

## *Sailscales*. La construcción del paisaje del Océano Pacífico en el *Giro del Mondo* de Gemelli Carreri/

*Sailscales*. The Construction of the Pacific Ocean Landscape  
in Gemelli Carreri's *Giro del Mondo*

José María García Redondo

Escuela de Estudios Hispano-Americanos,  
Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla

---

*Este trabajo analiza los procesos de representación y percepción del paisaje del océano Pacífico a partir de la narración del viaje de Gemelli Carreri (1698) a bordo del Galeón de Manila. Presenta el concepto «Sailscape» como construcción práctica y simbólica del entorno oceánico, como parte de la navegación y de la imaginación geográfica. Con el texto de Gemelli se ha ilustrado el análisis teórico del «sailscape» pacífico, atendiendo a la mirada del navegante y al recorrido de la nave como agentes espaciales en la construcción del paisaje.*

PALABRAS CLAVE: Sailscape; Percepción; Representación; Paisaje; Océano Pacífico; Cartografía.

*This article analyses the processes of representation and perception of the Pacific Ocean landscape as derived from the narrative of the voyage by Gemelli Carreri (1698) on board of the Manila Galleon. The article also introduces the concept «Sailscape» as the practical and symbolic construction of the oceanic environment and as part of the navigation and geographical imagination. The theoretical analysis of the Pacific «sailscape» has been illustrated by means of Gemelli's text. In addition to that, the navigator's scope and the ship's trip have been regarded as spatial agents in the construction of the landscape.*

KEYWORDS: Sailscape; Perception; Representation; Landscape; Pacific Ocean; Cartography.

---

En mayo de 1902, la erupción del monte Pelée arrasó la ciudad de Saint Pierre, dejando miles de muertos y a la opinión internacional conmocionada. El fatídico suceso dio a conocer al mundo la isla de Martinica, sin embargo, esto no bastó para ubicarla bien en el mapa. Apenas unas décadas después, el *Giuoco del Giro del Mondo*, una popular versión italiana del juego de la oca, emplazaba la ínsula antillana en pleno océano Pacífico. Una isla, con su puerto y su volcán, parecía ajustarse más a aquel escenario oceánico, entre Tokio y San Francisco, flanqueada por una «ballena» y un «náufrago». La selección e interpretación de las «imágenes» de la Martinica explican su reubicación de una manera —quizás— más acorde con el imaginario geográfico acerca del Pacífico, lo desconocido y lo peligroso.<sup>1</sup> Parafraseando a Mercedes Maroto, el Pacífico no es algo que esté o haya estado siempre ahí, sino, más bien, un espacio conceptualizado, creado, inventado y producido por aquello que Certeau llamó «la práctica de la vida cotidiana».<sup>2</sup> De ahí que no tengamos reparo en afirmar que este océano, espacio *producido y representado* —en sentido lefebvriano y heideggeriano—, sea un cúmulo de imágenes que, a lo largo de cinco siglos, ha ido construyendo y redefiniendo su propio paisaje.



Giuoco del Giro del Mondo. Dietsch Collection,  
Musée du Jeu de l'Oie, Rambouillet, Francia.

1 Meusburger, 2008.

2 Maroto, 2005, 24.

Mucho antes de nuestro juego, en 1698, otro italiano, Gemelli Carreri realizó otro *Giro del Mondo* que también surcó las aguas del Pacífico.<sup>3</sup> Su capítulo al respecto lo inició precisamente hablando de la «peligrosísima» y «la más terrible y larga navegación» posible en la Tierra. Y es que la travesía de Filipinas a Acapulco, a bordo del galeón de Manila, era famosa tanto por sus albuces y naufragios como por la promesa de aventuras y riquezas.<sup>4</sup> No cabe duda de que la exploración marítima del océano Pacífico ha sido uno de los fenómenos que más impacto ha tenido en la imaginación popular europea.<sup>5</sup> De hecho, hasta bien entrado el siglo XIX, el espacio del océano Pacífico era más conocido por evocaciones literarias, fascinantes relatos y cautivadoras estampas que por su cartografía,<sup>6</sup> y ello pese a que en el siglo XVIII fue recorrido por ilustrados viajeros como Cook, Bougainville, Lapérouse o Malaspina. Los propios exploradores habían contribuido a difundir una imagen bastante difusa del mundo pacífico. Sus narraciones y representaciones del océano configuraron una parte importante del repertorio occidental de ideas, esperanzas y sentimientos,<sup>7</sup> y aquel flujo de informaciones e imágenes fue absorbido por un público ávido de ensoñaciones y utopías vivientes.<sup>8</sup>

