on peut même le prévenir, en faisant régner au-dessus du mur le plus élevé, un cordon de grosses pierres un peu incliné, pour rompre la force des eaux & les détourner (Adanson: 10).

Y el ilustre botánico considera que esta disposición es óptima para el cultivo de la vid en terrenos montañosos, aconsejando su implantación en Provenza, el Languedoc y las zonas montañosas del sur de Francia.

Nuestros viajeros discrepan en lo que se refiere a la cantidad de vino que se obtiene anualmente. Mientras Labillardière habla de 30.000 pipas de vino al año (p. 14), Feuillée establece 20.000 pipas cuando la cosecha es abundante (H: 32) y Ledru, entre 12.000 y 15.000 en condiciones normales (p. 126). Borda, por su parte, calcula unas 20.000 y 22.000 pipas, la mitad de ellas de malvasía (p. 101). En cuanto al precio, alcanza las 120 piastras la pipa del de mejor calidad y 60 el más inferior (Labillardière: 14), aunque estos precios son para los extranjeros, ya que los isleños lo pueden adquirir a casi la mitad de este valor. Curiosamente, Ledru hace esta misma observación: «Les habitants se passent entr'eux ces vins à meilleur compte qu'ils ne les cèdent aux étrangers» (p. 126) y Baudin refiere que durante la escala de 1800 tenía la intención de comprar 100 pipas de vino. La poca cantidad disponible de vino, de buena calidad, y el precio exorbitado que le pedían los comerciantes disgustaron al capitán, que se tuvo que conformar con 20 pipas, por las que pagó doce mil francos. Así llegaría a isla Mauricio.

3.4.3. AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA

Tenerife es, junto con La Palma, la mayor productora de vino pero, también, deficitaria de otros productos agrícolas de subsistencia. En el siglo XVIII se aprecia una revalorización de la agricultura de abastecimiento interno, con la consiguiente expansión de la superficie cultivada, aun cuando la especial orografía archipelágica limita el número de tierras aprovechables y la escasez de agua ha sido, y sigue siendo, un serio problema. Por otra parte, el clima de Canarias favorece notablemente la introducción y el desarrollo de distintas especies vegetales.

Tenerife no era autosuficiente respecto a la producción de cereales, e incluso era la isla que menos trigo producía (Bory 1804: 72), de ahí su dependencia del mercado exterior:

Si les fruits, les légumes, les herbes potagères et les racines y sont assez abondants, il n'en est pas de même du Bled et autres grains, qui ne suffisent pas à beaucoup près pour la consommation, étant obligés d'en tirer des quantités considérables des isles Fortaventure et Lancerote ainsi que de celle de Canarie; les deux premières sont regardées comme le grenier de toutes les autres isles, mais si la récolte manque, comme il arrive quelquefois, il faut que les étrangers leur fournissent des objets de première nécessité; les américains sont ceux qui leur apportent le plus de provisions de cette espèce; quelquefois ils reçoivent du bled d'Allemagne et pendant la guerre actuelle l'Espagne n'a envoyé que quelques faibles secours en ce genre (Milius: 64-65).

En efecto, Fuerteventura y Lanzarote eran consideradas las islas granero de Tenerife (Borda: 100); cuando la cosecha no lo permitía, se recurría a la importación de mercancías del extranjero.

Además de los mismos frutos que en el resto de Europa, en las Islas se podían encontrar otros comunes en África (Adanson: 9). Abundaban las legumbres (Borda: 101), también hay millo, frutas, papas —alimento que podía cubrir la

carencia de granos en épocas de escasez (Borda: 102)—, azúcar, seda —abundante no sólo en Tenerife sino también en La Gomera, Gran Canaria y La Palma—, algodón, aunque poco, y orchilla. Esta última se produce en todas las islas y fue, antes del descubrimiento de la cochinilla, un importante artículo de comercio (Milbert: 88). Borda nos brinda una detallada descripción de este liquen —«de couleur de mousse; elle croit sur les rochers les plus élevés et les plus escarpés» (p. 102)— con el que se hace una pasta, que adquiere el característico color rojo violado, utilizada en el teñido de tejidos y que entra de contrabando en Francia:

La tige se divise au sortir de la terre en plusieurs branches, qui se subdivisent elles-mêmes en d'autres branches plus petites & terminées en pointe. La hauteur de la plante est tout au plus de deux pouces: elle est absolument nue & dépourvue de feuilles; sa couleur est d'un gris-clair; verte ou sèche elle conserve toujours sa figure & sa couleur. On l'emploie pour donner de la consistance à toute sorte de teinture, tant sur soie que sur laine, & principalement pour teindre en rouge (Borda: 102-103).

Su cultivo aporta sustanciosos beneficios al rey de España, tal y como sostienen Feuillée (H: 31) y Bory (1803: 230). Este último alude a un documento del cónsul francés Porlier, fechado en 1731, en el que declara, entre otras cosas, que el monarca se había reservado la cosecha de Tenerife, La Palma y Gran Canaria. El procedimiento seguido es el siguiente: un colector se encarga de comprarla en nombre del rey, y una vez pelada y secada, se vende por un precio casi diez veces superior al de compra (Ledru: 135). En épocas de escasez se recoge más orchilla porque aumenta el número de personas que sólo dispone de este recurso (Bory 1803: 230). En épocas normales en Tenerife se recolectaban 500 quintales, 400 en

Las Palmas, 300 en la Gomera, 600 entre Fuerteventura y Lanzarote y 800 en El Hierro²²⁰.

Otro producto utilizado para teñir es el obtenido de la cochinilla. Su cultivo penetró en el Archipiélago en 1825 procedente de México, y aunque el nopal, sobre el que vive la cochinilla, era muy corriente en Canarias, aún no se había intentado aprovecharlo para el desarrollo de este insecto: «C'est sur le nopal qu'en Amérique on nourrit la cochenille, insecte si précieux pour la teinture écarlate. Quoique le nopal soit très commun aux Canaries et à l'Ile-de-France, on n'a cependant point essayé d'y transporter la cochenille» (Milbert: 20). Introducido con éxito en Santo Domingo, Milbert apunta que debería intentarse este cultivo en otros lugares (pp. 20-21).

La condición volcánica del suelo hace que el terreno sea abrupto, pedregoso y desnivelado pero posee la ventaja de ser muy productivo y fértil, aunque no es del todo aprovechado por sus habitantes según la opinión de Feuillée. La vertiente norte, más húmeda, disfruta de una gran riqueza agrícola y forestal:

Cette Isle est divisée par une chaîne de montagnes au milieu des quelles s'élève le célèbre Pic si renommé chez les gens de Mer; ces montagnes ressemblent au comble d'une Eglise qui auroit un dôme. De douze parties de l'Isle, dix sont occupées par des rochers presque inaccessibles, par des bois, et par quelques vignes. Les deux autres parties sont des plaines très fertiles en toutes sortes de graines et de fruits, leur terrain est merveilleux et convient à toutes sortes de plantes, mais les Espagnols autres fois endurcis au travail sont devenus aujourd'hui si lâches et si faneants qu'ils cultivent légèrement un terroir si fertile et seulement pour leurs plus pressants besoins [...] Le côté du Nord de l'Isle est presque tout en bois, le cedre, le pin, la palme, le ciprés, l'olivier sauvage, le lentisque, le laurier etc. y forment des forêts agréables, où l'on est l'Abry des ardeurs du Soleil, pendant toutes les saisons de l'année (Feuillée H: 33-35).

²²⁰ Estas cifras son las aportadas por Ledru en su relación y que proceden, según su testimonio, de un informe escrito en 1731 por Antonio Porlier, cónsul francés en Canarias (p. 136).

Concluimos las referencias a la agricultura con la reflexión de Bory, que sirve de introducción al capítulo IV de los *Essais*, dedicado al comercio canario. A través de sus palabras descubrimos al viajero ilustrado prototípico, preocupado por analizar los factores del desarrollo de la riqueza y el aprovechamiento de los recursos naturales:

Sous le ciel le plus heureux [...] à une petite distance des côtes de l'Europe, les Canaries eussent pu devenir les plus florissantes colonies de l'univers si on leur eût donné le régime qui leur convenait, si l'on n'eût pas mis des entraves à leur commerce, si l'agriculture y eût été encouragée (p. 195).

Por lo que respecta a la ganadería, en las Islas abundaban cerdos, cabras y ovejas, a excepción de Tenerife, que consumía más de lo que producía y por ello recibía el excedente de las otras (Borda: 103). En cuanto a los caballos, asnos y mulas, Borda indica que ya en tiempos de los guanches los asnos eran tan numerosos que destrozaban las cosechas; por este mismo motivo más adelante, a finales del siglo XVI, el Capitán General de las Islas, don Luis de la Cueva, ordenó una cacería en la que se mataron de una sola vez 146 asnos en



69. Pescadores, Louis Feuillée

Fuerteventura (pp. 103-104). También hay conejos y camellos; estos últimos no sólo se empleaban para las labores agrícolas o relacionadas con el comercio, sino que con su carne se hacían salazones (Borda: 104).

Otro sector básico era la pesca, cuya mercancía podía adquirirse en la calle. En las aguas canarias se encontraban, además de las mismas especies que en la Península, otras allí desconocidas. Borda comenta la existencia de anguilas en varias islas canarias —Tenerife, Gran Canaria, La Palma y La Gomera (p. 104)—, pero la información más completa nos la brinda Feuillée que dedica varias páginas de su *Histoire ancienne et moderne des Isles Canaries* (pp. 36-40) al pescado en Tenerife.

Las diferentes especies eran el pámpano, las cabrillas —que se les dan a los enfermos—, las viejas —las hay rojas y oscuras, las primeras son las mejores (Feuillée H: 37)—, la picuda, el peje rey, la sama, el cherne, la cerruda, el abadejo y el mero que se pescan en la parte meridional de las Islas. Otros pescados abundantes, pero poco apreciados, eran los rocrenos, las salemas, los sargos o los cazones, de los que se alimenta el pueblo llano. Adanson, por su parte, nos explica cómo es la caballa que se pesca en Canarias, más pequeña que la europea y de carne agradable, aunque de calidad inferior (p. 7). Las sardinas y los chicharros eran también muy comunes. Estos últimos se pescaban de noche encendiendo fuegos en las barcas, pero si había Luna la pesca no prosperaba. Feuillée lamenta que los isleños desconozcan la manera de salar las sardinas, con lo que se evitarían traerlas de Europa (H: 38). Y es que el pescado salado, procedente de la costa occidental africana (Ledru: 133), era uno de los alimentos más comunes de la población debido, principalmente, a su bajo precio. En Santa Cruz existían unos almacenes destinados a salar y secar el pescado que luego se enviaba a la Península. Si creemos a Ledru, el número de bergantines empleados en esta pesca rondaba la treintena y efectuaban siete u ocho viajes al año (p. 134).

También se podía encontrar ballenas en estos mares, que en ocasiones eran arrastradas por los huracanes a las playas. Feuillée cuenta que cuando eso ocurrió

los habitantes extrajeron de estos animales una gran cantidad de aceite y con sus huesos fabricaron muebles (H: 39).

Además de la pesca, también se practicaba el marisqueo de lapas, cangrejos, burgados, erizos, etc. De los caracoles dice Feuillée que eran utilizados por los pobres como tazas para beber, mientras que las conchas las empleaban las mujeres para planchar y dar lustre a la ropa (H: 39-40). Del pescador canario realiza un dibujo y la descripción siguiente:

Ces hommes ont la tête couverte d'un chapeau retroussé sur les deux cotés a la manière Espagnole, leurs cheveux sont courts, leur regard farouche, leur pourpoint descend jusqu'a leur ceinture boutonnée d'un bout a l'autre. Les manches de ce pourpoint s'etendent jusqu'au poignet, leurs culotes sont droites par le bas elles ne descendent qu'a deux doigts au dessous du genoüil, les deux poches quelles ont sur le devant son fendues en long. Ces pêcheurs vont toujours nud pieds, a leur bras gauche ils portent ordinairement un panier, ou sont leurs provisions, et a leur main droite leur fourche qui leur sert pour varrer le poisson, au retour de leur pêche ils menent avec eux un petit moue qui porte sur sa tete une corbeille dans la quelle est le poisson qu'ils ont pris, on le voit ici a la fig. A. (Feuillée H: 36-37).

3.5. LAS OBSERVACIONES DE HISTORIA NATURAL

Tras el descubrimiento de las Canarias numerosos viajeros mostraron su deseo de conocer y analizar las características naturales de las Islas. La primera mirada «científica» a la naturaleza del Archipiélago fue la del ingeniero cremonés Leonardo Torriani, enviado por Felipe II a Canarias en 1584 con el encargo de levantar el muelle y el torreón de la isla de La Palma. Poco después, con la misión de examinar su sistema defensivo, regresó a las Islas, donde permanecería por espacio de casi seis años. Fruto de esta estancia es la *Descrizione e Historia del reino de las islas Canarias*, un trabajo cuya existencia era conocida desde el momento de su redacción, pero que no sería publicado hasta 1940²²¹. En él el autor aborda la descripción, la fortificación y la historia de cada isla, pero sin desviarse, en ningún momento, de su objetivo profesional. Según nos señala Cioranescu en la introducción a la versión española, «Torriani no ambicionaba hacer obra de historiador o de explorador, sino que representaba una situación de hechos, con el objeto de fundar en ella los proyectos de obras y reformas que se le habían encargado» (p. XXIV).

En el siglo XVIII las Islas acogen a un nuevo tipo de viajero, el ilustrado, que busca con avidez nuevas especies vegetales y animales, examina el paisaje volcánico y recopila todo tipo de informaciones: geográficas, geológicas, astronómicas, etc. Pero de todas las disciplinas es la botánica, una de las ciencias

²²¹ *Die Kanarische Inseln und ihre Urbewohner, eine unbekannte Bilderhandschrift vom Jahre 1590, im italienischen Urtext und in deutscher Uebersetzung herausgegeben von Dr. Dominik Josef Wölfel* (Leipzig). El austriaco Dominik Josef Wölfel da a conocer el texto italiano acompañado de la traducción alemana, aunque algunos capítulos, así como una parte del material iconográfico, no fueron incluidos en esta edición.

más antiguas de la Humanidad, la que recibe el mayor impulso. El naturalista no sólo observa el aspecto general de las plantas, sino que también considera sus propiedades y sus posibles aplicaciones en la medicina o en la agricultura. Esta es una de las razones por las que las marinas francesa e inglesa deciden incluir de manera sistemática en las expediciones a varios naturalistas que, a menudo, iban acompañados de dibujantes y de sus correspondientes ayudantes. Su cometido consistía en representar lo más fielmente posible todo aquello que resultara novedoso e interesante.

A partir de este momento el interés que concitó en Europa la historia natural del Archipiélago cristalizó en los múltiples estudios emprendidos por los investigadores extranjeros, de los que a continuación ofrecemos una pequeña muestra. Dada la relevancia de sus logros, se nos permitirá, por una vez, prescindir tanto de los límites cronológicos de nuestro trabajo como de limitar las referencias a nuestro corpus.

En primer lugar, es preciso mencionar a dos destacadas figuras del siglo XVIII: el conde de Buffon y Linneo. El primero es autor de *Histoire naturelle*²²², una extensa obra compuesta por 44 volúmenes, publicados entre 1794 y 1804, en los que también colaboraron otros especialistas de renombre. Entendida como un ambicioso proyecto de divulgación científica y presidida por el criterio transformista del Universo, en ella tienen cabida cuestiones tan dispares como el origen del sistema solar, la formación de la Tierra o el estudio del hombre. En cuanto al médico y naturalista sueco, padre de la teoría de la división de la naturaleza en tres reinos (*Lithologica, Botanica, Zoologica*), es conocido

²²² Traducida al español por el ilustrado grancanario Joseph Clavijo y Fajardo con el título *Historia natural, general y particular escrita en francés por el conde de Buffon*, Madrid, 1785-1805.

principalmente por sus trabajos botánicos, así como por el desarrollo de una nomenclatura binaria todavía hoy vigente. Es, además, el primero en clasificar un numeroso grupo de endemismos canarios, alrededor de unos cuarenta, entre los que se encuentran la sabina (*Juniperus phoenicea*), el brezo (*Erica arborea*), el escobón (*Chamactis proliferus*), el cardón (*Euphorbia canariensis*), el viñátigo (*Persea indica*) o el drago (*Dracaena draco*)²²³. Después de él, Lamarck, Poirer, Desfontaines o el suizo De Candolle —que bautizó en 1808 con el nombre de *Drusa*, en honor a Ledru, una especie localizada cerca de La Orotava— catalogaron otras plantas endémicas.

El siglo vio nacer, igualmente, a uno de los investigadores más sobresalientes que ha dado el Archipiélago: Joseph de Viera y Clavijo, cuyo *Diccionario de Historia Natural de las Islas Canarias* (1887) constituye el primer estudio descriptivo de la naturaleza canaria, en el que su autor aplica la nomenclatura linneana a la flora y fauna insulares.

El naturalista Auguste Broussonet fue miembro de la Academia de Ciencias de París y ejerció, durante un tiempo, las funciones de cónsul en Santa Cruz de Tenerife²²⁴. Entre sus proyectos figuraba publicar la *Flora Económica* y el *Florilegium Canariense*, una selección de plantas descritas y dibujadas en Tenerife y cuya consulta facilitó a Bory (1804: 50-52). Más adelante, en este mismo relato, Bory rinde homenaje al cónsul Broussonet:

²²³ Esta tarea fue continuada por su hijo, quien también clasificó nuevas especies canarias.

²²⁴ Este reconocido botánico asesoró al marqués de Villanueva del Prado en la organización del Jardín de Aclimatación de La Orotava y fue cónsul de Francia en Canarias durante el período 1800-1804. Parte de su trabajo se encuentra depositado en el Jardín Botánico de Ginebra. Cfr. A. Ruiz Álvarez (1965): «Apuntes para una biografía del Dr. A. Broussonet (1761-1807)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 11, Madrid-Las Palmas de Gran Canaria.

Il suffit d'observer ici que le climat de Ténériffe, si voisin de celui d'Europe, produit en histoire naturelle beaucoup de choses non décrites. Une grande quantité de plantes nouvelles attendaient qu'un botaniste instruit les fit connaître; et la science ne peut que gagner infiniment au séjour de M. Broussonet dans l'archipel qui nous occupe (p. 78).

Aunque Broussonet no logró culminar su proyecto, desde 1801, los *Anales de Historia Natural* dieron a conocer, en diferentes entregas, las plantas que él había recolectado en las costas de África y en Canarias.

De finales del Setecientos data la primera clasificación de la fauna archipelágica, obra de los naturalistas Bory y Ledru, cuyos listados son aún incompletos. El primer estudio sistemático es obra de Thomas V. Wollaston, *Catalogue of the Coleopterous Insects of the Canaries in the Collection of the British Museum* (1864) que, al año siguiente, incrementa el catálogo en 77 especies en su publicación *Coleoptera Atlantidum*.

Alejandro Humboldt es, quizás, uno de los científicos más queridos en las Islas. El 5 de junio de 1799, tras obtener de las autoridades españolas el permiso de viajar a sus colonias —con la particularidad de que es la primera vez que la Corona española concede esta autorización a un científico extranjero (N. Hossard: 18, n. 16)—, Humboldt y Bonpland²²⁵, a bordo del *Pizarro*, zarpan de La Coruña con destino a las Indias Occidentales. Durante la escala en Tenerife²²⁶ Humboldt subió

²²⁵ Respecto a este naturalista, en ocasiones, un tanto eclipsado por la notoriedad del alemán, *vid.* R. Bouvier y E. Maynial (1950): *Aimé Bonpland, explorateur de l'Amazonie, botaniste de la Malmaison, planteur en Argentine, 1773-1858*, París, SEDES; A. Lourteig (1977): *Aimé Bonpland*, Buenos Aires, Universidad Nacional del Nordeste; N. Hossard (2001): *Aimé Bonpland (1773-1858), médecin, naturaliste, explorateur en Amérique du Sud À l'ombre des arbres*, L'Harmattan.

²²⁶ Las distintas etapas de la expedición son: Cumaná —actual Venezuela—, Cuba, Colombia, Perú, Ecuador, Méjico y Estados Unidos. En agosto de 1804 los dos científicos llegaron a Burdeos, desde donde se dirigieron a París. Sobre sus observaciones en Tenerife, *vid.*, entre otros, C. Roumeguère (1874): «Correspondance de Broussonet avec Alex. de Humboldt au sujet de

al Teide, donde definió cinco zonas de vegetación desde el pie hasta la cima y reunió un conjunto de materiales que abarcarían cerca de 300 páginas de su *Voyage aux régions équinoxiales du Nouveau Continent fait en 1799, 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804* (París, 1815)²²⁷.

A lo largo del siglo XIX las Islas registrarían una considerable afluencia de sabios europeos. Así, siguiendo los consejos de Humboldt, el geólogo Leopold von Buch se desplazó al Archipiélago en 1815, donde llevó a cabo los primeros trabajos geológicos y climatológicos²²⁸, que plasmaría en *Physicalische Beschreibung der Canarischen Inseln* (1825). El mismo año, el noruego Christen Smith, tras una

l'histoire naturelle des Iles Canaries», en *Mémoires de la Société Nationale des Sciences Naturelles de Cherbourg*,

París, t. XVIII, pp. 304-317; G. Waldheim (1947): «Una carta de Al. von Humboldt durante su estancia en la isla de Tenerife», *Revista de Historia*, Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de La Laguna, t. XIII, nº 78, pp. 137-152; A. Melon (1957): «Humboldt en el conocer la España peninsular y canaria», *Estudios geográficos*, pp. 239-259; A. Cioranescu (1978): *Alejandro de Humboldt en Tenerife*, Aula de Cultura de Tenerife; M.N. Bourguet: «El mundo visto desde lo alto del Teide: Alexander von Humboldt en Tenerife», en J. Montesinos, J. Ordóñez y S. Toledo (eds.) (2003): *Ciencia y Romanticismo*, La Orotava, Fundación Canaria Orotava de Historia de la Ciencia, pp. 279-301.

²²⁷ Los resultados del largo viaje de exploración fueron recogidos en una obra dividida en siete partes, cada una de las cuales dio lugar a un volumen independiente, cuyos títulos son: *Voyages aux régions équinoxiales du Nouveau Continent* (París, 1809-1825), *Vue des Cordillères et Monuments des Peuples indigènes de l'Amérique* (París, 1810), *Recueil d'Observations de Zoologie et d'Anatomie comparée* (París, 1805-1832), *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne* (París, 1811), *Recueil d'Observations astronomiques, d'Opérations trigonométriques et de Mesures barométriques* (París, 1808-1810), *Physique générale et Géologie* (París, 1807) y *Essai sur la Géographie des Plantes* (París, 1805). Un ejemplar de la edición original se encuentra en la biblioteca de la Sociedad de Amigos del País en La Laguna. En otro orden de cosas, la novela de Philippe Foucault, *Le pêcheur d'orchidées* (París, Seghers, 1990) está, en gran medida, inspirada en esta empresa.

²²⁸ Con la curiosidad de que incluye términos usuales del habla canaria en el vocabulario científico, como la voz «caldera».

estancia de cinco meses, identificó 50 nuevas especies botánicas²²⁹. Por su parte, Eugène Bourgeau descubrió, entre 1845 y 1846, más de 60 taxones y preparó diversas colecciones destinadas a los herbarios europeos más prestigiosos. Algo después, en 1855, regresó a Canarias para completar sus observaciones, de donde partió con más de 371 especies hasta entonces desconocidas. Philip Barker Webb y Sabin Berthelot son los autores de *Histoire Naturelle des Iles Canaries* (1836 y 1850), obra cumbre de la literatura científica y producto de más de veinte años de estudio. Berthelot, naturalista e historiador, no sólo desarrolló una fecunda labor investigadora, sino que también formó parte activa de la sociedad isleña defendiendo, entre otras cosas, la libertad de comercio o el cultivo y la explotación de la cochinilla. En 1820 se estableció en La Orotava, donde desempeñó el cargo de director del Jardín de Aclimatación y fue, asimismo, fundador y profesor del Liceo mixto de dicha ciudad. En París trabajó junto a Webb en la *Histoire Naturelle* y publicó, entre otros trabajos, un fascículo de botánica canaria (1840). En 1874 fue nombrado por el gobierno francés cónsul de Santa Cruz de Tenerife²³⁰.

Por lo que respecta a la geología, si bien durante el siglo XVIII ya se había despertado el interés por conocer el interior del planeta, será a partir del Ochocientos cuando estas investigaciones adquieran una especial relevancia. Los trabajos del escocés sir Charles Lyell —defensor del origen volcánico de Canarias— o de los alemanes Fritsch, Hartung y Reiss —autores de un brillante

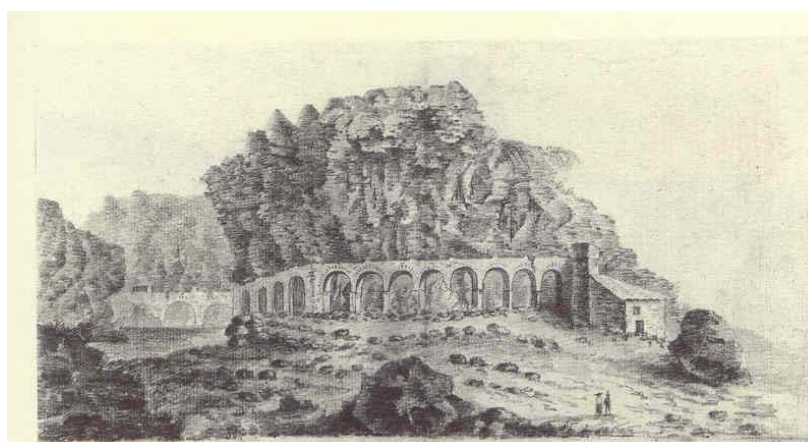
²²⁹ Su diario manuscrito, hoy inédito, será pronto digitalizado por la Fundación Canario-Orotava de la Historia de la Ciencia, en el marco de un proyecto de digitalización de los textos europeos pertenecientes a los siglos XVIII y XIX, el período más fructífero en cuanto a la afluencia de viajeros científicos a Canarias.

²³⁰ Destacan, igualmente, sus investigaciones lingüísticas, así como sus estudios sobre la prehistoria insular, terreno en el que es considerado uno de sus precursores.

estudio publicado en 1866 sobre la geología tinerfeña, que se completa con dibujos de Las Cañadas y del Teide— permitieron ahondar en el conocimiento de las Islas.

Y ya en el siglo XX destacamos la labor de Proust y Pitard —quienes definen por primera vez el parentesco existente entre la flora canaria y la de otras regiones de África y del Mediterráneo—, del sacerdote inglés Richard P. Murray, del médico y botánico Óscar Burchard o del sueco Eric R. Sventenius, entre otros.

Resulta obvio que el enfoque y la metodología inicialmente adoptados han evolucionado en el transcurso del tiempo. Así, por ejemplo, en el Setecientos los viajeros no sostienen aún un planteamiento globalizador de la Naturaleza, ni tampoco el método comparativo que se impondrá con posterioridad, sino que su actuación se centra en la formulación de criterios aislados. En la línea de las instrucciones elaboradas por las sociedades científicas, la recopilación de información es una fase fundamental del trabajo, teniendo en cuenta que los datos conseguidos sólo se dan por válidos una vez contrastados. De ahí que las referencias a otros viajeros, así como a diferentes estudios e informes sean frecuentes. El resto de los conocimientos son fruto de la experiencia personal del viajero, que insiste constantemente en que él mismo ha recogido tal o cual especie, o que en la descripción que hace de tal otra no incluye sus flores, que no ha podido ver. Por todo ello, cada texto adquiere su verdadero sentido dentro del conjunto de las narraciones de viaje.



70. Acueducto, S. Levillain, Col. Lesueur 14010

La riqueza y multiplicidad de paisajes llama inmediatamente la atención del visitante foráneo que, en un espacio tan limitado, descubre parajes áridos y volcánicos, pero también un hábitat de bosques y flora exótica. Las imágenes más completas de la Isla nos la proporcionan Bory y Ledru, en cuyos textos se ocupan tanto de la zona norte como de la vertiente sur, aunque de manera desigual. Particularmente abundantes son las descripciones de carácter general consecuencia del primer contacto con la Isla. Una de ellas es la de Borda, que sintetiza la particular topografía canaria haciendo especial hincapié en su riqueza forestal:

Les montagnes sont très-hautes à Canarie, à Ténériffe, à Palme, à Gomère & en l'île de Fer. Elles sont pour la plupart couvertes d'arbres; ce sont des pins très-élevés, des lentisques, des oliviers sauvages, des cyprès, des lauriers, des viñaticos, des buissons de différentes espèces, des ifs, des tilleuls, & d'autres arbres utiles & de bon bois (pp. 87-88).

En efecto, el relieve montañoso, sus costas acantiladas y sus numerosos barrancos, profundos y desnudos, que ponen al descubierto la naturaleza volcánica del Archipiélago, llaman la atención de los viajeros:

Des collines coupées, servant de base à des montagnes plus élevées, forment les côtes des Canaries. Ces petites montagnes littorales sont séparées par des vallons, ou plutôt par des ravins qu'à creusés la chute des eaux: on les nomme *baranco*²³¹ (Bory 1803: 265).

Muchos de estos barrancos están secos y otros llevan agua recogida de fuentes y manantiales, como el que describe Ledru en el norte de Tenerife:

Le ravin ou *barranco* qui se prolonge de La Laguna à l'Océan, est un des plus remarquables de l'île. Profond, anguleux, et sillonné par un torrent continuel qui forme çà et là d'agréables chutes d'eau, il se dirige entre deux hautes murailles de rochers anfractueux et irrégulièrement entassés. On trouve vers le milieu de ce *barranco* une des plus belles cascades du globe. Le torrent qui la forme vient du chemin aboutissant à Sainte Croix. Parvenu au bord du ravin, il s'y précipite à une profondeur de plus de soixante mètres, se brise sur les rochers qui en tapissent le fond, bouillonne et jaillit à une distance considérable (pp. 80-81).

Igualmente interesante es la descripción de Péron —siendo la primera vez que aparece en la literatura de viajes extranjera una descripción minuciosa de esta cordillera—, que toma como punto de partida el macizo de Anaga, en la vertiente nordeste de Tenerife y que, sin presentar grandes alturas está formado por profundos tajos:

Qu'on se figure une côte escarpée, noirâtre, profondément sillonnée par les torrens, sans aucune autre trace de végétation que quelques tiges rabougries de *Cacalia*, de *Cactus* et d'*Euphorbe*: au-delà de ces côtes inhospitalières, qu'on imagine plusieurs gradins de hautes montagnes, également dépouillées de verdure, hérissées par-tout de pitons aigus, de crêtes arides, de roches bouleversées; et encore au-delà de toutes ces montagnes, le pic de Teïde, s'élevant comme un énorme géant au-dessus d'elles, et l'on aura, je pense, une assez juste idée de la vue de Ténériffe par la pointe d'Anaga (p. 14).

²³¹ Aunque el término posee un equivalente en francés, la voz española es un hispanismo que hace referencia principalmente a la orografía de Canarias (A. Cioranescu 1987: 56).

Aun cuando el estudio de la historia natural persigue un doble fin: su asimilación y su aplicación práctica, con objeto de eludir el hastío del lector, es frecuente que se intercalen episodios, más o menos pintorescos o cotidianos, que, a menudo, sirven de pretexto para ensalzar el paisaje, fuertemente marcado por la actividad volcánica. Bory interrumpe sus indicaciones sobre el camino que debe seguirse cuando se emprende la ascensión al Teide para referir la anécdota siguiente: a finales del siglo XVII la *Royal Society* de Londres quería enviar a unos científicos a Tenerife para efectuar una serie de experimentos en el Pico. Cuando se dirigieron al embajador de España en Inglaterra con el propósito de solicitar unas cartas de recomendación para las autoridades canarias, éste tomó a los físicos por comerciantes y les preguntó acerca de la cantidad de pipas de vino que tenían previsto comprar. Al escucharles decir que lo que querían era pesar la atmósfera, los tomó por locos y se echó a reír. Voltaire tuvo conocimiento de esta anécdota y compuso unos versos, que forman parte de la epístola 52 y que Bory reproduce en sus *Essais*:

Du dernier roi d'Espagne un grave ambassadeur
de deux savants anglais reçut une prière;
ils voulaient, dans l'école apportant la lumière,
de l'air qu'un long cristal enferme en sa hauteur,
aller au haut d'un mont marquer la pesanteur.
Il pouvait les aider dans ce savant voyage;
Il les prit pour des fous: lui seul était peu sage (pp. 282-283).

También con motivo de la ascensión al Teide, Labillardière relata que, a causa de las elevadas temperaturas, los guías intentaron convencer a los naturalistas de caminar de noche y descansar durante el día. Como no podía ser de otra manera, esta idea fue rechazada: «il ne fut pas difficile de leur faire sentir que cette visite nocturne des montagnes ne pouvoit convenir à des naturalistes» (p. 12).

Huelga recordar que los dibujos, grabados y acuarelas constituyen un complemento fundamental del análisis de la historia natural²³². No en vano, en el ámbito de las grandes expediciones el artista es considerado un profesional al servicio del Estado, para el que el material iconográfico reunido es también uno de los frutos del viaje.

En esencia, las relaciones transmiten la satisfacción que experimentan los naturalistas tras una escala fructífera desde diferentes puntos de vista y, en especial, el científico:

Nos naturalistes faisaient une ample récolte; les uns cherchaient avec avidité, et quelquefois au péril de leur vie, les plantes qui devaient enrichir leur herbier; d'autres faisaient aux insectes une guerre impitoyable. Les minéralogistes visitaient soigneusement toutes les roches, et en détachaient de précieux échantillons (Milbert: 40).

3.5.1. LA BOTÁNICA

Tal y como apuntamos al comienzo de este epígrafe, la flora del Archipiélago fue desde siempre uno de los objetivos prioritarios de los naturalistas. En las Islas crecen unas 2.000 especies de plantas silvestres, de las cuales más de 650 se consideran endémicas. La proximidad al continente africano, la humedad de los vientos alisios, las aguas frías del Atlántico o la variada topografía isleña, son algunos de los factores que han favorecido el desarrollo de su flora.

Hasta el siglo XVIII la vegetación canaria era prácticamente desconocida en el continente, pero es a partir de entonces y, en especial, de los estudios realizados por Feuillée —el primer naturalista que describe y clasifica endemismos canarios

²³² Vid. E.-T. , pp. (1891): «L'oeuvre ethnographique de Nicolas-Martin Petit, dessinateur à bord du "Géographe", 1801-1804», *L'Anthropologie*, vol. II, pp. 601-622; F. Moureau (ed) (1995): *L'oeil aux aguets au l'artiste en voyage*, Paris, Klincksieck.

observados en su propio medio insular—, cuando determinadas especies tienen cabida en los libros de botánica y así, por ejemplo, en la *Encyclopédie Méthodique* (1783-1817) se encuentra un apartado dedicado a la flora archipelágica en el que Lamarck y Poiret describen las especies insulares. Se inicia entonces un proceso de intercambio científico, durante el cual los jardines botánicos europeos envían a sus expertos, o bien solicitan ejemplares para sus colecciones.

Algunas de las plantas incluidas en las relaciones y, a veces, también dibujadas son: la violeta del Teide (Feuillée v: 116-118 y Labillardière: 21) —de la que el astrónomo afirma que su uso como tinte era conocido en Europa—, la pita, de la que se cortaban las hojas para hacer una especie de cuerda (Bory 1804: 43), el pino (Borda: 88), helechos como la doradilla, distintas variedades de laureles, la serraja y la trovisca —o torvisca— (Feuillée v: 154-155), los bejeques —de los que crecen más de 35 especies en las Islas, entre ellos el verode o bejeque rojo (*Sedum arborescens ramosa minor orbiculatis fere foliis*)— descritos por Feuillée (v: 51-52 y 81-83) y a quien pertenece el siguiente extracto:

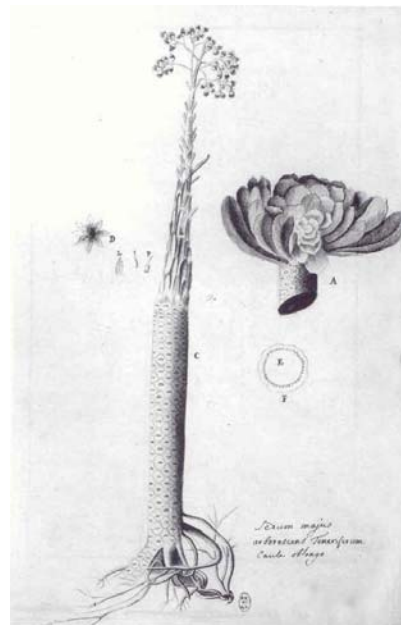
La racine de cette plante est oblique epaisse au collet environ de deux lignes, on ne peut précisément determiner sa longueur, elle sort des fentes des roches, il est tres difficile de l'arracher dans son entier, elle a quelques grosses fibres, et peu du chevelu, ligneuse jaunatre couverte d'une ecorce grise, la tige epaisse de huit lignes se divise en branches a deux pouces au dessus du collet, ces branches sont toutes couvertes d'une ecorce verd grisatre, en dedans jaunatre, elles sont ligneuses, dures chargées de feuilles par bouquets au nombre de douze et de quinze, longues de demi pouce, larges de cinq lignes, presqu'ovales, sans queue, epaisses, et plates en dedans (pp. 51-52).

Otra variedad de bejeque, el *Sedum majus arborescens Teneriferum caule oblongo*, crece entre las tejas o entre los muros de las casas:

Les racines de cette plante sont petites branches et tortues, chargées de quelques menues fibres mêlées les unes dans les autres, elles sattachent fortement sur les matieres les plus arides, les plus seches et les plus steriles, comme les tuiles qui couvrent les maisons et les pierres qui sont au haut des murs, leur couleur est dun blanc sale (Feuillée V: 81).

Igualmente, existen varias especies de euforbios, como el cardón o *Euphorbia canariensis*, según la terminología de Linneo, que crece en las rocas y en los lugares áridos:

Les tiges de l'euphorbe des Canaries ont jusqu'à quatre pieds et demi de hauteur; elles sont coudées à leur base, droites dans le reste de leur crue, épaisses et à quatre angles, quelquefois à cinq; les faces sont planes, unies, d'un beau vert, et ont d'un à deux pouces de largeur. Les arrêtes qui sont obtuses et brunâtres, sont munies d'épines géminées; elles supportent la fructification qui n'a rien que de très-semblable avec celle des autres plantes du même genre (Bory 1804: 39-40)

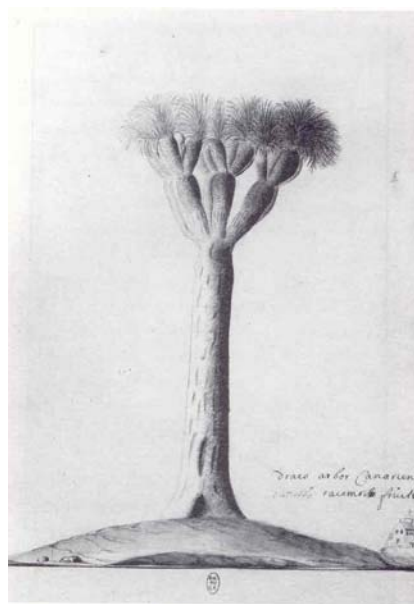


71. *Sedum arborescens ramosa minor* [*Æonium lindleyi*] 72. *Sedum majus arborescens* [*Æonium urbicum*]

Su jugo recuerda a la leche y podría ser de alguna utilidad si se dejara secar (Bory 1804: 39). Sobre el poder corrosivo de este líquido Bory recuerda varias anécdotas, entre ellas, la ocasión en que, tras probarlo algunos de sus compañeros y él mismo, sintieron un ardor terrible en el paladar y en la boca, acompañado de hinchazón en la garganta (1803: 353). Del mocán Bory dice que es posible que fuera lo que los guanches denominaban *yoya*. Cuenta que recogían los frutos y que, después de haberlos secado al sol, los hervían hasta reducirlos a un jarabe, el *chacherquen*, que mezclaban con gofio. La pasta así obtenida se empleaba como medicamento (1803: 328). Otras plantas, ya utilizadas desde antiguo, eran aquellas cuyos frutos podían consumirse —el bicacarero o el mocán, ya mencionado— o cuya madera podía ser empleada, bien en la construcción de cabañas —el viñátigo o el tilo eran maderas apreciadas—, bien en la fabricación de diversos instrumentos. De muchas de ellas se conservan numerosos dibujos, de los que casi una treintena fueron elaborados por Feuillée.

Pero, sobre todo, es el drago el que recibe los mayores elogios. Endemismo que no es exclusivo de estas tierras —se encuentra también en los archipiélagos de Madeira y Cabo Verde—, es una referencia obligada para cualquier visitante. Este mítico árbol cuenta con una descripción botánica que se remonta al siglo XVI, aunque fue Feuillée el primero en dibujarlo y en realizar una completa descripción de esta planta.

Uno de los ejemplares más notables era el de la propiedad de Franchy, en La Orotava, que, según Ledru y Milbert, no sólo era el más hermoso de las Canarias, sino quizás, del mundo (Milbert: 59 y Ledru: 93): «Nulle part, il n'est plus beau et en plus grande quantité que sur les côtes septentrionales de Ténériffe, et aux racines



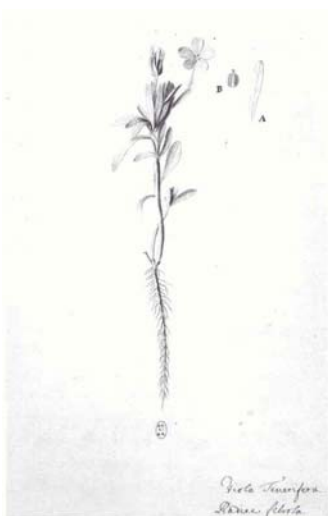
73. Drago, Louis Feuillée

du pic» (Bory 1803: 320). Lamentablemente, la mayor parte de su copa fue destruida por un huracán en 1819, posteriormente fue arrancado un trozo de su tronco para llevarlo al museo de Kew y, en octubre de 1867, un ciclón abatió los restos que quedaban. Del drago destacan su longevidad, puesto que se afirma que ya existía en el momento de la conquista de las Canarias, y sus enormes dimensiones. Así, Ledru cuenta que entre sus ramas se podía instalar una mesa con capacidad para catorce comensales (p. 93). Su descomunal figura era objeto, igualmente, de no pocos comentarios: «son tronc à l'air du corps d'un serpent monstrueux, et son suc du sang épaisi des animaux» (Bory 1804: 65). Pero además de la admiración que provoca su apariencia, los naturalistas se interesan en conocer sus posibles aplicaciones. Conocido en la mitología con el nombre de «Dragón de las Hespérides» debe su fama a su savia, la sangre de drago, que era utilizada como polvo dentífrico, pues protege los dientes de las caries y proporciona un buen aliento, aunque su jugo tiñe las encías y la saliva de rojo (Milbert: 68). Servía, igualmente, para cicatrizar heridas o para barnizar instrumentos musicales. Borda, apoyándose una vez más en Feuillée, nos brinda la siguiente descripción de sus principales utilidades:

Le sandragon s'emploie dans les pertes de sang, il affermit les dents ébranlées, & fortifie les gencives, il est astringent, aglutinant, dessicatif, il arrête les hémorrhagies, & les cours de ventre, il déterge et consolide les plaies, il sert dans les contusions: on peut l'employer intérieurement & extérieurement. C'est le P. Feuillée qui nous sert ici de guide (p. 103).

Y Milbert nos informa de que unas monjas de un convento de La Laguna vendían las raíces de drago (p. 85), que adquirieron la mayoría de sus compañeros de expedición (Bory 1803: 320).

Una vez indicada la localización de las plantas, los naturalistas elaboran una detallada



74. Violeta del Teide, Louis Feuillée

descripción de los ejemplares —atendiendo a sus dimensiones, color, floración, características de sus hojas o aplicaciones; así, por ejemplo, descubrimos que en Tenerife existe una variedad de pinos «fort touffue et fort branchüe» denominados «árboles inmortales» (Feuillée H: 35), cuya resina se empleaba como remedio para distintas enfermedades (Borda: 88). Este marino cuenta que los habitantes de Tenerife le aseguraron que con el tronco de uno solo de estos árboles hicieron las vigas y el armazón de una casa de campo (Borda: 88).

Es frecuente que elaboren listados, siendo el más completo el de Bory, con 467 especies, si bien, como él mismo reconoce, su trabajo está inacabado, pues únicamente se ocupa de lo que ha visto personalmente (1803: 360). Por su parte, Milbert se limita a dar a conocer una amplia lista, a la que tuvo acceso, sobre las plantas de Tenerife (pp. 89-93), sin añadir comentario alguno. A diferencia de la mayor parte de nuestros viajeros, que son botánicos o, cuando menos, están encargados de esta rama de la ciencia²³³, Milbert admite sus escasos conocimientos en botánica, lo que no le impide admirar y opinar sobre lo que, gracias a su guía —de quien procede la mayor parte de la información botánica (Milbert: 48)— descubre en la Isla. En algunas ocasiones, el naturalista se permite corregir el contenido de los inventarios de sus colegas. Así sucede con el catálogo de las especies cultivadas en el jardín botánico de La Orotava, confeccionado por Ledru, donde su autor afirma que *Anone réticulée* es un árbol originario de América meridional que no crece, por lo tanto, espontáneamente en Tenerife, tal y como

²³³ Paradójicamente, Ledru, que había sido encargado de la parte botánica de la expedición, consagra el capítulo XII a la mineralogía y el XIII a la zoología canaria, pero ninguno a la botánica, a pesar de que en su relación leemos que realiza tareas de herborización, e incluso él mismo relata cómo estuvo a punto de sufrir un accidente al querer alcanzar un ejemplar de *Parietaria* (p. 170).

había señalado Bory (p. 98). Y Bory rechazó la afirmación del botánico inglés Anderson, acerca de que en Canarias crecen dos clases de euforbios, manteniendo la existencia de una sola. En cualquier caso, el euforbio más extendido es el cardón, designado *Euphorbe des Canaries* en la nomenclatura linneana.

El botánico La Martinière, miembro de la malograda expedición de La Pérouse, redactó dos cartas durante su estancia en Tenerife²³⁴. Una de ellas iba dirigida al mariscal de Castries, ministro de Marina, a quien informaba del método adecuado para aprovechar la corteza de la platanera y de los beneficios que se derivarían del cultivo en la región de Languedoc de unas semillas procedentes de Tenerife. Con ello no sólo se obtendría madera, sino también pasto de gran calidad para las cabras. Y aconseja, en especial, una variedad de retama conocida con el nombre de *Spartium supra nullium* (p. 69).

La otra carta estaba destinada al también botánico, André Thouin, jardinero jefe del *Jardin des Plantes*. En ella figura una relación de las especies encontradas en Tenerife, algunas de las cuales abundan en los alrededores de Montpellier.

La terminología utilizada es la de Linneo y, siguiendo sus recomendaciones, encontramos las voces autóctonas con las que los isleños designan determinadas plantas. Así sucede con *balot* (Bory 1803: 321) —sobre este arbusto y sus frutos existe una pormenorizada explicación en la relación de este mismo naturalista (1804: 47)—, *brezo* y *zarza* (Bory 1803: 224), *cardon*

²³⁴ Ambas cartas fueron publicadas por Henri Cordier en «Deux compagnons de La Pérouse», *Bulletin de la Section de Géographie*, Comité des travaux historiques et scientifiques, Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, t. XXXI (1916), pp. 54-82. A esta publicación remitimos en nuestro trabajo, si bien el tomo 4 de la relación de La Pérouse anexa un texto de Lamanon y Mongès relativo a una excursión al Pico, así como parte de la correspondencia de varios científicos, entre ellos, Lamartinière.

(Borda: 84 y Bory 1803: 352), *gamona* (Borda: 100), *mocan* (Bory 1803: 327), *viñatico* (Borda: 87-88, Bory 1803: 321), *yoya*, término de origen guanche, o *ripassago* (Feuillée v: 62).

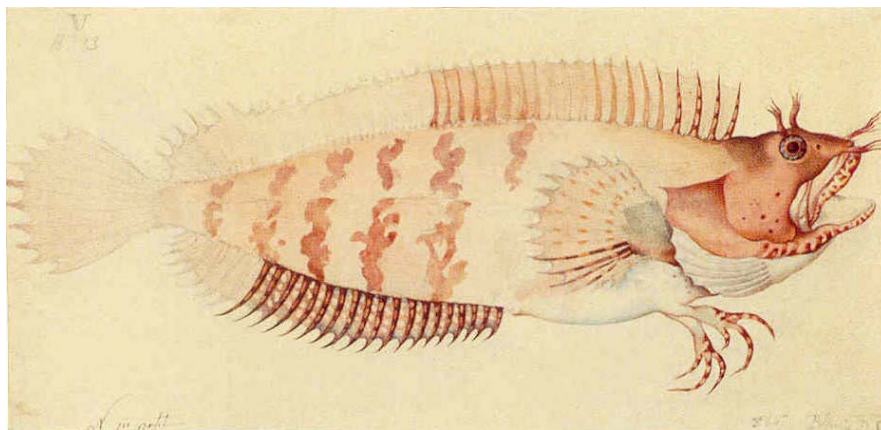
No queremos concluir este apartado sin mencionar la creación, por Real Orden de Carlos III, del Jardín de Aclimatación de La Orotava el 17 de agosto de 1788. La Orotava, situada cerca del litoral septentrional de Tenerife reúne las condiciones idóneas para cultivar allí especies procedentes de Asia y América. La puesta en marcha del proyecto se encargó a Alonso de Nava Grimón y Benítez de Lugo, VI Marqués de Villanueva del Prado, a quien también se debe la creación de la Hijuela del Jardín Botánico (1788), concebido como centro complementario del Botánico. En 1790 se redactó el proyecto y la memoria justificativa, se iniciaron las obras, siguiendo los planos del arquitecto lagunero Nicolás Eduardo, y en 1792 comenzaron las nuevas plantaciones. El marqués contó con el asesoramiento de Broussonet y, a petición suya, Ledru elaboró un catálogo de las plantas cultivadas en el Jardín Botánico y propuso, además, la ordenación sistemática de sus colecciones siguiendo la clasificación linneana de 1753 (p. 96).

3.5.2. LA ZOOLOGÍA Y LA GEOLOGÍA

El estudio del reino animal en Canarias se centra, fundamentalmente, en las aves y en los insectos, no sólo por la facilidad de su observación, sino también por la gran cantidad de especies exclusivas que viven en las Islas. Sirva de ejemplo la imagen un tanto idealizada de Levillain a su regreso de un paseo por el campo:

Son chapeau, tout couvert d'insectes enfilés avec des épingles, lui donnait un air assez comique; sa boîte en était pareillement bien garnie. Il avait recueilli toutes sortes de papillons, le calypso-sylla, plusieurs variétés de vulcains, des mantes colorés, une blatte appelée *kankerlat*

dans nos îles orientales, de belles phalènes, et de beaux lézards armés d'ongles saillants aux extrémités de leurs petites pates (Milbert: 55).



75. Pez dibujado por Petit, Muséum Le Havre n° 76307

Por lo demás, uno de los condicionamientos básicos para el estudio de los distintos reinos de la naturaleza es la accesibilidad a las distintas especies, tanto más difícil cuanto menor es el tiempo disponible. Bory confiesa en sus *Essais* que la zoología es la rama científica más defectuosa de su trabajo, ya que el animal, por instinto, huye del hombre, «les plantes au contraire s'offrent à chaque pas, et égayent ses promenades champêtres» (p. 361).

La fauna terrestre del Archipiélago se caracteriza por la ausencia de grandes vertebrados y de especies dañinas, aspecto en el que inciden la mayor parte de nuestros viajeros. Los reptiles y las aves son los grupos mejor representados en las relaciones; en cuanto al resto de los animales, encontramos referencias aisladas a peces, como la vieja o la barracuda, de los que también poseemos dibujos y acuarelas.

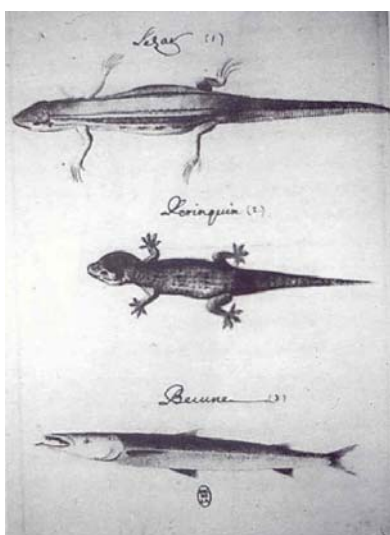


76. *Ardea cinerea*, Muséum Le Havre n° 79044 77. *Guttera pucherani*, Muséum Le Havre n° 79043

La primera clasificación fáunica sobre Canarias es obra de Ledru, si bien es Mauger el verdadero autor de los trabajos posteriormente redactados por el primero. En total son sesenta especies de la avifauna insular que serían luego exhibidas en las galerías del Museo de Historia Natural de París (Ledru: 177), junto con otras especies animales recogidas, igualmente, por Ledru y sus compañeros, y dos cajas de minerales y rocas procedentes de Tenerife. Entre las aves catalogadas por este naturalista figuran: la curruca cabecinegra, tradicionalmente considerada una aportación de Ledru a la literatura científica sobre Canarias, el cernícalo (*Falco tinnunculus canariensis*), el mirlo (*Turdus merula cabreræ*), el petirrojo (*Erithacus rubecula*), la alpisca (*Motacilla cinerea cinerea*), la pardela o el canario (*Serinus canarius canarius*).

Traído por primera vez a Europa en el siglo XVI (Ledru: 181), el canario sólo se halla en las islas occidentales y posee un canto melodioso (Feuillée H: 29). En su plumaje predomina el marrón mezclado con diversos colores (Labillardière: 26), aunque es más hermoso el que está en cautividad, en el que predomina el amarillo (Bory 1803: 363). A este respecto, hay que recordar que originariamente sus colores eran el gris y el pardo, pero ya en la segunda mitad del siglo XVII y comienzos del XVIII empezaron a obtenerse ejemplares amarillos en los criaderos europeos, de tal forma que este fenómeno terminó por convertirse en hereditario.

El relato de Ledru nos añade nuevos datos: que es en Montaña Clara donde se encuentran los canarios más apreciados y que en Santa Cruz se puede ver a algunos comerciantes con canarios en jaulas (Ledru: 180-181).



78. Reptiles

Por lo que respecta a los reptiles, existen tres tipos diferentes: los «lagartos», los «perenquenes» o «salamandras» y las «lisas». Uno de los estudios más completos es el de Feuillée, que nos ha legado explicaciones y dibujos del perenquén o perinquin (Feuillée v: 66-70) y del lagarto de Tenerife (Feuillée v: 70-71). El astrónomo nos cuenta que un campesino le llevó un perenquén, asegurándole que era el único animal venenoso que se podía encontrar en las Islas. Y para ilustrarlo nos narra la siguiente anécdota ocurrida al lugareño:

Dabord que ce paysan eut pris cet animal il le mit avec precaution dans un petit sac, il apprehendoit d'en être piqué. Dans son chemin il vit un petit lezard qui se cache lorsqu'il l'eut découvert sous une pierre il s'en saisit assez adroitement et le mit tout en vie dans le meme sac

ou il avoit serré le perinquin, peu de temps après le paysan arriva a la maison de M. Le Consul, il me remit son petit sac ou etoit l'animal qu'il m'avoit promis, je le sortis du sac, je l'attachai par le col avec une petite fissele que j'arrêtay avec un clou sur ma table pour l'empecher de fuir, et pour le dessiner plus commodement, ainsi assuré je voulu voir le lezard, je le trouvai mort dans le sac, mais fort enflé, je conjecturai que le perinquin l'avoit piqué, et que son venin lui avoit donné la mort (p. 67).

En lo que atañe a la geología insular, los estudios más interesantes tienen lugar a partir del siglo XIX. No obstante, nuestros naturalistas ya hacen referencia en sus relaciones a la composición de las rocas —basaltos, traquitas y fonolitas— y los minerales, así como a los volcanes, malpaíses, barrancos y acantilados. Queremos señalar que no poseemos ningún testimonio de descontento acerca de los resultados conseguidos, y que todos ponen de manifiesto su satisfacción por la cantidad y variedad de las muestras recogidas:

Je n'ai pas le temps, mon cher Devilliers, d'allonger beaucoup l'esquisse d'un des plus intéressans voyages que puisse faire un homme qui s'occupe de la structure du globe. Depuis je n'ai pas négligé un seul instant pour multiplier ou vérifier mes observations: j'ai recueilli les plus singulières notions sur la composition intérieure de plus de 600 courans de laves modernes. Que deviendroient tant de systèmes sur les volcans, s'il étoit vrai qu'on n'a connu que la partie superficielle de leurs produits, les scories et les laves poreuses? [...] j'ai fait peu de voyages dont j'aye été aussi satisfait que de celui-ci (pp. 62-63).

Sin embargo, el paisaje, profundamente marcado por la actividad volcánica, llama poderosamente la atención de los visitantes, que no se cansan de describirlo, haciendo especial hincapié en la impresión de caos y de desorden que les produce —«Ténériffe, bouleversée en partie par le feu des volcans, ne présente, au premier aspect, qu'une masse irrégulière et crevassée de laves, de scories, de rochers entassés pêle-mêle, et comme jetés au hasard» (Ledru: 162)— y que se agudizará en Las Cañadas.

En efecto, la tradicional, y casi inevitable, ascensión al Teide se convierte en una experiencia altamente gratificante para los naturalistas que, después de atravesar los bosques de laurisilva y los brezos alcanzan a ver un paisaje donde la vegetación cede ante la invasión de la lava:

Nous fûmes longtemps au milieu d'un immense bois de lauriers et d'une grande espèce de bruyères, dont les tiges élégantes étoient blanchies de fleurs. Des pins nous annoncèrent ensuite un sol plus ingrat, parce qu'il étoit plus élevé. Les laves des courans, jusqu'alors cahés par la végétation, commencèrent à paroître dans toute leur aridité et leur confusion. Aux pins succédèrent bientôt des genêts d'une grande espèce (*Spartium supranubium*); ils s'étendent jusque sur le plateau, où leurs tristes buissons épars sur des monceaux de scories ou de plaines de sables volcaniques, partagent seulement, avec quelques lichens, la propriété du désert le plus sec et le plus âpre qu'on puisse imaginer (Cordier: 56-57).

Predomina la piedra pómez, fina y muy ligera, junto a otras rocas de diversos colores: negras y brillantes —algunas con forma de cuchillo y como tales utilizadas por los guanches (Borda: 91)—, rojizas «& en partie cendrées; elles rendent du feu au plus léger coup de briquet», mitad negras, mitad blancas, amarillas, azules y, por supuesto, la obsidiana, negra como el azabache y vitrificada²³⁵. Es tal la variedad que resulta imposible describirla (Borda: 92). Cuando la piedra pómez termina el viajero se adentra en el malpaís: «C'est le nom qu'ils donnent à une espèce de pierre ou de morceaux de rochers brûlés» (Borda: 92).

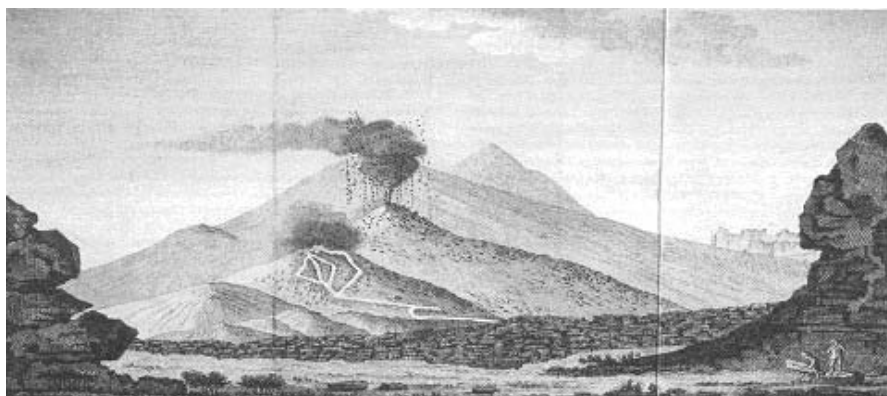
Ledru y Bory son los autores que más páginas dedican a esta cuestión. El primero destina el capítulo XII de su relato a la mineralogía e incluye un inventario de las sustancias minerales que recogió en Tenerife (pp. 172-175), entre ellas varios tipos de lava; además, nos hace saber que envió a Francia dos cajas con

²³⁵ Según leemos en la relación de Borda, Feuillée mostró algunos ejemplares de obsidiana en la Academia de Ciencias parisina (p. 92).

muestras. Advenier, miembro de esta misma expedición, redactó una memoria sobre la geología y mineralogía de la Isla que quedó inédita por su prematura muerte. En cuanto al mineralogista Bailly, confeccionó un catálogo con los minerales que tuvo ocasión de estudiar en su viaje a tierras australes, si bien reconocía la existencia de algunos errores en su trabajo debidos, en gran medida, a la precariedad de medios:

Ces descriptions sont plus ou moins exactes suivant que les moyens que j'avais entre les mains étoient eux mêmes plus ou moins étendus; aussi s'appcevra t'on» en lisant le catalogue qu'il contient de nombreuses erreurs, qu'il étoit impossible d'éviter dans les circonstances où je me trouvais, ne pouvant le plus souvent consulter que les caractères extérieures dans la détermination de la nature des minéraux que j'avais entre les mains (pp. 1-2).

En el capítulo V de los *Essais* Bory dedica a la geología unas cuarenta páginas en las que inserta un dibujo del Pico a cuyos pies puede verse a un hombre sentado dibujando el volcán. Además de los listados con las diferentes variedades minerales que se pueden encontrar en los barrancos y en otros lugares de Tenerife y de una exhaustiva exposición sobre el vulcanismo tinerfeño, Bory recuerda las principales erupciones ocurridas, como la que destruyó Garachico en 1706, la del Timanfaya, que tuvo lugar en Lanzarote en 1730 o la de Chahorra, en junio de 1798, dos años antes de su llegada a Tenerife.



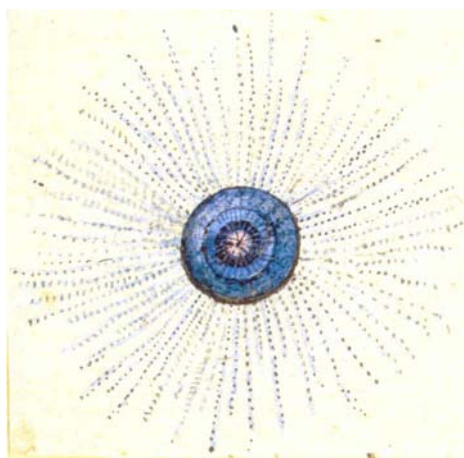
79. Volcán de Chahorra, Bory de Saint-Vincent, *Essais*

Especialmente interesante es la traducción del relato de los efectos de esta última según el testimonio de Bernardo Cólogán, comerciante afincado en el Puerto de la Cruz, que se traslada a los alrededores de la montaña de Chahorra, o Pico Viejo, una semana después del inicio de la erupción en la madrugada del 9 de junio de 1798, y que Bory reproduce.

Los alrededores del Pico son objeto, por lo general, de una pormenorizada reseña. La grandiosidad de este enclave se ve realzada por los más de 80 cráteres que rodean el Teide y que confieren al paisaje una fuerza salvaje:

Une quantité vraiment innombrable de nouveaux courans descendus du Pic ou sortis de ses flancs, dessinent une infinité de sillons irréguliers qui contournent ou côtoyent de loin ces masses antiques, et se perdent à la mer du côté de l'ouest et du nord. Plus de quatre-vingt cratères sont épars sur ces courans, et augmentent de leurs débris la confusion qui semble régner partout: enfin les agens souterrains n'ont pas même respecté les témoins et les restes de leur antique énergie; ils ont percé en beaucoup d'endroits les lambeaux des couches anciennes, et de nouvelles déjections se sont librement étendues sur leurs pentes (Cordier: 59).

El balance científico del siglo, desde un punto de vista global, ha sido sobresaliente: las expediciones marítimas de este período han permitido obtener más de 100.000 muestras e identificar más de 2.500 nuevas especies, sin contar con los numerosos estudios geográficos o astronómicos y el descubrimiento de tierras y culturas hasta entonces ignotas.



80. *Porpita porpita*, Col. Lesueur nº 14028

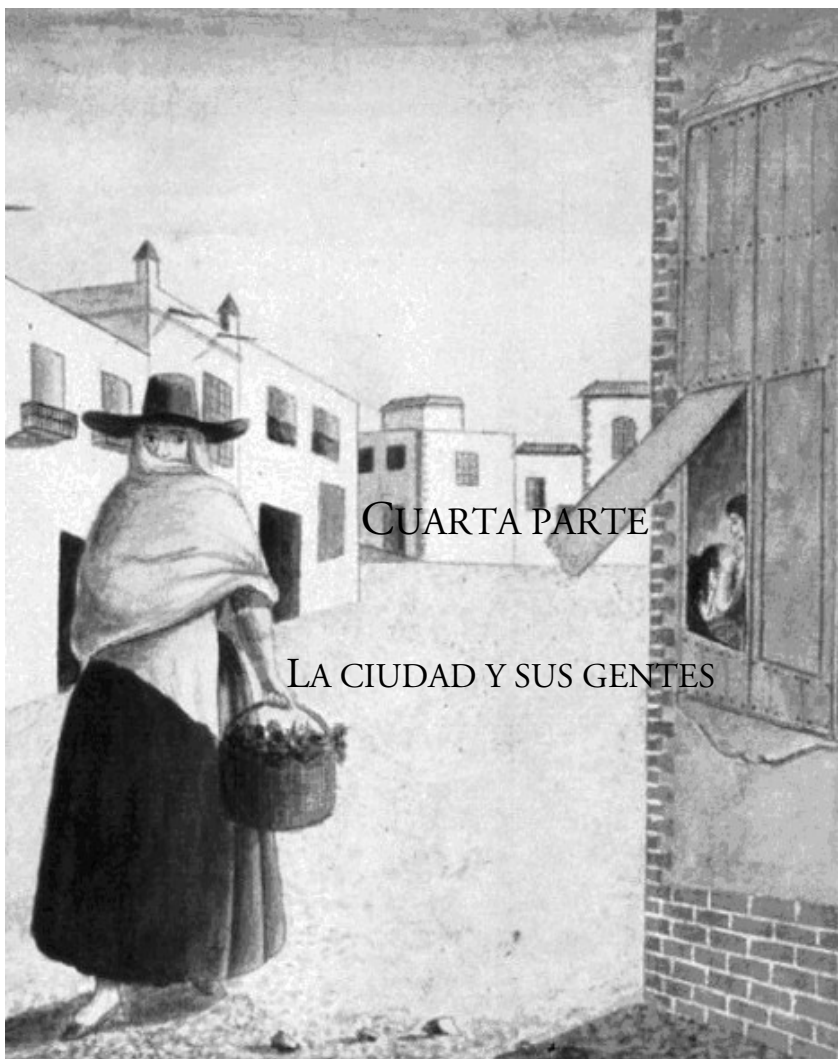


81. *Pelagia noctiluca*. Muséum
Le Havre nº 68533

En Canarias las reproducciones botánicas, fáunicas y antropológicas que nos han legado los viajeros franceses desde el siglo XVIII, en ocasiones las primeras en su género, han supuesto una valiosísima aportación al patrimonio cultural del Archipiélago.

Pero, además, al hablar de la contribución extranjera al conocimiento de Canarias, es necesario recordar que la importante afluencia de investigadores foráneos a las Islas a partir del

Setecientos permitió sentar las bases de diferentes disciplinas, iniciando una línea de investigación que se prolonga hasta nuestros días.



CUARTA PARTE

LA CIUDAD Y SUS GENTES

Les Espagnols qui habitent aujourd'hui les Isles Canaries sont fort affables, doux, civils, honnetes, et fort engageans, subtils, fins, penetrants, assés faineants et vivent dans une molle oisiveté.

Feuillée

4.1. TENERIFE EN EL SIGLO XVIII SEGÚN LOS VIAJEROS FRANCESES

A pesar de ser conocido desde tiempos remotos, el Archipiélago no estará situado correctamente en la cartografía hasta el Setecientos, cuando una comisión de ingenieros militares, liderada por Antonio Rivière, llevó a cabo el levantamiento cartográfico de Canarias, así como las descripciones geográficas correspondientes. De ahí, quizás, que Bory afirme respecto a la isla de Tenerife: «elle a toujours été plutôt défigurée que figurée dans les cartes qu'on en a donné» (1803: 26).

A partir de Plinio esta isla fue conocida con el nombre de *Nivaria* a causa de la presencia casi permanente de nieve en la cima del Teide (Feuillée H: 33), y de su actividad volcánica procede el nombre de *Echeide*, «Infierno», con que la denominaban los guanches. Ambas apelaciones figuran en los relatos que componen nuestro corpus, a las que los autores añaden explicaciones sobre aspectos diversos. En efecto, la descripción de los distintos lugares visitados durante el desarrollo del viaje es un *topos* de la literatura apodémica, en la que el clima, la producción, la economía, los recursos naturales y su aprovechamiento, así como los principales núcleos urbanos y su gente forman sus apartados fundamentales.

Por lo que se refiere a la climatología, el Archipiélago disfruta de temperaturas suaves sin apenas contrastes estacionales durante el año. Sí sorprende, por el contrario, la disparidad de climas en distancias muy cortas que dan lugar a los microclimas. Así, mientras las temperaturas en Santa Cruz se mantienen suaves durante todo el año, e incluso algo elevadas en verano, provocando un calor excesivo según Feuillée (v: 41) y Labillardière (p. 8), a unos pocos kilómetros de distancia, en La Laguna, los meses de invierno son fríos, lluviosos y con brumas.

Conozcamos la opinión de Ledru respecto a Santa Cruz, primero, y a La Laguna, después, que recoge el sentir de sus compañeros:

Le ciel y est ordinairement beau, l'air calme et sec; mais les chaleurs sont très fortes en juillet, août et septembre. Son sol est arrosé par les pluies depuis décembre jusqu'en avril. Le thermomètre de Réaumur varie fréquemment à Sainte-Croix; mais on ne le voit presque jamais au-dessous de 151 ni au-dessus de 271 (p. 55).

Cette ville, la plus élevée de l'île au-dessus du niveau de la mer, jouit d'une atmosphère très humide: de là ce grand nombre de plantes grasses et de fougères qui en tapissent les murailles. Depuis décembre jusqu'en mars, on éprouve ici un froid d'autant plus vif, que l'usage des cheminées de société y est inconnu. Il y tombe souvent de la pluie, mais qui n'est de longue durée; on voit alors le sommet des montagnes couvert de vapeurs qui descendent dans la plaine, en suivant la direction des vents; mais ces vapeurs se fondent et disparaissent à mesure qu'elles s'avancent vers la mer (Ledru: 73).

Por lo demás, las condiciones climáticas del lugar aportan efectos beneficiosos para la salud, que ya en el siglo XVIII comienzan a ser estudiados. El médico del tercer viaje de Cook (1776), Anderson, apuesta por el clima de Tenerife como curativo de una de las principales afecciones que sufre la población, las pulmonares²³⁶.

Es sintomático que el paraje más impopular sea el que rodea la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, marcado por una extrema aridez.

Au surplus, nulle verdure, et tous les indices d'une stérilité complète; les pluies bienfaisantes des tropiques sont rares dans cette partie de l'île exposée à toute la malignité du vent brûlant de l'est (Milbert: 26).

Les environs de *Sainte-Croix* ne sont que des montagnes pelées, où il ne croît que quelques herbes qui servent à nourrir des chèvres, et beaucoup d'euphorbes. Dans les endroits les moins

²³⁶ Esta es la razón por la que el médico Gabriel Belcastel viajó a Tenerife en 1859. Fruto de su estancia fue *Les Iles Canaries et la vallée d'Orotava, au point de vue hygiénique et médical* (París, 1862), donde hace un elogio de las condiciones climáticas insulares e invita a los habitantes del norte de Europa a desplazarse a estas tierras.

escarpés, on trouve un peu de terre mêlée à beaucoup de pierres, et qui rapporte très-peu (Ledru: 162-163).

En efecto, uno de los problemas más acuciantes de Canarias es la falta de agua, cuya gravedad alcanza distintas proporciones dependiendo de la diferencia de altitud y de la orientación de las Islas. Por otra parte, la permeabilidad del suelo hace que el agua se filtre, impidiendo la existencia de corrientes fluviales. Cuando las precipitaciones son intensas son los barrancos los encargados de transportar el agua y otros materiales:

Les îles Canaries en général, et Ténérife en particulier, sont privées d'un grand avantage, celui d'avoir des rivières, je ne dirai pas navigables, mais charriant une quantité d'eau suffisante pour l'irrigation des terres et les usages domestiques. La structure de l'île s'y oppose; la forme conique des montagnes et la roideur de leur pente ne laissent aucune grande vallée où les eaux puissent s'amasser, et ne s'écouler qu'à mesure de leur remplacement (Milbert: 77).

A lo largo del Setecientos las autoridades pusieron en práctica diferentes medidas destinadas a paliar los efectos de la escasez de agua. La primera conducción desde fuentes naturales fue acometida por el general Agustín de Robles y Lorenzana en 1708. Mediante canales superficiales de madera el agua se conducía desde los nacientes de la montaña de Aguirre hasta la plaza de Santo Domingo; de allí se distribuía a las fuentes públicas:

Nous suivîmes un canal ou aqueduc consistant en une multitude de tuyaux de bois ajustés bout à bout, et appuyés de distance en distance sur des porches croisées, à peu près comme les chevalets de nos danseurs de corde: ce canal fournit de l'eau dans la ville; il alimente aussi les fontaines. Placé à mi-côte, il suit exactement le contour des montagnes (Milbert: 25-26).

La distancia que cubrían estos canales y su precaria fabricación no sólo ocasionaron continuas reformas (Ledru: 127), sino que las pérdidas de caudal

fueron, asimismo, cuantiosas. El ingeniero geógrafo Ronsard anota en su diario lo siguiente:

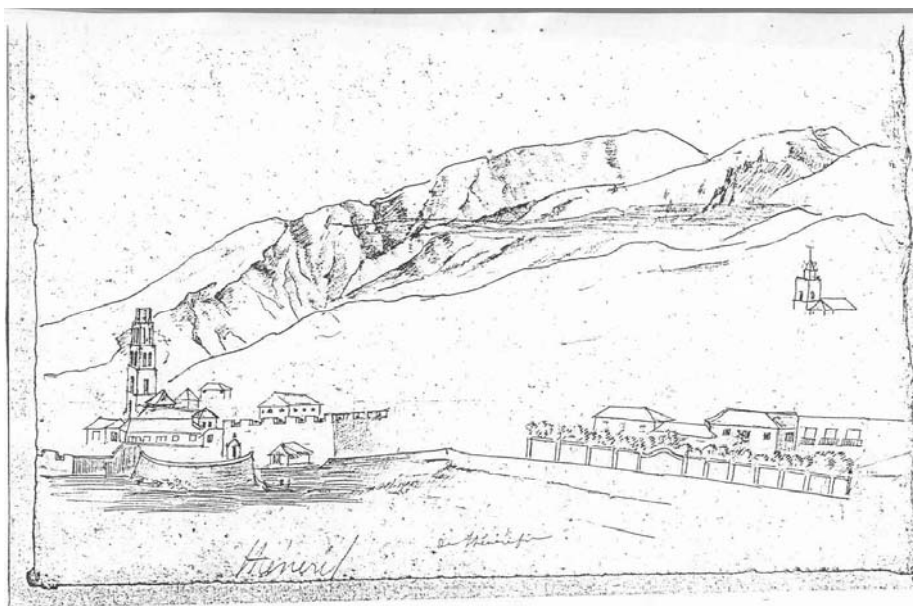
On n'a d'eau a la ville que celle qui vient des montagnes elle y est apportée dans des augets de bois, pendant un espace d'environ trois lieues, pour donner a ces conduits une pente uniforme, on a été obligé de leur faire cotoyer les rochers et les montagnes; dans certains endroits ils sont soutenus plus de trente pieds en l'air par des perches ecartées à leur pied, et assemblées a leur sommet dans une petite traverse de la long^e de l'auget qui a 10 a 12 pouces. Tout cet etablissement semble très preciaire, un malveillant pouroit d'un coup culbutter le conduit, et priver la ville d'eau; il ne seroit pas plus difficile a l'ennemi d les détruire de la rade a coups de canon (p. 6).

En 1776 el general Tabalosos emprendió la construcción de un nuevo acueducto de caños de barro cocido, cuyas obras se interrumpieron en 1783 y se reanudaron en 1828. Por otra parte, es necesario recordar que durante el verano las fuentes estaban secas y los habitantes debían utilizar cisternas para el consumo (Péron: 17). Ledru, desde sus páginas, critica el abuso de algunos isleños en el reparto del agua, ya que, en su opinión, eran los más poderosos los que obtenían mayor provecho:

Il existe un abus intolérable dans la distribution de ces eaux; les moines, les gens riches, dont les maisons se trouvent dans le voisinage d'un aqueduc, se permettent d'en détourner une partie pour servir à leurs différents besoins. Il résulte de ce gaspillage, que les fontaines publiques sont fréquemment à sec, surtout en été. Des hommes et des femmes pauvres puissent aux fontaines où aboutissent ces aqueducs, remplissent d'eau de petites barriques en bois, les chargent sur leurs têtes, et vont les vendre le long des rues; quelques uns en voiturent trois à quatre sur un âne (pp. 127-128).

Por lo que respecta a la actividad económica y a la producción de la Isla, en páginas anteriores nos ocupamos de ellas. A continuación nos centraremos en los principales núcleos urbanos tinerfeños: Santa Cruz, La Laguna y La Orotava, donde se desarrolla lo esencial de la vida cultural y económica de la Ilustración.

Todavía en 1724 Feuillée añade Garachico (H: 35), aun cuando por aquellas fechas la ciudad ya había sido destruida por la erupción de 1706. Otros viajeros, como Bory o Borda mencionan, además, otras localidades, a saber: Adeje —«qui n'a maintenant de ville que le nom» (Borda: 105)—, Candelaria y Güímar en el sur y Los Realejos, Icod o Tacoronte en el norte.



82. Paisaje de Tenerife, Col. Lesueur nº 14011

4.2. PRINCIPALES NÚCLEOS URBANOS

Las ciudades canarias experimentaron un desarrollo vertiginoso en el siglo XVI y a partir de entonces su crecimiento fue más lento, pero progresivo. Tenerife, la isla más extensa y la más rica del Archipiélago en el siglo XVIII, es también la más poblada hasta el primer tercio del siglo XX. Borda remite a varios informes en los que se indica el constante crecimiento de la población, que pasa de tener 58.618 habitantes en 1733, a 60.218 en 1742 y 64.000 en 1753 (pp. 105-106).

El cambio más llamativo se operó en Santa Cruz, de tal forma que a medida que avanza el siglo la ciudad se convierte en el lugar con más habitantes de la Isla y a mediados del XVIII ya es mayor que La Orotava. A finales de la centuria están registradas unas 8.390 almas en Santa Cruz (Ledru: 56 y Bory 1803: 232).

4.2.1. SANTA CRUZ DE TENERIFE

De todos es sabido que en el nacimiento de una ciudad influyen múltiples factores geofísicos y políticos. Denominada Añazo por los indígenas, Santa Cruz²³⁷ se extiende paulatinamente alrededor de dos ejes: uno hacia La Laguna —capital de la Isla— y otro, por el litoral: «Le terrain sur lequel elle s'élève est plus bas que celui qui l'entoure, et forme une espèce de petite plaine arrondie, qui va toujours en montant, et parvient assez rapidement à égaler la hauteur des monts circonvoisins» (Bory 1803: 233).

²³⁷ Sobre la historia de esta ciudad, *vid.* A. Cioranescu (1998 [1977-1979]): *Historia de Santa Cruz*, Tenerife, Confederación Española de Cajas de Ahorros y, también del mismo autor, *Historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Viceconsejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias, 1993.

En el transcurso del siglo que nos ocupa la ciudad vive períodos de crisis económica, que desencadenan una importante emigración a América, pero también otros de prosperidad, en los que se acometen importantes obras, algunas de las cuales ya hemos mencionado. Entre ellas destacan: el muelle, la mejora del camino de La Laguna, la construcción de puentes —en 1754 se levantó sobre el barranco de Santos el arco que dio lugar al Puente de Zurita—, la creación de la Aduana —destruida por un incendio en 1727 y construida de nuevo en 1742—, la fundación del Hospital Civil y del Hospital Militar —en la margen derecha e izquierda del barranco de Santos, respectivamente— o del hospicio de San Carlos en 1785, gracias al marqués de Branciforte.

Santa Cruz experimenta, pues, un cambio tan notable que pasa de ser un modesto núcleo urbano, cuya mayor ventaja, y prácticamente la única, es la de poseer un puerto —«La rade est le seul avantage qui ait engagé à bâtir *Sainte-Croix*» (Bory 1803: 233)—, a convertirse en una de las principales ciudades del Archipiélago, fruto de su intensa actividad comercial, rivalizando con La Laguna, la capital, y con Las Palmas de Gran Canaria. Este crecimiento se acentúa desde el momento en que el comandante general Don Lorenzo Fernández Villavicencio y Cárdenas, Marqués de Valhermoso, traslada el asiento de la Capitanía General de la Provincia a Santa Cruz en 1723.

La ciudad, a cuyos pobladores iniciales, pescadores y marineros, pronto se unieron comerciantes, militares y funcionarios, ofrece a primera vista y en franca oposición al entorno natural que la rodea, un aspecto agradable —«De la place où nos corvettes étaient mouillées, la ville présentait un coup d'oeil assez agréable» (Milbert: 10)— y limpio (Bory 1803: 235), gracias, sobre todo, al color blanco de sus construcciones, que contrasta con el verde de los marcos de puertas y ventanas.

Si bien ésta es la apreciación más generalizada, para otros la ciudad no ofrece ningún atractivo:

Quand je fus descendu à terre, la ville qui de loin m'avait paru assez jolie me parut bien triste. Les maisons sont sales, dégoûtantes et mal faites: les ruës sont pavées de petits cayoux inégaux, rapprochés les uns des autres, ce qui n'est pas fort commode pour la marche (Riedlé: 3).

El acceso a tierra desde las embarcaciones se hace por una escalera de piedra y la entrada a la ciudad está delimitada por una puerta de madera (Milbert: 12, Bory 1803: 235). Recordemos que, en pleno proceso de expansión, Santa Cruz no sólo poseía numerosos solares sin edificar, sino que carecía de un plan de desarrollo; así las cosas, las casas surgieron antes que las calles (A. Cioranescu 1977: 124, 1).