El objetivo de este artículo es analizar la epistemología de las representaciones paisajísticas elaboradas en el transcurso de un proceso náutico. Siguiendo a Denis Cosgrove, «geográficamente la idea del paisaje es la expresión más significativa del intento histórico de reunir imagen visual y mundo material y es en gran medida el resultado de ese proceso». Por tanto, el paisaje «denota principalmente la geografía tal y como se percibe, se retrata y se imagina».<sup>9</sup> Nuevas líneas de interpretación del paisaje han ampliado sustancialmente los significados del término, dotándolo de una sensibilidad estética, ambiental y formal mucho más compleja. Entre los

---

3 El napolitano Giovanni Francesco Gemelli Carreri, entre 1694 y 1698, realizó un viaje alrededor del mundo que recopilaría en seis volúmenes entre los años 1699 y 1700. El «Libro Terzo» de la Quinta Parte recoge su experiencia a bordo del galeón de Manila desde Filipinas a Acapulco. El texto, por vez primera traducido al castellano, se publica adjunto al dossier donde aparece este trabajo. Las referencias del *Giro del Mondo* en este artículo se han tomado de esta traducción de Catia Brilli.

4 Fish, 2011.

5 Outram, 2009, 63.

6 Blais, 2004, 146.

7 Sobre el interés europeo por los viajes de exploración y la recopilación de objetos exóticos, relaciones de viajes, imágenes, mapas, etc. y la circulación e intercambio de éstos, véase Meadow, 2002. Sobre el éxito de las historias naturales y la proliferación de las narraciones de viajeros a finales del siglo XVII y comienzos del XVIII, véase Schmidt, 2002, 350 y ss., y Pimentel, 2003, 213-250.

8 Outram, 2009, 67-68.

9 Cosgrove, 2002, 71-72.

neologismos acuñados por otros autores, Francesco Careri ha consagrado el término *Walkscape* para definir el acto de caminar —de deambular— como forma primaria de transformación simbólica, estética, física y de conocimiento del territorio atravesado por el ser humano, esto es, como «arquitectura del paisaje».<sup>10</sup> En esa misma dirección, proponemos un desarrollo hermenéutico del concepto, en tanto que lo extrapolamos a la construcción simbólica del paisaje oceánico desde un barco durante la navegación. Las fundamentales particularidades de los procesos de percepción y representación de los paisajes en mar abierto nos harán hablar de *Sailscaapes*. El ensamblaje lineal de imágenes en el transcurso marítimo, la horizontalidad en la observación impuesta por la propia navegación y la imaginación geográfica supeditada a cuestiones como la orientación, la ausencia de hitos más allá del horizonte o la propia supervivencia, explican la sustancialidad de los *sailscaapes*.

Somos conscientes de la imposibilidad de todo análisis teórico acerca de la vista y la imaginación que no repare en los condicionantes culturales que las supeditan. Por ello, nuestro razonamiento del *sailscape*, de la elaboración de los paisajes percibidos en la navegación, requiere una concreción y un enfoque eminentemente histórico.<sup>11</sup> «Toda representación es, pues, referida por su espectador —o más bien, por sus espectadores históricos y sucesivos— a enunciados ideológicos, culturales, en todo caso simbólicos, sin los cuales no tiene sentido».<sup>12</sup> Así, vamos a tomar, como una suerte de tubo de ensayo, la navegación transpacífica de Gemelli Carreri descrita en su *Giro del Mondo*. Con bastante acierto, Anthony Pagden habló de la «autoptic imagination» como recurso frecuente en los relatos de viajes —en especial en el comienzo de la era de las exploraciones—, consistente en privilegiar la evidencia de los testigos oculares y la presencia en primera persona al describir nuevos mundos.<sup>13</sup> En el caso concreto de Gemelli Carreri, la mirada *autóptica*, la experiencia como garante de verosimilitud, ha sido en ciertas ocasiones puesta en tela de juicio,<sup>14</sup> sin embargo, no es nuestro propósito rebatir la certeza de cada afirmación dada por el autor. En la dialéctica que el texto establece entre experiencia y erudición, es la experiencia —por lo general de naturaleza visual— la que