Las casas son, por lo general, de una sola planta, aunque desde el siglo XVI se podían ver en Santa Cruz viviendas de dos pisos en las que era frecuente encontrar los conocidos balcones canarios, elementos distintivos de la arquitectura insular. Las ventanas, desprovistas aún de cristales, se tapaban con papeles engrasados y se cubrían con celosías. La clase acomodada añadía un mirador, corriente, por lo demás, en cualquier localidad costera:

La plupart construites en pierre, à deux étages, et peintes en blanc avec de la chaux de coquillages. Elles n'ont qu'une cheminée, celle de la cuisine. Les fenêtres sont sans vitrages: on les ferme avec des jalousies, que les femmes élèvent fort souvent, lorsque la curiosité ou quelque autre motif les engage à se laisser apercevoir (Ledru: 56).

El aspecto exterior de estas construcciones, cubiertas con tejas —aunque muchas aún conservan techos de barro y paja—, recuerda el de las casas del sur de Francia (Bory 1803: 236 y Ledru: 56). La puerta de la calle está separada de la del

patio por un gran espacio cuya finalidad le confiere un olor nauseabundo «car, comme il est indécent d'uriner dans les rues, les passants, pris par ce besoin, entrent sans façon, et trouvent derrière les battans de la première porte une petite dale pour y satisfaire» (Bory 1803: 235). En el patio, cuadrado, suele haber un pozo, y a un lado, la escalera que conduce a la planta superior. Las habitaciones, decoradas con sencillez, son muy amplias, demasiado, en opinión de Bory: «dans ces grandes chambres et ces galeries, qui ont l'air de places ou de rues, et où il faut faire souvent cinquante pas pour aller chercher une chaise, on est tenté de se croire par-tout ailleurs que dans des maisons» (1803: 236).

En ellas se encuentra la destiladera, un armario que contiene la piedra de destilar y, debajo de ésta, en una tabla con un orificio, una vasija de barro o bernegal que recoge el agua ya destilada. Milbert nos brinda una minuciosa descripción del conjunto:

A l'une des extrémités est pratiqué un petit cabinet grillé, dont la destination est de contenir un vase de pierre poreuse propre à filtrer les eaux. Ce bassin est un objet d'ornement autant que d'utilité. Diverses plantes, amies de l'humidité, croissent sur ses bords²³⁸; une tablette percée à jour reçoit le fond du vase. Les eaux, après avoir filtré, retombent dans un second vase plus grand que le premier, mais plus aplati dans sa partie inférieure [...]. L'eau ainsi filtrée, est d'une fraîcheur agréable et d'une limpidité éblouissante. Ces petits réservoirs sont enfermés entre quatre jolies colonnes qui portent un dôme dont les bords sont festonnés: le tout en bois sculpté, et d'un goût un peu moresque. La cage est grillée afin de laisser l'air circuler librement dans l'intérieur (pp. 13-14).

Las mejores piedras de destilar son las de Gran Canaria, y las de Fuerteventura, más ligeras y porosas, filtran peor (Borda: 110).

²³⁸ La planta a la que hace referencia es el culantrillo, de la familia de los helechos, de la que en las Islas se crían espontáneamente dos especies. La más común nace en sitios húmedos, como manantiales, pozos y piedras de destilar.

Las calles —con aceras de piedras redondas *grosses comme des oeufs* y con un bordillo de piedras cuadradas (Milbert: 12-13; Bory 1803: 235)— son amplias y algunas están pavimentadas, pero resultan, por lo común, incómodas. La técnica utilizada para el empedrado consistía en cubrir la calzada con guijarros de lava negra que se fijaban en el suelo por el lado más puntiagudo. Las cuatro calles principales, que atravesaban la ciudad de norte a sur, estaban a su vez cortadas en ángulo recto por otras diez más pequeñas que iban de este a oeste (Ledru: 55). Llama poderosamente la atención la altura de las aceras —para evitar el agua que en época de lluvias corría por las calles, puesto que aún no poseían canalización (Bory 1803: 235)— formadas por piezas de distintos colores que componían una especie de mosaico:

Le pavé des rues est peu commode; ce sont de petits galets aplatis de laves noires posés sur leur tranchant: ceux des trottoirs imitent, par la variété de leurs couleurs artistement rapprochées, une sorte de mosaïque. Dans quelques rues écartées, on marche sur des laves brutes extrêmement rudes, et qui rendent impossible l'usage des voitures (Ledru: 56).

Por otro lado, la concepción urbanística de la época se decantaba por una ciudad que integrara la naturaleza en forma de avenidas y jardines con fuentes. Los paseos santacruceros se encontraban a la entrada de la ciudad y eran, además, centros de reunión social. «Sainte-Croix a deux jolies promenades: l'une est la place même du môle, dont je parlerai bientôt; l'autre, l'*Almeyda* ou mail, décorée de fontaines en marbre blanc et de plantations agréables» (Ledru: 57). La Alameda, también denominada la Alameda del Muelle o de la Marina, fue creada por el ingeniero militar Amat de Tortosa, y su construcción, que data de 1787, costada por los vecinos, aunque habitualmente se asocia al comandante general don

Miguel de la Grúa Talamanca, marqués de Branciforte²³⁹. Situada entre los castillos de San Cristóbal y Paso Alto, era un espacio reducido que constaba de cinco paseos formados por tres calles de plátanos del Líbano y tamarindos y adornado con una fuente de mármol de Carrara y dos estatuas alegóricas de la Primavera y del Verano. El acceso se hacía a través de una triple arcada adornada con columnas y el escudo real.

De la plaza del muelle, primero denominada plaza del Castillo y a partir de 1706, plaza de la Pila²⁴⁰, destacaba la fuente de lava negra con forma de copa de la que brotaba agua cristalina en abundancia. Algunos veranos, y para evitar que se agotara, permanecía cerrada al público durante unas horas al día (Bory 1803: 237)²⁴¹. En la segunda mitad del Setecientos, por iniciativa del capitán Bartolomé Antonio Méndez Montañés, fue adornada con dos monumentos de mármol: una cruz —símbolo de la ciudad— erigida sobre un pedestal de mármol y un obelisco dedicado a la Virgen de la Candelaria, patrona de Tenerife, que representa la aparición de esta Virgen a unos guanches. La leyenda sobre dicho suceso es la siguiente: advertidos los reyes guanches de que la Virgen se había aparecido a unos pastores en Candelaria, uno de ellos intentó cortar los dedos a la Virgen para saber si era mortal. Al terminar, cayó en la cuenta de que, en realidad, se había cortado su propia mano. Otro perdió el brazo cuando se disponía a lanzarle piedras. Este episodio es referido por todos los viajeros, pero Ledru expresa, además, lo insostenible de la tradición popular (pp. 57-58). En memoria de este hecho los

²³⁹ Hombre emprendedor con el que tuvieron ocasión de tratar los miembros de la expedición de La Pérouse (p. 20).

²⁴⁰ Más tarde de la Constitución y, finalmente, de la Candelaria.

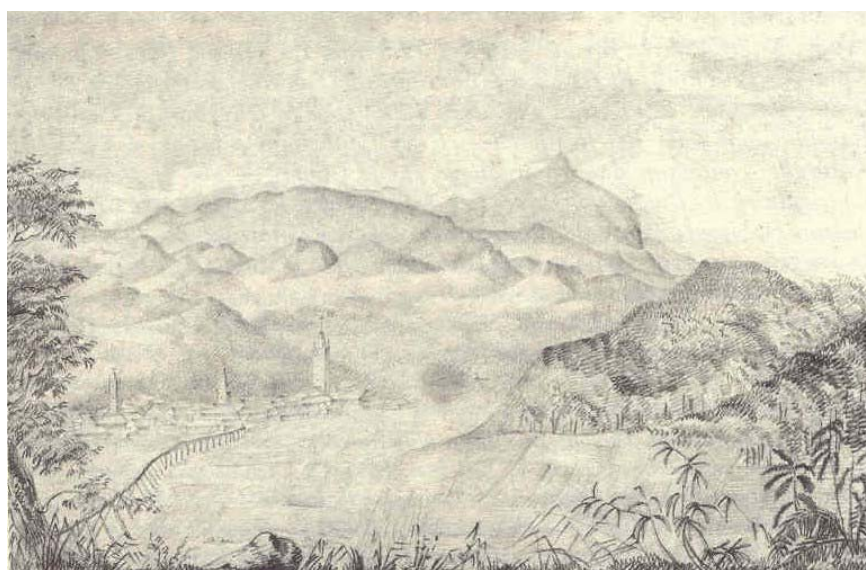
²⁴¹ La pila, labrada en Las Palmas a comienzos del siglo XVIII y con una inscripción en su contorno, poseía un receptáculo en cuyo interior se encontraba el pilar de donde manaba el agua sobre una taza.

sacerdotes levantaron, en 1778, el monumento conocido con el nombre de «El triunfo de la Candelaria» (Ledru: 59). En sus ángulos, cuatro reyes guanches, coronados con laureles, rinden homenaje a la Virgen, que sostiene al Niño Jesús en brazos. Cada una de estas figuras mantiene, en lugar del cetro, el fémur de un antepasado (Milbert: 17). La descripción más detallada nos la brinda Bory, de la que extraemos un fragmento:

Un obélisque de marbre blanc et d'un assez bon goût est situé près de la fontaine sur la même place; le marbre a été, dit-on, apporté d'Italie. L'obélisque est surmonté par une Sainte Vierge; et sur les quatre coins de sa base, sont les statues passables de quatre rois Guanches, qui sont apparemment ceux de *Guimar*, de *Daute*, d'*Abona* et d'*Icod*, en posture de recueillement et d'inspiration, ayant sur la tête leur couronne de laurier, et à la main le fémur qu'ils portaient à leur couronnement; le tout en l'honneur de l'apparition miraculeuse de la *Neustra senora de Candellaria* dans le pays, 104 années avant la conquête (1803: 237).

Seguidamente el naturalista reproduce las inscripciones de la base del obelisco, aunque con errores (Cioranescu 1977: 393, n. 71).

El origen de esta plaza se encuentra en la necesidad de derribar las edificaciones próximas a la fortaleza de San Cristóbal. Durante el siglo XVIII el lugar fue escenario de dos terribles incendios: en julio de 1727 y en septiembre de 1784. Las casas destruidas por el fuego fueron reconstruidas por adineradas familias de comerciantes, puesto que este enclave se había convertido en un importante centro de negocios donde se ubicaban los mejores edificios. En los últimos años del siglo, y contraviniendo la prohibición de construir en los alrededores del castillo por razones obvias, la mayor parte de sus casas constaba de varios pisos. Entre ellas destaca la casa de los Rodríguez Carta, uno de los ejemplos más emblemáticos de la arquitectura de esta época.



83. Vista del Pico y de La Laguna , Col. Lesueur nº 14008

No faltan las referencias a los diferentes edificios religiosos, ricamente decorados y con abundantes cuadros, que son objeto de una crítica unánime respecto a su mal gusto: «Ces ornéments seraient plus agréables s'ils étaient moins prodigués» (Ledru: 59). En Santa Cruz se encuentran la iglesia de Nuestra Señora del Pilar y la parroquia de Nuestra Señora de la Concepción, denominada en un principio Iglesia de la Santa Cruz en conmemoración de lugar donde Fernández de Lugo clavó la Cruz de la Conquista en 1493. El templo desapareció en un incendio en 1652 y con posterioridad fue reconstruido y modificado, añadiendo a la única nave inicial otras cuatro, además de una torre cuya construcción se inició hacia 1776.

Santa Cruz contaba, igualmente, con dos conventos —el de los dominicos de Nuestra Señora de la Consolación y el de los franciscanos de San Pedro de

Alcántara, ambos del siglo XVII— y tres ermitas: San Telmo, San Sebastián y Nuestra Señora de Regla, fundadas, asimismo, en la primera mitad del siglo XVII.

El siglo concluyó con dos acontecimientos de gran trascendencia para la ciudad: la obtención del título de Villa, concedido con motivo de la victoria sobre el contralmirante Nelson en 1797 —aunque la cédula fue expedida en 1803—, y la adquisición de la categoría de capital de la Isla a partir del siglo XIX.

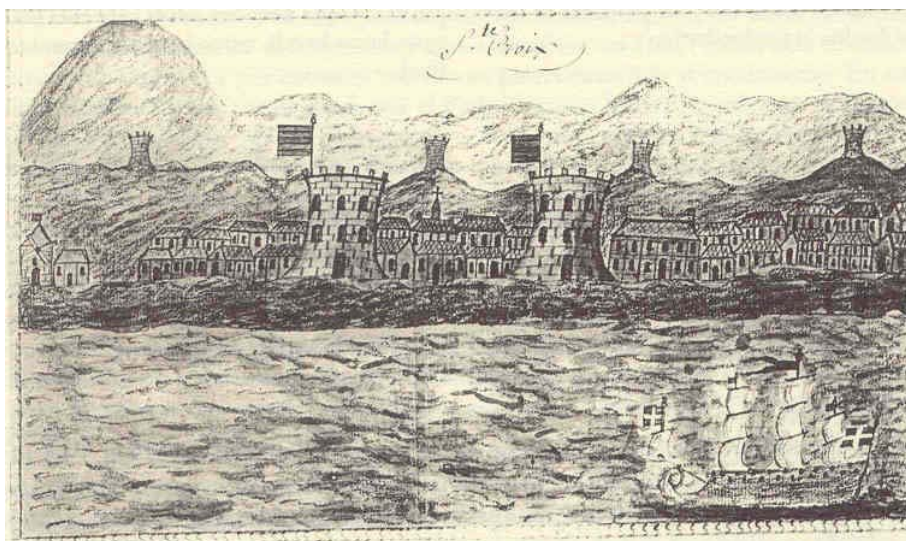
Concluimos este apartado con una gráfica descripción de Santa Cruz, en la que se muestra una ciudad tranquila, rodeada de una naturaleza amenazadora formada por profundos barrancos y gigantescas montañas:

L'aridité d'un torrent desséché au milieu du quel je marchois avec peine, le silence absolu qui régnoit autour de moi et n'étoit interrompu que par les cris de quelques oiseaux de proie, la prodigieuse hauteur de ces montagnes de pierre qui ne me laissoient entrevoir qu'une foible portion de la voute celeste, les roches enormes qui s'elancant des côtés vers le centre, sembloient près de se détacher, et de m'ecraser sous leurs débris tout enfin dans ce précipice me retraçoit l'idée du cahos ou d'un penible effort de la nature, mon âme étoit dans une situation de gêne difficile a rendre [...]. Ce spectacle m'avoit semblé vraiment beau, mais en m'en éloignant je me sentis soulagé (Ronsard: 7).

4.2.2. EL PUERTO

Las costas del Archipiélago, bajo el influjo de las corrientes marinas, están constantemente batidas por los vientos alisios que soplan del Nordeste y que en alguna ocasión han provocado graves accidentes, como el ocurrido en 1679 a dos viajeros franceses que murieron ahogados cuando intentaban pasar desde su navío, el *Notre-Dame des Anges*, a la lancha que les llevaría al embarcadero.

El puerto de Garachico había sido el más activo de la Isla hasta la erupción acaecida en 1706. En adelante el tráfico marítimo fue absorbido, primero, por el Puerto de la Cruz y, finalmente, por el de Santa Cruz: «Guarachico, le port le plus fréquenté de l'île, fut détruit par une éruption volcanique. Sainte-Croix, qui n'était qu'une anse de pêcheurs, devint bientôt une relâche pour les navires mouillés précédemment dans la rade de Garachico» (Ledru: 71).



84. Vista de Santa Cruz, Jean Godot

Diferentes razones, como el fuerte oleaje de la costa septentrional, la proximidad de La Laguna, el traslado a Santa Cruz de la sede de capitania, en 1723, o la consideración de que el puerto santacrucero era el único habilitado de la Provincia convirtieron a la rada de Santa Cruz en el centro neurálgico del comercio que se desarrollaba en el Archipiélago, aun cuando Tenerife contaba con otros surgideros, tanto en el norte como en el sur, igualmente conocidos por los navegantes: «il faut encore connaître quelques mouillages qu'on trouve sur la côte,

comme le port de Sausal, Guarrachico, Playa de Adexe, Puerto de los Christianos, Playa del Cofital, Puerto de Abona et Candelaria» (Bory 1803: 29).

Con todo, la parte de la costa que desde siempre ha marcado los límites del muelle no reunía las mejores condiciones para el atraque. En efecto, el modesto fondeadero de la primera época tuvo que soportar desde el principio las embestidas del mar, que originaron continuas reparaciones y reconstrucciones.

En el período que nos ocupa, concretamente a mediados del Setecientos, se emprende la construcción del muelle —que ya había sido propuesta con anterioridad por el ingeniero militar Miguel Benito de Herrán— gracias a la iniciativa del comandante general Andrés Bonito y Pignatelli. Parece muy probable que la idea le fuera sugerida por el ingeniero militar Antonio La Rivière, que se encontraba en Tenerife con el propósito de estudiar la fortificación del Archipiélago. Pero poco después de la finalización de las obras el oleaje ya había ocasionado importantes destrozos. Posteriormente sería reconstruido de acuerdo con el proyecto de los ingenieros Marqueli y Ruiz Cermeño, aunque no sería la última de las reparaciones que tendría que sufrir, ni siquiera durante la centuria que nos ocupa. Por todos estos motivos, Viera y Clavijo afirma que se trata de «un buen muelle, aunque mal acabado» (Viera y Clavijo: 405, t. II). En este estado de cosas, resultan comprensibles las denuncias reiteradas de nuestros viajeros acerca del peligro que corren las embarcaciones:

Sainte Croix [...] est fort exposée aux vents qui soufflent de ce côté la. Ces vents rendent l'abord assés difficile et tres dangereux. Les grandes lames qui viennent du vaste ocean se rompre sur la côte avec une précipitation étonnante, et un bruit epouvantable, obligeant les navires a mouiller au large, car si malheureusement un Navire par un vent frais venoit a chasser sur ses ancras, il pourroit tomber sur la côte et se briser (Feuillée H: 40-41).

En este mismo sentido se expresa Fleurieu, cuyas palabras exponen con toda claridad las difíciles condiciones climáticas y su consiguiente influencia en la navegación. La maniobra de aproximación de la nave resulta especialmente delicada, ya que los fuertes vientos y las corrientes arrastran los barcos hacia el Sur:

La rade de *Sainte-Croix* est ouverte à tous les vents depuis le Sud-Ouest, par le Sud & l'Est, jusqu'à l'Est-Nord-Est inclusivement. La mer y est très-grosse par ces vents: mais, pourvu que les cables résistent; on est en sûreté: le fond va en diminuant, du large à la côte, avec une rapidité qui ne permet pas aux ancres de chasser. A cinq ou six encablures de terre, on fonde quelquefois sans trouver fond. Mais si l'on est au mauvais mouillage; les cables y sont bientôt coupés sur les roches: le bâtiment est perdu sans ressource: c'est un grand bonheur que de pouvoir sauver les hommes. Heureusement les vents du large sont assez rares, & ne soufflent jamais long-temps. Les vents de terre sont plus forts & plus fréquens; &, comme le fond perd très-rapidement, leur violence fait souvent déraider les bâtimens qui emportent leurs ancres après eux: on vire les ancres au large; si l'état de la mer permet de faire cette manoeuvre, sans courir le risque de crever le navire (p. 286).

Algunos científicos vivieron situaciones de gran angustia que recuerdan en sus narraciones, si bien es cierto que, curiosamente, a bordo del barco no se advertía la proximidad del peligro:

Quand la mer est grosse du Nord-est, ce qui arrive quelquefois, sans même que le vent souffle de cette partie, l'on débarque à ce mole avec beaucoup de difficulté; il faut alors aborder & déborder avec précaution; c'est ce que nous éprouvâmes le 26 & le 27 Décembre; la lame rompue par la tête du mole refluoit avec force derrière le mole & mettoit en danger les chaloupes & les canots qu'elle prenoit par le travers. Depuis neuf mois, on n'avoit point vu une mer si grosse à Sainte-Croix. Il est à remarquer qu'à bord de la *Flore*, ou même dans les canots hors de l'approche du mole & de la côte, on s'apercevoit à peine de cette espèce de raz de marée (Borda: 74).

Y años después, en 1796, Ledru experimentó directamente los embates del mar:

Le 29 on louvoya bord sur bord, dans le canal qui sépare Gomère de Ténériffe, et tout l'art du pilote ne put empêcher le navire, entraîné par des courants, de dériver au S.O. Jamais navigation ne fut plus ennuyeuse: nous n'étions plus qu'à 4 lieues N.O. de Ténériffe; cependant, tantôt des vents contraires nous reportaient en

arrière, tantôt nous tombions en calme plat, tandis qu'un courant opiniâtre poussait le bâtiment à la côte, et nous exposait au danger d'y échouer (pp. 16-17).

El naturalista aconseja, algo más adelante, que las embarcaciones eviten zigzaguear para alcanzar el fondeadero y que alejen los botes que transportan a los viajeros al muelle para impedir que la resaca del mar los rompa:

Quand on vient de la rade à terre, il faut, aussitôt qu'on est débarqué sur ce môle, renvoyer les canots au large; sinon, le ressac de la mer contre les marches pratiquées dans l'angle de la jetée, pour servir au débarquement, les aurait bientôt brisés. Les vaisseaux qui viennent à Sainte-Croix, après avoir doublé la pointe d'Anaga, au nord-est de l'île, doivent serrer la terre le plus près possible, afin d'éviter de louvoyer pour gagner le mouillage, parce que les vents soufflent assez généralement du nord-est au nord-ouest, au moins pendant l'hivernage. On courrait risque, en manoeuvrant différemment, de tomber sous le vent, et d'être plusieurs jours avant d'arriver (Ledru: 65-66).

En este mismo sentido se manifiesta Adanson, que explica las complejas maniobras que se realizan para efectuar el acercamiento y el amarre del barco:

La mer étoit fort tranquille dans la rade; mais c'étoit toute autre chose sur le rivage: elle s'y déployoit d'une maniere qui auroit intimidé les plus hardis. Comme il est tout couvert de galets, qui forment un bord très-escarpé, & que la mer entraîne & rapporte successivement, l'attérage est fort difficile. On est obligé de profiter de la lame qui porte à terre, & d'avoir attention que le canot ne tourne point, & qu'il ne soit pas rapporté à la mer: c'est à quoi veillent plusieurs matelots qui attendent sur le rivage. Dès qu'ils voient arriver la lame, ils se mettent à la mer, saisissent le canot, l'enlèvent avec le monde qui est dedans, & le portent à terre avec autant de force que d'adresse (p. 7).

Bory, por su parte, incide en la peligrosidad del fondeadero, que hubiera podido evitarse prolongando el muelle:

Un môle, solidement bâti en pierres volcaniques, noires et très-dures, s'avance un peu dans le sud de la baie vers l'est; il est arrondi à son extrémité, sur laquelle sont quatre pièces de dix-huit; on y débarque par le côté intérieur le long de marches très-incommodes, et sur lesquelles il y a toujours de la houle, même en calme. J'ai vu peu de débarcadaires plus dangereux: la

lame, partagée par la pointe du môle, reflue dans le coude qu'il forme, de manière à briser les canots. Il faut de très-grandes précautions pour embarquer et débarquer: cet inconvénient serait beaucoup moindre si le môle était plus prolongé (1803: 234).

Otro inconveniente que presenta el puerto es la existencia de numerosas rocas en el fondo del mar, que pueden llegar a romper los cabos (Bory 1803: 234). Para evitarlo se tira de ellos hasta dos tercios de su longitud y se sujetan colocando encima unas barricas a modo de boya:

On a coutume, après s'être affourché, de pomoyer ses câbles jusqu'aux deux tiers de leur touée, et de placer dessus, de distance en distance, des barriques vides, bien étanchées, qui forment autant de bouées propres à les suspendre. A ce moyen, ils ne raguent pas sur le fond, et ne courent point risque d'être endommagés (Ledru: 67).

Con todo, la rada de Santa Cruz ofrece también algunas ventajas: es muy profunda y bastante espaciosa (Bory 1803: 233) y se encuentra al abrigo de algunos vientos. A pesar de lo expuesto anteriormente Borda, Ledru y Bory no dudan en calificar el muelle de «assez beau et assez commode» (Borda: 74 y Ledru: 65) y «solidement bâti» (Bory 1803: 234).

4.2.3. LA LAGUNA

A una legua de Santa Cruz se encuentra San Cristóbal de La Laguna — fundada en 1496 por Alonso Fernández de Lugo— que debe su nombre al lago que cubría las tierras colindantes (Feuillée H: 42). En invierno el agua de las lluvias y la que bajaba de las montañas hacían funcionar dos o tres molinos (Feuillée H: 42). Por otra parte, Ledru propone aprovechar su suelo secándolo:

La Laguna est bâtie près d'un lac qui lui a donné son nom. Ce lac, d'environ 30 hectares, n'est couvert que dans la saison des pluies. Les bords forment un pâturage communal, où je n'ai vu que des maigres bestiaux, parce que l'herbe naissante est livrée trop tôt à la dent avide des

troupeaux, qui ne lui donnent pas le temps de croître. On pourrait, en creusant à peu de frais des rigoles, dessécher cet amas d'eau, et convertir le sol en champs ou en prairies fertiles (p. 73).

El enclave en el que está situada la ciudad, a una altitud de 550 metros, suscita palabras de entusiasmo en los viajeros, que no pueden evitar las comparaciones con los barrancos yermos que delimitan Santa Cruz. Uno de los ejemplos más elocuentes lo encontramos en la relación de Bory, donde el autor asocia la visión de los bosques de La Laguna con la imagen mitológica de las «Afortunadas»:

Vers la moitié du chemin, Sainte-Croix et son sol aride disparaissent; une nature plus riante, des monts plus élevés, et d'une forme plus heureuse, succèdent; ils vont en décroissant de l'autre côté de Laguna, qui est à peu près la cime de la partie septentrionale de l'île. Cette ville est située dans une plaine assez étendue, profonde relativement aux hauteurs qui l'environnent, mais très-élevée au-dessus du niveau de la mer. Ici, la température est sensiblement plus douce; on trouve des champs bien tenus, [...] des bois qui couronnent les monts, une végétation vigoureuse, font concevoir qu'une île, si hideuse au premier abord, peut avoir été du nombre de celles que l'antiquité nomma *fortunées* (Bory 1804: 53).

Desde Santa Cruz se podía acceder a esta localidad por varios senderos: el de San Sebastián que, paralelo al barranco, se unía con el camino viejo de La Laguna; el del cuartel de San Miguel, que cruzaba el barranco por el puente de Zurita y, el último, el de Ronda, también conocido como «camino de los Coches», que subía por la calle de La Marina y, a la altura del barranco de Almeyda, seguía el actual trazado de las Ramblas, hasta llegar al camino de La Laguna (A. Rumeu de Armas 1991: 391). Con independencia del itinerario elegido, los viajeros coinciden al afirmar que el trayecto, siempre en pendiente, era difícil y cansado: «La route qui conduit de Sainte-Croix à la Laguna, capitale de l'île, est longue de deux lieues, tortueuse, montante et pénible» (p. 69). Milbert, que regresa a Santa Cruz de noche, describe el trayecto de la siguiente manera:

Je trouvai les mêmes pierres qui m'avaient incommodé en montant: j'eus encore plus de peine pour descendre. La nuit était très noire, mes pas étoient mal assurés, je roulais plutôt que je ne marchais. Une roche arrondie ayant tourné sous mes pieds, je perdis l'équilibre, et me donnai une entorse dont je souffris beaucoup; j'eus toutes les peines du monde à arriver à Sainte-Croix (p. 74).

La población se levanta en torno a la parroquia de los Remedios, sobre cuyo emplazamiento se edificaría posteriormente la Catedral. San Cristóbal de La Laguna ostenta el título de ciudad desde 1531, tres años después le fue concedido el de Noble, más tarde el de Leal y, por último, los de Fiel y de Ilustre Historia. En este núcleo urbano se emplazaron las principales instituciones insulares hasta el siglo XVIII, cuando comenzó su decadencia en beneficio de Santa Cruz: «Laguna, aussi grand que Sainte-Croix, est regardée comme la capitale de Ténériffe; cependant elle tombe journellement, s'appauvrit et se dépeuple» (Bory 1804: 54). Después del traslado, en 1723, del Capitán General de todas las Islas, el marqués de Valhermoso, a Santa Cruz (Borda: 106), La Laguna será únicamente el lugar de residencia de una elite intelectual en torno a la tertulia de Nava, de algunos nobles y comerciantes retirados y sede de los tribunales superiores (Milbert: 43). Con todo, en 1744 obtiene el rango universitario con el primer estudio de esta categoría regido por los frailes agustinos.

Por lo que respecta a su población, ésta disminuirá en el transcurso del siglo a causa, principalmente, de la emigración a Santa Cruz y hacia América (Ledru: 71), de tal forma que a finales de la centuria ronda sólo los 8.000 habitantes (Ledru: 71, Bory 1803: 246). Ledru añade como motivo de su decadencia el hecho de que la mejores tierras se encuentren en manos de religiosos, que no las explotan convenientemente y no obtienen el mejor partido de ellas: «Une autre cause contribue à la dépeupler: on y compte plus de 200 ecclésiastiques séculiers ou réguliers, qui jouissent des meilleures terres de l'île, et n'en tirent

cependant pas la moitié des produits qu'elles fourniraient à des propriétaires plus actifs» (Ledru: 72).

Desde el punto de vista urbanístico, su trazado contrasta con el de otras localidades tinerfeñas y suele presentarse como un modelo de concepción urbana. Sus calles son rectas, perpendiculares y más amplias que las de Santa Cruz: «Les rues de La Laguna sont assez droites, plus larges que celles de Sainte-Croix, et ses places publiques sont ornées de fontaines d'où jaillissent des eaux limpides fournies par un aqueduc en bois» (Ledru: 72). Sin embargo, si bien el entorno natural complace a los viajeros, no ocurre lo mismo con la ciudad, que les parece desolada y lúgubre: «Elle est plus grande que *Sainte-Croix*, triste et peu habitée; les maisons n'y sont ni aussi blanches, ni aussi propres; les murs sont couverts de plantes: ce qui me donna une triste idée de l'activité des habitans» (Bory 1803: 246). Son pocas las referencias que van más allá de una simple visión general: «Une fontaine pareille à celle de *Sainte-Croix*, et située sur le coin d'une grande place, est tout ce qui nous frappa à *Laguna*, qui tombe et se dépeuple chaque jour, parce qu'on n'y fait pas de commerce» (Bory 1803: 246). Bory critica en nota la información que proporcionan algunas obras que no tiene nada que ver con la realidad. Así, la conocida recopilación *Abrégé de l'Histoire des Voyages* brinda, en su opinión, una descripción de La Laguna más propia de Babilonia (p. 247).

En lo que concierne a los edificios religiosos, uno de los más emblemáticos es la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Concepción, levantada en 1502 y que desde ese momento, y hasta el siglo XVIII, será objeto de complejas modificaciones. Además de varios conventos, monasterios y ermitas, La Laguna cuenta con la parroquia de Nuestra Señora de los Remedios. La estancia en Tenerife del Padre Feuillée, en 1724, coincidió con las celebraciones por la coronación del rey de España en la Catedral de La Laguna, que el religioso recogió

en su diario, junto a una pormenorizada explicación acerca de la riqueza con la que están decorados este tipo de edificaciones:

Le lendemain jour de Dimanche on fit dans la Cathedrale la Ceremonie du sacre du Roy. La voute de cette église quoyque fort élevée étoit tapissée de damas, le reste couvert de tres beaux tableaux. Les quatre principaux autels, depuis le bas jusqu'au haut n'étoient qu'une seule plaque d'argent d'une architecture merveilleuse; jusqu'aux degrés de ces autels regnoit une décoration de la meme matiere, tout ce grand appareil monroit la grande vénération que ces Peuples ont pour les Temples du Seigneur; ce saint sacrement fut esposé durant la grande Messe qui fut chantée en musique.

Sur le principal autel on y representa le sacre du Roy, cet autel étoit relevé à proportion. Le principal personnage au fond de l'autel representoit le Pape assis sur un trone couvert d'un riche dais, a ses pieds le Roy étoit a genoux, et a ses cotés étoient les Cardinaux, apres ceuxcy plusieurs Princes: toutes ces statues étoient hautes comme nature. Devant le Roy il y avoit une petite table couverte d'un riche tapis sur lequel on avoit posé la Couronne et le sceptre; enfin tout fut magnifique dans cette cérémonie (v: 40-41).

Las afirmaciones de otros viajeros como Bory —«*Laguna* est une vieille ville, pleine de couvens» (1803: 245)— o Labillardière —«les moines composoient au moins la moitié de ses habitans» (p. 11)— inciden en el peso que ejerce la Iglesia en los ciudadanos, de la que reconocen sus virtudes —así los sacerdotes de las dos iglesias parroquiales son «éclairés, tolérants, probes, chéris des pauvres qu'ils soulagent, et jouissant d'une grande considération» (Ledru: 74)—, pero también su intolerancia:

L'inquisition fut établie à Ténériffe vers l'an 1532. On lit dans la plupart des églises le catalogue imprimé des livres défendus par cet odieux tribunal, et condamnés comme hérétiques, blasphématoires, scandaleux.

J'ai copié sur les lieux cette liste curieuse d'ouvrages mis à l'index, dont quelques-uns, production de l'éloquence et du génie, contiennent les vrais principes de la morale (Ledru: 74, n.1).

Entre las obras prohibidas por la Inquisición figuraban las de algunos filósofos y escritores franceses.

Concluimos este epígrafe con una mención a la Real Sociedad Económica de Amigos del País, con sede en esta ciudad desde 1778, y en Gran Canaria un año antes. Su director fue el marqués de Villanueva del Prado y el objetivo de esta institución lo explica Ledru de la siguiente manera: «travailler à l'instruction du peuple; de provoquer l'établissement des écoles publiques dans les paroisses qui en sont susceptibles, et d'activer l'agriculture, le commerce et les arts» (p. 160). En efecto, tanto la sociedad lagunera como la de Gran Canaria pretendían disminuir el analfabetismo y contribuir al desarrollo de la industria y la agricultura, mediante la mejora de los instrumentos de labranza o la introducción de nuevos cultivos, entre otras medidas. A la iniciativa de las sociedades de Tenerife y Canaria se debió, asimismo, la instalación en sus respectivas capitales de dos imprentas.

4.2.4. LA OROTAVA

La accidentada geografía del terreno se encuentra en el origen de una serie de dificultades padecidas por La Orotava desde un principio y que condicionarán, en buena medida, su desarrollo. Ubicada en la parte septentrional de la Isla, constituye un núcleo de población importante después de Santa Cruz y La Laguna, puesto que ocupa el segundo lugar en cuanto a densidad demográfica de Tenerife hasta mediados del siglo XVIII. El modesto caserío del siglo XVI, asentado sobre una parte del antiguo reino guanche de Taoro, desaparecerá definitivamente con la creación de diferentes edificaciones civiles y religiosas durante los siglos XVII y XVIII. Entre ellas destacamos la parroquia de Nuestra Señora de la Concepción, en torno a la cual se agrupa el originario núcleo urbano. Su construcción se inició en 1503 y concluyó en 1516, pero las erupciones del volcán de Güímar, en 1704 y 1705, le causarían grandes daños hasta el punto de que tuvo que ser reedificada por completo. De los siglos XVI y XVII datan un hospital y algunas ermitas y

conventos; a los siglos XVII y XVIII pertenecen una serie de construcciones señoriales prototípicas de la rica arquitectura doméstica. Por último queremos mencionar la Hijuela del Jardín Botánico, fundada en 1788 con el propósito de albergar las especies de flora autóctona que no podían desarrollarse en el Jardín Botánico por las condiciones climáticas de la zona.

Durante el siglo XVIII La Orotava experimenta un período de prosperidad debido, principalmente, al auge del comercio del vino y a la industria de la seda, otra lucrativa fuente de ingresos²⁴². Conozcamos ahora la percepción que tiene Ledru de esta ciudad:

La Villa-Orotava, élevée de 318 mètres au-dessus du niveau de l'Océan, est située à une lieue du port, et à 6 de La Laguna. Cette cité semble au premier aspect déserte, sans industrie et sans commerce; l'herbe croît dans la plupart des rues. On n'y trouve d'autres établissements publics que deux écoles de grammaire élémentaire, payées avec les biens des ci-devant jésuites. Elle a d'ailleurs deux paroisses et cinq couvents. Sa population, qui était en 1776 de 5711 habitants, compte quelques familles anciennes de l'île et plusieurs riches propriétaires qui vendent leurs vins aux négociants du port. Chacun reste chez soi, visite rarement son voisin; les femmes ne sortent presque jamais: tels sont peu à peu les mœurs et le caractère des habitants de la Villa-Orotava (p. 90).

La salida natural al mar de esta población era el Puerto de la Cruz — constituido en municipio independiente en 1813²⁴³—, donde se instalaron numerosas familias españolas y extranjeras. Sin embargo, al igual que sucedía con otros puntos del litoral, este puerto no reunía buenas condiciones —«Le débarcadere y est encore plus difficile qu'à Sainte-Croix» (Labillardière: 13)— en

²⁴² A pesar del considerable número de telares existentes en La Orotava, en el cercano Puerto de la Cruz dicha tradición sólo se inició cuando el comerciante Bernardo Cologan mandó llamar a un maestro malagueño para su fábrica.

²⁴³ Para una información más detallada, cfr. J.A. Álvarez Rixo (1994): *Anales del Puerto de la Cruz de La Orotava 1701-1872*, Cabildo Insular de Tenerife, Patronato de Cultura del Ayuntamiento del Puerto de la Cruz.

especial cuando soplabla viento del Noroeste que empujaba las naves contra los arrecifes:

Le vent du nord règne ordinairement au port et lui procure une température agréable; mais celui du nord-ouest lui est très-contraire: aussitôt qu'il souffle, les vaisseaux se mettent au large poru éviter d'être jetés à la côte, bordée de rescifs et de rochers contre lesquels la mer brise sans cesse avec fureur (Ledru: 95).

Pero la información que nuestros viajeros aportan sobre La Orotava se centra en la belleza de su paisaje, el Jardín Botánico y el ejemplar de drago del Sr. Franchy. A estos dos últimos aspectos ya nos hemos referido en otra parte de nuestro estudio, en cuanto al entorno natural que rodea la ciudad, en efecto es muy hermoso y, por esa razón, apreciado por los visitantes foráneos. Al describir estos parajes Milbert recrea un escenario más próximo de la literatura mitológica

Des montagnes élevées et couvertes de nuages y fournissent des sources abondantes. Ces montagnes s'abaissent insensiblement vers la mer, et forment des collines riantes, couvertes d'une végétation vigoureuse. Un ciel pur et serein, des vents frais, des jours à peu près égaux aux nuits, des fleurs en toute saison, des arbres parés d'un éternel feuillage, tels sont les charmes de l'Orotava, où il ne règne, pour ainsi dire, que deux saisons, le printemps et l'automne (pp. 76-77).

Y Ledru, que conoce algunas ciudades europeas, asegura que si tuviera que abandonar su patria elegiría La Orotava para establecerse:

Je connais plusieurs beaux sites de la France, les côtes méridionales de l'Angleterre; j'ai parcouru les bords du Rhin, la Belgique, la Hollande; j'ai vécu pendant un an sur le sol favorisé des Antilles; mais s'il me fallait abandonner les lieux qui m'ont vu naître et chercher une autre patrie,... c'est aux îles Fortunées, c'est à l'Orotave que j'irais terminer ma carrière (pp. 91-92).

Además de la belleza natural del enclave los naturalistas admiran la labor del lugareño que ha trabajado la tierra. Después de pasar la noche en la casa que el Sr. Villanueva posee en El Durazno, Ledru exclama:

Ce matin, au lever du soleil, j'en parcours les environs, et je ne peux me lasser d'admirer la beauté du paysage: quel ciel! quel climat! Une douce chaleur vivifie la campagne; ici des vignobles bien cultivés attestent l'industrie et la richesse des habitants; là, des jardins ornés de jasmins, de rosiers, de grenadiers, d'amandiers en fleurs, des citronniers, d'orangers en fleurs et en fruits, répandent dans l'atmosphère un parfum délicieux (p. 89).

El parecer de nuestros viajeros será compartido por una larga lista de visitantes foráneos —el alemán Alexander von Humboldt, el belga Jules Leclercq y el francés René Verneau, entre otros— que, incluso mucho tiempo después del período que nos ocupa, seguirán expresando su admiración por los mismos parajes y experimentando sensaciones similares a las del naturalista ilustrado.

4.3. LA PREOCUPACIÓN ETNOGRÁFICA EN LA LITERATURA DE VIAJES

Bon ou mauvais, beau ou laid, hospitalier ou cruel, sauvage ou civilisé, le voyageur ne peut impunément traverser les océans sans, à un moment donné, être confronté à cette altérité faite chair. Qu'elle le séduise ou le dérange, qu'elle l'accueille ou le chasse, qu'elle le comble ou le blesse, il lui faudra dire cette rencontre inéluctable.

Con estas palabras inicia S. Linon-Chipon la parte dedicada al encuentro con el Otro de su estudio sobre las expediciones francesas a las Indias orientales (2003: 437). En efecto, las manifestaciones más antiguas de la narrativa viajera ya incorporan una serie de informaciones relativas a la organización del trabajo, el aprovechamiento de los recursos naturales o la vida cotidiana de los pueblos a los que el europeo se acerca por vez primera. Tras el viaje de Gonneville a principios del siglo XVI²⁴⁴, el primer indio de Brasil que pisó Francia lo hizo de la mano de este viajero. Desde entonces, y durante todo el siglo XVI, las relaciones entre indios y normandos fueron frecuentes. A. Métraux recuerda que en 1550, con motivo de una celebración en honor de Enrique II, se organizó en Ruán un espectáculo que recreaba las costumbres de los indios tupinambos en la que participaron cincuenta indígenas que representaron algunas de sus tradiciones y rituales (p. 723). En el siglo XVIII Bougainville llevó a París al tahitiano Aoutourou, del que se encargó

²⁴⁴ Aunque el diario de a bordo se ha perdido, existe un manuscrito en la Biblioteca del Arsenal cuyo título es *Relation authentique. Les gens tenant l'Amirauté de France au siège général de la table de marbre du Palais à Rouen savoir faisons que les registres du greffe dudit siège, année mil cinq cent, a été extrait & collationné à la minute originale ce qui ensuit. Déclaration du voyage du capitaine Gonneville & ses compagnons ès Indes, & remarques faites audit voyage baillées vers justice par il capitaine & ses compagnons juxte qu'ont reuis les gens du Roy notre Sire et qu'enjoint leur a été*. En el siglo XIX D'Avezac publicó *Campagne du navire l'Espoir, de Honfleur, 1503-1505. Relation authentique du voyage du capitaine de Gonneville ès nouvelles terres des Indes, publiée intégralement pour la 1^{re} fois, avec une introduction et des éclaircissements*, París, Challamel, 1869. Más recientemente, en 1995, Leyla Perrone-Moisés ha realizado una edición crítica con el título *Le Voyage de Gonneville (1503-1505) & la découverte de la Normandie par les Indiens du Brésil*, Éd.

personalmente e introdujo en la corte, con la intención de demostrar que los habitantes de la «Nouvelle-Cythère» eran inteligentes y «civilizados». Los sucesivos relatos de los viajes de André Thévet²⁴⁵, Jean de Léry²⁴⁶, Claude d'Abbeville²⁴⁷, Yves d'Evreux²⁴⁸, Jean Mocquet²⁴⁹, François Biet²⁵⁰, Lahontan²⁵¹, La Barbinais Le Gentil²⁵², Lafitau²⁵³, Amédée François Frézier²⁵⁴, Pierre Barrère²⁵⁵ o Jean-Nicolas Démeunier²⁵⁶ son sólo una pequeña muestra de los numerosísimos testimonios

Chandeigne.

²⁴⁵ *Les Singularitez de la France antarctique, autrement nommée Amérique & de plusieurs terres & isles découvertes de nostre temps*, París, Héritiers de Maurice de la Porte, 1558.

²⁴⁶ *Histoire d'un voyage fait en la terre du Brésil, autrement dite Amérique*, París, 1578.

²⁴⁷ *Histoire de la mission des pères capucins en l'isle de Marañon et terres circonvoisines où est traitée des singularités admirables et des moeurs merveilleuses des Indiens habitans de ce pays*, París, 1614.

²⁴⁸ *Suite de l'histoire des choses mémorables advenues en Maragnan es années 1613 et 1614*, París, 1615.

²⁴⁹ *Voyages en Afrique, Asie, Indes orientales et occidentales*, París, 1617.

²⁵⁰ *Voyage de la France équinoxiale en l'isle de Cayenne entrepris par les Français en l'année 1662*, París, 1664.

²⁵¹ *Nouveaux Voyages de Monsieur le baron de Lahontan dans l'Amérique septentrionale*, La Haya, 1703; Nicolas Gueudeville (1704): *Dialogues de Monsieur le baron de Lahontan et d'un sauvage dans l'Amérique*, Amsterdam.

²⁵² *Nouveau Voyage autour du Monde, par M. Le Gentil. Enrichi de plusieurs plans, Vues et Perspectives des Principales Villes et Ports de Pérou, Chily, Brésil, et de la Chine. Avec une Description de l'Empire de la Chine beaucoup plus ample et plus circonstanciée que celles qui ont paru jusqu'à présent, où il est traité des Moeurs, Religion, Politique, Éducation et Commerce des Peuples de cet empire*, Amsterdam, 1728.

²⁵³ *Moeurs des Sauvages Américains, comparées aux moeurs des premiers temps*, París, 1723.

Resultado de una estancia de cinco años en Canadá, este jesuita no se contentó con obtener datos acerca de sus habitantes, sino que, aplicando un método historicista, buscó conexiones que explicaran su evolución. Actualmente, Joseph-François Lafitau es considerado uno de los fundadores de la antropología comparada.

²⁵⁴ *Relation du voyage de la mer du Sud aux côtes du Chili et du Pérou*, París, 1732.

²⁵⁵ *Nouvelle relation de la France équinoxiale*, París, 1763.

²⁵⁶ *L'Esprit des usages et des Coutumes des différents peuples ou Observations tirées des voyageurs et des historiens*, París, Pissot, 1776. En esta obra el autor aplica algunas de las teorías defendidas por los ilustrados, como son la influencia del clima en las costumbres o la idea de que el hombre, paralelamente al progreso de la civilización, se ha ido degenerando moralmente.

existentes portadores de una valiosa información sobre culturas procedentes de todas partes del mundo. No obstante, hay que señalar que cuando el viajero lleva a cabo estas observaciones etnográficas —y aún durante mucho tiempo después— no hace abstracción del mundo conocido, de sus costumbres y prejuicios, por lo que, a menudo, ofrece una visión deformada que, tomando siempre como referente el mundo occidental, alterna entre una imagen idílica y una concepción negativa del hombre no civilizado. Si a la primera corresponde la creación del mito del Buen Salvaje, fruto de la convicción de la superioridad del hombre «natural» y de los vicios de la sociedad europea, la segunda es el resultado del encuentro con determinadas tribus que profesan ciertas prácticas que atentan contra la moral cristiana. A modo de ejemplo podemos citar lo que refiere el jesuita Tachard en 1702 a propósito de la poliandria que practican algunas tribus indias:

Dans ce pays, qu'on appelle Malleami, il y a des castes comme dans le reste des Indes. Ce sont à peu près les mêmes coutumes et surtout le même mépris pour la religion et pour les manières des Européens. Mais ce qu'on n'a peut-être jamais vu ailleurs, et ce que j'avais eu de la peine à croire, c'est que parmi ces barbares, au moins dans les castes nobles, une femme peut avoir légitimement plusieurs maris [...]. Ce désordre qui a quelque chose de monstrueux, et plusieurs autres que ne connaissent point leurs voisins, et qui règnent parmi ces peuples, sont fondés dans leur religion²⁵⁷.

Del descubrimiento del Otro y de la simultánea toma de conciencia de la diferencia surge la noción de identidad²⁵⁸.

Es bien sabido que la reflexión sobre el hombre ocupa gran parte del debate ideológico de la Ilustración²⁵⁹. Uno de los textos de referencia es la célebre

²⁵⁷ *Lettres édifiantes et curieuses des jésuites de l'Inde au dix-huitième siècle*, p. 136.

²⁵⁸ De la cuestión de la alteridad nos ocupamos en otra parte de nuestro trabajo. Por otro lado, hay que tener en cuenta que, aún en el siglo XVIII, las Indias son una noción estética y literaria más que geográfica, puesto que se sigue confundiendo Oriente con el Nuevo Mundo.

²⁵⁹ *Vid.*, entre otros, G. Hervé (1909): «Débuts de l'ethnographie au XVIII^e siècle (1701-1765)», *Revue de l'école d'anthropologie*, t. XIX, pp. 381-401; A. van Gennepe (1910): «Un

nota X del *Discours sur l'origine de l'inégalité* de Rousseau, en la que el pensador denuncia el etnocentrismo que caracterizaba a la filosofía clásica, según el cual los valores pertenecientes a la sociedad del observador eran erigidos en principios universales. Rousseau se muestra especialmente crítico con los viajeros que se revelan incapaces de aplicar una mirada objetiva a sus semejantes: «Depuis trois ou quatre cents ans que les habitants de l'Europe inondent les autres parties du monde et publient sans cesse de nouveaux recueils de voyages et de relations, je suis persuadé que nous ne connaissons d'hommes que les seuls Européens». Más adelante, en esta misma nota, preconiza un tipo de viajero más preocupado por estudiar el ser humano y sus costumbres:

J'ai peine à concevoir comment dans un siècle où l'on se pique de belles connaissances il ne trouve pas deux hommes bien unis, riches, l'un en argent, l'autre en génie, tous deux aimant la gloire et aspirant à l'immortalité, dont l'un sacrifie vingt mille écus de son bien et l'autre dix ans de sa vie à un célèbre voyage autour du monde, pour y étudier, non toujours des pierres et des plantes, mais une fois les hommes et les moeurs, et qui, après tant de siècles employés à mesurer et considérer la maison, s'avisent enfin d'en vouloir connaître les habitants

La cuarta parte de las instrucciones dirigidas a La Pérouse²⁶⁰ aborda la conducta que debe adoptar el navegante con los naturales que encuentre en el transcurso de su viaje e ilustra a la perfección la actitud del viajero europeo a lo largo de la historia, así como las pautas que han guiado su comportamiento. La supremacía de los valores occidentales es aquí incuestionable, de tal forma que cualquier proceder que se desvíe de la «lógica» será interpretado como un desatino.

ethnologue oublié du XVIII^e siècle: J.N. Dèmeunier», *Revue des idées*, VII, pp. 18-28; G. Atkinson (1924): *Les Relations de voyage du XVII^e s. et l'évolution des idées*, París; D. Droixhe y P.P. Gossiaux (eds.) (1986): *L'Homme des Lumières et la découverte de l'autre*, Bruselas, Éd. de l'Université de Bruxelles y A. Motsch (2001): *Lafitau et l'émergence du discours ethnographique*, París, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne.

²⁶⁰ Anotadas a mano por Luis XVI, las partes II, III y IV de dichas instrucciones fueron también empleadas para la expedición de D'Entrecasteaux.

Seguidamente reproducimos un extracto de las indicaciones que La Pérouse recibe del rey, en concreto la cuarta parte titulada: «De la conduite à tenir avec les naturels des pays où les deux frégates pourront aborder», en las que se aprecia un aparente paternalismo que pronto deja al descubierto el verdadero móvil colonizador.

Le sieur de La Pérouse, dans toutes les occasions, en usera avec beaucoup de douceur et d'humanité envers les différents peuples qu'il visitera dans le cours de son voyage. Il s'occupera avec zèle et intérêt de tous les moyens qui peuvent améliorer leur condition, en procurant à leur pays les légumes, les fruits et les arbres utiles d'Europe; en leur enseignant la manière de les semer et de les cultiver; en leur faisant connaître l'usage qu'ils doivent faire de ces présents dont l'objet est de multiplier sur leur sol les productions nécessaires à des peuples qui tirent presque toutes les nourritures de la terre. Si des circonstances impérieuses, qu'il est de la prudence de prévoir dans une logue expédition, obligeait jamais le sieur de La Pérouse à faire usage de la supériorité de ses armes sur celles des peuples sauvages pour se procurer, malgré leur opposition, les objets nécessaires à la vie, tels que des subsistances, du bois, de l'eau, il n'userait de la force qu'avec la plus grande modération et punirait avec une extrême rigueur ceux de ses gens qui auraient outrepassé ses ordres. Dans tous les autres cas, s'il ne peut obtenir l'amitié des sauvages par les bons traitements, il cherchera à les contenir par la crainte et les menaces; mais il ne recourra aux armes qu'à la dernière extrémité, seulement pour sa défense et dans les occasions où tout ménagement compromettrait décidément la sûreté des bâtiments et la vie des Français dont la conservation lui est confiée.

Sa majesté regarderait comme un des succès les plus heureux de l'expédition, qu'elle pût être terminée sans qu'il en eût coûté la vie à un seul homme (pp. 53-54).

Otro texto fundamental del pensamiento ilustrado en relación con los estudios antropológicos es la *Histoire naturelle de l'homme* de Buffon. Desde las primeras líneas el autor denuncia el pobre conocimiento que posee el individuo de sí mismo:

Quelqu'intérêt que nous ayions à nous connoître nous-mêmes, je ne sçais si nous ne connoissons pas mieux tout ce qui n'est pas nous. Pourvus par la Nature, d'organes uniquement destinez à notre conservation, nous ne les employons qu'à recevoir les impressions étrangères, nous ne cherchons qu'à nous répandre au dehors, & à exister hors de nous; trop occupez à multiplier les fonctions de nos sens, & à augmenter l'étendue extérieure de notre être, rarement faisons-nous usage de ce sens intérieur qui nous réduit à nos vraies dimensions & qui sépare de nous tout ce qui n'est pas; c'est cependant de ce sens dont il faut nous servir, si nous voulons nous connoître, c'est le seul par lequel nous puissions nous juger; mais comment donner à ce sens son activité & toute son étendue? comment dégager notre

ame dans laquelle il réside, de toutes les illusions de notre esprit? Nous avons perdu l'habitude de l'employer, elle est demeurée sans exercice au milieu du tumulte de nos sensations corporelles, elle s'est desséchée par le feu de nos passions; le coeur, l'esprit, les sens, tout a travaillé contr'elle.

En opinión de M. Duchet este trabajo «abre el camino a la antropología sin fundarla verdaderamente» (1995: 233). Es importante recordar que lo que hoy entendemos por antropología y etnología difiere del sentido que se les atribuía entonces, cuando ambas disciplinas existían dentro de un discurso filosófico general en el que, entre otras cuestiones, se discutía la correspondencia entre la sociedad y el medio en que ésta se desarrolla²⁶¹. Pero las bases para el conocimiento científico del hombre comienzan a tomar cuerpo avanzado el siglo XVIII —la *Société Ethnologique* nació en 1839 y la *Société d'anthropologie de Paris* en 1859—, y es aquí inevitable la referencia a la *Société des observateurs de l'homme*²⁶² —que adoptan, como ya hiciera Sócrates, el viejo aforismo escrito en el templo de Apolo en Delfos, *Connais-toi toi-même*—. Fundada en 1799 por un grupo de profesionales²⁶³ entre los que figuraban Louis-François Jauffret y su hermano André, en el artículo primero de sus estatutos se declaraba que el fin de dicha Sociedad era el análisis «de l'homme physique, intellectuel et moral sous toutes ses latitudes et dans toutes les périodes de l'histoire». El propósito consistía en elaborar las bases de una «antropología comparada», según la expresión de Jauffret, que

²⁶¹ Sobre esta cuestión, *vid.* S. Moravia (1967): «Philosophie et géographie à la fin du XVIII siècle», *Studies on Voltaire and the eighteenth century*, vol. LVII, pp. 937-1011.

²⁶² Parte de los trabajos redactados en la *Société des Observateurs de l'Homme* han sido recogidos en J. Copans y J. Jamin (1994): *Aux origines de l'anthropologie française*, París, Ed. Jean-Michel Place. Para los textos de Cuvier y Gérando, remitimos a esta edición, aumentada, por otra parte, con respecto a la de 1978. Sobre esta Sociedad *vid.*, entre otros, M. Bouteiller (1956): «La société des observateurs de l'homme», *Bulletins et mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, XVII, pp. 448-464 y E. Lemay (1970): «Naissance de l'anthropologie sociale en France. J.N. Dèmeunier et l'étude des usages et coutumes au XVIII^e siècle», *Dix-huitième siècle*, pp. 147-160.

²⁶³ En total, 50 miembros titulares y 50 miembros correspondientes, entre los que se encontraban médicos, lingüistas, filósofos, historiadores, naturalistas o viajeros —Baudin, Bougainville, Levaillant, Hamelin, Michaux, Sonnini, Péron, Maugé o Riedlé, entre otros—.

incluiría el estudio de las civilizaciones antiguas, indígenas o desfavorecidas. Asimismo, esta Sociedad contemplaba la creación de un museo²⁶⁴ que albergaría todos aquellos objetos que permitieran, por ejemplo, un mejor conocimiento de la variedad de la especie humana o de los usos y costumbres de las sociedades antiguas y modernas; pero era la publicación de los trabajos llevados a cabo la que concitaba mayor interés. Con todo, en el momento de su disolución, en 1805, tan sólo se habían editado las *Considérations sur les diverses méthodes à suivre dans l'observation des peuples sauvages* de Joseph-Marie de Gérando²⁶⁵, dirigidas a Baudin y a los científicos que le acompañaban en la «primera campaña etnográfica francesa» (J.P. Faivre 1966: 12), así como a Levillant, que se disponía a realizar un tercer viaje al interior de África.

En diferentes ocasiones hemos comentado los extraordinarios resultados científicos de la campaña a tierras australes; no obstante, en lo que concierne a la antropología el balance no fue tan favorable debido, principalmente, a que el programa trazado era demasiado ambicioso y no contemplaba dos aspectos esenciales: disponer de un verdadero equipo de especialistas y prever estancias prolongadas.

El responsable designado para acometer los estudios antropológicos y etnológicos de la expedición de Baudin fue François Péron. Este naturalista elaboró sus *Observations sur l'anthropologie ou l'histoire naturelle, la nécessité de s'occuper de l'avancement de cette science, et de l'importance de l'admission sur la flotte du capitaine Baudin d'un ou de plusieurs naturalistes, spécialement chargés des*

²⁶⁴ Jauffret redactó para Baudin *Mémoire sur l'établissement d'un Muséum anthropologique* donde señalaba los aspectos que sería necesario observar en aras de la creación de un museo. Y en el *Inventaire général de tous les objets relatifs à l'histoire de l'homme* de Péron figuraban una vela bendita de Nuestra Señora de Candelaria y el brazo de una momia de los guanches.

²⁶⁵ Joseph-Marie de Gérando (1772-1842). En París llevó a cabo una brillante carrera administrativa y política que arranca en 1804 con su nombramiento como secretario general del ministerio del Interior. Fue miembro de varias sociedades científicas y autor de obras de filosofía.

recherches à faire sur ce sujet a petición de Cuvier²⁶⁶, de quien era discípulo. En ellas Péron se lamentaba —al igual que lo hiciera Louis-François Jauffret en la introducción a las *Memorias* de dicha Sociedad— de la escasa importancia otorgada en las expediciones a la medicina y al estudio del individuo. La lectura de las *Observations* en una sesión solemne del *Institut de France* coincidió con la dimisión de uno de los naturalistas de la circunnavegación, lo que permitió a Péron integrarse en la campaña en calidad de zoólogo y antropólogo cuando tan sólo contaba 25 años de edad. La segunda edición del *Voyage aux Terres australes*, revisada y completada por Freycinet y publicada en 1824, incluía cuatro capítulos, elaborados por el joven naturalista, referentes a los habitantes de Tasmania, Australia y Timor, además de otros escritos de historia natural y antropología. Asimismo, tras su muerte prematura por tuberculosis, a los 35 años, Péron —apodado «l'observateur de l'homme»— dejó entre sus papeles el proyecto de una historia de los habitantes de Timor, además del trabajo *Histoire philosophique des divers peuples considérés sous les rapports physiques et moraux*, para el que había previsto tres expediciones con destino al norte de Europa, a las Indias y a América.

Por otro lado, uno de sus compañeros, Bory de Saint-Vincent, redactó uno de los primeros tratados antropológicos: *L'Homme, essai zoologique sur le genre humain. 2 édition, enrichie d'une carte nouvelle pour l'intelligence de la distribution des espèces d'hommes à la surface du globe terrestre* (París, Rey et Gravier, 1811, 2 vol.).

Si antes aludíamos a la complejidad de las instrucciones elaboradas para Baudin y sus acompañantes, es preciso recordar que en lo concerniente al estudio del hombre uno de los científicos más sobresalientes, Georges Cuvier, aconseja en

²⁶⁶ Georges Cuvier (1769-1832), de familia protestante de Montbéliard, sucedió al naturalista Louis Jean-Marie Daubenton (1716-1800) en 1799 en el *Collège de France*, en 1802 fue profesor del Museo de Historia Natural y en 1803 fue elegido secretario de la Academia de Ciencias. Ocupó, asimismo, diversos cargos en la Administración.

su *Note instructive sur les recherches à faire relativement aux différences anatomiques des diverses races d'hommes* elaborar recomendaciones sencillas: «Dans une matière où les premiers pas ont à peine été tentés, les instructions doivent encore se réduire à un petit nombre» (p. 68). Entre otras cosas, Cuvier indica que para llevar a cabo los retratos —uno de frente y otro de perfil— es preferible elegir individuos de diversas edades, sexo y condición, que no lleven ningún tipo de adorno y cuyo cabello esté arreglado de forma similar. Igualmente, Cuvier concede mucha importancia a la obtención de piezas de anatomía y, si es posible, del esqueleto completo. Para su conservación en condiciones óptimas lo mejor es hervir los huesos en una solución de sosa o de potasio cáustico y separarlos de la piel. A continuación se guardan los huesos en una bolsa de tela, donde permanecerán hasta que sean armados en Europa. Por lo que respecta a la cabeza, y con el fin de conservar su forma y evitar que sea atacada por los insectos, se introduce en otra solución y, pasado un tiempo, se deja secar. Anticipándose a las posibles protestas de los marinos respecto a la manipulación de los cadáveres, Cuvier sostiene: «dans une expédition qui a pour but l'avancement des sciences, il faut que les chefs ne se laissent gouverner que par la raison et qu'ils sachent l'inspirer à leurs équipages» (p. 71).

Al igual que el estudio de la historia natural contempla la recolección de muestras de especímenes vivos, la observación del hombre incluye llevar a Francia a algunos de los naturales, algo que, como hemos tenido ocasión de comprobar, ya se había llevado a cabo con anterioridad. Mientras que Gérando y Jauffret se muestran de acuerdo con esta idea —el primero opina, incluso, que sería preferible una familia entera—, Cuvier considera que bastaría con la realización de retratos y de observaciones cuidadosas:

Les hommes eux-mêmes, rassemblés vivants, seraient sans doute les meilleurs matériaux pour une comparaison exacte des diverses variétés de l'espèce humaine; mais sans parler des difficultés insurmontables d'une réunion de cette nature, il ne nous est pas permis, même lorsque nous le pourrions, de sacrifier le bonheur, ni même de violer les volontés de nos semblables pour satisfaire une simple curiosité philosophique. Des portraits vrais et nombreux et des préparations anatomiques, voilà donc tout ce que nous pouvons espérer des voyageurs. Si ces objets sont accompagnés d'observations faites avec esprit et avec soin sur les lieux, ils suffiront à nos travaux (p. 70).

Estas propuestas estaban acompañadas, en ocasiones, de reproches hacia lo que había constituido la actividad de los viajeros hasta ese momento. Así Gérando subraya la falta de un auténtico deseo de aprender que lleva al observador a ver tan sólo la superficie de las cosas.

Comme l'homme est toujours plus curieux des nouveautés qui frappent ses sens que des instructions qui s'adressent à sa raison, on a attaché bien plus de prix à rapporter de ces pays inconnus des plantes, des animaux et des substances minérales, que des expériences sur les phénomènes de la pensée. Ainsi, les naturalistes enrichissaient chaque jour leurs cabinets de nombreuses familles, pendant que les philosophes consumaient le temps à disputer vainement dans leurs écoles sur la nature de l'homme, au lieu de se réunir pour l'étudier sur le théâtre de l'univers (pp. 77-78).

Buena prueba de ello es la poca importancia que se concedía al conocimiento de la lengua de los Salvajes, único medio para acceder a su pensamiento y comprender sus acciones, o la ausencia de una reflexión profunda sobre las cosas. Así, por ejemplo, Gérando lamenta que las numerosas descripciones del vestido de los naturales pasen por alto aspectos tan relevantes como su carácter simbólico:

Les vêtements des sauvages sont ordinairement très bien décrits par des voyageurs; c'est là presque toujours leur principale observation, souvent la seule; mais il faudrait ne pas se borner à remarquer leur costume; il faudrait savoir quelle répugnance ils auraient à en changer, ou à adopter les nôtres [...]. Il faudrait observer enfin si les costumes varient entre eux à raison de l'âge ou de la prééminence, et s'ils y trouvent un signe d'autorité ou de richesse, quelles idées ils ont de la parure, quelle importance ils y attachent (p. 89).

Bien es verdad que cuestiones tales como la integración del viajero, en la medida de lo posible, en la vida de los indígenas o la preocupación por sus asuntos sociales, religiosos y políticos ya habían concitado la atención de los predecesores de Baudin, aunque de forma menos explícita.

Con todo, las formulaciones de Gérando tuvieron escasa repercusión. Las razones son varias, y entre ellas figuran la falta de adecuación entre las propuestas y las condiciones reales en las que se desarrollaban este tipo de expediciones, sobre todo en lo que concierne a la duración de las escalas, puesto que las largas estancias, que hubieran permitido cumplir muchas de las expectativas, eran casi imposibles. En cualquier caso, lo verdaderamente importante es que los estudios que se enmarcan en la *Société* constituyen las primeras tentativas de reflexión acerca de los métodos de observación antropológicos.

4.3.1. CONTEXTO SOCIO-ECONÓMICO DE TENERIFE EN EL SIGLO XVIII

El siglo XVIII se inaugura en Canarias en un clima de grandes padecimientos. La población vivía envuelta en la miseria, que se veía agravada por las epidemias. Especialmente virulentas fueron la peste, las viruelas o las fiebres amarillas que, de los puertos, donde los controles sanitarios eran pésimos y la infraestructura higiénica inexistente, se propagaban con extrema rapidez al resto de las Islas. Así, por ejemplo, de Cuba se introdujo en Santa Cruz de Tenerife el vómito negro en 1701 que, sumado a la falta de lluvias y la consiguiente pérdida de cosechas, causó miles de muertos, además de la emigración forzosa de un elevado número de hombres. La peste fue particularmente mortífera en 1769 y la viruela, en 1780. Aunque la inoculación de la viruela comenzó a practicarse de forma experimental desde mediados de la centuria, sólo a partir del descubrimiento de la vacuna, en 1795, y de la política del Comandante General de

las Islas, el marqués de Casacagigal, encaminada a vacunar a la población, se puede hablar de un primer intento serio de paliar este azote. Por todo ello las palabras de Borda acerca de la pobreza en la que se encuentra sumida la población isleña resultan particularmente reveladoras:

Il nous a paru en effet que le peuple de Sainte-Croix n'étoit rien moins que dans l'aisance [...]. Nous avons trouvé à Sainte-Croix plus de douze cents pauvres, quelques-uns de Canarie, la plupart de Lancerote & de Fortaventure. [...] On éprouve depuis quatre ou cinq ans dans ces îles une sécheresse continuelle, les moissons frustroient l'espérance des Cultivateurs, les Laboureurs des trois îles, loin d'avoir du superflu, manquoient même du nécessaire; ils étoient venus demander du pain à leur Gouverneur & aux riches Négocians de Sainte-Croix (p. 109).

Si comparamos las afirmaciones de los viajeros con las aseveraciones de Viera, comprobaremos que las primeras son del todo exactas:

Las Canarias son pobres. Sus frutos han venido a menos en cantidad y estimación. Sus glorias se han olvidado. El comercio de América (de nuestra América) es precario, odioso para Cádiz, cargado de prisiones, ruidoso para cosecheros y navegantes. El del Norte y Levante, escaso y casi enteramente pasivo. Crece el lujo. No hay minas, no hay industria, no hay fomento. La despoblación y dispersión es notable, pero precisa. La desunión en los negocios públicos, lastimosa. Faltan ideas. No hay espíritus. No hay universidad literaria. No hay correo fijo de España. Los empleados se envían de la corte, y la corte está lejos. El cielo niega muchos años las lluvias. Las carnes son pocas. No hay nublados ni tempestades en los veranos; pero los aires meridionales son vientos exterminadores, que suelen traer la langosta. En casos de guerra, cualquier corsario echa la llave al trato y comercio recíproco. Es verdad que ni las viruelas ni el sarampión fueron jamás males endémicos o propios del país; ellos desembarcan alguna vez fuera; pero se padece la elefancia, la sarna y las hipocondrias rebeldes. Hasta aquí la topografía de las Canarias (t. II, p. 421).

La situación no experimenta cambios notables a lo largo de un período en el que, si bien se advierten paréntesis de crecimiento económico, la escasez se ha convertido en un mal endémico. Las formas de propiedad y tenencia de la tierra, el crecimiento de la población y la ampliación del cultivo de la vid explican, en parte, la escasez de granos durante gran parte del siglo, por lo que es preciso importarlos del exterior. A todo esto hay que añadir las consecuencias de la sequía y las plagas

de langosta, que arrasan a su paso los campos. Para combatirlos los lugareños recurren a distintos métodos como hacer ruido con tambores u otros objetos, entonar plegarias y organizar procesiones. Bory muestra su asombro ante tales manifestaciones, concretamente, las que tuvieron lugar en 1759:

Le 15 et le 16 octobre 1759, il en arriva d'Afrique une si grande quantité, que le ciel en fut obscurci; elles dévorèrent les raisins, tous les autres fruits et les feuilles; elles attaquèrent ensuite les palmes, l'écorce des arbres, les aloës même, malgré la dureté de leur tissu. On les exorcisa, on leur présenta l'image de la sainte Vierge; et comme cette opération fut faite lorsqu'elles n'avaient plus rien à manger, et en hiver, temps où périssent généralement tous les insectes, les sauterelles ne manquèrent pas de mourir (1803: 41).

Un elemento climatológico de graves consecuencias es el viento que, procedente de África, eleva sobremanera las temperaturas y suele ser la antesala de fuertes tormentas: «Les vents d'est et de sud-est, que l'on nomme *levante*, sont les plus terribles fléaux de cet archipel» (Bory 1803: 40).

Sin salir del ámbito de los fenómenos naturales, son las erupciones las que concitan un mayor interés entre los viajeros, en especial la ocurrida en 1706 en la parte septentrional de Tenerife. En esta ocasión la lava, que recorrió cinco leguas en dieciséis horas, destruyó la fértil y próspera localidad de Garachico y su puerto. Bory describe en los *Essais* una espeluznante escena en la que los habitantes se ven atrapados por la lava, de la que ya no podrán escapar:

Les habitans tâchèrent de se sauver par une prompte fuite, mais la plupart firent des tentatives inutiles: les uns furent engloutis dans des fentes qui, en se comblant, les enterraient tout en vie; d'autres, étouffés par les vapeurs sulfureuses, tombaient asphixiés au milieu de leur course chancelante. Une grande partie de ces infortunés avaient cependant échappé à tant de périls, et, se voyant loin de leurs toits embrasés, se berçaient de l'espoir d'échapper à la mort, quand ils furent presque tous écrasés par une grêle de pierres énormes, dernier effet de la fureur du Pic, qui, après avoir lancé ces innombrables rochers, s'apaisa en grondant (pp. 391-392).

Algunos viajeros mencionan, igualmente, las erupciones de Lanzarote de 1730 y la de Chahorra de 1798, en Tenerife. Milbert y Bory tienen acceso a un dibujo y a una crónica del suceso, respectivamente, cedidos por Bernardo Cologan (Milbert: 35 y Bory 1803: 296-301).

Por otro lado, la falta de información y de educación adecuada, estimuladas por la lejanía del Archipiélago, alcanza a una parte importante de la sociedad que, al comenzar a mostrar síntomas de estancamiento, encuentra una salida en la emigración al continente americano que ya mencionamos en el capítulo anterior: «Cette population augmenterait plus rapidement si l'espoir, trop souvent trompé, d'une fortune brillante, ne conduisait chaque année plusieurs Canariens dans les colonies espagnoles du Nouveau Monde, d'où la plupart ne reviennent pas» (Ledru: 34). Por su parte, el jesuita Chomé alude, en una carta fechada el 26 de septiembre de 1730, al envío de familias canarias que, junto con otras procedentes de Galicia, debían poblar Montevideo:

Ce fut le 24 décembre 1729 que nous sortîmes de la baie de Cadix. Les cinq premiers jours nous eûmes à essuyer une tempête presque continuelle, mais elle nous fut favorable, en ce qu'elle nous mit bientôt à la vue du fameux pic de Ténériffe. Ensuite les calmes ou les vents contraires nous retinrent jusqu'au jour des Rois, que nous entrâmes, vers les dix heures du matin, dans la baie de Santa Cruz de l'île de Ténériffe. Nous y restâmes quelques jours pour faire nos provisions d'eau, de mâts, de vivres, etc., et pour donner le temps de s'embarquer à quelques familles canariennes, lesquelles devaient peupler Montevideo, situé à l'embouchure du grand fleuve de La Plata (p. 77).

En un intento de paliar las consecuencias del descenso en la venta de los caldos canarios en beneficio de los portugueses, el monarca español autorizó que desde Tenerife se embarcaran con destino a América vino y diversos productos, con la

condición de transportar familias canarias. Este hecho, recogido en los relatos²⁶⁷ pero, sobre todo, en los libros de historia, es, sin embargo, desmentido por Bory:

Il est très-faux qu'on transporte de temps en temps des habitans de Ténériffe dans les colonies américaines pour les repeupler, comme l'avance l'ambassadeur anglais Macartney. Jamais pareille vexation n'a été exercée, et le gouvernement espagnol est assez doux. Ce qui a donné lieu à cette erreur, c'est que l'Espagne ayant voulu faire un établissement à Samana, petite île voisine de Saint-Domingue, y fit transporter quelques paysans des Canaries, qui, n'ayant pas de quoi vivre chez eux, ne demandèrent par mieux que de changer de patrie (Bory 1803: 259).

Por lo que respecta a la estructuración de la población de Santa Cruz, una primera categoría está compuesta por los terratenientes y los ricos propietarios, que conservan los cargos políticos, los magistrados, los eclesiásticos, los militares y los comerciantes, en su mayor parte, extranjeros —dentro de este último grupo, los franceses y los ingleses son los más prósperos (Riedlé: 54)—; la segunda, por los pequeños negociantes y artesanos; por último, en la tercera y más numerosa²⁶⁸ se incluyen los mendigos —«dont la fainéantise et l'importunité sont également révoltantes» (Ledru: 56-57)— y las prostitutas —«Sainte-Croix est le ramassis de la plus vile canaille; la moitié de ses habitans, demi-nus ou vêtus de haillons, blessent les yeux par leur sale impudicité; des filles perdues obstruent les rues, et des moines remplissent les cabarets et les mauvais lieux» (Bory 1804: 73)—.

Sin lugar a dudas, la ubicación costera de la ciudad contribuye de forma determinante en la formación de la particular idiosincrasia de su gente. Desde el siglo XVI, cuando se inicia el tráfico naval entre las colonias españolas de ultramar y la metrópoli, las aguas del Archipiélago han sido frecuentadas por piratas y corsarios²⁶⁹, de cuyos ataques guardan memoria las islas de La Palma, La Gomera o

²⁶⁷ Véase el apartado 3.4.1.

²⁶⁸ Feuillée contabilizó, en Tenerife, treinta y dos pueblos sumidos en la pobreza (p. 36).

²⁶⁹ Sobre este aspecto, *vid.*, en especial, A. Rumeu de Armas (1991 [1950]): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, Madrid.

Las Palmas de Gran Canaria y Tenerife²⁷⁰. Santa Cruz y su rada cuentan con tres fuertes, una plataforma y varias fortificaciones a lo largo de la costa, además de dos cuarteles: el de caballería, construido por el marqués de Valhermoso en 1725 y derruido posteriormente para levantar la Aduana real, y el de San Miguel, de la misma época, que sirvió como alojamiento de la infantería. Según el parecer de Ledru, estas construcciones, sin ser numerosas, están bien situadas y conservadas (p. 63).

En efecto, durante el siglo XVIII se emprenden una serie de modificaciones en las defensas de Santa Cruz que llevan a la demolición de algunas baterías, la reconstrucción de varias fortalezas como el castillo de Paso Alto —arruinado por una tempestad en 1774— o la edificación del castillo de San Joaquín en 1780. Ese mismo año el comandante General de Canarias, Joaquín Ibáñez Cuevas, marqués de La Cañada, nombra una Comisión con el propósito de inspeccionar el estado de las fortificaciones tinerfeñas. Se aconseja entonces reformar tres de ellas: el Castillo de San Cristóbal, en Santa Cruz, y las situadas en el Puerto de La Orotava y Candelaria. Poco después, y ante el temor de posibles ataques, los Comandantes Generales solicitan una ayuda económica destinada a mejorar la protección de la Isla; dicha petición fue denegada. Poco antes de concluir el siglo tendrá lugar un acontecimiento de repercusión internacional que evidenciará la fragilidad defensiva del puerto santacrucero: el ataque, sin éxito, del contraalmirante Nelson en julio

²⁷⁰ Algunos de estos ataques fueron los protagonizados por François Leclerc, apodado *Jambe de bois* (1553), Jacques Sores (1570), Francis Drake (1585) o Pieter Van der Does (1599) a La Palma; de Jean Capdeville (1571), Pieter Van der Does (1599) o Charles Windon (1744) a La Gomera; de Pieter Van der Does (1599) a Las Palmas de Gran Canaria o Robert Blake (1656) y John Genings (1706) a Tenerife. El corsario francés Jean Doublet, de Honfleur, relata en su diario (*Journal du corsaire Jean Doublet de Honfleur, lieutenant de frégate sous Louis XIV*) sus correrías, capturas, asalto y razias en 1684 en la isla de Tenerife.

de 1797²⁷¹. De este suceso darán fe varios de nuestros viajeros, entre ellos Bory de Saint-Vincent, que nos brinda su particular visión del mismo en los *Essais*:

Ces troupes, qui n'étaient cependant pas très-fortes, ont suffi pour repousser les Anglais, dans leur dernière attaque. M. Bernard Cologan nous a donné des détails sur cette affaire, et nous a confirmé par son récit, que les Anglais, très braves sur mer, parce qu'ils sont plus forts du nombre de leurs vaisseaux, ne sont plus aussi redoutables quand ils mettent pied à terre, et qu'ils trouvent de hommes pour leur tenir tête (pp. 243-244).

Mientras que su compañero Milbert se muestra más objetivo:

À l'époque de notre voyage, les esprits étaient encore occupés de l'expédition qu'avait faite l'amiral Nelson quatre années auparavant, c'est-à-dire en 1797. Cet amiral se présenta à l'improviste sur la rade de Sainte-Croix avec des forces considérables; la garnison et tous les insulaires en état de porter les armes se mirent en devoir de repousser l'invasion; les équipages de plusieurs bâtimens français les secondèrent avec empressement: les mesures furent si bien prises, que les Anglais furent chassés avec une perte considérable; leurs embarcations avec les troupes qu'elles portaient furent prises ou coulées par le feu des assiégés (pp. 26-27).

El naturalista Péron alude, igualmente, a la intervención de las embarcaciones francesas —«qui ne contribuèrent pas peu, par leur exemple, à développer le courage des milices et des troupes du pays»— y aprovecha para recalcar el valor de sus compatriotas: «C'est ici le lieu de se rappeler que, presque à la même époque, les batteries et les postes avancés de Porto-Ricco furent défendus par des François, avec une telle intrépidité, que les Anglois, réduits à se rembarquer précipitamment, abandonnèrent une partie de leur artillerie de siège» (pp. 19-20). Como es bien

²⁷¹ Entre la numerosa bibliografía existente, *vid.*, José Monteverde y Molina (1798): *Relación circunstanciada de la defensa que hizo la plaza de Santa Cruz de Tenerife, invadida por una escuadra inglesa, al mando del contra-almirante Horacio Nelson, la madrugada del 25 de julio de 1797*, Madrid; Pedro Prado y Torres (1858): *Horacio Nelson en Santa Cruz de Tenerife. Narración histórica del ataque*, Santa Cruz de Tenerife; Antonio Ruiz Álvarez (1959): «El cónsul Clerget y el desembarco de Nelson en Tenerife», *Revista de Historia Canaria*, nº 125-26, pp.78-86; Antonio Rumeu de Armas (1996): «El ataque de Nelson a Santa Cruz de Tenerife. Carta-relato sesgado escrito por el comerciante irlandés Pedro Forstall», *AEA*, Anexo, Madrid-Las Palmas de Gran Canaria, nº 42, pp. 631-650; P. Ontoria Oquillas, L. Cola Benítez y D. García Pulido (1997): *Fuentes Documentales del 25 de julio de 1797*, Museo Militar Regional de Canarias, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

sabido, durante el enfrentamiento Nelson perdió el brazo derecho y, una vez obtenida la victoria, los canarios exhibieron la chalupa y las banderas arrebatadas al enemigo (Milbert: 27).

Las consecuencias de este ataque, siempre desde el punto de vista defensivo, se tradujeron en el refuerzo de la guarnición (Péron: 20) y la construcción de un nuevo fuerte (Milbert: 27-28). Tras haber sido denegadas las repetidas instancias del general Gutiérrez solicitando el envío de tropas, en 1799 llegó por fin a la Isla una división de infantería a las órdenes del marqués de Casa Cagigal.

Las siguientes palabras de Bory hacen referencia a algo tan superficial o anecdótico como la indumentaria pero, sobre todo, dejan traslucir el orgullo de pertenecer a una nación cuyo influjo en el pensamiento ilustrado europeo está fuera de toda duda: «Les habitans aisés du port ont adopté plusieurs manières anglaises; les hommes se mettent cependant à la française, parce qu'ils ont reconnu que le goût est inséparable de notre nation» (1803: 241).