10 Careri, 2009.

11 Cosgrove, 2002, 66. Véase también Cosgrove, 1998 y Daniels et alii, 2011.

12 Aumont, 2009, 262.

13 Pagden, 1993, 51-87.

14 Véase a este particular las referencias de Pimentel, 2003, 66.

engendra el conocimiento del medio que le rodea; por otro lado, la erudición —el bagaje previo, la argumentación o la explicación desde otras fuentes u otros puntos de vista— es la que estructura y da significado a la experiencia entendida como la propia mirada. La síntesis de ambas proposiciones configura el conocimiento geográfico y, por ende, la producción del paisaje.

Es, precisamente, el hecho de que el autor se haya nutrido de otras miradas en su proceso escópico, antes o después de su viaje, el que encuadra la visualización del paisaje en un constructo social, cultural y simbólico de amplio alcance que lo vuelven un fenómeno histórico susceptible de ser analizado. El relato de navegación de Gemelli Carreri, pese a guardar la forma de un diario de a bordo, no pierde el carácter teleológico que le imprime la reflexión a posteriori como reelaboración y conceptualización sistemática de una travesía lineal realizada por el viajero. Las interpolaciones, aclaraciones o noticias agregadas al discurso elaborado, más que interrumpir la continuidad, reafirman el armazón de la experiencia personal (proceso también anterior y posterior al viaje) como elemento estructurador de la mirada y productor diacrónico del paisaje.

### **Del espacio medido al paisaje conocido**

La «navegación», escribió Edwin Hutchins, es una colección de técnicas para responder a un pequeño número de preguntas de las que, quizás, la más importante sea «¿dónde estoy?»<sup>15</sup> Tomando el texto de Gemelli Carreri como referencia, basta considerar cualquier día de su derrota para recibir minuciosa información de por dónde se encuentra el galeón *San José*. En medio del océano Pacífico, la necesidad de ubicación —la orientación— es una cuestión de supervivencia; la determinación efectiva de la localización designa el punto donde el sujeto está, volviendo siempre al clásico axioma de «le moi est le centre du monde».<sup>16</sup> No obstante, a la par que intenta satisfacer esta premisa de orientación, el pasajero a bordo construye el paisaje natural que lo rodea. La navegación, con el consecuente intento de ubicación, se convierte en una acción simbólica que dota al espacio visualizado de valores y significados, de tal modo que esta percepción

---

15 Hutchins, 1995, 12.

16 Moles y Rohmer, 1972, 8.

y elaboración del entorno es un recíproco y necesario proceso (simbólico y práctico) que permite al hombre comprender la naturaleza, surcar los océanos y no perecer en el intento. Aunque las técnicas mecánicas de ubicación formen parte de un horizonte epistemológico exógeno e independiente a la transformación simbólica del océano, no dejan de responder a una capacidad humana de orientación.<sup>17</sup> En la acción de descubrir al lector el recorrido trazado, la medición supone tan sólo un énfasis del lugar cartográfico por *donde* está pasando. El navegante será, por tanto, un agente capaz de percibir y modificar de manera simultánea las imágenes del espacio atravesado, de ahí que su relato de navegación (sus representaciones) resulte válido para analizar su interacción paisajística. Una continua línea azul ante sus ojos que circunda el horizonte es llenada de referentes que topografían un aparente espacio en blanco sobre el mapa.

Hace bastantes años, analizando la exploración hispánica, Raleigh Skelton explicó que una de las dificultades fundamentales de la navegación en el Pacífico, junto a su enorme extensión, era la escasez de puntos fijos que sirvieran de referencia en mitad del océano.<sup>18</sup> La derrota del galeón no era ajena a esta carencia, por lo que, si no se contaba con puntos inequívocos que determinasen la navegación, era preciso que tales hitos fuesen «creados». Surcar las aguas filipinas no suponía un problema de orientación: la visualización de cabos y ensenadas, el encuentro de islas, escollos y puertos propicios indicaba a los navíos una ruta conocida e identificable. Sin embargo, según leemos en Gemelli, la salida a mar abierto inicia un encadenamiento de mediciones de latitud que no cesa hasta avistar la costa novohispana, donde, nuevamente, la orografía del continente sostiene el curso del cabotaje. A diferencia de la singladura en el archipiélago, el pilotaje oceánico prácticamente carecía de referencias visuales a un paisaje «estable» y es por esto por lo que se emprendía la sistemática medición de grados de altura que permitiese la orientación y la navegación en medio del gigante azul. El decisivo abandono del indicador solar al costear la Nueva España revela —nuevamente— una opción fundamental por la ubicación sensorial. Escribía Fernand Braudel que en este tipo de navegación cerca del litoral, «la costa que jamás se pierde de vista es el mejor de los hilos conductores, la mejor de las brújulas. Orienta la navegación».<sup>19</sup>