4.3.2. DESCRIPCIÓN FÍSICA Y VALORACIÓN MORAL DEL CANARIO

El contenido de la parte dedicada al hombre canario en las relaciones de viajes no difiere del de cualquier trabajo que contemple el análisis de la sociedad canaria. Una primera clasificación suele distinguir entre el antiguo habitante de las Islas y el hombre contemporáneo. El estudio del primero es especialmente relevante para la Antropología Comparada, ya que las investigaciones acerca de los usos y costumbres de las civilizaciones pretéritas son de gran ayuda para las emprendidas sobre las sociedades modernas, y estas últimas facilitan, a su vez, el conocimiento de las primeras.

En el caso concreto de Tenerife, mientras que los guanches han despertado desde siempre la curiosidad del observador, la atención prestada al hombre contemporáneo ha adquirido relevancia gradualmente con el paso del tiempo. De tal forma que, si con anterioridad al siglo XVIII era posible leer noticias sobre las creencias religiosas, los hábitos alimenticios, los sistemas de producción o las costumbres de esta población en la literatura viajera, será a partir de la ejecución de las grandes campañas científicas cuando las referencias ganen en complejidad y precisión.

Como tendremos ocasión de comprobar, es en este apartado en el que el viajero tiene la posibilidad de expresarse con mayor libertad al tiempo que deja traslucir, a través de sus opiniones, su particular forma de entender el mundo que no es sino una adaptación de la ideología imperante. Comencemos con la valoración que realiza Feuillée de los habitantes de las Canarias en el primer cuarto de siglo:

Les Espagnols qui habitent aujourd'hui les Isles Canaries sont fort affables, doux, civils, honnetes, et fort engageans, subtils, fins, penetrans, assés faineants et vivent dans une molle oisiveté, ils se consomment a des depenses inutiles, ils ne passent leur vie qu'a de vains plaisirs, ils aiment la magnificence des habits aussi deviennent ils bientôt pauvres. Les laboureurs sont endurcis au travail, ils supportent patiemment le poids du jour et les chaleurs excessives qu'on sent dans ces Isles presque dans toutes les saisons de l'année, ils sont robustes et d'un fort et vigoureux temperement: quoiqu'ils menent une vie miserable, ils se contentent de peu de nourriture, la plupart ne mangent ny pain, ny viande, boivent de l'eau et tres peu de vin (H: 27-28).

En primer lugar, hay que señalar que no es fortuita la distinción que establece el astrónomo entre el hombre urbano y el campesino, puesto que las acusadas diferencias sociales existentes impedían cualquier intento de unificar ambas esferas. Por otra parte, la enumeración de sus virtudes y defectos entronca con el arquetipo del canario, marcado por su nobleza y hospitalidad, entremezclado, por lo general, con tópicos sobre su pobreza e indolencia, su falta

de higiene y su recurso frecuente a la mendicidad y la prostitución. En efecto, al nivel inferior en la escala social van dirigidas muchas palabras de desprecio, como las de Bory, o incluso las del ayudante de jardinero Sautier, hombre de escasa instrucción y de poca categoría en la tripulación, a quienes desagradan enormemente la presencia en las calles de menesterosos, prostitutas, e incluso niños, en pos de unas pocas monedas:

Beaucoup de pauvres nus ou déguenillés, d'une saleté dégoûtante, vous obsèdent à chaque pas pour attraper une *pecète*: ce sont les femmes sur-tout qui mendient, et disent toutes sortes d'injures en espagnol, à ceux dont leur misère et leur malpropreté ne peuvent émouvoir la compassion. Toute cette canaille, des enfans nus ou couverts de haillons, le peu de mouvement du port, le poisson salé, seule denrée qu'on y déchargeait quand j'y étais, me donnèrent d'abord la plus triste idée d'une île qui jouit cependant d'une certaine aisance, et qui pourrait devenir si riche (Bory 1803: 240).

La plupart de feme commune von pie jambe neu e la tete couverte dun voil de serge comme ci il dedaignait de regardé un home et la plus part nenson pour tanpas scrupuleuze quar le plus fort de leur comerce et de faire come quantité de no femmes fon a paris grues [...] insivoyez leurs jolimetiez (Sautier: 8).

Aunque los testimonios de este tenor son numerosos, tan sólo Milbert va más allá y se atreve a responsabilizar al Estado de la penuria económica que vive la región:

L'étranger qui voit pour la première fois la population de Sainte-Croix et des environs, éprouve encore moins d'étonnement que de dégoût. Il ne sait ce qui doit l'affliger le plus, ou du tableau de la dégradation de l'espèce humaine ou de l'insouciance vraiment coupable du gouvernement. Partout, et dans tous les quartiers de la ville, on rencontre une foule de mendiants déguenillés, presque nus, dont la plupart étalent aux yeux des passans des plaies, des ulcères, vrais ou simulés, et dont ils retardent à dessein la guérison. Des enfans courent dans les rues sans aucune espèce de vêtement; leur corps livide et décharné est d'une saleté révoltante: toute cette canaille, ennemie du travail, ne songe point à se procurer de l'aisance; elle passe la nuit couchée sur des bancs auprès des maisons, et ne desire pas d'autre domicile: elle se contente de la moindre aumône, ou de quelques rebuts d'alimens qu'on lui distribue à la porte des maisons particulières ou des monastères. Ce sont surtout les femmes qui mendient avec le plus d'acharnement (pp. 23-24).

A continuación el dibujante se pregunta cómo es posible que el clero no incite al trabajo a estos hombres: «Comment les moines, dont l'influence est si grande et les conseils si respectés, n'invitent-ils pas les malheureux à chercher dans le travail des moyens de sortir de cet avilissement?» (Milbert: 25).



85. Mujer de Tenerife, Col. Lesueur nº 14006

La insistencia en el deplorable y molesto espectáculo de la miseria humana en sus aspectos más sórdidos evidencia una actitud intransigente por parte del viajero²⁷², para quien se trata de un problema que le resulta completamente ajeno y que, por esta misma razón, le da licencia para abordarlo con ironía. Así, Milbert adopta un cierto tono jocoso cuando afirma haber visto a unas prostitutas encaminarse a la iglesia con un rosario

en la mano (p. 23). Del mismo modo, estos autores alertan a aquellos que ceden a las proposiciones femeninas, ya que, como es fácil suponer, el riesgo de sufrir enfermedades venéreas o sarna era muy alto.

La realidad era que las mujeres pertenecientes a los estratos populares se encontraban muy expuestas a caer en la prostitución, ya que la importante emigración masculina a América provocó una acusada situación de desamparo en la mujer, que debía sacar adelante a sus hijos sin apenas recursos económicos. Por otro lado, el ejercicio de la prostitución en Santa Cruz se vio favorecido por su

²⁷² Es preciso recordar que entre la clase acomodada francesa se extendió la idea de que los pobres eran los responsables del desorden social, al tiempo que se les acusaba de inmorales y de practicar una ociosidad voluntaria que justificaba la inclemencia con la que se les trataba.

condición de puerto de tránsito en la ruta americana. En este estado de cosas, el vicario Antonio Isidro Toledo proyectó crear, en 1779, una casa de acogida donde las mujeres se dedicaran a hacer trabajos «útiles» y recibieran educación religiosa (*apud*. M. Hernández: 173). Esta medida ya había sido propuesta por el obispo Dávila unos años antes, concretamente en 1736, y ante la imposibilidad de llevarla a cabo se optó por desterrar a las prostitutas a otras Islas.

No obstante, amparándose en argumentos de dudosa justificación, algunas personas no veían con malos ojos su existencia. El alcalde santacrucero Nicolás González Sopranís no sólo no consideraba conveniente la supresión de esta actividad, sino que le parecía necesaria (Cioranescu, t. IV, p. 187).

Siguiendo la distinción habitual entre el habitante de la ciudad y el campesino, con independencia de las lógicas particularidades físicas ocasionadas por el trabajo al aire libre, la fisonomía de uno y otro son muy distintas. Este es el parecer de Milbert, que nos brinda una detallada descripción del labriego canario, al que compara con el del norte peninsular:

Les habitants de la campagne n'ont guère de ressemblance extérieure avec ceux de la ville, pas même avec les gens du peuple. Les individus des deux sexes que j'ai examinés dans le marché, sont presque tous d'une taille au-dessus de la moyenne; ils ont la tête régulière et bien faite, une physionomie expressive, un air grave et sérieux, mais sans dureté. Le nez est généralement aquilin, la bouche un peu large, les lèvres médiocrement épaisses, l'oeil un peu enfoncé dans l'orbite; enfin, ils ont une démarche ferme, aisée, et le ton fier. Je leur trouve beaucoup de rapport avec les habitants du nord de l'Espagne, notamment les Aragonais et les Catalans (pp. 68-69).

En consonancia con el pensamiento dominante, el viajero ilustrado, ajeno, por lo demás, a las faenas agrícolas, traslada una visión idílica del trabajo en el campo, entendido como fuente de dicha. No en vano las ilustraciones sobre la población que nos legaron estos visitantes suelen incluir amables retratos de hombres y mujeres transportando, como es la costumbre, pesadas cargas encima de

la cabeza. El dibujante Milbert, que desde un principio mostró su descontento ante lo que las Islas le ofrecían, puesto que no se correspondían con las expectativas que se había formado durante la travesía, sólo empieza a cambiar de parecer cuando contempla los terrenos cultivados:

Je me réconciliai dès ce moment avec le pays, dont je pris une idée plus favorable; des habitations, disséminées au milieu de champs cultivés avec ordre, annonçaient, sinon la richesse, au moins l'aisance et le bonheur. Dans la plaine, de laborieux cultivateurs guidaient, au milieu des sillons, une charrue tirée par des boeufs; plus loin nous voyions des troupeaux paissant l'herbe des prairies, gardés par un jeune pâtre. Son chien, fidèle compagnon, accroupi sur son derrière, nous regardait passer, étonné de notre nombre comme de notre ajustement (p. 40).

Lo que no es obstáculo para que, con talante crítico, emita algunos consejos acerca de los tipos de cultivo más apropiados: «Les habitants, ignorants et imprévoyants, détruisent sans replanter, et semblent se complaire à extirper jusqu'aux racines les

plus vivaces. Bien loin d'anéantir les arbres, ils devraient au contraire en planter, et particulièrement de ceux qui portent des fruits» (Milbert: 54).

Más numerosas son las referencias a la mujer canaria y a la valoración de su belleza. Aquí los viajeros suelen recurrir a la comparación con la mujer francesa, en especial la parisina que, desde su óptica, encarna el ideal de belleza y de las virtudes femeninas. Para el naturalista Bory de Saint-Vincent la equivalencia resulta, sin embargo, imposible, puesto que la exquisitez de las francesas es inigualable y las canarias son, por lo general, delgadas, muy morenas, de nariz afilada y poseen un cierto aire portugués (1803: 241, 242). Las palabras de Bory ponen de manifiesto la concepción de un mundo jerarquizado y hermético según la cual Francia y todo lo francés ocupa el nivel superior. Pero, sin lugar a dudas, el testimonio más llamativo es el del ya citado ayudante de jardinero Antoine Sautier, que afirma en su diario, redactado en 1800, que las isleñas le parecieron muy feas y que si

hubiera tenido que casarse y pasar el resto de su vida en las Islas, no habría vivido mucho (p. 8).



86. Mujer de Tenerife, Col. Lesueur n° 14005

La primera causa de su falta de atractivo radica en el color de su piel que afecta tanto a las mujeres del campo como a las de la ciudad, con independencia de su condición, y que exhiben una tez cetrina que las afea sobremanera. Así, las mujeres más hermosas de Santa Cruz «passeroient en France pour laides a cause de leur teint rembruni, et du manque absolu de couleur» (Ronsard: 5). Algunos, incluso, proponen explicaciones para el color de la tez. El naturalista Labillardière defiende la doble teoría de la mezcla de la población con los aborígenes y de la costumbre de las campesinas de estar expuestas al sol, mientras que Milbert opina que se trata de un rasgo típico de los españoles (p. 30).

En lo que también hay coincidencia —pero que será sobre todo apreciado a partir del siglo XIX— es en que el color negro de sus ojos y de su cabello y la blancura de sus dientes son atractivos indiscutibles.

Por lo que concierne al lugar que ocupa la mujer en la sociedad europea, desde principios del siglo XVIII y hasta el siglo XX triunfa la idea de la existencia de una naturaleza femenina específica que la hace inferior al hombre, tanto física como intelectualmente, en todos los ámbitos²⁷³. La principal función de la mujer consiste en ocuparse de las actividades domésticas, de su marido y de sus hijos, sin por ello descuidar una serie de cualidades morales como son la modestia, el pudor y la vergüenza. En un legajo del siglo XVIII del archivo parroquial de la Concepción de Santa Cruz de Tenerife leemos que la esposa debe:

Comer en una misma mesa el alimento cotidiano que siempre ha tenido, apuntando y remendando, haciendo la comida y cuidando todo lo demás de la casa, sin tener intervención alguna en el manejo de la venta [...]. No debe salir de la casa sin licencia expresa de su marido, ni de día ni de noche, sin que le prive que oiga misa los días festivos, ni admita en la casa visitas ni de hombres ni de mujeres, que es el modo con que debe portarse (*apud* M. Hernández: 177).

La forma de vida de la mujer canaria urbana durante los siglos XVIII y XIX es, pues, esencialmente doméstica y su participación en la vida social, totalmente pasiva. Entre sus principales ocupaciones figuran la siesta, el descanso y mirar por la ventana; esto último llama poderosamente la atención del viajero: «Les fenêtres sont sans vitrages: on les ferme avec des jalousies, que les femmes élèvent fort souvent, lorsque la curiosité ou quelque autre motif les engage à se laisser apercevoir» (Ledru: 55-56). El tiempo que las mujeres pasan mirando a través de la

²⁷³ Así, en la *Encyclopédie* de Diderot, bajo la entrada *citoyen*, podemos leer: «On n'accorde ce titre aux femmes, aux jeunes enfans, aux serviteurs, que comme à des membres de la famille d'un *citoyen* proprement dit, mais ils ne sont pas vraiment *citoyens*».

celosía provoca una gran extrañeza en Bory, que pudo comprobarlo personalmente:

Probablement elles y étaient avant, et y demeurèrent après: c'était dans une rue où il ne passe pas trente personnes par jour, dont à peu près vingt moines et dix soldats. Il faut convenir que, si nos dames de Paris perdent le tems, elles ne le perdent pas d'une façon aussi ennuyeuse pour elles et pour les autres que les Espagnoles des Canaries (Bory 1804: 24).

Por lo que atañe al trabajo manual, tan sólo contamos con la información que nos aporta el naturalista Ledru cuando menciona a unas mujeres de Candelaria que elaboran en sus casas, ya que no existen talleres, una cerámica burda y tosca:

A *Candelaria*, les femmes fabriquent une poterie grossière avec une argile ferrugineuse que fournit leur sol. Ces ouvrières ne sont point réunies dans un atelier commun: chacune d'elles travaille dans sa maison, et n'a pour instrument qu'une simple planche en bois, sur laquelle cette argile pétrie prend une forme peu élégante; c'est l'art dans son enfance. L'usage de la roue leur est inconnu; elles n'ont pas même la précaution de laver leur terre, et d'en séparer les parties sablonneuses; de cette négligence résulte une poterie fragile et souvent trouée (p. 135).

4.3.3. COSTUMBRES Y VIDA RELIGIOSA

La Laguna, aún capital de la Isla, asume el inicio del movimiento ilustrado²⁷⁴ con la tertulia de Nava, foro de discusión de las nuevas ideas y donde se leían y comentaban libros extranjeros. El lugar de reunión habitual era la casa palacio del V marqués de Villanueva del Prado²⁷⁵, don Tomás de Nava Grimón,

²⁷⁴ El cap. XI de la relación de Ledru contiene una relación de los hombres de letras nacidos en Canarias e información sobre la Real Sociedad Económica de Amigos del País.

²⁷⁵ Ledru tuvo ocasión de conocer al marqués de Villanueva, al que describe como uno de los hombres más distinguidos del Archipiélago, culto y cosmopolita. A su dominio del francés se suma la inestimable ayuda que ofrece al viajero: «J'ai formé avec cet excellent citoyen une liaison intime; et les services qu'il m'a rendus pendant mon séjour à Ténériffe, m'ont fait éprouver combien il est avantageux pour un étranger de trouver loin de sa patrie cette hospitalité bienfaisante qui ajoute un grand prix à l'amitié» (p. 70).

aunque también podía destinarse a ese fin la casa de campo de algún contertulio. Algunos de sus miembros fueron Fernando de La Guerra y Peña, su hermano Lope Antonio y Viera y Clavijo, principal impulsor del periódico la *Gaceta de Daute*, el medio de comunicación utilizado por la tertulia. Una vez reconvertida en la *Sociedad Económica de La Laguna*, la tertulia desapareció. La creación de la primera Sociedad Económica, a imitación de las ya existentes en diferentes capitales españolas, fue promovida por el obispo Servera. En 1777 se fundó la Económica de Las Palmas y al año siguiente la de La Laguna, que tuvo como primer director al marqués de Villanueva del Prado²⁷⁶. El objetivo primordial de estas sociedades era contribuir al desarrollo de la agricultura a través de la mejora de los instrumentos de labranza, la introducción de nuevos cultivos o la puesta en marcha de una distribución de los riegos más adecuada. La industria, por su parte, recibió un gran impulso con los tejidos de seda, lana y lienzo de la provincia, la fabricación de sombreros, el curtido de pieles, la fabricación de esteras de junco y palma o la alfarería²⁷⁷. La enseñanza, a cargo de las órdenes religiosas, tampoco fue descuidada. Los agustinos inauguraron en 1744 la primera universidad de Canarias en su convento lagunero, aunque poco después, en 1747, fue suprimida por Fernando VII²⁷⁸. El naturalista Ledru no sólo menciona este hecho en su relato (p. 161) y evoca la bula del papa Benedicto XIV del 27 de marzo de 1744, sino que

²⁷⁶ En Santa Cruz existió, durante un breve período de tiempo, una sección de la Económica de La Laguna. En 1864 se reabrió y a comienzos del siglo XX desapareció definitivamente.

²⁷⁷ Sobre la labor de la Económica en Canarias *vid.*, entre otros, E. Romeu Palazuelos (1970): *La Económica a través de sus actas (1776-1800)*, La Laguna; C. García del Rosario (1984): *Historia de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas (1777-1790)*, Las Palmas de Gran Canaria; E. Romeu Palazuelos (1979): *La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife*, Las Palmas de Gran Canaria.

²⁷⁸ En 1796 Carlos IV fundó la Universidad Literaria de La Laguna que, sin embargo, debido a determinadas circunstancias políticas, no impartió clases. Finalmente fue suprimida en 1844 y en su lugar se creó el Instituto de Canarias.

reproduce, además, una cita de Viera (pp. 161-162)²⁷⁹. Igualmente, la instalación de dos imprentas en Canarias respondió a la iniciativa de las Sociedades canarias.

A partir de la década de los sesenta las Islas tuvieron conocimiento de las publicaciones extranjeras a través de los comerciantes del Puerto de la Cruz y de los aristócratas ilustrados de la tertulia de Nava. De este modo, mientras que en el pueblo predominaba el atraso científico y cultural, en una minoría aristocrática y religiosa se dejaba sentir la influencia europea y, en especial, la francesa.

En lo que concierne a las costumbres de los canarios, los viajeros suelen aprovechar la narración de un acontecimiento cualquiera para introducir referencias a determinadas prácticas que confieren al texto un indudable color local, a la vez que aportan espontaneidad y frescura. Es bien sabido que las tradiciones populares y las fiestas dicen mucho de la sociedad que las practica. Una de las manifestaciones más arraigadas en el Archipiélago es la celebración del Carnaval, si bien el carácter de la fiesta se ha ido modificando con el paso del tiempo. En el siglo XVIII la diversión tenía lugar en la calle, donde la gente cantaba y bailaba, aunque en las casas particulares de la clase elevada se organizaban bailes. El testigo privilegiado de uno de estos festejos fue Ledru, que se encontraba en la casa del comerciante Little, en La Orotava, cuando la noche del 26 de febrero de 1796 una treintena de jóvenes ricamente vestidos representó la llegada de Sancho a Barataria: «Cette scène, tirée de Cervantes, fut jouée avec la plus grande vérité, tant pour le costume, que pour le ton et le langage des preux chevaliers du seizième siècle» (p. 102). Al día siguiente, esta vez en el domicilio de los Cologan, los mismos jóvenes de la víspera se disfrazaron de orientales, y el tercer día, de dioses:

Chacun d'eux était décoré des attributs de l'art dont il est l'inventeur. Le caducée de Mercure désignait le dieu du commerce; Cérès, ceinte d'une guirlande d'épis, et tenant une faucille à la

²⁷⁹ Incluida en el libro XVIII, párrafo 39, de la *Historia de Canarias*, la cita es la siguiente: «en el orbe literario un pueblo civilizado sin universidad es como un pueblo religioso sin templo».

main, annonçait le plus doux, le plus utile des arts; la lyre d'Apollon faisait connaître le dieu du Parnasse; un casque d'or, un bouclier d'acier, des armes brillantes, signalaient le dieu terrible des combats (p. 103).

La diversión, que continuó hasta bien avanzada la noche, sería recordada por Ledru durante mucho tiempo después con sumo agrado: «Aimables convives de l'Orotave, je conserve, dans ma patrie, le souvenir des fêtes que j'ai partagées avec vous: et, lorsqu'au sein de ma famille, je célèbre chaque année l'anniversaire de ces jours d'allégresse, une douce illusion me reporte au milieu de mes amis Little, Barry, Cologan, Favenc et Bethancourt» (pp. 103-104).

Y es que del canario siempre se ha destacado su predilección por lo lúdico. Milbert recuerda la noche que pasó en vela a causa de una serenata:

L'heure du repos étant arrivé, on me conduisit dans une chambre où l'on m'avait dressé un lit. J'allais me délasser des fatigues de la journée, lorsque de perfides musiciens vinrent sous mes fenêtres donner une sérénade à quelque beauté du voisinage. Il me fut impossible de fermer l'oeil de la nuit. Je maudis de bon coeur et les musiciens et la *señora*, et attendis le jour avec impatience (pp. 57-58).

En otra ocasión Milbert declara que, aprovechando la vegetación que cubre los muros de las casas laguneras, algunas personas han creado una especie de cenadores donde se reúnen por la noche para bailar y tocar la mandolina y las castañuelas (p. 62).

Más numerosas son las manifestaciones en torno a las celebraciones religiosas, a las que se tacha de exageradas y excesivas. Las opiniones que poseemos son ilustrativas de la actitud del extranjero, que no acierta a comprender determinados comportamientos sobre los que emite juicios como el siguiente:

Je n'ai point vu en France de culte aussi pompeux, ni d'églises aussi richement ornées qu'à La Laguna. J'étais dans cette ville le 8 décembre, c'était un jour de fête pour la paroisse de la Conception; j'assistai à la cérémonie religieuse. Les murs du temple étaient tapissés en satin rouge; les marches du sanctuaire, celles de l'autel, et le tabernacle, haut de huit mètres, étaient

revêtus de lames d'argent ciselé qui réfléchissaient la lumière de 800 cierges, soutenus par des candelabres d'argent (Ledru: 76).

Este naturalista también tuvo ocasión de asistir a la celebración de la festividad en honor de la Virgen de Candelaria en la localidad del mismo nombre, donde la algarabía reinante en los alrededores de la capilla construida en la roca²⁸⁰ era más propia de una ceremonia profana:

Nous trouvâmes aux environs un concours nombreux de pèlerins, plus occupés de plaisirs que de dévotion: les uns dansaient et chantaient au son de la guitare, d'autres buvaient dans des cabarets; quelques paysans, plus dévots que les autres, se traînaient sur les genoux, un cierge et un chapelet à la main, depuis la porte extérieure du couvent jusqu'à l'autel de la sainte: là, un moine s'emparait du cierge, et recevait sur une patène l'argent que la piété lui offrait (Ledru: 86).

Ledru aprovecha para denunciar la actuación de un Gobierno que gasta tal cantidad de dinero en esta celebración, en unas islas «qui n'ont que de mauvaises routes, des aqueducs en bois, et dont les riches laboureurs jouissent à peine de la moitié des bâtiments nécessaires à la culture des terres» (pp. 85-86).

Unos años antes, concretamente en 1771, coincidiendo con un período de gran escasez en el Archipiélago, el Ayuntamiento santacrucero determinó el traslado de la imagen de la Candelaria a la ciudad. En otra parte de nuestro trabajo aludimos a esta práctica consistente en celebrar determinadas ceremonias religiosas con objeto de poner fin a las epidemias, las sequías o las hambrunas. Lo cierto es que algunos viajeros, entre ellos Labillardière, trasladan una imagen de la sociedad canaria dominada por cierto fanatismo religioso y superstición:

Les habitans de cette île sont environnés dès leur naissance des préjugés religieux. Des enfans sortoient de leurs demeures pour nous demander si nous étions de leur religion: nous nous

²⁸⁰ La iglesia había sido destruida por un incendio unos años antes y mientras se levantaba otra los dominicos construyeron la capilla mencionada en el relato.

bornâmes à plaindre ces malheureux, sur lesquels le fanatisme et l'intolérance monacale exercent, avec tant de pouvoir, leur dangereux empire (p. 12).

Por su parte, Milbert comenta que la venta de reliquias es muy lucrativa (p. 68) y que los campesinos acostumbran a rezar en voz alta por los caminos, lo que explica la gran cantidad de rosarios que forman parte de su atuendo:

Ces paysans paraissent avoir de l'aisance, mais ils ne savent pas en jouir. Sur un costume plus que négligé on remarque une grande quantité de chapelets; ils en ont de suspendus à leur cou, par-dessus leurs vestes; ils en portent dans leurs poches, mêlés avec leur argent et leur petit sac de tabac: ils font leurs prières le long des chemins, et toujours à haute voix (pp. 69-70).

En otro momento del relato el dibujante describe con sarcasmo la connivencia tácita que existe entre el clero y una parte del pueblo:

Les jours de marché, les moines viennent sur la place, et font baiser leur manche; chaque marchand, pour obtenir cette faveur, qui doit attirer sur lui les bénédictions du ciel, leur donne une petite aumône; il fait ensuite payer ses articles le plus cher possible. Ainsi l'acheteur paie les prières que feront les cénobites pour récompenser le vendeur (Milbert: 68).

Sin embargo, a este respecto Bory (1803: 208) discrepa de sus compañeros. A raíz de una afirmación vertida por el viajero Macartney según la cual aquel que, frente al relicario de san Bernardo en Santa Cruz, no se arrodillara y rezara 40 veces el Padrenuestro y el Avemaría durante 40 días iría al infierno, el naturalista manifiesta:

Si cet usage bizarre a existé, il y a bien long-temps qu'il est tombé, car M. Bernard Cologan nous assura n'en avoir jusque-là entendu dire un mot. [...] C'est mal à propos qu'on a avancé que le fanatisme était outré à Ténériffe: je crois bien que la religion n'y est pas très-éclairée; mais le despotisme monacal et inquisitionnaire est très-loin d'y peser sur le peuple (1803: 208).

Las críticas también van dirigidas a los eclesiásticos, cuyo número no sólo les parece excesivo, sino también inútil: «Ce qui ne tourne point au profit de la population, ce sont *plus de deux mille trois cent quatre-vingt-dix* prêtres, moines, ermites, ou autres ecclésiastiques et *sept cent quarante-six* religieuses; total, *trois mille cent trente-six* personnes au moins inutiles» (Bory 1803: 259). Pero, por encima de todo, lo que les resulta inconcebible es que su autoridad no la aprovechen para incitar a la gente a trabajar.



87. Mujer de Tenerife, Col. Lesueur n° 14004

4.3.4. VESTIDO

La existencia en Santa Cruz de grupos sociales netamente diferenciados por su capacidad económica se refleja, como es lógico, en su estilo de vida e indumentaria: «la classe du peuple est, en général, vêtue de lainages: les personnes riches, ou d'une condition plus élevée, portent, dans la saison chaude, des étoffes de soie légères; mais, vers le soir, elles se couvrent d'un manteau de drap» (Milbert: 66-67). En efecto, mientras que la lana, el algodón o la franela son de uso generalizado, la clase elevada utiliza tejidos como la seda, el terciopelo, el damasco o el encaje. En líneas generales, el hombre urbano de las Canarias no se distingue del europeo en su forma de vestir, excepción hecha de la costumbre de llevar capa (Milbert: 30), pero las particularidades climáticas de la región hacen que el vestido sufra algunas modificaciones para adaptarlo al lugar. En la sociedad burguesa los hombres siguen la moda inglesa y las damas, la francesa (Labillardière: 28). Ronsard aclara que estas mujeres salen a la calle con falda y mantilla negras bajo las que esconden una ropa blanca que sólo muestran cuando están entre los de su clase (p. 12).

Pero, sin lugar a dudas, al cronista tan sólo le interesa lo que de particular tiene el vestido de las Islas. Entre las prendas que han merecido la atención del observador. Destaca especialmente la redecilla con la que cubren el cabello los días de fiesta tanto hombres como mujeres. Está confeccionada con lana o seda y se adorna con nudos equidistantes, exceptuando la parte alta de la cabeza, donde el nudo es mayor. Encima se coloca el sombrero. Otras prendas mencionadas por los viajeros son la camisa, el chaleco, una especie de chaqueta²⁸¹, los calzones, con cintas y botones de hueso o porcelana y las medias, de lana o algodón. Por lo que respecta al calzado, en el monte el hombre usa alpargatas que se atan alrededor de

²⁸¹ Podría tratarse de la anguarina, prenda usada por los labradores y antecesora de la chaqueta de principios del siglo XIX.

la pierna y para las grandes ocasiones se coloca grandes hebillas de plata encima de los zapatos (Milbert: 30-31).

Las prendas básicas de la vestimenta femenina son: la blusa, que suele ser de lino, el justillo —una pieza sin mangas encima de la blusa y ceñida al cuerpo hasta la cintura—, la falda —que puede elaborarse en diversos tejidos y colores, lisa o listada y ribeteada del mismo color de la falda o de otro diferente²⁸²—, el refajo o zagalejo²⁸³, las medias²⁸⁴ y los zapatos²⁸⁵.

Pero quizá la pieza más comentada de la indumentaria femenina sea la mantilla, preferentemente de color blanco o negro. Por lo general, los hombres opinan que con ella la mujer gana en atractivo y misterio aunque, curiosamente, nuestros testimonios se alejan de esta idea e insisten en que se trata de una prenda extraña. Labillardière cuenta que cuando su compañero Ely se encontraba dibujando a unas mujeres con mantilla —que calificó de «accoutrement bisarre»— un soldado, creyendo que hacía un plano del puerto, le impidió que continuara:

Ce même soir le citoyen Ely, frappé de l'accoutrement bisarre de quelques femmes de la ville, qui, dans le tems même des plus grandes chaleurs, portent une espèce de mantelet de laine fort grossière, étoit occupé à en crayonner une esquisse, lorsqu'un factionnaire vint l'interrompre, croyant qu'il prenoit le plan de la rade. Il eut beau lui montrer qu'il ne s'agissoit que de costume, le soldat ne voulut jamais lui laisser finir son dessin (pp. 8-9).

²⁸² Mientras que el ribete quedaba a la vista, la barredera se componía de una franja de tela que rodeaba el vuelo de la falda. Ambas cumplían una función protectora y eran reemplazadas cuando se estropeaban.

²⁸³ Se trata de una enagua interior, normalmente de franela o bayeta y de color rojo, que se encuentra en contacto directo con la piel.

²⁸⁴ Usadas tanto por hombres como por mujeres, eran de colores y materiales diversos (estambre, algodón, seda, hilo, lana).

²⁸⁵ En la clase elevada se decoraban y se añadían hebillas de oro y plata; además, por influencia de la moda francesa se introdujo el tacón. Por su parte, el pueblo llano usaba un zapato de cuero, cómodo pero endeble, que también podía ser de caña alta. Para prolongar la vida del calzado, solamente se utilizaba en la ciudad.

Las referencias a su utilización están constatadas desde el siglo XVI y el manto se siguió llevando, de manera generalizada en el Archipiélago, hasta mediados del XIX. En opinión de J.A. Pérez Cruz es muy probable que la mantilla canaria proceda del velo de las mujeres musulmanas de la España peninsular, aunque con algunas diferencias (p. 104). Así, no siempre es de blondas, sino que se adorna con cenefas, picos, volantes o borlas, y puede confeccionarse con distintas telas, desde finas lanas (paño, lana fina, franela, anascote) hasta seda, dependiendo del poder adquisitivo de la mujer que la lleva. Bajo la mantilla se colocaba habitualmente una pieza de cartón, denominada tocado o caperuza, sobre la que se ponía la mantilla.

Las damas de clase acomodada, en lugar de sombrero, llevaban peineta encima de la mantilla; las de rango inferior levantaban por encima de su cabeza una especie de falda sujeta a la cintura junto con la falda de debajo, que se denominaba manto y saya. Como muy bien explica Bory, el manto cubría el rostro dejando tan sólo un pequeño hueco que, en ocasiones, era del tamaño de un ojo:

Ce qui est un peu moins laid, et beaucoup moins incommode. Plusieurs même avec leurs mains ferment exactement en dedans l'ouverture de la *mante*, et ne laissent qu'assez d'intervalle entre les bords, pour distinguer d'un oeil leur chemin devant elles, mais sans qu'on puisse les voir (Bory 1803: 241-242).

A pesar de que se trataba de un tipo de vestido común a todas las mujeres y de que su uso no estaba restringido a una ocasión determinada, sus detractores eran numerosos, hasta el punto de que surgió una polémica respecto al uso del manto y saya en favor de la moda europea. Entre las damas que se oponían a las modas extranjeras se encontraba María Viera y Clavijo, hermana del historiador, que compuso los siguientes versos:

«El pudor y la vergüenza
Echan a las espaldas
Haciendo alarde y gloria
De no ser recatada
Sus vestimentas tienen
La maliciosa traza
De ostentar que las cubre
Tirando a desnudarlas.

Los brazos descubiertos
Desde el hombro, es la gala
Y puestos el ambiente
Son estos brazos brazos.
De estas basquiñas prenden
Girones y gualdrapas
Disciplinas y cuerdas,
Peras y calabazas.
Recuerdan a los pobres
Que andan desarrapados
Y estos andrajos cuestan
Las rentas de las casas.

De sus ridiculeces
Se defienden y exclaman
Son modas de Madrid
De Inglaterra y de Francia.
Dicen que van al templo
Como buenas cristianas
A adorar los misterios
De la religión santa.
Mas no, no van a eso,
Todo es una patraña
Ellas van a lucirse
A parecer bizarras» (*apud* J.A. Pérez Cruz: 159-160).

Las mujeres cuya mantilla ocultaba el rostro impidiendo que fueran reconocidas recibían el nombre de «tapadas».



88. Tapadas, Baudin, ms. 49

La pieza fundamental de la indumentaria femenina era, sin duda, el pañuelo, que podía ser de varios tipos y de dimensiones variables: el de cabeza, que se podía colocar debajo de la mantilla o solo; la toca, que cubría la cabeza, los hombros y parte del pecho; la gasa y el pañuelo de hombros.

Mencionaremos, por último, el sombrero o *cachorro* del que existían dos clases: el de copa baja y redondeada y el sombrero troncocónico, de copa muy alta y ala recta. En este caso, más importante que su descripción son sus cuidadas representaciones que los convierte en valiosos documentos antropológicos.



89. Mujer del campo, Baudin ms. 49

4.3.5. ALIMENTACIÓN, HIGIENE, MEDICINA Y SALUD

La base de la alimentación de la sociedad canaria la componían los cereales y las patatas; la leche y la carne estaban prácticamente ausentes de la dieta. De entre los alimentos era el gofio —harina de trigo, millo o cebada tostados— el que más acapara la atención del viajero, que lo describe minuciosamente. Así, Ledru detalla su preparación y señala que se puede consumir solo o con leche, caldo o miel después de haber formado una pelota de gofio o pella:

Le gofio se prépare en faisant griller légèrement sur un plat de terre, soit du froment, soit de l'orge, du seigle ou du maïs; on réduit en farine, dans un petit moulin à bras, ces grains ainsi

torréfiés. Le Canarien mange le *gofio* dans l'état de farine, ou après l'avoir pétri en boulettes humectées soit d'eau, soit de lait, de bouillon ou de miel (p. 45).

El *gofio*, que a menudo sustituye al pan, puesto que este último es consumido sólo por la clase acomodada, ya era conocido por los guanches, que lo elaboraban con cebada. Una de las razones que explica su elevado consumo estriba en su precio, pero presenta la contrapartida de que algunas enfermedades parecen tener su origen en este alimento (Péron: 16), si bien posee algunas propiedades beneficiosas, como es que conserva los dientes sanos y limpios o que mitiga las secreciones gástricas ácidas (Borda: 101).

Por lo que se refiere a la pesca —de la que hemos tratado con más amplitud en el apartado III.4.3—, aunque desde siempre el canario se ha alimentado con los productos obtenidos del mar (cabrillas, viejas, sama, cherne, abadejo, moluscos...) ²⁸⁶ bien es verdad que ésta nunca ha sido demasiado abundante. La técnica empleada por los pescadores es, según el parecer de Adanson, productiva. A continuación reproducimos un interesante fragmento de su relación dedicado a la pesca de la caballa, abundante en estas aguas:

Les gens du pays en font la pêche d'une manière bien plus avantageuse. Dès que la nuit est venue, & par une mer tranquille, ils s'arment de flambeaux, & se dispersent avec leurs canots dans toute la rade, à une lieue à la ronde. Arrivés dans les quartiers qui leur paroissent les plus poissonneux, ils s'arrêtent tenant leur flambeau au-dessus de l'eau, de manière qu'il les éclaire sans les éblouir; & dès qu'ils voient le poisson se jouant sur l'eau, rassemblé autour de la lumière, ils donnent un coup de filet, qu'ils vident aussi-tôt dans leur canot: ils vont ainsi toujours pêchans jusqu'à ce que leur provision soit faite.

Tant que la pêche duroit, on ne voyoit à chaque instant que des canots chargés, qui venoient à bord du navire pour vendre leur poisson; & on l'avoit à très bon compte (Adanson: 6-7).

²⁸⁶ Feuillée señala que el mejor lugar para pescar es el norte de la Isla; Alude, además, a otras especies como la salema, el sargo, la raya, el cazón o el quelme que, por ser de calidad inferior aunque abundantes, sólo son consumidos entre la clase más desfavorecida (pp. 37-38).

El pescado salado es un alimento usual entre la clase más desfavorecida, que lo puede consumir acompañando al gofio o solo, cocinado con mantequilla, cebolla y pimienta:

On les broie, et on en fait une espèce de pâte; nourriture bien ancienne aux Canaries, puisqu'on prétend que c'était celle des Guanches, leurs habitans primitifs. On mêle ces débris de poissons avec de la farine d'orge ou de blé grillés et moulus, et l'on détrempe le tout avec de l'eau; les habitans plus aisés y joignent du lait et du miel. Ce genre d'aliment est à très bas prix. Il paraît que le même poisson préparé d'une autre manière, c'est-à-dire réduit en pâte, cuit avec du beurre, des oignons et un peu de poivre, offre une nourriture meilleure et plus saine; mais ne doit-on pas attribuer à cet aliment les maladies qui affectent continuellement les habitans, les fièvres, les diarrhées putrides et autres, mêlées de symptômes que nous avons le bonheur d'ignorer en Europe? (Milbert: 11-12).

Como muy bien indica Milbert, el consumo de salazones se asocia con la existencia de determinadas enfermedades habituales entre la población y que son causantes de su característica tez cetrina (Péron: 16).

Otros productos tradicionales son: el queso, excelente según el criterio de Milbert (p. 64), las papas, algunas verduras, fruta y cebollas. A lo largo de varias páginas Milbert describe los productos expuestos en el mercado de La Laguna — por aquel entonces no había mercado en Santa Cruz—. La mayor parte de sus comentarios apuntaban hacia el aspecto y su diferencia o similitud respecto a los europeos.

En cuanto a la forma de cocinar los alimentos, varios testimonios coinciden en destacar que se trata de platos muy condimentados: «Les cuisiniers font un usage fréquent de coriandre pour assaisonner leurs mets, et de safran pour les teindre en jaune» (Ledru: 134).

El desequilibrio dietético que se aprecia en la alimentación favorecía, sin lugar a dudas, la aparición de no pocas enfermedades. Ya hemos aludido a la

relación que establecen Milbert y Péron entre el consumo de gofio o del pescado salado con la salud de sus habitantes; en la misma línea Ledru apunta:

Ce comestible malsain, et qu'on ne peut conserver plus de quatre mois, est la cause prochaine des maladies cutanées si fréquentes à Sainte-Croix et à La Laguna. Ceux qui en sont atteints ont le corps couvert de pustules écailleuses, semblables à celles qui sont produites par la petite vérole (Ledru: 134).

La elaboración de las salazones conlleva no sólo la propagación de un fuerte olor por la ciudad —«L'odeur infecte qui s'exhale de ces grands amas de poisson en fermentation, est insupportable pour les étrangers, et les poursuit désagréablement, en quelque endroit de la ville qu'ils puissent aller» (Péron: 16) —, sino también la proliferación de suciedad causada por la acumulación de grandes cantidades de pescado en lugares que no reúnen las mínimas condiciones higiénicas. A esto hay que añadir la falta de desagües y la particular orografía de Santa Cruz, que facilita la formación de aguas estancadas. Tanto la prensa local como distintos documentos oficiales denuncian el grave problema de insalubridad que padece la población y que se intentó paliar con algunas soluciones que finalmente resultaron poco efectivas. Una de ellas fue la creación, mediante la Real Orden del 3 de octubre de 1799, de la Junta Superior de Sanidad, suprimida poco después y reemplazada por una Junta Provincial en Canarias, que muy pronto dio lugar a Junta en cada isla.

La adopción de determinadas medidas como la inoculación de las viruelas, practicada con asiduidad en el Archipiélago desde 1759, alivió en parte los estragos de las enfermedades. Las más comunes eran la sarna, los tabardillos, las fiebres y las afecciones gástricas, que afectaban, lógicamente, a la clase más desfavorecida, la peor alimentada. El naturalista Péron atribuye al consumo de pescado salado y a la mala calidad del agua el origen de muchas de estas dolencias:

Le bas prix de cette salaison en rend la consommation prodigieuse dans toutes les Canaries: mais cet avantage est tristement compensé par les maladies dont je viens de parler, et qui toutes semblent résulter, en grande partie, de la nature saline, acrimonieuse et putride de cet aliment.

C'est à la même raison, peut-être, qu'il faut attribuer cette physionomie cachectique, ce teint huileux et pour ainsi dire livide, que la plupart des Voyageurs ont remarqué dans le peuple de Santa-Cruz. La qualité des eaux dont on fait généralement usage dans ces îles, pourroit cependant bien aussi ne pas être étrangère aux diverses affections dont je viens de parler (Péron: 16).

Una vez más las desigualdades sociales agudizan los problemas existentes, puesto que la clase acomodada se beneficia de manera ilícita de un bien escaso que apenas alcanza a la clase necesitada.

Des hommes et des femmes pauvres puisent aux fontaines où aboutissent ces aqueducs, remplissent d'eau de petites barriques en bois, les chargent sur leurs têtes, et vont les vendre le long des rues; quelques-uns en voient trois à quatre sur un âne (Ledru: 128).

Al hablar del agua no podemos dejar de mencionar nuevamente el uso de la destiladera, un armazón de madera en el que se encuentran la piedra de destilar, con forma semicircular, el bernegal, una tinaja cubierta con un plato con un agujero en el centro, por el que se recoge el agua que cae gota a gota y, por último, el jarro para beber. La descripción más completa de este utensilio pertenece a Borda:

Ce sont des pierres assez poreuses, que l'on taille & que l'on excave, de manière que la partie supérieure est un carré de 20 à 24 pouces de côté, creusé en rond dans le milieu, la partie inférieure représentant une calotte renversée, de 15 à 18 lignes d'épaisseur. L'eau mise dans cette calotte se filtre très-lentement au travers des pores de la pierre, & tombe par gouttes dans un récipient ou dans un vase placé au-dessous. Le dessous de la pierre à filtrer ne tarde pas à se couvrir d'un capillaire qui nous a paru de fort bonne espèce. On nous a assuré que le capillaire ne naissoit que sous les pierres exposées au Soleil; mais il suffit qu'elles en soient éclairées pendant quelques parties de la journée, ne fût-ce que durant quelques minutes (p. 110).

En este texto se apoya Milbert cuando comunica que las piedras de Fuerteventura son más ligeras y porosas, por lo que el agua está menos depurada (p. 14). Ledru, por su parte, agrega que en los bordes del bernegal se cría el *Adiantum coriandrifolium*, una variedad de helecho denominada culantrillo, cuyas raíces, al contacto con el agua, la mantienen fresca y limpia (p. 128).

Por lo que concierne a las enfermedades venéreas, muy extendidas entre la población, con frecuencia se ha explicado su existencia aludiendo al elevado número de marinos que frecuentan el puerto, mientras que los viajeros insisten en que son las prostitutas las que persiguen sin descanso a los extranjeros (Péron: 17). Pero quizá lo que más llama la atención es que los lactantes también las padecían, e incluso nacían con ellas:

Le soir nous alames M. le Consul [Porlier] et moy visiter un de nos amis, c'étoit un vieux medecin qui m'avoit offert plusieurs fois sa bibliotheque, je m'instruisis de luy quelles étoient les maladies les plus ordinaires de ces Isles, il me repondit les maladies veneriennes et il m'assura qu'elles y sont si communes que les enfans a la mamelle en sont atteints; et ce qui est encore plus etonnant est qu'ils naissent avec cette maladie (Feuillée v: 76).

A finales de siglo Santa Cruz contaba con dos hospitales, uno civil, fundado por los hermanos Logman, y otro militar. El primero, el hospital de Nuestra Señora de los Desamparados, se levantó en el barrio del Cabo en 1745. Respecto al segundo, su construcción fue una iniciativa del Comandante Militar D. Eugenio Fernández de Alvarado, marqués de Tabalosos, ante el estado en que se encontraban los enfermos de la guarnición militar de Santa Cruz. Su construcción se concluyó en 1779²⁸⁷.

²⁸⁷ Un siglo más tarde, en 1879 fue derruido durante el mando del Capitán General D. Valeriano Weyler y Nicolau para construir en su lugar la Capitanía General del Archipiélago. Este mismo Capitán General hizo levantar un nuevo hospital.

El Hospicio de San Carlos fue fundado en 1785, por iniciativa del marqués de Branciforte, con el propósito de acoger en él ancianos civiles y militares a los que se ocuparía en obras manuales²⁸⁸.

Los testimonios de la época coinciden con nuestros viajeros y, en ocasiones, trazan un panorama que no puede ser más desolador:

«Y por qué, según somos informados, los difuntos, algunas veces, aunque pobres dejan algunos bienes como son vestidos y otras cosas. Las cuales se toman para sí los vecinos o dueños de las casas donde murieron, pretenden que el cura los entierre y haga los oficios de gracia...» ¡Qué cuadro! Los alquileres de las casas se cobraban en andrajos. Los vecinos se vestían las ropas de los enfermos, para propagar las enfermedades. Y los sacerdotes discutían los expolios. Basta. Así se vivía en el Puerto de Santa Cruz en el XVIII (P. Tarquis Rodríguez: 289).



90. Mujeres del campo, Col. Lesueur nº 14003

²⁸⁸ Lamentablemente, después de que el marqués fuera trasladado y de que los socios fundadores fueran desapareciendo, esta institución se desvaneció, el edificio fue alquilado y finalmente tuvo un destino militar.

4.4. RELACIONES CON LOS ISLEÑOS

Dadas las especiales características de estos viajes, el poco tiempo libre de que disponían los naturalistas lo empleaban en corresponder a las invitaciones de algunas personas destacadas de la sociedad isleña. Así, Milbert cenó en casa del doctor Saviñón, que le enseñó su gabinete de historia natural:

Il [Saviñón] ajouta qu'ayant été prévenu, par quelques personnes qui nous avaient rencontrés sur la route, que nous dirigions nos pas vers la ville, il était venu à dessein chez son frère, pour tâcher d'y réunir une société nombreuse. Cette aimable prévoyance nous flatta infiniment; et, quoique nous n'eussions entrepris cette course que dans des vues scientifiques, nous crûmes ne pouvoir nous y refuser sans commettre une incivilité coupable [...]. Je ne saurais trop me louer de la manière dont ces messieurs se comportèrent envers nous (pp. 44-45).

A la elite isleña pertenecen también los comerciantes extranjeros que, por lo común, tienen establecida su residencia en el norte de la Isla. En su compañía nuestros visitantes recorren La Orotava, el Puerto de la Cruz y asisten a diferentes celebraciones en sus domicilios particulares. Así, Ledru tiene ocasión de conocer, entre otras personas, a los comerciantes Little, Burry o Casalon, afincados en el Puerto de la Cruz, al marqués de Villanueva del Prado, Broussonet o Bernardo Cologan, a quien le une una estrecha amistad (p. 159), y el marqués de Nava, fundador del Jardín Botánico, envía a Baudin cajas de vino, frutas y verduras para la travesía (Milbert: 85).

En páginas anteriores hemos aludido a la valiosa ayuda que prestaron estas personas a los viajeros. Es preciso recordar, de nuevo, no sólo las informaciones que facilitaron sobre la historia, la economía o la geografía del Archipiélago, sino también la posibilidad de levantar los observatorios en las propiedades particulares. A modo de ejemplo, mencionaremos que Borda, Pingré y Verdun de la Crenne

instalaron sus instrumentos en el domicilio de Cologan en Santa Cruz de Tenerife (p. 111), a cuya familia dedica Péron, años más tarde, elogiosas palabras (p. 21).

Igualmente, la acogida por parte de las autoridades es excelente, como lo ilustran las palabras que dedica Milet-Mureau en la relación de La Pérouse al marqués de Branciforte (p. 20). Los elogios de que es objeto el marqués no parecen ser hiperbólicos, si nos atenemos a la opinión de los historiadores, que insisten en su bonhomía y en su labor bienhechora:

La figura señera, caballerosa, de fuerte raigambre humanitaria, de que hizo gala y enseñanza don Miguel de la Grua, Marqués de Branciforte, después elevado a virrey de México, fue de las que dejaron rastro profundo entre la sociedad del Puerto de Santa Cruz de Tenerife, durante su paso por la Comandancia General del Archipiélago [...] Nos hizo paseos, para distracción y trato de la gente culta y amiga de la comodidad, centros benéficos donde encontrarán medios de rehacerse vidas, muelles que ayudaran al comercio. Pocos años y muchas enseñanzas en diversos órdenes del Puerto de Santa Cruz. Fue provechoso (P. Tarquis Rodríguez: 296-297).

Aunque de forma esporádica, es posible también encontrar testimonios negativos sobre la población. Uno de ellos pertenece al jardinero Riedlé, si bien es cierto que pasó la mayor parte del tiempo en el barco:

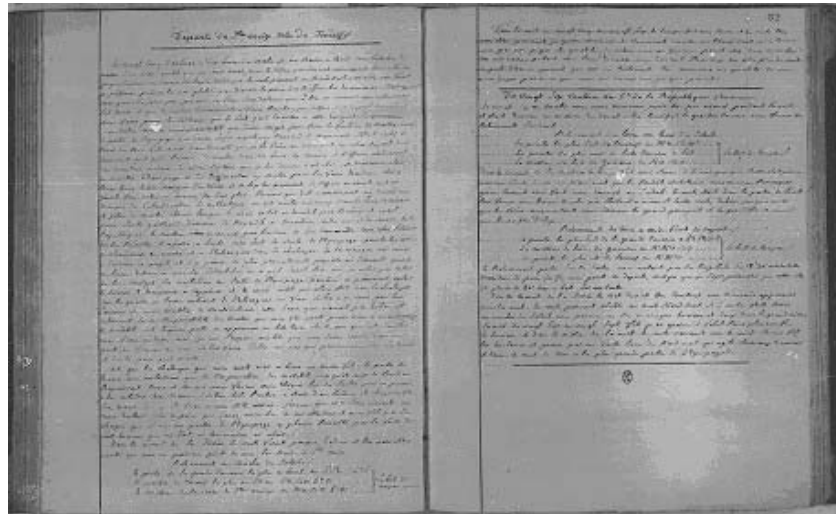
A la vérité je ne perdis pas grand-chose car nos messieurs ne trouvèrent partout que des montagnes arides et un peuple qui a l'air bien misérable, et des moines gros et gras aux dépens du malheureux peuple. Il venait continuellement à notre bord des embarcations amenant des fruits qu'on nous vendoit trois ou quatre fois plus cher qu'à terre, ceux qui nous les apportoient ne venant le plus souvent que pour voler tout ce qui tomboit sous leur main, mais on y mit bon ordre: il leur fut défendu de monter à bord (p. 3).

Este acercamiento a los relatos de viaje franceses quedaría incompleto si no hiciéramos referencia, siquiera de forma somera, a una cuestión que, a juicio de Gérando, es de gran relevancia en el estudio del hombre: la comunicación lingüística. En efecto, tradicionalmente los viajeros han aportado una información insuficiente acerca de las lenguas habladas en otros lugares del mundo; por otra

parte, sabemos muy poco respecto a la forma en que establecieron contacto con la población autóctona. El viajero se suele conformar con la inclusión en el relato de listados de palabras extranjeras, o bien con el empleo de términos aislados que hacen referencia a cuestiones particulares de la sociedad y que, quizá, responden más al deseo de dotar al texto de cierto color local²⁸⁹. Por el contrario, los teóricos aconsejan aprender la lengua de los «salvajes» (Gérando: 80-86) o, cuando menos, comprenderla.

Esta situación se reproduce con los naturalistas que visitan las Canarias que se limitan a insertar en el texto vocablos relativo a la naturaleza insular o a las costumbres de la población. En cuanto a la comunicación con los lugareños, esta es casi nula. Bory rememora la vez que tuvieron que buscar a alguien que conociera su idioma y les pudiera indicar una fonda donde comer (1804: 22-23). Y uno de los marinos que acompañaba a Labillardière hablaba español y pudo entonces servir de intérprete (p.10). Sin embargo, si la comunicación lingüística con el canario del común resulta casi imposible, el hecho de que los naturalistas frecuenten el ambiente ilustrado les permite comunicarse en su idioma. Con motivo de una cena en casa de un comerciante, Milbert entabló conversación con un sacerdote que hablaba algo de francés (p. 78). Después de la cena las mujeres de la familia convencieron al pintor para que hiciera el retrato de una de ellas. La segunda vez que se encontraron entregaron la pintura al padre, que quedó gratamente sorprendido. En señal de agradecimiento la familia envió una cesta con cerveza inglesa a Milbert (p. 85).

²⁸⁹ En el apartado relativo a la alteridad ya comentamos el efecto que produce la inclusión de extranjerismos.



91. Diario de Baudin, ms. 49

CONCLUSIONES

En las primeras páginas de este estudio recordábamos el importante papel que desde la Edad Media había desempeñado el Archipiélago canario en la navegación atlántica. En los albores del siglo XVIII detenerse en las Canarias para proceder al avituallamiento de agua, vino y productos frescos era algo usual para los navegantes que emprendían largas travesías, como también lo era realizar toda clase de anotaciones sobre la región. La aspiración ilustrada a entender, interpretar e inventariar el mundo supondrá un vuelco en la concepción histórica del Archipiélago, que pasó de ser un mero punto de apoyo a erigirse en objeto de estudio en sí mismo. De este modo, los astrónomos, matemáticos, geógrafos o botánicos que integraban las tripulaciones aprovecharon la escala en Tenerife para iniciar sus colecciones de historia natural y llevar a cabo diferentes cálculos y mediciones. De todo ello, así como del resto de su experiencia insular, dieron cuenta detallada en sus diarios, cartas y relaciones de viaje, que conforman un nutrido y variado abanico de testimonios de indudable relieve y utilidad.

Bien es cierto que no todos los que pasaron por Canarias a lo largo del siglo XVIII estaban guiados por el mismo espíritu ni reaccionaron de la misma forma —así, por ejemplo, Ledru supo sacar provecho de una estancia que no estaba prevista, mientras que D'Entrecasteaux rehusó ocuparse en su relato de la población, del comercio o de las costumbres isleñas—, pero está fuera de toda

duda que los materiales que nos legaron no sólo poseen un considerable valor científico, sino que constituyen la crónica fiel de una sociedad y de una época determinadas.

Con independencia de la categoría profesional o de los intereses particulares de los relatores, el análisis contrastado del conjunto de los documentos nos ha permitido extraer varias conclusiones. En primer lugar, comprobamos la existencia de una serie de *topoi* —referencias mitológicas, explicaciones sobre los antiguos habitantes y la conquista castellana, forma de vida del hombre contemporáneo, vegetación, paisaje o clima— que, por lo demás, favorece el arraigo y la transmisión de determinados clichés. Observamos, así, que la representación mental de las Islas, inexorablemente unida a las Afortunadas, los Campos Elíseos o el Jardín de las Hespérides —parajes hermosos y fértiles cuya descripción enlaza con la idea del paraíso— antecede casi siempre a su visión real y al consiguiente desencanto inicial. Entre los tópicos relativos a la población figura el de la belleza de la mujer isleña, de cabellos y ojos negros, y el de la nobleza y hospitalidad del canario, a los que se suman otros alusivos a su indolencia y a su tendencia a la ociosidad, tachas que se atribuyen no sólo al canario, sino al español en general.

Por otra parte, tanto en los relatos oficiales como en los que son producto de una iniciativa personal advertimos que en el difícil equilibrio entre lo útil y lo agradable, el viajero ilustrado se decanta por lo primero, de tal forma que prefiere silenciar aquellos aspectos sobre los que considera que no va a aportar nada nuevo. Los contenidos abordados, incluso en las ocasiones en que el texto no se desvincula por completo de la narración cronológica, están dispuestos atendiendo a una idéntica clasificación temática que se revela muy eficaz para el lector.

Constatamos, igualmente, que, aun cuando la escritura está guiada por la objetividad, la precisión y el verismo —premisas fundamentales de la narrativa viajera del Setecientos— de manera inevitable deja entrever la interpretación particular del mundo de su autor, cimentada en sus propias costumbres y prejuicios. La supremacía de la mirada del observador es especialmente notoria cuando este aborda el paisaje canario —donde expresa su preferencia por las zonas boscosas y, de forma excepcional, por el entorno volcánico del Teide— o ciertas prácticas, como las vinculadas con la religión y la organización administrativa.

Algunos comentarios y descripciones confieren al texto un indudable color local, al tiempo que aportan espontaneidad y frescura, cual es el uso de determinadas prendas femeninas desconocidas en Francia o el gusto por el baile, el canto y el disfraz, mientras que otros son tributarios de la mentalidad dominante. Así, la idea de la importancia de la intervención del hombre en el mundo natural a través de la agricultura, considerada una aplicación de la botánica, lleva al naturalista —ajeno, por lo demás, a las faenas agrícolas— a trasladar una visión idílica del trabajo en el campo.

En consonancia, pues, con la noción del beneficio que supone el estudio de la historia natural y de su utilidad, la botánica y la zoología acaparan la atención de la mayoría de los especialistas, que señalan cuidadosamente la localización de las plantas, describen con todo lujo de detalles los ejemplares o confeccionan prolijos listados de especies vegetales y minerales de las Islas. Destaca aquí la labor de Feuillée, que inicia el estudio y la catalogación de los endemismos canarios en su medio insular, y la de Bory y Ledru, autores de la primera clasificación de la fauna archipelágica. En otra disciplina hay que reseñar los logros de Borda, que calculó la posición y la altura del Teide.

El viaje permite, además, descubrir y ahondar en los valores del «otro». Aunque habrá que esperar al siglo XIX para que se profundice en el estudio del hombre, desde siempre las reflexiones «antropológicas» han tenido cabida en las relaciones. Es este punto en donde el viajero tiene ocasión no sólo de demostrar sus dotes de observador, sino también de emitir juicios de valor. Es también aquí donde, de manera casi irremediable, el extranjero recurre a la comparación y a la crítica.

Al emprender la valoración sobre el habitante de las Islas, el astrónomo Feuillée diferencia al campesino, curtido por el trabajo y una vida de austeridad y penalidades, del hombre urbano, amante de la inactividad. Esta distinción, lejos de ser gratuita, pone de relieve las acusadas diferencias sociales existentes, que hacían imposible cualquier intento de asimilación de los distintos estamentos.

La sociedad canaria es analizada hasta en los más pequeños detalles desde el prisma de un individuo que pertenece a una nación, Francia, que goza entonces de un considerable prestigio en el mundo occidental. A menudo el viajero adopta una actitud de intransigencia que, en ocasiones, no es más que la reproducción de un comportamiento de su país de origen. Así, la razón última del malestar que expresan los naturalistas por la presencia de numerosos mendigos y prostitutas en los alrededores del puerto santacrucero habría que buscarla en la idea extendida entre la clase acomodada francesa según la cual los pobres, acusados de inmorales y de practicar una ociosidad voluntaria, son los responsables del desorden social. Algunas voces responsabilizan al Estado de la penuria económica que vive la región y denuncian la actuación del Gobierno, que gasta una cantidad considerable de dinero en fiestas y celebraciones y desatiende otras necesidades esenciales para la población. La Iglesia recibe, asimismo, innumerables críticas dirigidas

especialmente al número, excesivo, de religiosos, a su intolerancia y a su influencia perniciosa en una parte importante de la población.

Las diferentes impresiones sobre Canarias, y en especial sobre Tenerife, que nos han legado los viajeros que han arribado a las Islas durante el siglo XVIII conforman un mosaico de múltiples piezas que cobran su auténtica dimensión una vez engarzadas unas con otras. Partiendo de una realidad que, por lo general, tan sólo conoce de oídas, el naturalista confecciona su propia imagen del Archipiélago para, una vez acabada, ofrecerla al lector. Se inicia así un proceso que se ha repetido cuantiosas veces a lo largo de la historia: el viajero descubre desde el mar, con una mezcla de expectación y entusiasmo, la cumbre del Teide, de la que poco tiempo después se despide con pesar. En el intervalo entre ambas acciones el marino y el científico han recorrido Santa Cruz y La Laguna, han subido al Pico, han herborizado, han realizado distintas mediciones y cálculos y han entablado contacto con los habitantes. El fruto de su estancia ha quedado recogido en numerosos relatos de viaje, pero también en cartas oficiales y privadas, en informes diversos, en artículos científicos y en estudios de distinta envergadura que constituyen un eslabón fundamental en el progreso del conocimiento del Archipiélago y del que nosotros tan sólo hemos ofrecido una pequeña muestra.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

I. LIBROS DE VIAJES

ADANSON, Michel (1757): *Histoire naturelle du Sénégal. Coquillages. Avec la relation abrégée d'un Voyage fait en ce pays, pendant les années 1749, 50, 51, 52 & 53*, Paris, B. Bauche.

BAILLY, Joseph-Charles: *Catalogue des substances minérales recueillies pendant le voyage de découvertes commandé par le capitaine Baudin. Par Bailly minéralogiste* [París, Archivos Nacionales, microfilm 5 JJ 56].

BARBIER, Antoine-Alexandre (1872): *Dictionnaire des ouvrages anonymes*, 4 vols. París, Maisonneuve & Larose Ed.

BAUDIN, Nicolas-Thomas: *Journal du voyage de la flûte La Belle Angélique, armée au Havre et commandée par Baudin, aux îles Sainte-Croix de Ténériffe, de la Trinité, de Saint-Thomas, de Porto-Rico, etc. 9 vendémiaire an v-15 messidor an vi* [París, Museo Nacional de Historia Natural, ms. 49].

BAUDIN, Nicolas-Thomas: *Journal du Capitaine de Vaisseau N. Baudin commandant en chef les corvettes Le Géographe et Le Naturaliste, destinées par le Gouvernement à faire une campagne de reconnaissance et des recherches dans différentes parties des Mers Australes* [París, Archivos Nacionales, sign.: 5 JJ 35].

BORDA, PINGRE, VERDUN DE LA CRENNE (1778): *Voyage fait par ordre du roi en 1771 et 1772, en diverses parties de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique;*

pour vérifier l'utilité de plusieurs Méthodes & Instruments, servant à déterminer la Latitude & la Longitude, tant du Vaisseau que des Côtes, Isles & Écueils qu'on reconnoît: suivi de recherches pour rectifier les cartes hydrographiques, par M. de Verdun de la Crenne, Lieutenant des Vaisseaux du Roi, commandant la Frégate la Flore; de l'Académie de Marine établie à Brest; le Chevalier de Borda, Lieutenant des Vaisseaux du Roi; de l'Académie Royale des Sciences & de celle de Marine; et Pingré, Chancelier de Sainte-Geneviève & de l'Université de Paris; Astronome-Géographe de la Marine, de l'Académie Royale des Sciences & de celle de Marine, Paris, Imprimerie Royale, 2 vols.

BORDA, Jean-Charles (1776): *Résumé des opérations de la campagne de la Boussole, pour déterminer les positions géographiques des côtes d'Espagne et de Portugal sur l'Océan, d'une partie de les côtes occidentales de l'Afrique et des îles Canaries.* [París, Archivos de la Marina, 361].

BORY DE SAINT-VINCENT, Jean Baptiste G. M. (1803): *Essais sur les îles Fortunées et l'Antique Atlantide ou Précis de l'Histoire générale de l'Archipel des Canaries,* Paris.

BORY DE SAINT-VINCENT, Jean Baptiste G. M. (1804): *Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique fait par ordre du gouvernement, pendant les années neuf et dix de la République (1801 et 1802). Avec l'histoire de la traversée du Capitaine Baudin jusqu'au Port Louis de l'île Maurice, Par J.B.G.M. Bory de St. Vincent, officier d'État Major; Naturaliste en chef sur la corvette Le Naturaliste, dans l'expédition de découvertes commandée par le capitaine Baudin,* Paris, F. Buisson, año XIII.

BOUCHER DE LA RICHARDERIE, Gilles (1808): *Bibliothèque universelle des voyages, ou Notice complète et raisonnée de tous les Voyages anciens et modernes dans les différentes parties du monde, publiés tant en langue française qu'en langues étrangères, classés par ordre de pays dans leur série chronologique; avec des extraits, plus ou moins rapide des Voyages les plus estimés de chaque pays, et des jugements motivés sur les Relations anciennes qui ont le plus de célébrité,* Paris, Treuttel et Würtz, 6 vols.

BRETON, François Désiré: *Journal* [París, Archivos Nacionales, ms. 5 JJ 57].

- CASSINI, Jean-Dominique (1770): *Voyage fait par ordre du roi en 1768 pour éprouver les montres marines inventées par M. le Roy*, Paris.
- CAT: *Du Père Cat, missionnaire de la compagnie de Jésus, à Monsieur... À Buenos Aires, le 18 mai 1739*.
- CHALLE, Robert (1721): *Journal d'un voyage fait aux Indes Orientales d'une escadre française (1690-1691)*, Ruan, Machuel.
- CHARTON, Edouard-Thomas (1854-1857): *Voyageurs anciens et modernes ou choix des relations de voyages les plus intéressantes et les plus instructives depuis le cinquième siècle avant Jésus-Christ jusqu'au dix-neuvième siècle, avec biographies, notes et indications iconographiques*, Paris, Bureaux du Magasin pittoresque, 4 vols.
- CHOME, Ignace: *Lettre du Père Chomé, Missionnaire de la Compagnie de Jésus au Père Vanthiennen, de la même Compagnie, à la ville de Corrientes, ce 26 septembre 1730*, en *Lettres édifiantes et curieuses*, Recueil XXII, pp. 408-424.
- CLARET DE FLEURIEU, Charles-Pierre (1798-1800): *Voyage autour du monde pendant les années 1790, 1791 et 1792 par le capitaine Etienne Marchand, précédé d'une introduction historique auquel on a joint des recherches sur les Terres australes de Drake et un examen critique du voyage de Roggeween; avec cartes et figures*, par C.P. Claret de Fleurieu, De l'Institut National des Sciences et des Arts, et du Bureau des Longitudes, Paris, an VI-VIII, 4 vols.
- CLARET DE FLEURIEU, Charles-Pierre (1773): *Voyage fait par ordre du Roi en 1768 et 1769 à différentes parties du monde pour éprouver en mer les horloges marines inventées par M. F. Berthoud*, Paris.
- CLARET DE FLEURIEU, Charles-Pierre (1783): *Voyage fait par ordre du roi pour éprouver les horloges en mer*, Paris, 2 vols.
- CLARET DE FLEURIEU, Charles-Pierre (1790): *Découvertes des François en 1768 et 1769 dans le Sud-Est de la Nouvelle Guinée et reconnaissances postérieures des même terres par les navigateurs anglais qui leur ont imposé de nouveaux noms, précédé de l'abrégé historique des navigations et des découvertes des Espagnols dans les mêmes parages...*, Paris.

Collection abrégée des voyages anciens et modernes autour du monde, avec des extraits des autres voyageurs les plus célèbres et les plus récents; contenant des détails exacts sur les mœurs, les usages et les productions les plus remarquables des différents peuples de la terre, enrichie des cartes, figures et des portraits des principaux Navigateurs. Rédigée par F. B. ***L. Paris, 1808, 12 vols.

CORDIER, Pierre-Louis-Antoine (1803): «Lettre de M. Cordier, ingénieur de Mines de France, au citoyen Devilliers Fils. Aux îles Canaries de Santa-Cruz de Ténérife, le 1 mai 1803», *Journal de Physique, de Chimie, d'Histoire naturelle et des Arts*, Messidor au XI, Tome LVII, Paris.

COUTURE, Joseph Victor: *Journal* [Paris, Archivos Nacionales, ms. 5 JJ 57].

DELAPORTE (1772-1795): *Le voyageur françois, ou la connaissance de l'ancien et du nouveau Monde*, Paris.

D'ENTRECASTEAUX, Antoine-Raymond-Joseph Bruni (1808): *Voyage de Dentreasteaux, envoyé à la recherche de La Pérouse. Publié par ordre de Sa Majesté l'Empereur et Roi, sous le ministère de S.E. le vice-amiral Decrès, comte de l'Empire. Rédigé par M. de Rossel, ancien capitaine de vaisseau*, Paris, Imprimerie Impériale, 2 vols.

DOUBLET, Jean François: *Journal par J.F. Doublet, commandant le vaisseau le St. Jean Baptiste de Marseille*.

DRALSE DE GRAND-PIERRE (1718): *Relation des divers voyages faits dans l'Afrique, dans l'Amerique, & aux Indes Occidentales. La Description du Royaume de Juda & quelques particularitez touchant la vie du Roy regnant. La Relation d'une Isle nouvellement habitée dans le détroit de Malaca en Asie, & l'Histoire de deux Princes de Golconde. Par le Sieur Dralsé de Grand Pierre, ci-devant officier de marine*, Paris, C. Jombert.

DURRET (1720): *Voyage de Marseille à Lima et dans les autres lieux des Indes Occidentales, avec une exacte Description de ce qu'il y a de plus remarquable tant pour la Géographie, que pour les Moeurs, les Coutumes, le Commerce, le Gouvernement et la Religion des Peuples; avec des notes et des figures en taille-douce*, Paris, J.-B. Coignard.

- FEUILLEE, Louis (1724): *Voyage aux Isles Canaries ou Journal des observations Physiques, Mathématiques, Botaniques et Historiques faites par ordre de Sa Majesté, par le R.P. Louis Feuillée, religieux, minime, mathématicien et botaniste du Roy*, Paris.
- FLEURIEU, Charles-Pierre Claret (1773): *Voyage fait par ordre du Roi en 1768 et 1769, à différentes parties du monde, pour éprouver en mer les horloges marines inventées par M.F. Berthoud*, Paris, Imprimerie Royale, 2 vols.
- FREMINVILLE, Christophe de (1838): *Nouvelle relation du voyage à la recherche de La Pérouse, exécuté pendant les années 1791, 1792, 1793, et 1794 par M. d'Entrecasteaux... rédigé d'après les journaux particuliers de plusieurs personnes de l'expédition*, Brest.
- FREYCINET, Louis-Claude Desaulces (1815): *Voyage de découvertes aux terres australes, exécuté sur les corvettes Le Géographe, Le Naturaliste et la goëlette La Casuarina, pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804; sous le commandement du Capitaine de vaisseau N. Baudin*, Paris, Imprimerie Royale.
- GODOT, Jean (1704): *Relation exacte de ce qui s'est passé dans le Voyage du prince àniaba Roy d'Issinie a la Coste d'or en affrique avec Les Moeurs, Coutumes, Religions et maniere de vivre de différentes nations et aussy une description de plusieurs pays et villes tant de l'affrique, de l'asie que de l'amerique*, 2 vols.
- HAMELIN DES ESSARTS, Jacques Félix Emmanuel: *Journal de Jacques Felix Emmanuel Hamelin des Essarts, capitaine de frégate commandant Le Naturaliste, corvette destinée avec celle du Géographe sous les ordres du capitaine Nicolas Baudin pour une expédition de découvertes, armée et equipée pour 4 ans*. [Paris, Archivos Nacionales, ms. 5 JJ 41].
- LA BARBINAIS LE GENTIL, Guy (1728): *Nouveau voyage autour du monde par M. Le Gentil. Enrichi de plusieurs Plans, Vues et Perspectives des principales Villes et Ports du Pérou, Chily, Brésil, et de la Chine. Avec une Description de l'empire de la Chine beaucoup plus ample et plus circonstanciée que celes qui*

ont paru jusqu'à présent, où il est traité des Mœurs, Religion, Politique, Éducation et Commerce des Peuples de cet Empire, Amsterdam, 3 vols.

LA BARBINAIS LE GENTIL, Guy (1788): *Collection de tous les voyages faits autour du monde par les différentes nations de l'Europe*, Lausana.

LABAT, Jean Baptiste (1730): *Voyage du Chevalier des Marchais en Guinée, isles voisines et à Cayenne. Fait en 1725, 1726 et 1727, contenant une description très-exacte et très-étendue de ces pays et du commerce qui s'y fait. Enrichi d'un grand nombre de Cartes et de Figures en Tailles douces*, Paris, 4 vols.

LABBE, Joseph (1722): *Du père Labbé, missionnaire de la Compagnie de Jésus, au père Labbé, de la même Compagnie. À Concepción du Chili, ce 8 janvier 1712, en Lettres édifiantes et curieuses*, Recueil XV, pp. 332-360.

LABILLARDIERE, Jacques-Julien Houtou de (1800): *Relation du voyage à la recherche de La Pérouse fait par ordre de l'Assemblée Constituante, pendant les années 1791, 1792 et pendant la 1^e et la 2^e année de la République Française. Par le C^m Labillardiere, Correspondant de la ci-devant académie des sciences de Paris, membre de la société d'histoire naturelle, et l'un des naturalistes de l'expédition*, Paris, H.J. Jansen, año VIII de la República Francesa, 2 vols.

LA CONDAMINE (1751): *Journal du Voyage fait par ordre du Roi à l'Équateur, servant d'introduction historique à la Mesure des trois premiers degrés du Méridien*, Paris, Imprimerie Royale.

LA CONDAMINE (1745): *Relation abrégée d'un voyage fait dans l'intérieur de l'Amérique méridionale*, Paris, Pissot.

LA HARPE, J.F. (1780-1786): *Abrégé de l'Histoire des Voyages de M. l'abbé Prévost*, Paris, 23 vols.

LAMANON y MONGES: «Extrait d'un Voyage au pic de Ténériffe, par MM. de Lamanon et Mongès, le 24 août 1785, et Précis de quelques expériences chimiques faites sur le haut de ce pic, avec une description de nouvelles variétés de schorls volcaniques» en *Voyage autour du monde pendant les années 1785, 1786, 1787 et 1788*, t. IV, pp. 1-6.

- LA PÉROUSE, Jean-François de Galaup (1797): *Voyage de La Pérouse autour du monde publié conformément au Décret du 22 avril 1791, et rédigé par M.L.A. Milet-Mureau*, Paris, Imprimerie de la République, año V, 4 vols.
- LAPORTE, J. de (1765-1795): *Le Voyageur françois, ou la connaissance de l'ancien et du nouveau monde*, Paris, 42 vols.
- LEBRUN, Louis: *Sistèmes adoptés des maisons, des quatre colonies ci dessous citées* [Le Havre, Museo de Historia Natural, Col. Lesueur, ms. 07016].
- LEDRU, André Pierre (1810): *Voyage aux Iles Ténériffe, La Trinité, Saint-Thomas, Sainte-Croix et Porto-Ricco, exécuté par ordre du Gouvernement français, depuis le 30 Septembre 1796 jusqu'au 7 Juin 1798, sous la Direction du Capitaine Baudin, pour faire des Recherches et des Collections relatives à l'Histoire Naturelle; contenant des Observations sur le Climat, le Sol, la Population, l'Agriculture, les Productions de ces Iles, le Caractère, les Moeurs et le Commerce de leurs Habitants. Par André-Pierre Ledru, l'un des Naturalistes de l'Expédition. Ouvrage accompagné de notes et d'additions, par M. Sonnini*, Paris, Arthus-Bertrand, 2 vols.
- LESSEPS, Jean Baptiste Barthélemy (1790): *Journal historique du Voyage de M. de Lesseps, consul de France, employé dans l'expédition de M. le comte de la Pérouse, en qualité d'interprète du Roi; depuis l'instant où il a quitté les frégates françoises au port Saint-Pierre et Saint-Paul du Kamschatka, jusqu'à son arrivée en France, le 17 octobre 1788*, Paris, Imprimerie Royale.
- Lettres édifiantes et curieuses, écrites des missions Étrangères par quelques Missionnaires de la Compagnie de Jésus*, Paris, 1702-1776, 34 vols.
- LEVILLAIN, Stanislas: *Notes sur les divers desseins marqués et désignés sous les numéros suivans*.
- LOYER, Godefroy (1714): *Relation du voyage du royaume d'Issiny, Côte d'Or, Païs de Guinée, en Afrique. La description du païs, les inclinations, les moeurs et la religion des habitans: avec ce qui s'y est passé de plus remarquable dans l'établissement que les François y ont fait*, Paris.

- MILBERT, J.M.(1812): *Voyage pittoresque à l'île de France, au cap de Bonne-Espérance et à l'île de Ténériffe, avec un atlas et des vues pittoresques dessinées sur les lieux et gravées en partie par l'auteur*, Paris, 2 vols.
- MILIUS, Pierre-Bertrand: *Voyage aux terres australes*.
- MOREAU DE MAUPERTUIS, Pierre Louis (1738): *La figure de la Terre, déterminée par les Observations de Messieurs Maupertuis, Clairaut, Camus, Le Monnier... & de M. l'abbé Outhier... accompagné de M. Celsius*, Paris, Imprimerie Royale.
- MURALT, Bêat Louis de (1725): *Lettres sur les Anglois et sur les François et sur les voiajes*.
- PAGES, Pierre-Marie-François (1782): *Voyages autour du monde et vers les deux pôles, par terre et par mer, pendant les années 1767, 1768, 1769, 1770, 1771, 1772, 1773, 1774 et 1776. Par M. de Pagès, Capitaine des Vaisseaux du Roi, Chevalier de l'Ordre Royal et Militaire de Saint-Louis, Correspondant de l'Académie des Sciences de Paris*, Paris, 3 vols.
- PERON, Capitaine (1824): *Mémoires du Capitaine Péron sur ses voyages aux côtes d'Afrique, en Arabie, à l'île d'Amsterdam, aux îles d'Anjouan et de Mayotte, aux côtes nord-ouest de l'Amérique, aux îles Sandwich, à la Chine, etc*, Paris, Brissot Thivars, 2 vols.
- PERON, François (1807-1816): *Voyage de découvertes aux terres australes exécuté par ordre de Sa Majesté l'Empereur et Roi, sur les corvettes Le Géographe, Le Naturaliste et la Goelette La Casuarina pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804. Publié par Décret impérial, sous le ministère de M. de Champagny, et rédigé par M.F. Péron, Naturaliste de l'Expédition, Correspondant de l'Institut de France; de la Société de l'École de médecine de Paris, des Sociétés philomatique et médicale de la même ville*, Paris, Imprimerie Impériale, 2 vols.
- PERON, François: *Notes sur les Canaries et particulièrement sur Ténériffe* [Le Havre, Museo de Historia Natural, ms. 14042, Col. Lesueur].
- PREVOST, Abbé Antoine-François, dit Prévost d'Exiles (1746): *Histoire générale des voyages ou Nouvelle Collection de toutes les relations de voyages par mer et*

par terre, qui ont été publiées jusqu'à présent dans les différentes langues de toutes les Nations connues, contenant ce qu'il y a de plus remarquable, de plus utile et de mieux avéré dans les pays où les voyageurs ont pénétré...pour former un système complet d'histoire et de géographie moderne, Paris, Didot, 20 vols.

RIEDLE, Anselme: *Journal général du voyage des découvertes dans la mer de l'Inde depuis mon départ de Paris qui eut le six vendémiaire an 9^{me} de la République française une et indivisible. Expedition ordonnée par le gouvernement et le commandement a été donnée au citoyen Beaudin capitaine de vaisseau* [Paris, Museo Nacional de Historia Natural, ms. 1688].

ROCHON, Alexis (1802): *Voyages à Madagascar, à Maroc, et aux Indes Orientales, par Alexis Rochon, Membre de l'Institut national de France, et de l'Académie de Pétersbourg. Ouvrage en trois volumes, accompagné d'une Carte de l'Inde orientale, d'un Vocabulaire Madégaïse, de Tables astronomiques, et d'une Table générale des matières, Paris, Chez Prault y Levrault, an X de la République, 3 vols.*

RONARD: *Journal* [Paris, Archivos Nacionales, ms. 5 JJ 28].

SAINT CRICQ, Jacques: *Journal de St-Cricq, enseigne de vaisseau sur la corvette Le Naturaliste, commandée par le citoyen Hamelin, capitaine de frégate. Voyage de découvertes du capitaine Baudin* [Paris, Archivos Nacionales, ms. 5 JJ 48].

SAINT-PIERRE, H. Bernardin de (1773): *Voyage à l'Ile-de-France, à l'Ile-de-Bourbon, au cap de Bonne-Espérance, avec des observations nouvelles sur la nature et sur les hommes, Paris, Merlin, 2 vols.*

SAUTIER, Antoine: *Journal de voyage* [Le Havre, Museo Nacional de Historia Natural, ms. 1687].

TAILLANDIER, Jean-Baptiste (1715): *Du père Taillandier, missionnaire de la Compagnie de Jésus, au père Willard, de la même Compagnie. À Pondichéry, le 20 février 1711, en Lettres édifiantes et curieuses, Recueil XI, pp. 92-179.*

II. ESTUDIOS Y TEXTOS SOBRE VIAJES

ABBE DE LILLE: *Épître sur les voyages, Pièce qui a remporté le Prix de l'Académie de Marseille en 1765. Par M****, A Paris, chez la Veuve Duchesne, Durand Neveu, Panckoucke, à Amiens, chez la Veuve Godart.