---

17 Sobre la capacidad humana de la orientación y ubicación en el entorno y su relación con la navegación, véase Ingold, 2011, 219-242.

18 Skelton, 1967, 40.

19 Braudel, 1980, 137.

A diferencia del recorrido en tierra, en mitad del océano es imposible señalar una ruta, dejar una marca o pasar dos veces por un mismo camino. Aunque entre dos islas próximas las referencias visuales no desaparecan, es imposible indicar un punto preciso en el agua. Debido a la ausencia de hitos estables en la mayor parte de la ruta, el navegante experimentado sabía que su única estrategia consistía en moverse en unos contiguos planos de proximidad, esto es, construir a cada instante su propio mapa. Cada jornada, empleando un determinado instrumental de observación y medición de la latitud solar, los nautas descubrían entre qué dos paralelos se habían estado moviendo en las últimas horas; el *re-conocimiento* se producía en una situación de transición continua. Así, atinada la altura cada mediodía, y consideradas la dirección y velocidad de las mareas y vientos, el gobierno del barco tomaba una decisión sobre cómo debían continuar o rectificar el sentido u orientación de su derrota. Aun, de manera difusa, cabían ciertas marcas en plena inmensidad: «El jueves 13 se navegó a greco con viento de siroco y se observó la altura polar de 23 grados y 30 minutos y, por tanto, de haber pasado de la zona tórrida a la templada».<sup>20</sup> Junto al establecimiento de la Línea<sup>21</sup> o Ecuador, la división de la Tierra en zonas climáticas había sido una constante en la cosmografía mediterránea desde la Edad Media en sintonía con la tradición árabe y grecolatina. Tanto una división como las otras carecían de cualquier expresión física, sin embargo, hasta bien entrada la Ilustración, coexistieron en su naturaleza matemática con una rica idiosincrasia mítica.<sup>22</sup> Empero, la proyección de un entramado geométrico de longitudes y latitudes sobre la superficie del globo era un requisito indispensable para la navegación. Los pilotos del *San José*<sup>23</sup> tan sólo eran capaces de calcular la latitud con el empleo del cuadrante observando la altura del sol sobre el horizonte al mediodía. Hasta bien entrado el siglo XVIII, aspectos como la longitud o la variación magnética suponían serios problemas a los marinos; no sorprende, por tanto, hallar en el texto debates y turbaciones relativos al girar anómalo de la brújula.<sup>24</sup> En los viajes de exploración, otros marinos —anteriores y posteriores— no dudaron en contactar con los nativos para recabar noticias acerca de los accidentes, recursos y distancias del océano. Lapérouse fue uno de aquéllos que

20 *Giro del Mondo*, jueves 13 de septiembre.

21 *Giro del Mondo*, véase en el capítulo cuarto las referencias a la Línea.

22 Véase el capítulo «Seeing the Equator» en Cosgrove, 2008, 203-217.

23 El galeón *San José* fue el navío en el que se embarcó Gemelli Carreri en 1696.

24 Véase Bennett, 1987 y Sellés, 1994.

realizaron una *navegación etnográfica* analizando las prácticas navales de los isleños. En tal sentido, Michael T. Bravo nos pone sobre aviso en los trabajos de estimación de distancias máximas entre islas, acometidos por el ilustrado francés, teniendo en cuenta las tecnologías locales para los viajes interinsulares, aportando descripciones e ilustraciones de las mismas.<sup>25</sup> Las relaciones de Gemelli Carreri podrían apuntar a una estrategia semejante no del todo clara en el texto. En repetidas ocasiones a lo largo de la obra, el autor describe las barcas indígenas, que le llaman poderosamente su atención, explica su factura, capacidad y funcionamiento. Y lo más interesante, la única ilustración que acompaña el relato transpacífico es precisamente un grabado explicativo de las naves de los nativos de las Marianas: «Extravagantísimas son las pequeñas embarcaciones de estas islas, ya sea por su estructura o por su velocidad [...] Para que el lector pueda comprender mejor su estructura he hecho entallar un dibujo».<sup>26</sup>