ABBE DE LUBERSAC (1782): *Premier Discours sur l'Utilité et les Avantages Que les Princes peuvent retirer de leurs Voyages en parcourant les Monumens Publics de tous les genres; Second Discours sur les Voyages en France Du Czar Pierre I, du Roi de Suede aujourd'hui Regnant, du Roi de Dannemarck, de l'Empereur Joseph II, de Leurs Altesses Impériales Le Grand-Duc & La Grande-Duchesse des Russies. Terminé par divers Tableaux exprimant la Réception faite à ces derniers, soit à la Cour de Versailles, soit chez les Princes du Sang & dans la Capitale. Dédié à l'Académie Impériale de Saint-Pétersbourg, par M****, San Petersburgo-Paris, chez Guillot.

ACERRA, M. y J. MEYER (1994): *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Rennes, Éd. Ouest-France.

Actes du colloque Lapérouse. Albi 26-31 mars 1985, Albi, 1986.

ADAMS, Percy G. (1962): *Travelers and Travel Liars, 1660-1800*, Berkeley, University of California.

ADAMS, Percy G. (1983): *Travel literature and the evolution of the novel*, Kentucky, The University Press of Kentucky.

AFFERGAN, F. (1987): *Exotisme et altérité*, Paris, PUF.

AGEORGES, Roger (1994): *Ile de Ré terres australes. Les voyages du capitaine Baudin marin et naturaliste*, Isla de Ré, GER.

AINSA, Fernando (1992): «La découverte de l'autre et l'invention de l'utopie», *Europe*, nº 756, pp.46-56.

À la recherche de Lapérouse: exposition organisée dans le cadre des activités de l'association pour la sauve-garde du vieil Alby, Albi, 1981.

- ALBERT-MONTEMONT (1852): *Histoire Universelle des Voyages par mer et par terre dans les cinq parties du monde, revue et traduite par ALBERT-MONTEMONT*, París.
- Aldus Encyclopedia of Discovery and Exploration*, Londres, 1971, 8 vols.
- ANDRE, J.M. y M.F. BASLEZ (1993): *Voyager dans l'Antiquité*, París.
- Anónimo (1795): *Collection de tous les voyages faits autour du monde par les différentes nations de l'Europe*, París, 9 vols.
- ANTHIAUME, Abbé A.(1931): «Les officiers de la Marine militaire en France aux XVII^e et XVIII^e siècles», *La Revue maritime*, n^o 135, pp. 335-359, 480-493.
- ANTOINE, Philippe y Marie-Christine GOMEZ-GERAUD (dirs.) (2001): *Roman et récit de voyage*, París, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne.
- Approches des Lumières*, Mélanges offerts à Jean Fabre, París, Klincksieck, 1974.
- ARVEILLER, R. (1963): *Contribution à l'étude des termes de voyage en français (1505-1722)*, París, Pacteau.
- Association des Historiens Modernistes des Universités (1997): *Les européennes et les espaces océaniques au XVIII^e siècle*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Actes du Colloque de 1997, Bulletin^o 22.
- ATKINSON, Geoffroy (1920): *The Extraordinary Voyage in French Literature before 1700*, Nueva York, Columbia University Press.
- ATKINSON, Geoffroy (1972 [1924]): *Les Relations de voyage du XVII^e siècle et l'évolution des idées. Contribution à l'étude de la formation de l'esprit du XVIII^e siècle*, Ginebra, Slatkine Reprints.
- ATKINSON, Geoffroy (1969 [1935]): *Les Nouveaux Horizons de la Renaissance française*, París, E. Droz.
- AUDOUARD, Jean (1910): *Une famille provençale au XVIII^e siècle, les Bruny d'Entrecasteaux*, París.
- AUERBACH, Erich (1984 [1968]): *Mimésis. La représentation de la réalité dans la littérature occidentale*, París, Gallimard.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo (1994): *Viajes y descubrimientos en la Edad Media*, Madrid, Ed. Síntesis.

- BAKER, J.N.L. (1949): *Histoire des découvertes géographiques et des explorations*, París.
- BALANDIER, Georges (1994): «L'effet d'écriture en anthropologie», *Communications*, nº 58, pp. 23-30.
- BALCOU, Jean (ed.) (1987): *La mer au siècle des encyclopédies*, París-Ginebra, Champion-Slatkine, col. «Littérature des voyages».
- BALLESTEROS BERETTA, A. (1947): *Génesis de los descubrimientos*, Madrid.
- BALTRUSAITIS, J. (1983): *La Edad Media Fantástica*, Madrid, Cátedra.
- BASTIAENSEN, Michel (1991): «Le journal de voyage (1760-1820)», *Neohelicon*, XVIII, 2, pp. 73-108.
- BARTHES, Roland (1968): «L'Effet de réel», *Communications*, nº 11, París, Seuil, pp.84-89.
- BATAILLON, Marcel (1964): «Remarques sur la littérature de voyages», en *Connaissance de l'étranger*, pp. 51-63.
- BAUDELOT DE DAIRVAL, Charles César (1686): *De l'utilité des voyages et de l'avantage que la Recherche des Antiquitez procure aux Sçavans*, París, 2 vols.
- BAUDIN, Nicolas (1974): *The Journal of Post Captain Nicolas Baudin, commander-in-chief of the corvettes Géographe and Naturaliste*, Translated from the french by Christine Cornell, Adelaida, Libraries bord of South Australia.
- BAYSSON, Hubert (2002): *L'idée d'étranger chez les philosophes des Lumières*, París, L'Harmattan.
- BELLEÇ, François (1985): *La généreuse et tragique expédition Lapérouse*, Rennes.
- BELLEÇ, André (1926): *La Pérouse*, París, Librairie Plon.
- BENOIT-GUYOD, Georges (1945): *Au temps de la Marine en bois. Sur les traces de La Pérouse. L'expédition de d'Entrecasteaux 1791-1795. Les trouvailles du Capitaine Dillon 1813-1827. Une mission de Dumont d'Urville 1828-1829*, París.
- BERCHTOLD, Léopold von (1797): *Essai pour diriger et étendre les recherches des voyageurs qui se proposent l'utilité de leur patrie. Avec des observations sur les moyens de préserver la santé et les effets, dans les voyages par terre et par mer, pour les personnes qui n'ont pas acquis l'expérience des voyages. Et une série de*

questions renfermant les objets les plus dignes des recherches de tout voyageur, sur les matières qui intéressent la société et l'humanité, pour être proposées à la solution des hommes de tous les rangs, de tous les états, chez les différentes nations et les différents gouvernements, Paris, Dupont, 2 vols.

- BERGERON, Pierre (1630): *Traité de la Navigation et des Voyages de découvertes et conquêtes modernes et principalement des Français, avec une exacte et particulière description de toutes les îles Canaries, les preuves du temps de la conquête d'icelles, etc... le tout recueilli de diverses observations et renseignements*, Paris, Hacqueville.
- BERIOT, Agnès (1962): *Grands Voiliers autour du monde, les voyages scientifiques (1760-1850)*, Paris, Pont-Royal.
- BERNABEU, Salvador (1992): *El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Ed. Mapfre.
- BERTHELOT, Pierre (1968): «Antoine-Raymond-Joseph Bruny, Chevalier d'Entrecasteaux, Contre-Amiral (1737-1793)», *Bulletin de la société d'études scientifiques et archéologiques de Draguignan*, XIII, pp. 75-107.
- BERTHIAUME, Pierre (1990): *L'aventure américaine au XVIII^e siècle*, Ottawa, Presses de l'Université d'Ottawa.
- BESSON, Maurice: *Les Aventuriers français aux Indes, 1775-1820*, Paris, Payot.
- BLANCKAERT, C., Cl. COHEN, P. CORSI, J.L. FISHER (eds.) (1997): *Le Muséum au premier siècle de son histoire*, Paris, Museo de Historia Natural.
- BLOCH, Ernest (1982): *Les utopies géographiques*, Paris, Gallimard.
- BOMBARD, Alain (1976): *Les grands navigateurs*, Paris, France Loisirs.
- BONNEL, Ulane (1988): «Un grand marin français: Charles-Pierre Claret de Fleurieu: un aperçu de sa carrière», *Actes du 112^e Congrès national des sociétés savantes*, Paris, pp. 233-241.
- BONNEL, Ulane (dir.) (1992): *Fleurieu et la Marine de son temps*, Paris, Economica.
- BONNET, Ernest (1891): «Les collections de l'expédition envoyée à la recherche de La Pérouse, d'après des documents inédits», en *Association française pour l'Avancement des Sciences*, 20^e session, Marsella, pp. 489-493.

- BONNICHON, Philippe (1982): «Éléments de connaissance géographique de l'océan Indien en France au temps de Bougainville», en *L'importance de l'exploration maritime au siècle des Lumières*, pp. 123-147.
- BOUGUER, Pierre (1749): *La figure de la Terre, déterminée par les observations de MM. Bouguer et de La Condamine, de l'Académie Royale des Sciences, envoyés par ordre du Roy au Pérou pour observer aux environs de l'équateur, avec une Relation abrégée de ce voyage qui contient la description du Pays dans lequel les opérations ont été faites*, Paris, Jombert.
- BOULAIRE, Alain (1997): *Kerguelen, le phénix des mers australes*, Paris, Ed. France-Empire.
- BOULAIRE, Alain (2001): *La France maritime au temps de Louis XV et Louis XVI. Gravures et desssins des frères Ozanne. Peintures de Joseph Vernet*, Paris, Ed. Du Layeur.
- BOURGEOIS, Charles (1967): «Le Père Louis Feuillée, astronome et botaniste du roi», *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 192, t. XVIII, pp. 333-357.
- BOURGUET, Marie-Noëlle (1996): «L'explorateur», en M. Vovelle (dir.), pp. 285-346.
- BOURGUET, Marie-Noëlle (1997): «Voyage, mer et science au XVIII^e siècle», *Bulletin de la S.H.M.C.*, n° 1-2, pp. 39-56.
- BOURGUET, Marie Noëlle (1997): «La collecte du monde: voyage et histoire naturelle (fin XVII^e siècle-début XIX^e siècle)», en P. Corsi *et al.*, pp. 163-196.
- BOURGUET, Marie-Noëlle (1997): «Voyages et voyageurs», en M. Delon, *Dictionnaire européen des Lumières*, Paris, PUF, pp. 1092-1095.
- BOURGUET, Marie-Noëlle y Christian LICOPPE (1997): «Voyages, mesures et instruments: une nouvelle approche du monde au Siècle des Lumières», *Annales*, sept.-oct., pp. 1115-1151.
- BOURGUET, M.N., Ch. LICOPPE, H. Otto SIBUM (eds.) (2002): *Science, Travel, and Instruments. The Itineraries of Precision in Natural Sciences, 18 th-20th centuries*, Londres.
- BOUTEILLER, M. (1956): «La société des observateurs de l'homme», *Bulletins et mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, XVII, pp. 448-464.

- BOUVIER, R. y E. MAYNIAL (1947): *Une aventure dans les mers australes. L'expédition du commandant Baudin (1800-1803)*, Paris, Mercure de France.
- BRENOT, Anne-Marie (1988): «Les voyageurs français dans la vice-royauté du Pérou au XVIII^e siècle», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome XXXV, avril-juin, pp. 240-261.
- BROC, Numa (1969): «Voyages et géographie au XVIII^e siècle», *Revue d'Histoire des Sciences*, pp. 137-154.
- BROC, Numa (1971): «Un géographe dans son siècle: Philippe Buache (1700-1773)», *Dix-huitième siècle*, n^o 22, pp. 223-235.
- BROC, Numa (1975): *La Géographie des philosophes. Géographes et voyageurs français au XVIII^e siècle*, Lille, Éd. Ophrys.
- BROC, Numa (1986): *La géographie de la Renaissance. 1420-1620*, Paris, Éd. du Comité des travaux historiques et scientifiques.
- BROC, Numa (1991): *Les montagnes au siècle des Lumières. Perception et représentation*, Paris, CTHS.
- BROSSARD, Maurice De (1964): *Rendez-vous avec Lapérouse à Vanikoro*, Paris.
- BROSSARD, Maurice De (1965): *Voyage de Lapérouse autour du Monde pendant les années 1785, 1786, 1787 et 1788*, Paris.
- BROSSARD, Maurice De (1978): *Lapérouse, des combats à la découverte*, Paris.
- BROSSARD, R. De (1974): *Histoire maritime du monde*, Paris, Éd. France-Empire, 2 t.
- BROSSE, Jacques (1998 [1983]): *Les tours du monde des explorateurs: les grands voyages maritimes 1764-1843*, Paris, Larousse.
- BROSSES, Charles De (1756): *Histoire des Navigations aux terres australes, contenant ce que l'on sait des mœurs et des productions des Contrées découvertes jusqu'à ce jour; et où il est traité de l'utilité d'y faire de plus amples découvertes et des moyens d'y former un établissement*, Paris, 2 vols.
- BROUZENG, P. y S. DEBARBAT (dirs.) (2001): *Sur les traces des Cassini. Astronomes et observatoires du sud de la France*, Paris, CTHS.

- BUACHE DE NEUVILLE, J.N. (1769-1772): *Traité de géographie élémentaire moderne et ancienne, contenant les principes de la géographie, une description générale du globe et un détail particulier de l'Europe et de la France*, Paris.
- CABANTOUS, Alain (1982): «Espace maritime et mentalités religieuses en France aux XVII^e et XVIII^e», *Mentalités*, I, pp. 4-12.
- CARMONA FERNÁNDEZ, F. y MARTÍNEZ PÉREZ, A. (eds.) (1996): *Libros de viaje: actas de las Jornadas sobre los libros de viaje en el mundo románico*, Murcia, Universidad de Murcia.
- CARR, Denis J. y Stella G.M. CARR (1981): «A charmed life: the collections of Labillardière», *People and plants in Australia*, Sydney, pp. 79-115.
- CARRIZO RUEDA, Sofía (1997): *Poética del relato de viajes*, Kassel, Ed. Reichenberger.
- CARY, M. y E.H. WARMINGTON (1932): *Les explorateurs de l'Antiquité*, Paris, Payot.
- CASARIEGO, J.E. (1949): *Los grandes periplos de la Antigüedad*, Madrid.
- CASSINI, Jean-Dominique (1810): *Mémoires pour servir à l'histoire des sciences*, Paris.
- CASSINI [hijo] (1702): «Extrait des observations astronomiques que le R.P. Feuillée Minime a faites en Levant pendant les années 1700 et 1701», *Histoire de l'Académie royale des sciences*, pp. 7-15.
- CATALÁN PÉREZ-URQUIOLA, M. (1999): «El viaje a América ecuatorial para la medida del arco del meridiano» en S. García Castañeda (coord.), pp. 105-114.
- CEARD, Jean y Jean-Claude MARGOLIN (1988): *Voyager à la Renaissance*, Paris, Maisonneuve & Larose.
- CELERIER, H. (1946): *Histoire de la navigation*, Paris.
- Centre de recherche sur la littérature des voyages: <<http://www.crlv.org>>
- CERTEAU, Michel de (1984 [1975]): *L'Écriture de l'histoire*, Paris, Gallimard.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (1991): *La exploración del Atlántico*, Col. América 92, Ed. Mapfre.

- CHANEL-TISSEAU DES ESCOTAIS, J. (2001): «Un scientifique aux Canaries, au XVIII^e siècle: Louis Feuillée, créateur et destructeur des mythes», en *Au bout du voyage, l'île: mythe et réalité*, textes réunis par E. Trenc, Presses Universitaires de Reims, pp. 121-142.
- CHAPUIS, O. (1999): *À la mer comme au ciel. Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Paris.
- CHARLIAT, Pierre-Jacques (1934): «L'Académie royale de Marine et la révolution nautique au XVIII^e», *Thalès*, I, pp. 71-82.
- CHARLIAT, Pierre-Jacques (1958): «Le temps des grands voiliers», en PARIAS, Louis-Henri (dir.) t. III.
- CHAUNU, Pierre (1971): *La civilisation de l'Europe des Lumières*, Paris, Arthaud.
- CHEVALIER, Auguste (1934): *Michel Adanson. Voyageur, naturaliste et philosophe*, Paris.
- CHEVALIER, Auguste (1953): «Le grand naturaliste normand J.J. La Billardière (1755-1834)», *Revue internationale de botanique appliquée et d'agriculture tropicale*, XXXII, pp. 97-124 y XXXIII, pp. 185-202.
- CHEVALIER, Auguste (1953): «L'expédition d'Entrecasteaux à la recherche de La Pérouse (1791-1798)», *Pays Bas-Normand*, 46, pp. 5-6.
- CHEVALIER, Elisabeth (1981): «La diffusion de l'information par la littérature de voyage au XVIII^e s.: Le Vésuve et les phénomènes volcaniques», *Revue de Littérature comparée*, n^o 1, pp. 39-53.
- CHEVALIER, Elisabeth (1990): «Une méthode universelle pour voyager avec profit par le Comte Léopold Berchtold», *Dix-huitième siècle*, n^o 22, pp. 13-23.
- CHEVALIER, E. (1886): *Histoire de la marine française, 1773-1815*, 2 vol. Paris.
- CHINARD, Gilbert (1963): *La Découverte de la terre*, Paris, Larousse.
- CHOCHEYRAS, Jaques (1981): *Le Désir et ses masques*, Grenoble, Publ. de l'Univ. des langues et des lettres.
- CHOCHEYRAS, Jacques (ed.) (1984): *Le Voyage austral*, Équipe de Recherche sur le Voyage, ELLUG, Université des langues et lettres de Grenoble.
- CHUPEAU, Jacques (1977): «Les récits de voyages aux lisières du roman», *R.H.L.F.*, 77 année, n^o 3-4, mai-août, pp.536-553.

- Connaissance de l'étranger. Mélanges offerts à Jean-Marie Carré*, Paris, Didier, 1964.
- COPANS, Jean y Jean JAMIN (1994 [1978]): *Aux origines de l'anthropologie française. Les Mémoires de la Société des Observateurs de l'Homme en l'an VIII*, Le Sycomore, Paris.
- CORDIER, Henri (1916): «Deux compagnons de La Pérouse», *Bulletin de la Section de Géographie*, tome XXXI, Paris, pp. 54-82.
- CORDONNIER, Paul (1965): «Quatre lettres de M. de Jussieu à l'Abbé André-Pierre Ledru», *Revue du Maine*, t. XLV, n° 100, pp. 125-139.
- CORNEILLE, Thomas (1708): *Dictionnaire universel géographique et historique*, Paris.
- CORSI, P. et al. (1997): *Le Muséum au premier siècle de son histoire*, Paris, Éd. du Muséum national d'histoire naturelle.
- CORTESÃO, A. (1960): *Cartografia portuguesa antiga*, Lisboa.
- CUVIER, G. (1993): «Note instructive sur les recherches à faire relativement aux différences anatomiques des diverses races d'hommes», en J. Copans y J. Jamin, pp. 67-71.
- DAHLGREN, E.W. (1907): *Voyages français à destination de la mer du Sud avant Bougainville (1695-1749)*, Paris.
- DAINVILLE, F. de (1940): *La géographie des humanistes*, Paris.
- DAUMAS, Maurice (1953): *Les instruments scientifiques aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, PUF.
- DAUSSY (1847): «Sur la configuration de l'île de Ténériffe», *Bulletin de la Société de Géographie*, vol. VII, pp. 104-116.
- DEBARBAT, S. y S. DUMONT (1997): «Les débuts de la cartographie scientifique. L'apport des astronomes français», *Bulletin de la Classe des Sciences, Académie Royale de Belgique*, 7-12, t. VIII, pp. 271-303.
- DEBENHAM, F. (1960): *Discovery and Exploration*, Washington, Library of Congress.
- Découvertes et explorateurs. Actes du Colloque International Bordeaux 12-14 juin 1992*, L'Harmattan.

- DELAUNAY, P. (1911): «L'abbé A.P. Le Dru (1761-1829)», *La Province du Maine*, t. XXI, Laval.
- DELEURY, Guy (1991): *Les Indes florissantes. Anthologie des voyageurs français (1750-1820)*, Paris, Robert Laffont, «Bouquins».
- DELEUZE, F.P.F. (1811): «Notice historique sur Péron», *Annales du Muséum*, pp. 1-28.
- DELUZ, Christiane (1989): «Les lointains merveilleux», *Sénéfiance*, 25, pp. 159-169.
- DEPREZ, Eugène (1930): *Comission Internationale des grands voyages et des grandes découvertes. Les grands voyages et les grandes découvertes jusqu'à la fin du XVIII^e s.* Extrait du Bulletin du Comité International des Sciences historiques, n^o 9, juin, PUF.
- DEPREZ, Eugène (1950): *Les grands voyages et les grandes découvertes jusqu'à la fin du XVIII^e siècle*, Paris, Bibliographie.
- DEVEZE, M. (1970): *L'Europe et le monde à la fin du XVIII^e siècle*, Paris.
- DEZOS DE LA ROQUETTE, Jean Bernard (1847): «Notice sur la vie, les travaux et les services de M. le Chevalier de Rossel», *Annales maritimes*, XXXII, t. I, pp. 49-57.
- DIDEROT, Denis (reed.1992): *Supplément au voyage de Bougainville et autres œuvres morales*, Presses Pocket, Coll. Agora-Les classiques.
- DODDS, M. (1929): *Les récits de voyages, sources de L'Esprit des Lois*, Paris.
- DOIRON, Normand (1987): «Les rituels du départ. De quelques voyageurs renaissants», *Littérature*, n^o 65 pp. 48-57.
- DOIRON, Normand (1988): «L'art de voyager. Pour une définition du récit de voyage à l'époque classique», *Poétique*, n^o 73, pp. 83-108.
- DOIRON, Normand (1988): «Depuis Babel toucher la lune. De quelques manières de voyager (XVI^e-XX^e siècles)», *Études françaises*, 24, 3.
- DOIRON, Normand (1995): *L'art de voyager. Le déplacement à l'époque classique*, Paris, Les Presses de l'Université de Laval, Klincksieck.
- DOUBLET, E. (1910): «Le centenaire de M. de Fleurieu», *Revue de géographie commerciale de Bordeaux*, pp. 257-269 y 291-301.

- DROUIN, J.M. (1991): *Réinventer la nature. L'écologie et son histoire*, París, Desclée de Brouwer.
- DROIXHE, D. y P.P. GOSSIAUX (eds.) (1986): *L'Homme des Lumières et la découverte de l'autre*, Bruselas, Éd. de l'Université de Bruxelles.
- DUBOIS, H., J.C. HOCQUET y A. VAUCHEZ (1987): *Horizons marins, itinéraires spirituels (V -XVIII^e siècles)*, París, Publications de la Sorbonne.
- DUCHAMEL DU MONCEAU, H.L. (1769): *Traité de la conservation de la santé des équipages des vaisseaux*, París.
- DUCHAMEL DU MONCEAU, H.L. (s.d.): *Avis pour le transport par mer des arbres et des plantes vivaces, des semences et de diverses autres curiosités d'histoire naturelle*, París.
- DUCHET, Michèle (1965): «L'Histoire des voyages: originalité et influence», *L'Abbé Prévost Actes du Colloque d'Aix-en-Provence 20 et 21 Décembre 1963*, Aix-en-Provence, Editions Ophrys, pp.147-154.
- DUCHET, Michèle (1995): *Anthropologie et histoire au Siècle des Lumières*, Albin Michel.
- DUCHET, Michèle (1996): «Aspects de la littérature française de voyages au XVIII^e siècle», *Cahier du Sud*, nº 389, pp. 7-53.
- DUMONT, S. y S. DEBARBAT (1999): «Les académiciens astronomes, voyageurs au XVIII^e siècle», *C.R. Académie des Sciences de Paris*, t. 327, serie IIb, pp. 415-429.
- DUNMORE, John (1965-1969): *French explorers in the Pacific*, Oxford, 2 vols.
- DUPLOMB, Charles (1933): «Le Contre-Amiral Rossel, l'un des fondateurs de la Société de géographie», *La Géographie*, 59, pp. 151-153.
- DUPOND, Maurice (1983): *D'Entrecasteaux: rien que la mer, un peu de gloire*, París.
- DUVIOLS, Jean-Paul (1978): *Voyageurs français en Amérique. Colonies espagnoles et portugaises*, Bordas Études, Études hispaniques, Bordas.
- DUVIOLS, Jean-Paul (1985): *L'Amérique espagnole vue et rêvée. Les livres de voyage de Christophe Colomb à Bougainville*, Ed. Promodis.
- ELLIOT, J. (1970): *El Viejo Mundo y el Nuevo, 1492-1650*, Madrid, Alianza.

- EMMANUEL, Marthe (1959): «Le passage du Nord et la "mer de l'Ouest" sous le régime français. Réalités et chimères», *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, XIII, n° 3, pp. 344-373.
- EYRIES, J.B.B. (1822 ss.): *Abrégé des voyages modernes depuis 1780 jusqu'à nos jours*, 14 vols.
- FAIVRE, Jean Paul (1953): *L'expansion française dans le Pacifique, 1800-1842*, Paris, Nouvelles éditions latines.
- FAIVRE, Jean-Paul (1962): *Le Contre-Hamelin et la marine française. 1758-1839*, Paris.
- FAIVRE, Jean-Paul (1965): «Du nouveau sur l'expédition Baudin?», *Revue Française d'Histoire d'Outre mer*, t. LII, n° 186, pp. 286-290.
- FAIVRE, Jean Paul (1965): *La France découvre l'Australie. L'expédition du Géographe et du Naturaliste, 1801-1803*, Clayton (Victoria), Ed. Australian Journal of French Studies.
- FAIVRE, Jean-Paul (1966): «Les Idéologues de l'an VIII et le voyage de Nicolas Baudin en Australie (1800-1804)», *Australian Journal of French Studies*, vol. III, n° 1, pp. 3-15.
- FAIVRE, Jean-Paul (1966): «Savants et navigateurs: un aspect de la coopération internationale entre 1750 et 1840», *Cahiers d'Histoire Mondiale*, I, pp. 98-124.
- FLOURENS, Pierre-Marie-Jean (1837): *Éloge historique de J. Julien de La Billardière lu à la séance publique du 11 septembre 1837*, Paris.
- FOUGERE, Eric (1995): *Les voyages et l'ancrage. Représentation de l'espace insulaire à l'Âge classique et aux Lumières (1615-1797)*, L'Harmattan.
- FOURASTIE, Jean y Françoise FOURASTIE (1971): *Voyages et voyageurs d'autrefois*, Paris, Denoël.
- FOURNIER, Paul (1932): *Voyages et découvertes scientifiques des missionnaires naturalistes français*, Paris.
- GANNIER, Odile (2001): *La littérature de voyage*, Paris, Ellipses.

- GARCÍA CASTAÑEDA, Salvador (coord.) (1999): *Literatura de viajes. El Viejo Mundo y el Nuevo*, Madrid, Castalia, The Ohio State University.
- GARCÍA MORENO, Luis A. y F. Javier GÓMEZ ESPELOSÍN (1996): *Relatos de viajes en la literatura griega antigua*, Madrid, Alianza Editorial.
- GASC, J.P. & Y. LAISSUS (1981): *Voyages et découvertes. Des voyageurs naturalistes aux chercheurs scientifiques*, París, Muséum National d'Histoire naturelle.
- GAZIELLO, Catherine (1984): *L'Expédition de La Pérouse, 1785-1788. Réplique française aux voyages de Cook*, París, C.T.H.S.
- GIRALDO-JARAMILLO, G. (1964): «Un precursor de las expediciones botánicas: el padre Louis Feuillée», *Cuadernos*, pp. 37-42.
- GIRARD, Maurice (1857): *François Péron, naturaliste, voyageur aux Terres Australes. Sa vie, appréciation de ses travaux, analyse raisonné de ses recherches sur les animaux vertébrés et invertébrés, d'après ses collections déposées au Muséum d'histoire naturelle*, París, Baillière.
- GÓMEZ DE LA SERNA, Gaspar (1974): *Los viajeros de la Ilustración*, Madrid, Alianza Editorial.
- GÓMEZ ESPELOSÍN, F.J. et al. (1994): *Tierras fabulosas de la Antigüedad*, Univ. de Alcalá de Henares.
- GÓMEZ ESPELOSÍN, F.J. (2000): *El descubrimiento del mundo. Geografía y viajeros en la antigua Grecia*, Madrid, Ed. Akal.
- GOMEZ-GERAUD, Marie-Christine (1990): «La mer: un espace hors-la-loi? La représentation de l'espace marin dans quelques récits de voyages français et espagnols au XVI^e s.», *Revue de littérature comparée*, n^o 253, avril-juin, pp. 385-407.
- GOMEZ-GERAUD, Marie-Christine (2000): *Écrire le voyage au XVI^e siècle en France*, París, PUF, «Études littéraires. Recto-verso».
- GOMEZ-GERAUD, Marie-Christine y Philippe ANTOINE (eds.) (2001): *Roman et récit de voyage*, Presses de l'Université de París-Sorbonne.
- GOULEMOT, J.M. y M. LAUNAY (1968): *Le siècle des Lumières*, París, Le Seuil.
- GOULEMOT, J.M., P. LIDSKY y D. MASSEAU (1995): *Le voyage en France. Anthologie des voyageurs européens en France, du Moyen Âge à la fin de l'Empire*, París, R. Laffont, 2 vols.

- GOZALBES CRAVIOTO, Enrique (2003): *Viajes y viajeros en el mundo antiguo*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- GRASSET DE SAINT-SAUVEUR, J. (1795): *Encyclopédie des Voyages*, París.
- GRILLE, F. (1853): *Louis de Freycinet: sa vie de savant et de marin*, París.
- GROS DE BESPLAS, J. M.(1763): *De l'Utilité des Voyages, relativement aux Sciences et aux Mœurs, discours prononcé par Monsieur l'Abbé ***, de la Maison & Société de Sorbonne. A sa réception, en qualité d'Associé, à l'Académie de Bésiers, au mois d'Août 1762. Avec des Réflexions sur les Voyages*, París, Berthier.
- GUENTNER, Wendelin A. (1992): «Comment le récit de voyage français devient littéraire au XVIII^e s.», *Studies on Voltaire*, 296, pp. 53-70.
- GUENTNER, Wendelin A. (1997): *Esquisses littéraires: rhétorique du spontané et récit de voyage au XIX^e siècle*, Nizet.
- GUERIN, Léon (1846): *Les Navigateurs français. Histoire des navigations, découvertes et colonisations françaises*, París.
- GUERIN, Léon (1863): *Histoire maritime de la France*, París, 6 vols.
- GUILLONEAU, Bernard (1967): «Le Rétais Nicolas Baudin fut-il un explorateur et un savant dérisoire ou génial?», *Bulletin de l'Association des Amis de l'Île de Ré*, nº 29, pp. 8-35
- GUILLOU, Jean (1999): *Moi, Jean Guillou, second chirurgien de l'Astrolabe. Voyage de Lapérouse (1785-1788)*, Ed. L'Étrave.
- GUIRAULT DE COURSAC, Paul (1985): *Le voyage de Louis XVI autour du monde. L'expédition La Pérouse*, París, La Table Ronde.
- GURY, Jacques (1990): «En marge d'une expédition scientifique. Fragments du dernier voyage de La Pérouse (1797)», *Dix-huitième siècle, Voyager, explorer*, nº 22, pp. 195-236.
- GUSDORF, G. (1971): *Les principes de la pensée au siècle des Lumières*, París.
- GUSDORF, G. (1972): *Dieu, la Nature et l'Homme au siècle des Lumières*, París.
- HAFID-MARTIN, Nicole (1995): *Voyage et connaissance au tournant des Lumières (1780-1820)*, Oxford, Voltaire Foundation.
- HAMPSON, Norman (1972): *Le siècle des Lumières*, París, Le Seuil, Coll. Points.

- HAMY, E.T. (1891): «L'œuvre ethnographique de Nicolas-Martin Petit, dessinateur à bord du "Géographe", 1801-1804», *L'Anthropologie*, vol. II, pp. 601-622.
- HAMY, E.T. (1906): «Les Collections anthropologiques et ethnographiques du voyage de découvertes aux terres australes (1801-1804)», *Bulletin de géographie historique et descriptive*, n° 1, pp. 24-34.
- HANOTAUX, Gabriel y Alfred MARTINEAU (eds.) (1933): *Histoire des colonies françaises et de l'expansion de la France dans le monde*, Paris.
- HARTOG, François (2001 [1980]): *Le miroir d'Hérodote*, Paris, Gallimard.
- HAZARD, Paul (1990 [1946]): *La pensée européenne au XVIII^e siècle. De Montesquieu à Lessing*, Paris, Fayard.
- HAZARD, Paul (1961): *La crise de la conscience européenne (1680-1715)*, Paris, Fayard.
- HEAWOOD, Edward (1966): *A History of Geographical Discoveries in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Frank Cass Publishers.
- HENWOOD, Philippe (1987): «Fleuriot de Langle et l'expédition de La Pérouse», *Dix-huitième siècle*, 19, 245-262.
- HERRERA PIQUÉ, Alfredo (1987): *Las Islas Canarias, escala científica en el Atlántico. Viajeros y naturalistas en el siglo XVIII*, Madrid.
- HERRMANN, Paul (1982): *Grandes exploraciones geográficas. América, África y el Pacífico*, Barcelona, Ed. Labor.
- HERVE, Georges (1909): «Le premier programme de l'anthropologie», *Bulletins et mémoires de la Société d'Anthropologie de Paris*, pp. 473-87.
- HERVE, Georges (1909): «Les débuts de l'ethnographie au XVIII^e siècle (1701-1765)», *Revue de l'école d'anthropologie*, t. XIX, novembre, pp. 345-366.
- HERVE, Georges (1910): «Les instructions anthropologiques de G. Cuvier pour le voyage du "Géographe" et du "Naturaliste"», *Revue de l'école d'anthropologie*, t. XX, pp. 289-306.
- HERVE, Georges (1913): «Les premières armes de Péron», *Revue anthropologique*, vol. XXIII, pp. 1-16.
- HORNER, Frank (1987): *The French reconnaissance. Baudin in Australia*, Melbourne University Press.

- HOSSARD, Nicolas (2001): *Aimé Bonpland (1773-1858), médecin, naturaliste, explorateur en Amérique du Sud*, Paris, L'Harmattan.
- HUBNER, Johann (1757): *La Géographie universelle, où l'on donne une idée exacte des quatre parties du monde*, Basilea.
- HUETZ DE LEMPS, Ch. (1997): «Du mythe du continent austral au mythe du bon sauvage», en *Les européens et les espaces océaniques au XVIII^e siècle*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, pp. 55-81.
- HULOT, Baron (1894): *D'Entrecasteaux, 1737-1793*, Paris.
- IORGA, N. (1976 [1974]): *La Littérature des grands voyages aux XVI^e et XVII^e siècles*, Paris, Les Belles Lettres.
- IORGA, N. (1928): *Les Voyageurs français dans l'Orient européen (du XV^e au XVIII^e siècle)*, Paris, J. Gamber.
- JACQUIN, Ph. (1990): «À la recherche de la Mer de l'Ouest: l'exploration française en Amérique du Nord», *Dix-huitième siècle*, n^o 22, pp. 139-148.
- JAUFFRET (1828): «Notice sur la vie et les ouvrages du Père Feuillée, voyageur, astronome et botaniste», *Conservateur marseillais*, vol. I, pp. 201-229.
- JECHOVA, Hana (1974): «Du voyage au journal de voyage», *Neohelicon*, II, n^o 3-4, pp. 359-371.
- JOLY, Fernand (1979): *La cartografía*, Barcelona, Ariel.
- JOUAN, René (1950): *Histoire de la Marine française*, Payot, Paris.
- KAPPLER, Claude (1986): *Monstruos, demonios y maravillas a fines de la Edad Media*, Madrid, Akal.
- KILANI, Mondher (1994): «Du terrain au texte. Sur l'écriture de l'anthropologie», *Communications*, n^o 58, pp. 45-60.
- KILANI, Mondher (1994): *L'invention de l'autre: Essais sur le Discours Anthropologique*, Lausana, Payot.
- KIRK, G. S. (1984): *La naturaleza de los mitos griegos*, Barcelona.
- KURY, Lorelai (2001): *Histoire naturelle et voyages scientifiques (1780-1830)*, Paris, L'Harmattan.

- L'importance de l'exploration maritime au siècle des lumières. À propos du voyage de Bougainville*, Table Ronde organisée par M. Mollat et É. Taillemite, Paris, CNRS, 1982.
- LABARGE, Margaret W. (2000): *Viajeros medievales. Los ricos y los insatisfechos*, Guipúzcoa, ed. Nerea.
- LACROIX, A. (1917): «Notice historique sur Bory de Saint-Vincent», *Revue de l'Agenais*, pp. 306-326.
- LAFARGA, Francisco (1997): «Lo familiar y lo exótico en la imagen de la naturaleza en el siglo XVIII», *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo*, 4-5, pp. 3-19.
- LAGARDE, Lucie (1989): «Le Passage du Nord-Ouest et la Mer de l'Ouest dans la Cartographie française du 18^e siècle, Contribution à l'Étude de l'Œuvre des Delisle et Buache», en *Imago Mundi. The Journal of the International Society for the History of Cartography*, n^o 41, pp. 19-43.
- LAGARDE, Lucie (1996): «Philippe Buache (1700-1773) cartographe ou géographe?», Danielle Lecoq y Antoine Chambard, pp. 146-165.
- LAISSUS, Yves (1964): *Enseignement et diffusion des sciences en France au XVIII^e s.*, Paris, Hermann.
- LAISSUS, Yves (1976): «Un naturaliste exemplaire, François Péron (1775-1810)», *Bulletin de la Société d'émulation du Bourbonnais*, pp. 69-80.
- LAISSUS, Yves (1981): «Les voyageurs naturalistes du Jardin du Roi et du Muséum d'histoire naturelle: essai de portrait-robot», *Rev. Hist. Sci.*, XXXIV/3-4, pp. 259-317.
- LAISSUS, Yves & J. TORLAIS (1986): *Le Jardin du roi et le Collège royal dans l'enseignement des sciences au XVIII^e siècle*, Paris, Hermann.
- LAISSUS, Yves (ed.) (1995): *Les naturalistes français en Amérique du Sud. XVI-XIX siècles*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques.
- LAISSUS, Joseph (1968): «Les conserves alimentaires: Nicolas Appert (1749-1841) bienfaiteur de l'humanité», *Comptes rendus du XCIII congrès national des sociétés savantes*, n^o 2, pp. 137-157.

- La letteratura di viaggio. Storia e prospettive di un genere letterario*, Milán, Guerini e Associati, 1987.
- LA MARTINIÈRE, Joseph de Boissieu de (1916): «Lettres du botaniste De La Martinière», en Henri Cordier: «Deux compagnons de La Pérouse», *Bulletin de la Section de Géographie*, Comité des travaux historiques et scientifiques, Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, t. XXXI, pp. 54-82.
- LANGLE, Fleuriot de (1954): *La tragique expédition de La Pérouse et Langle*, Paris.
- LANGLET-DUFRESNOY, abbé (1742): *Méthode pour étudier la géographie*.
- LAPEROUSE, Jean-François de Galaup, comte de (1985): *Le voyage de Lapérouse 1785-1788*, récits et documents originaux présentés par John Dunmore et Maurice de Brossard, Paris, Imprimerie Nationale, 2 vols.
- LAUBRIET, Pierre (1965): «Les guides de voyage au début du XVIII^e et la propagande philosophique», *Stud. on Voltaire*, XXXII, pp. 269-325.
- LAUZUN, Ph. (1903-5): «Lettres de Bory de Saint-Vincent», *Revue de l'Agenais*, pp. 315-339.
- LE BLANC, Gérard (1988): *Les relations de voyages au XVIII^e siècle: écriture et modalités de lecture*, Thèse doctorat, Lyon II.
- LECOQ, Danielle y Antoine CHAMBARD (eds.) (1996): *Terre à découvrir, terres à parcourir*, Paris.
- LE DISEZ, J.Y. (dir.) (2002): *Seuils & Traverses. Enjeux de l'écriture du voyage*, Actes du Colloque de Brest (6-8 juillet 2000), Centre de Recherche Bretonne et Celtique, Université de Bretagne Occidentale, 2 vols.
- LE GENTIL, G. (1954): *Découverte du Monde*, Paris.
- LE GOFF, Jean Pascal (1989): *L'île, territoire mythique*, Études rassemblées par F. Moureau, Aux amateurs de livres.
- LE GRANDIC, Eric (1988): «Les salons en voyage, ou le débat esthétique, politique et moral des voyageurs français en Italie au XVIII^e s.», *RHLF*, n^o6, pp. 1047-1063.
- LE HUENEN, Roland (1987): «Le Récit de voyage: l'entrée en littérature», *Études littéraires*, vol. 20, pp. 45-61.

- LE HUENEN, Roland (1990): «Qu'est-ce qu'un récit de voyage?», *Les modèles du récit de voyage, Littérales*, n° 7, pp.11-27.
- LEMAY, E. (1970): «Naissance de l'anthropologie sociale en France. J.N. Dèmeunier et l'étude des usages et coutumes au XVIII^e siècle», *Dix-huitième siècle*, pp. 147-160.
- LEROI-GOURHAN, A. (dir.) (1947): *Les explorateurs célèbres. Les conquêtes perdues de l'expédition Baudin*, GEO, n°214, décembre, 1996.
- Les Français et l'Australie. Voyages de découvertes et missions scientifiques de 1756 à nos jours*, Paris, Université Paris X - Nanterre, 1989.
- LESTRINGANT, Frank (1991): *L'Atelier du cosmographe ou l'Image du monde à la Renaissance*, Paris, Albin Michel.
- LESTRINGANT, Frank (1993): *Écrire le monde à la Renaissance*, Caen, Paradigme.
- Lettres édifiantes et curieuses des missions de l'Amérique méridionale par quelques missionnaires de la Compagnie de Jésus*, Préface de Claude Reichler, UTZ, 1991.
- Lettres édifiantes et curieuses des jésuites de l'Inde au dix-huitième siècle*, présentées et anotées par I. et J-L. Vissière, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2000.
- LEVI-STRAUSS, Cl. (1955): *Tristes tropiques*, Plon.
- LEVOT (1871): «Notice sur le marquis Verdun de la Crenne», *Revue maritime et coloniale*, sept., vol. 31, pp. 299-304.
- Le voyage austral*, Équipe de Recherche sur le Voyage, Grenoble. 1984.
- LINON, Sophie-Jenny (1990): «Le passage de la Ligne ou le carnaval de la mer. Luillier (1705), Leguat (1707)», *Dix-huitième siècle*, n° 22, pp. 185-194.
- LINON, Sophie-Jenny (1991): «Brièveté et authenticité: l'identité générique de la relation de voyage à la fin de l'âge classique» *La Licorne*, n° 21, pp. 115-123.
- LINON-CHIPON, S., V. MAGRI-MOURGUES y S. MOUSSA (eds.) (2002): *Poésie et voyage. De l'énoncé viatique à l'énoncé poétique*, Ed. La Mancha.
- LINON-CHIPON, Sophie-Jenny (2003): *Gallia Orientalis. Voyages aux Indes orientales 1529-1722. Poétique et imaginaire d'un genre littéraire en formation*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne.

Los universos insulares, Cuadernos del Cemyr nº 3, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 1995.

LOTURE, R. de (1952): *La navigation à travers les âges*, París.

MAGASICH-AIROLA, J.M. DE BEER (1994): *America Magica. Quand l'Europe de la Renaissance croyait conquérir le Paradis*, París, Éd. Autrement, Série Mémoires nº 29.

MALUQUER DE MOTES, J. (1950): *Exploraciones y viajes en el mundo antiguo*, Barcelona.

MARCEL, Gabriel (1888): *Une expédition oubliée à la recherche de La Pérouse*, París.

MARGRY, P. (1867): *Relations et mémoires inédits*, París.

MARGUET, F. (1923): «Le périple de Baudin en Australie», *Revue maritime*, pp. 433-450; 650-657.

MARGUET, F. (1931): *Histoire de la navigation du XV^e au XX^e siècle*, París.

MARTIN-ALLANIC, Jean-Étienne (1964): *Bougainville navigateur et les découvertes de son temps*, París, PUF, 2 vols.

MARTINO, Pierre (1970): *L'Orient dans la littérature française au XVII^e et au XVIII^e s.*, Slatkine Reprints, Ginebra.

MASCART, Jean (1927): *Le Chevalier de Borda*, Lyon.

MAUNY, R. & J. MENDEZ CASTRO (1952): «Godefroy Loyer (1714), plagiaire de Le Maire (1695)», *Notes africaines*, pp. 88-90.

MAURO, F. (1996 [1964]): *L'expansion européenne (1600-1870)*, París.

MAURY, André (1954): «Un naturaliste voyageur havrais du 18^e siècle, Stanilas Levillain (1774-1801)», *Bulletin de la Société Géologique de Normandie et des Amis du Muséum du Havre*, XLIV.

MEDAM, Alain (1982): *L'esprit au long cours. Pour une sociologie du voyage*, París, Méridiens-Anthropos.

Mémoires instructifs pour un Voyageur Dans les divers Etats de l'Europe: contenant Des Anecdotes curieuses très propres à éclaircir l'Histoire du Tems, avec des Remarques sur le Commerce & l'Histoire Naturelle, Amsterdam, chez H. du Sauzet, 1738.

- MERCIER, R. (1969): «Les Français en Amérique du Sud au XVIII^e siècle: la mission de l'Académie des Sciences (1735-1745)», *Revue française d'Histoire d'Outre-Mer*, n° 205, t. LVI, pp. 327-374.
- MERRIEN, J. (1964): *La vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil*, Paris.
- MESLIN, Michel (1984): *Le Merveilleux*, Paris, Bordas.
- MESNARD, Jean *et al.* (1986): *Les Récits de voyage*, Paris, A. G. Nizet.
- METRAUX, A. (1963): «Les précurseurs de l'ethnologie en France du XVI^e au XVIII^e s.», *Cahiers d'histoire mondiale*, vol. VII, n° 3, pp. 721-738.
- MEYER, Jean (1982): *Le contexte des grands voyages d'exploration au XVIII^e siècle*, Paris.
- MEYER, Jean (1986): «Les hommes et la mer dans l'Europe de l'Ouest de l'Antiquité à nos jours», *La Revue du Nord*, n° especial.
- MEYER, Jean (1988): *Grands voyages de découverte du XVII^e siècle à nos jours*, Jonzac.
- MEYER, Jean & M. ACCERRA (1990): *L'empire des mers*, Paris, Office du Livre.
- MEYER, Jean (1996): *L'Europe et la conquête du monde. XVI^e-XVIII^e siècle*, Masson & A. Colin.
- MEYER, Jean (2001): «Marine, économie, société: techniques et stratégies politiques au XVIII^e siècle (1650-1790)», *Rochefort et la Mer*, t. I, pp. 9-24. *Modèles et moyens de la réflexion politique au XVIII^e siècle, Actes du Colloque international des lumières organisé par l'Université lilloise des Lettres, Sciences humaines et Arts du 16 au 19 octobre 1973*, Lille, Publications de l'Université de Lille III, 1977.
- MOLLAT, Michel (1984): *Les explorateurs du XIII^e au XVI^e siècle. Premiers regards sur des mondes nouveaux*, Paris.
- MONTALBETTI, Christine (1997): *Le Voyage, le monde et la bibliothèque*, Paris, PUF.
- MONTEMONT, A. (1833-1837): *Bibliothèque universelle des voyages autour du monde*, Paris.
- MORAND, Paul (1964) : *Le Voyage, notes et maximes*, Hachette.
- MORAVIA, S. (1967): «Philosophie et géographie à la fin du XVIII^e siècle», *Studies on Voltaire*, vol. 57, Ginebra, Droz, pp. 937-1011.
- MORNET, D. (1911): *Les sciences de la nature en France au XVIII^e siècle*, Paris.

- MORNET, D. (1926): *La pensée française au XVIII^e siècle*, Paris.
- MOUREAU, François, *et al.* (1986): *Métamorphoses du récit de voyage*, actes du Colloque de la Sorbonne et du Sénat (2 mars 1985), Paris-Ginebra, Champion-Slatkine.
- MOUREAU, François (ed.) (1989): *L'île, territoire mythique*, Paris.
- MOUREAU, François (1990): «L'œil expert: voyager, explorer», *Dix-huitième siècle*, pp. 5-12.
- MOUSNIER, R. y E. LABROUSSE (1963): *Historia general de las civilizaciones. El siglo XVIII*, Barcelona.
- MÜLLER, Rita (1991): «Les récits de voyage français du XVII^e s. en prenant en considération les Iles Canaries», *VIII Coloquio de Historia Canario-Americana (1988)*, Cabildo Insular de Gran Canaria-ICI [Instituto de Cooperación Iberoamericana], Las Palmas de Gran Canaria, t. II, pp. 335-356.
- NEUVILLE, D. (s.f.): *Les établissements scientifiques de l'ancienne marine*, Paris.
- NORDMANN, C.J. (1966): «L'expédition de Maupertuis et Celsius en Laponie», *Cahiers d'histoire mondiale*, vol. X, n^o 1, pp. 74-97.
- NUCERA, Domenico (2002): «Los viajes y la literatura» en *Introducción a la literatura comparada*, Barcelona, Crítica, pp. 241-289.
- OLSEN, Orjan (1936): *La conquête de la terre. Histoire des découvertes et des explorations depuis les origines jusqu'à nos jours*, Paris, Payot, 6 vols.
- ORTAS, Esther (1999): *Viajeros ante el paisaje aragonés (1759-1850)*, Zaragoza, Institución Fernando el Católico.
- OUELLET, Réal (1993): «Quelques aspects du dialogue dans la relation de voyage», *Parcours et rencontres. Mélanges de langue, d'histoire et de littérature françaises offerts à Enea Balmas*, t. 2: XVIII-XX s., Klincksieck, pp. 1099-1111.
- OVIGNY Pierre-Lionel (1979 y 1980): «À la recherche de La Pérouse: relation sur l'expédition de l'amiral d'Entrecasteaux de 1791 à 1795», *Revue*

économique française, 101 année, n° 1, pp. 19-25 , 102 année, n° 2, pp. 55-61.

- PAGEAUX, Daniel Henri (1994): *La littérature générale et comparée*, Paris, Colin, Cursus.
- PARIAS, Louis-Henri (dir.) (1955-1957): *Histoire universelle des explorations*, Paris, Nouvelle Librairie de France, 4 vols.
- PARRY, J.H. (1952): *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México.
- PARRY, J.H. (1989): *El descubrimiento del mar*, Barcelona, Ed. Crítica.
- PASQUALI, Adrien (1994): *Le Tour des horizons. Critique et récits de voyage*, Paris, Klincksieck.
- PASTOUREAU, Mireille (1984): *Les atlas français XVI^e-XVII^e siècles*, Paris.
- PASTOUREAU, Mireille (1990): *Voies océanes. De l'ancien aux nouveaux mondes*, Hervas.
- PASTOUREAU, Mireille (1992): «Le Monde en cartes: l'apport de Fleurieu», en U. Bonnel, pp. 31-39.
- PELLETIER, Monique (2001): *Cartographie de la France et du monde de la Renaissance au Siècle des lumières*, Paris, Biblioteca Nacional de Francia.
- PERCY, G. Adams (1962): *Travelers and Travel Liars, 1660-1800*, Berkeley, University of California Press, pp. 64-80.
- PHILLIPS, J.R.S. (1994): *La expansión medieval de Europa*, Madrid, Fondo de Cultura Económica.
- PIMENTEL, Juan (2001): *Viajeros científicos*, Madrid.
- PIMENTEL, Juan (2003): *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Madrid, Marcial Pons.
- PIRE, G. (1956): «Jean-Jacques Rousseau et les relations de voyages», *RHLF*, n°3, pp. 355-378.
- PLÁCIDO, D. (1989): «Realidades arcaicas de los viajes míticos a Occidente», *Gerión*, 7, pp. 41-51.
- POIRIER, Jean (1951): «La recherche ethnologique. Son élaboration; son orientation actuelle», *Le monde non chrétien*, pp. 54-69.
- POLO, Marco (1951): *Viajes*, Buenos Aires, Espasa-Calpe.

- POMEAU, René (1966): *L'Europe des Lumières*, Paris, Stock.
- POMEAU, René (1967): «Voyage et lumières dans la littérature française du XVIII^e siècle», *Studies on Voltaire and the Eighteenth Century*, vol. LVII, pp.1269-1289.
- POMEY, P. (ed.) (1997): *La navigation dans l'Antiquité*, Paris.
- PONS, E. (1926): «Le voyage, genre littéraire au XVIII^e s.», *Bulletin de la Faculté des Lettres de Strasbourg*, pp. 97-99, 144-149, 201-207.
- POULLET, Olivier (2002): «Les voyages des frères Verrazane», *Quiquengrogne*, n^o 30, pp. 7-15.
- PROUST DE LA GIRONIERE, Muriel (2002): *Nicolas Baudin marin et explorateur ou le mirage de l'Australie*, Paris, Ed. du Gerfaut.
- PROVOST, Sylvie (1996):«Le cercle de Borda et la carte des îles Canaries», *La Revue*, n^o 17, pp. 21-31.
- RACAULT, Jean-Michel (1990): «Le voyage de Pingré dans l'Océan Indien», *Voyager, explorer, Dix-huitième siècle*, n^o 22, pp. 107-120.
- RAISZ, Erwin (1985): *Cartografía*, Barcelona, Ed. Omega.
- RAJOTTE, P. (dir.) (1997): *Le récit de voyage. Aux frontières du littéraire*, Montreal, Triptyque.
- Récits, voyages et imaginaire*, Colloque de Montréal, Biblio 17, 1984.
- REGIS, Antoine (1972): «La relation exotique», *Revue des sciences humaines*, juillet-septembre, pp. 373-385.
- RETIF, André (1951): «Brève histoire des *Lettres édifiantes et curieuses*», *Nouvelle Revue de Science Missionnaire*, pp. 37-50.
- RICHARD, Hélène (1982): «L'expédition de d'Entrecasteaux (1791-1794) et les origines de l'implantation anglaise en Tasmanie», *Revue française d'Histoire d'Outre Mer*, t. LXIX, n^o 257, 4 trim.
- RICHARD, Hélène (1986): *Le voyage de D'Entrecasteaux à la recherche de La Pérouse*, Paris, Éditions du Comité des Travaux historiques et scientifiques.
- RIVERAIN, Jean (1966): *Dictionnaire des explorations*, Paris, Larousse.

- ROBERT DE VAUGONDY, D.(1755): *Essai sur l'histoire de la géographie, ou sur son origine, ses progrès et son état actuel*, París.
- ROCHE, Daniel (2003): *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Fayard.
- ROMERO, Federico y Rosa BENAVIDES (1998): *Mapas antiguos del mundo*, Madrid, Edimat.
- RONCIERE, Charles DE LA (1943): *Bougainville*, París.
- RONCIERE, M. De La y M. MOLLAT (1984): *Les portulans. Cartes marines du XIII^e au XVII^e siècle*, Friburgo, Nathan.
- ROSSEL, Élisabeth-Paul-Edouard (1829): «Rapport sur la navigation de l'Astrolabe lu à l'Académie dans la séance du 17 août 1829», *Annales maritimes et coloniales*, t.II, pp. 401-419.
- ROUDAUT, Jean (1984): «Quelques variables du récit de voyage», *La Nouvelle Revue Française*, juin, n^o 377, pp. 58-70.
- ROUX, Jean-Paul (1985): *Les explorateurs au Moyen Âge*, París, Fayard.
- RUPP-EISENREICH, Britta (1984): «La relation de voyage: document anthropologique ou texte littéraire?», en *Histoires de l'anthropologie: XVI-XIX s.*, París, Klincksieck, pp. 55-65.
- SAINT-YVES, G. de (1895): «Un voyageur bas-alpin. Le P. Louis Feuillée (1660-1732)», *Bulletin Géographie historique et descriptive*, pp. 302-325.
- SANZ, Carlos (1973): *Actitud del hombre ante el desconocido. Orígenes literarios de los descubrimientos geográficos*, Madrid, Imprenta Aguirre.
- SARRAILH, Jean (1934): «Voyageurs français au XVIII^e s.», *Bulletin Hispanique*, tome 36, pp. 29-70.
- SERRES, M. (1991): *El Paso del Noroeste*, Madrid, Debate.
- SIMON, R. (1955): «Les débuts de la géographie en France: les Sanson s'Abbeville, Guillaume Delisle et Fréret», *Bulletin Soc. Anti. de Picardie*, pp. 8-15.
- SIMPAN, J. (1891): *Lapérouse et Vanikoro*.
- SMITH, B. (1992): *Imagining the Pacific: in the wake of the Cook voyages*, New Haven y Londres, Yale University Press.

- SMITH, B. (1985): *European Vision and the South Pacific*, New Haven y Londres, Yale University Press.
- STAFLEU, Frans A. (1967): *Adanson, La Billardièrre, de Candolle. Introduction to four of their books reprinted in the series historiae naturalis classica*, Lehre.
- STOCKING, G.W. (1964): «French anthropology in 1800», *Isis*, vol. LV, n° 2, pp. 134-150.
- TAILLEMITE, Étienne (1962): *Dictionnaire de la Marine*, Paris, Seghers.
- TAILLEMITE, Étienne (1977): *Bougainville et ses compagnons autour du monde, 1766-1769*, Paris, Imprimerie nationale, 2 vols.
- TAILLEMITE, Étienne (1987): «La Mer au XVIII^e», en *La mer au siècle des encyclopédies*, pp. 17-38.
- TAILLEMITE, Étienne (1988): *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin.
- TAILLEMITE, É. & D. LIEPPE (1997): *La percée de l'Europe sur les océans vers 1690 - vers 1790, Actes du Colloque du Comité de documentation historique de la Marine*, Revue d'histoire maritime, n° especial, oct.
- TAILLEMITE, Étienne (1999): *Marins français à la découverte du monde. De Jacques Cartier à Dumont D'Urville*, Fayard.
- TAILLEMITE, Étienne (2002 [1982]): *Dictionnaire des marins français*, Paris.
- TAILLEMITE, Étienne (2002): *Louis XVI ou la navigateur immobile*, Paris, Payot.
- TAILLEMITE, Étienne (2004): *Les découvreurs du Pacifique*, Paris, Gallimard.
- TENA TENA, Pedro (1990): «Estudio de un desconocido relato de viaje a Tierra Santa», *Dicenda. Cuadernos de Filología Hispánica*, n° 9, pp. 187-203.
- THIBAUDET, Albert (1939): «Le genre littéraire du voyage», en *Réflexions sur la critique*, NRF, Gallimard.
- TODHUNJER, I. (1962): *Arc of the meridian measured in Perú, A history of the mathematical theories of attraction and the figure of the earth*, Nueva York.
- TODOROV, Tzvetan (1982): *La conquête de l'Amérique. La question de l'autre*, Paris, Seuil.
- TODOROV, Tzvetan (1982): «Les Récits de voyage et le colonialisme», *Le Débat*, n° 18, janvier, pp. 94-101.

- TODOROV, Tzvetan (1989): *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*, Seuil.
- TODOROV, Tzvetan (1991): *Les Morales de l'histoire*, Grasset.
- TRAMOND, J. (1942): *Manuel d'histoire maritime de la France des origines à 1815*, Paris.
- TRIEBEL, L.A. & J.C. BATT (1957): *The French exploration of Australia*, Hobart.
- VAN DELFT, Louis (1983): «Caractères et lieux: la représentation de l'homme dans l'anthropologie classique», *Revue de Littérature comparée*, 2, pp. 149-172
- VAN GENNEP (1910): «Un ethnographe oublié du XVIII^e s.: J.N. Dêmeunier», *Revue des idées*, VII, pp. 18-28.
- VAN LOON, H.(1935): *La Conquête des mers*, Paris.
- VAN REETH, Benoît (1984): *Nicolas Baudin et le voyage aux Terres Australes (1800-1804)*, thèse de l'École des Chartes.
- VARILLE, Mathieu (1934): *Sous le signe de l'Astrolabe et du sextant. Histoires de voyages*, Lyon, Masson.
- VERGE-FRANCESCHI, Michel (1996): *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes.
- VERGE-FRANCESCHI, Michel (1998): *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, Paris, Sedes.
- VERGE-FRANCESCHI, Michel (2003): *Colbert ou la politique du bon sens*, Paris, Payot.
- VERNE, Jules (1969): *Histoire des grands voyages et des grands voyageurs*, Paris.
- VERNE, Jules (1977): *Les grands navigateurs du XVIII^e siècle*, Paris, Ed. Ramsay.
- VIVIELLE, Jacques (1925): «La Mission du chanoine Pingré à l'île Rodrigues en 1761», *Communications et mémoires de l'Académie de Marine*, IV, 2, pp. 4-34.
- VOVELLE, Michel (dir.) (1996): *L'homme des Lumières*, Paris, Seuil.
- Voyager, explorer*, numéro especial de la revista *Dix-huitième siècle*, n^o 22, 1990.
- Voyages entrepris par ordre de Louis XV en 1771 et 1772 pour éclaircir la navigation et la géographie de différents pays (de l'Europe et de l'Afrique)*, Paris, 1778. 2 vols.

Voyages. Récits et imaginaire, Actas de Montreal, Bernard Beugnot (ed.), Biblio 17, 1984.

WALCKENAER, C.A. (1826-1842): *Histoire générale des voyages*, París, Lefèvre, 21 vols.

WEIL, Françoise (1984): «La Relation de voyage: document anthropologique ou texte littéraire?», en Rupp-Eisenreich, Britta, pp. 55-65.

WOLFZETTEL, Friedrich (1996): *Le discours du voyageur*, PUF.

ZOBEL, M.(1961): *Les naturalistes voyageurs et les grands voyages maritimes aux XVIII^e et XIX^e siècles*, París.

III. ESTUDIOS SOBRE CANARIAS

AINSA, Fernando (1992): «La découverte de l'autre et l'invention de l'utopie», *Europe*, nº 756, pp.46-56.

ÁLVAREZ DELGADO, J. (1945): «Las "Islas Afortunadas" en Plinio», *Revista de Historia*, pp. 26-61.

ÁLVAREZ RIXO, J. A. (1994): *Anales del Puerto de la Cruz de la Orotava 1701-1872*, Cabildo Insular de Tenerife, Patronato de Cultura del Ayuntamiento del Puerto de la Cruz.

ÁLVAREZ RIXO, J.A. (1994): *Anales del Puerto de la Cruz de La Orotava 1701-1872*, Cabildo Insular de Tenerife, Patronato de Cultura del Ayuntamiento del Puerto de la Cruz.

BALLESTEROS CAIBROIS, M. (1971): «La idea de la Atlántida en el pensamiento de los diversos tiempos y su valoración como realidad geográfica», *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 17, pp. 337-362.

BETHENCOURT MASSIEU, A. (1991): *Canarias e Inglaterra: el comercio de vinos (1650-1800)*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria.

- CABRERA PERERA, A. (1988): *Las Islas Canarias en el Mundo Clásico*, Santa Cruz de Tenerife, Viceconsejería de Cultura y Deportes, Islas Canarias.
- Carta sobre la erupción del volcán de la montaña de Venge, Anales de Historia Natural*, I, 1800, pp. 297-304.
- CASTILLO, Pedro Agustín del (1948): *Descripción histórica y geográfica de las Islas Canarias. Acabada en 1737*, Madrid, Ediciones de «El gabinete literario» de Las Palmas.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (1991): *La exploración del Atlántico*, col. América 92, Ed. Mapfre.
- CHIL Y NARANJO, Gregorio (1876): *Estudios históricos, climatológicos y patológicos de las Islas Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, 3 vols.
- CIORANESCU, Alejandro (1993): *Historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife*, Viceconsejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias.
- CIORANESCU, Alejandro (1998 [1977-1979]): *Historia de Santa Cruz*, Tenerife, Confederación Española de Cajas de Ahorros.
- CORBELLA, D., C. G. DE URIARTE y C. CURELL (1999): «Relaciones entre Canarias y Francia», *Cultura Canaria: documentos-conferencias*, Consejería de Educación, Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias.
- <http://nti.educa.rcanaria.es/culturacanaria/frances/frances.htm>.
- CURELL, Clara y Cristina G. DE URIARTE (2001): «Hispanismos en los libros de viaje franceses del siglo XVIII» en I. Uzcanga Vivar *et al.* (eds.), *Presencia y renovación de la lingüística francesa*, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, pp. 99-107.
- CURELL, Clara y Cristina G. DE URIARTE (1998): «Voces canarias en relatos de viajes franceses», en *Revista de Filología de la Universidad de La Laguna*, nº 16, pp. 19-28.
- CURELL, Clara y Cristina G. DE URIARTE (1997 [1995]): «El paisaje de Tenerife en los libros de viaje franceses del siglo XVIII», en *IV Coloquio de la Asociación de Profesores de Filología Francesa de la Universidad Española*, Las Palmas de Gran Canaria, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, pp. 313-321.

- DARIAS PADRÓN, D. (1924): «Costumbres e ideales de Santa Cruz de Tenerife en el s. XVIII», *Revista de Historia*, nº 22, Universidad de La Laguna, Servicio de Publicaciones, pp. 169-180.
- DE PAZ, M. y J. M. CASTELLANO (coords.) (1995): *La Laguna: 500 años de Historia*, Excmo. Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna.
- DÍAZ MARRERO, E. (1995): *Las Islas de la Fortuna. Historia mítica de las Islas Canarias*, Las Palmas de G. Canaria.
- DÍAZ TEJERA, A. (1988): «Las Canarias en la Antigüedad», en Morales Padrón, F. (coord.), pp.13-32.
- DÍEZ DE VELASCO, F., M. MARTÍNEZ y A. TEJERA (1997): *Realidad y Mito*, Madrid, Eds. Clásicas.
- DUGOUR, Jose Desiré (1994): *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Julio Castro Editor, Tenerife.
- FUNDACIÓN CANARIA OROTAVA DE HISTORIA DE LA CIENCIA:
<<http://nti.educa.rcanaria.es/fundoro>
- GARCÍA BELLIDO, A. (1977): «Las Islas de los Bienaventurados o Islas Afortunadas», *Veinticinco estampas de la España Antigua*, Madrid, pp. 45-57.
- GARCÍA BELLIDO, A. (1967): *Las islas atlánticas en el Mundo Antiguo*, Las Palmas de Gran Canaria.
- GARCÍA GUAL, C. (1990): «Los mitos clásicos», *Investigación y ciencia*, 165, pp. 76-85.
- GÓMEZ-TABERNERA, J. M. (1983): «Realidad y leyenda de la Atlántida y su ubicación en el Archipiélago Canario», *II Congreso Ibero-Americano de Antropología*, Las Palmas de Gran Canaria, pp.1-23.
- GONZALBES, Enrique (1989): «Sobre la ubicación de las islas de los Afortunados en la Antigüedad clásica», *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 35, pp. 17-44.
- G. DE URIARTE, Cristina (2000): «Entre mythe et réalité: Tenerife et les voyageurs français du XVIII^e siècle», en *La géocritique. Mode d'emploi*, Presses universitaires de Limoges, pp. 181-202.

- G. DE URIARTE, Cristina (2001 [1999]): «Canarias, una escala tradicional para las expediciones científicas francesas», en *Les îles atlantiques: réalités et imaginaires*, Presses de la reprographie de l'Université Rennes 2, pp. 127-137.
- G. DE URIARTE, Cristina (2001): «La mujer canaria en la literatura de viajes francesa», en Oliver Frade J.M. (ed.), *Isla Abierta. Simposio Internacional en Memoria de Alejandro Cioranescu*, La Laguna (en prensa).
- G. DE URIARTE, Cristina (1997): «Viajeros franceses en Canarias en el siglo XVIII. Una imagen de Santa Cruz de Tenerife», en *Revista de Filología Francesa*, nº 11, número especial en homenaje al Profesor D. Jesús Cantera, Madrid, Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, pp. 407-416.
- GUERRA Y PEÑA, Lope Antonio de la (1951): *Memorias (Tenerife en la segunda mitad del siglo XVIII)*, Las Palmas de Gran Canaria, Ed. El Museo Canario.
- GUIMERA PERAZA, Marcos (1994): «El ilustrado don Tomás de Nava-Grimón y Porlier, v Marqués de Villanueva del Prado (1734-1779)», *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 40, pp. 247-327.
- HARDISSON Y PIZARROSO, Emilio (1946): «Santa Cruz de Tenerife y su puerto», *Revista de Historia*, nº 76, pp. 369-390.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (1988): *La religiosidad popular en Tenerife durante el s. XVIII*, Universidad de La Laguna, Secretariado de Publicaciones.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (1993): «Madeira, Canarias y las islas del Caribe: la difusión de las ideas a través de las relaciones mercantiles en el s. XVIII: un intento de aproximación», *As sociedades insulares no contexto das interinfluencias culturais do século XVIII. Coloquio sobre as sociedades insulares no contexto das interinfluencias culturais do século XVIII*, Funchal, pp. 159-184.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M. (1998): *Mujer y vida cotidiana en Canarias en el s. XVIII*, Santa Cruz de Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria.
- HERRERA PIQUÉ, A. (1987): *Las Islas Canarias, escala científica en el Atlántico: viajeros y naturalistas en el siglo XVIII*, Madrid, Ed. Rueda.

- INFANTES FLORIDO, J.A.(1982 [1980]): «Canarias en el siglo XVIII: la Guerra contra Francia», *IV Coloquio de Historia Canario-americana*, Las Palmas de Gran Canaria, 2 vols.
- LEÓN, Francisco María de (1966): *Apuntes para la continuación de las noticias históricas de las Islas Canarias, 1776-1868*. Introducción de Marcos Guimerá Peraza, notas de Alejandro Cioranescu, Índice por Marcos G. Martínez. Aula de Cultura de Tenerife.
- MARTÍNEZ, HERNÁNDEZ, Marcos (1992): *Canarias en la Mitología*, Santa Cruz de Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria.
- MARTÍNEZ HERNÁNDEZ, Marcos (1996): *Las Islas Canarias de la Antigüedad al Renacimiento. Nuevos aspectos*, Santa Cruz de Tenerife, Centro de la Cultura Popular Canaria.
- MILLARES TORRES, Agustín (1977): *Historia General de las islas Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria, Edirca.
- MONTEVERDE Y MOLINA, José (1798): *Relación circunstanciada de la defensa que hizo la plaza de Santa Cruz de Tenerife, invadida por una escuadra inglesa, al mando del contra-almirante Horacio Nelson, la madrugada del 25 de julio de 1797*, Madrid.
- MORALES LEZCANO, Víctor (1966-69): «Literatura de viajes como fuente histórica: reedición de tres relatos», *El Museo Canario*, pp. 187-219.
- MORALES LEZCANO, Víctor (1970): *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, La Laguna.
- MORALES LEZCANO, Víctor (1965): «La Ilustración en Canarias», *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 11, pp. 103-127.
- MORALES PADRÓN, Francisco (1962): «Las fortificaciones insulares en 1780», *Revista de Historia*, nº 137-140, pp. 190-200.
- MORALES PADRÓN, Francisco (dir.) (1988): *Canarias y América*, Madrid.
- MURCIA NAVARRO, Emilio (1975): *Santa Cruz de Tenerife. Un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de geografía urbana*, Santa Cruz de Tenerife, Aula de Cultura de Tenerife.

NAVARRO GONZÁLEZ, A. (1961): *Las Islas Afortunadas*, La Laguna.

OLIVER, J.M., C. CURELL y C. G. DE URIARTE (2003): «El paisaje canario en los relatos de los viajeros franceses de la época romántica», *Coloquio Internacional ACT9 Corpo e Paisagem Românticos*, Fac. de Letras de la Universidad de Lisboa, 11-12 marzo (en prensa).

OLIVER, J.M., C. CURELL y C. G. DE URIARTE (2004): «La sublimación del volcán: el Teide en la literatura de viajes francesa», *L'ull crític* (en prensa).

ONTORIA OQUILLAS, P., L. COLA BENÍTEZ y D. GARCÍA PULIDO (1997): *Fuentes Documentales del 25 de julio de 1797*, Museo Militar Regional de Canarias, Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.

PICO, Berta (1999): *La imagen mítica de Canarias en los relatos de los viajeros franceses (s. XV-XIX): Lección inaugural del curso académico 1999-2000, 1 de octubre, 1999*, La Laguna, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.

PICO, Berta y Dolores CORBELLA (dirs.) (2000): *Viajeros franceses a las Islas Canarias*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios.

PRADO y TORRES, Pedro (1858): *Horacio Nelson en Santa Cruz de Tenerife. Narración histórica del ataque*, Santa Cruz de Tenerife.

Relación circunstanciada de la defensa que hizo la plaza de Santa Cruz de Tenerife invadida por una esquadra inglesa, al mando del contra-almirante Horacio Nelson la madrugada del 25 de [] de 1797, Madrid, 1798.

RODRÍGUEZ GARCÍA, Vicente (1979): *El Jardín Botánico en Tenerife en el siglo XVIII*, Las Palmas de Gran Canaria.

RODRÍGUEZ GARCÍA, Vicente (1979 [1977]): «La historia del Jardín Botánico de Tenerife en el s. XVIII: las fuentes documentales de A.G.I. de Sevilla», separata de *Coloquio de Historia Canario-Americana*.

ROUMEGUERE, C. (1874): «Correspondance de Broussonet avec Alex. de Humboldt au sujet de l'histoire naturelle des Iles Canaries», en *Mémoires*

- de la Société Nationale des Sciences Naturelles de Cherbourg*, t. XVIII, París, pp. 304-317.
- RUIZ ÁLVAREZ, Antonio (1959): «El cónsul Clerget y el desembarco de Nelson en Tenerife», *Revista de Historia Canaria*, nº 125-26, pp.78-86.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio (1996): «El ataque de Nelson a Santa Cruz de Tenerife. Carta-relato sesgado escrito por el comerciante irlandés Pedro Forstall», *AEA*, Anexo, Madrid-Las Palmas de Gran Canaria, nº 42, pp. 631-650.
- RUMEU DE ARMAS, Antonio (1991 [1950]): *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, Canarias, Viceconsejería de Cultura y Deportes.
- RUMEU PALAZUELOS, Enrique (1979): *La Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife*, Las Palmas de Gran Canaria.
- RUMEU PALAZUELOS, Enrique (1987): «Navegantes europeos en Santa Cruz de Tenerife. El capitán James Cook», *Anuario de estudios atlánticos*, pp. 335-376.
- SCHMITT, Ph.(1968): «Connaissance des Îles Canaries dans l'Antiquité», *Latomus*, 27, pp. 362-391.
- SERRA RÀFOLS, Elías (1957): «La navegación primitiva en los mares de Canarias», *Revista de Historia*, nº 119-120, pp. 83-91.
- TARQUIS RODRÍGUEZ, Pedro (1973): *Retazos históricos. Santa Cruz de Tenerife, siglos XV al XIX*, Santa Cruz de Tenerife.
- VALBUENA GARCÍA, M^a Antonia (1982): «El libre comercio hispano-americano en el archipiélago canario, 1778-1785», *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 28, pp. 417-474.
- VIERA Y CLAVIJO, José de (1982 [1967]): *Noticias de la Historia General de las Islas Canarias*, Santa Cruz de Tenerife, Goya.
- VIERA Y CLAVIJO, José de (1982): *Diccionario de historia natural de las Islas Canarias. Índice alfabético descriptivo de sus tres reinos: animal, vegetal y mineral*, Manuel Alvar (dir.), Excma. Mancomunidad de Cabildos de las Palmas.
- VIGNERAS, Louis André (1957): «La búsqueda del Paraíso y las legendarias islas del Atlántico», *Anuario de Estudios Atlánticos*, xxx, pp.809-863.

ÍNDICE DE VIAJEROS

ÍNDICE DE VIAJEROS

	Página
ADANSON, Michel.....	46
BAILLY, Joseph-Charles.....	93
BAUDIN, Nicolas-Thomas	69 y 73
BORDA, Jean Charles	52 y 57
BORY DE SAINT-VINCENT, Jean-Baptiste-Geneviève-Marcellin	82 y 85
BRETON, François Désiré	93
CAT.....	39
CHOME, Ignace	38
COUTURE, Joseph Victor	93
D'ENTRECASTEAUX, Antoine-Raymond-Joseph Bruni	63
DEPUCH	93
DRALSE DE GRAND-PIERRE	39
DURRET.....	40
FEUILLEE, Louis	41
FLEURIEU, Charles-Pierre Claret	49
FREYCINET, Louis-Claude Desaulces De	88
GODOT, Jean	35
HAMELIN DES ESSARTS, Jacques Félix Emmanuel.....	92
LA BARBINAIS LE GENTIL, Guy	40
LABAT, Jean Baptiste	45
LABBE, Joseph	38
LABILLARDIERE, Jacques Julien Houtou de	67
LAMANON, Robert de Psul.....	62
LA PEROUSE, JEAN-FRANÇOIS DE GALAUP	57
LEBRUN, Louis	90
LEDRU, André-Pierre	71
LEVILLAIN, Stanislas	92
LOYER, Godefroy	36
MILBERT, Jacques-Gérard	85
MILIUS, Pierre-Bertrand	90

	Página
MONGE, Louis	62
OZANNE, Pierre	56
PAGES, Pierre-Marie-François	49
PERON, François	86 y 88
PINGRE, Alexandre Gui	54
RIEDLE, Anselme.....	91
ROCHON, Alexis	48
RONARD.....	91
ROSSEL, Elisabeth-Paul-Édouard, chevalier de.....	67
SAINT CRICQ, Jacques	92
SAUTIER, Antoine	93
SONNINI DE MANONCOURT	72
TAILLANDIER, Jean-Baptiste	38
VERDUN DE LA CRENNE, Jean-René-Antoine.....	55

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

	Página
1. Louis Feuillée	41
2. Jean Baptiste Labat	45
3. Michel Adanson	46
4. Alexis Rochon	48
5. Jean-Charles Borda	52
6. Alexandre Gui Pingré	54
7. La Pérouse	57
8. Medallas con la efigie de Luis XVI	62
9. D'Entrecasteaux	64
10. Rutas de La Pérouse y D'Entrecasteaux	65
11. Labillardière	68
12. Nicolas Baudin	70
13. Itinerario de <i>Le Géographe</i>	76
14. Bory de Saint-Vincent	82
15. François Péron	86
16. Louis de Freycinet	88
17. Detalle de la <i>Geografía</i> de Ptolomeo	102
18. Mapa de T en O	107
19. Mapa de Hereford con el Este en la parte superior	108
20. Mapa de Ebstorf.....	109
21. Portulano del Mediterráneo de Mateo Prunes	112
22. Mapa de Juan de la Cosa	113
23. Atlas de Cresques	114
24. Mapamundi de Vaulx, s. XVI	121
25. Mapa de los dos hemisferios de Jean Roze, 1542	125
26. Mercator y Hondius	127
27. Océano Pacífico, Ortelius, 1589	129
28. Mapa de África de Blaeu	137
29. Islas Canarias, Janssonius	138

	Página
30. <i>Le monde dans une tête de fou</i> , c. 1590.....	144
31. Detalles de <i>Carte de la mer du Sud et de la mer du Nord</i> , N. de Fer, 1713	146
32. Detalle de <i>Carte de la mer du Sud et de la mer du Nord</i> , N. de Fer, 1713	147
33. Mapa de los descubrimientos de Fonte, Delisle, 1752	168
34. <i>La Recherche y L'Espérance</i>	176
35. Matanza de Fleuriot de Langle y de sus compañeros	183
36. Medallas de la Academia de Marina.....	185
37. Luis XVI y La Pérouse. A. Monsiau, 1817	189
38. <i>Jardin des Plantes</i>	190
39. <i>Carte préparatoire au voyage de La Pérouse</i>	193
40. Cestas para el transporte de plantas. Expedición de La Pérouse	204
41. Compás	207
42. Astrolabio	208
43. Círculo de Borda	208
44. Cuadrante utilizado por J. Picard	209
45. Alidada	210
46. Cuadrante portátil	210
47. Sextante de bolsillo	210
48. Reloj marino de Harrison	212
49. Observatorio portátil	218
50. Detalle de las Instrucciones para transportar las plantas. Viaje de La Pérouse ...	223
51. Detalle de las Instrucciones para transportar las plantas. Viaje de La Pérouse ...	223
52. Detalle de las Instrucciones para transportar las plantas. Viaje de La Pérouse ..	223
53. Astillero	228
54. El paso del Ecuador	240
55. Diario de a bordo de Levillain. Col. Lesueur 14040.....	256
56. Diario de Baudin, ms. 49	258
57. Diario de Baudin, ms. 5 JJ 35	259
58. Papel oficial de Baudin	263
59. Portada del <i>Voyage de découvertes aux terres australes</i>	271
60. Mapa de Borda, 1776.....	334
61. Puerto de Lanzarote, Baudin, ms. 49	338
62. Mapa de las Islas Canarias, Fleurieu	348

	Página
63. Vista de Santa Cruz de Tenerife. Col. Lesueur nº 14009	354
64. Pan de Azúcar, Feuillée	361
65. Medición de la altura del Pico, por P. Ozanne	364
66. <i>Îles Fortunées</i> , Robinet Testard	368
67. Árbol Santo	372
68. Mapa de la Atlántida, Bory de Saint-Vincent, <i>Essais</i>	375
69. Pescadores, Louis Feuillée	397
70. Acueducto, S. Levillain, Col. Lesueur 14010	407
71. <i>Sedum arborescens ramosa minor</i> [<i>Æonium lindleyi</i>]	412
72. <i>Sedum majus arborescens</i> [<i>Æonium urbicum</i>]	412
73. Drago, Louis Feuillée	413
74. Violeta del Teide, Louis Feuillée	414
75. Pez dibujado por Petit, Muséum Le Havre nº 76307	418
76. <i>Ardea cinerea</i> , Muséum Le Havre nº 79044	419
77. <i>Guttera pucherani</i> , Muséum Le Havre nº 79043	419
78. Reptiles, Louis Feuillée	420
79. Volcán de Chahorra, Bory de Saint-Vincent, <i>Essais</i>	424
80. <i>Porpita porpita</i> , Col. Lesueur nº 14028.....	425
81. <i>Pelagia noctiluca</i> . Muséum Le Havre nº 68533	425
82. Paisaje de Tenerife, Col. Lesueur nº 14011	432
83. Vista del Pico y de La Laguna, Col. Lesueur nº 14008.....	440
84. Vista de Santa Cruz, Jean Godot	442
85. Mujer de Tenerife, Col. Lesueur nº 14006	475
86. Mujer de Tenerife. Col. Lesueur nº 14005	478
87. Mujer de Tenerife. Col. Lesueur nº 14004	486
88. Tapadas, Baudin, ms. 49	491
89. Mujer del campo, Baudin, ms. 49	492
90. Mujeres de Tenerife, Col. Lesueur nº 14003	498
91. Diario de Baudin, ms. 49	502