Con todo, la exactitud de los cotejos solares no dejaba de ser cuestión de diatriba y asunto de máximo interés a bordo del barco. Los errores de medición se repiten a lo largo del diario, los días de cielo nublado o de tormenta era imposible realizar la observación, incluso tras muchas horas de tempestad se llegaba a perder el cómputo de las mismas jornadas. La relación diaria hecha por Gemelli de las mediciones de los pilotos aspira a una precisión prácticamente imposible, ya que en diversas ocasiones debe de reconocer el yerro de los cálculos o aportar mediciones contradictorias como en el caso de las Californias. Sin embargo, la procurada verosimilitud de la obra carga el texto de notaciones técnicas y de navegación, avalando el recorrido y presentándolo como testimonio válido incluso para un público especializado. La narración del viaje adopta una eficacia cartográfica de delineación sobre el mapa, enlazando mediciones y accidentes con las descripciones insertadas.<sup>27</sup> Siguiendo el sesgo lineal de la mirada, Gemelli Carreri se deja llevar por la contigüidad y proximidad de las localizaciones, dibujando un recorrido continuo entre lugares dispersos. No obstante, este trazo en el mapa del océano no es más que un vector inestable que conecta los escasos puntos firmes, una flecha vacilante que recorre espacios sorprendidos, en continua mutación, donde las aguas y los vientos transforman perpetuamente el entorno, el desplazamiento y la percepción del observador.

<sup>25</sup> Bravo, 1999, 221.

<sup>26</sup> *Giro del Mondo*, capítulo quinto.

<sup>27</sup> Sobre los periplos, las narraciones de viajes y el diseño cartográfico en los relatos antiguos resulta muy esclarecedor el trabajo de Jacob, 1980.





«Barca dell'Isole Mariane». *Giro del Mondo*, Quinta Parte, Libro Terzo, Capitolo Quinto.

El trazado narrativo de este mapa vectorial crea una imagen del océano que encuentra su origen en la experiencia personal del viaje, pero también en la paráfrasis interpretativa de relaciones anteriores. A la lectura lineal del trayecto sucede la proposición sinóptica de un espacio visualizado, representado, jalonado de signos sometidos a un ordenamiento geográfico que ya hemos definido como diacrónico. El autor parte de la recopilación de obras anteriores (como la obra del padre Colín glosada en el texto),<sup>28</sup> de noticias históricas o de referencias más o menos vagas que, con un afán presumiblemente enciclopédico,<sup>29</sup> agrega fragmentariamente al cuerpo del texto. Esta aparente escritura discontinua que encuentra su ejemplo más notable en los capítulos insertos sobre la historia de las Marianas, no hace sino proveer una nueva dimensión al paisaje del Pacífico. El discurso geográfico que emplea Gemelli Carreri «historiza» el itinerario que sigue su nave. Mediante la evocación histórica el camino del navío se instituye en un «espacio controlado» —previamente recorrido— en la ruta habitual de los galeones de Manila. El autor está haciendo aquí un ejercicio de reconocimiento de una estela en pleno océano. La ruta de otros barcos no es perceptible como un surco impreso en el terreno, por ello, el movimiento de navegación es siempre un presente que desea, al menos ocasionalmente, deslizarse sobre los pasos de otros que le precedieron. En tal sentido son frecuentes las acotaciones que refieren a un punto de la ruta o a contingencias pasadas en aquel camino:

El piloto propuso pasar las islas de los Ladrones a una latitud de 19 grados y 20 minutos (cuando comúnmente se pasan entre los 20 y 25 grados), pensando que así podría ganar más altura, itinerario que ya había sido exitoso en años anteriores.<sup>30</sup>

Esta es la isla entre cuya punta y la de Calavite, en la isla de Mindoro, se llevó la tormenta al mencionado galeón *San José*.<sup>31</sup>

La adición de notas que refieren al descubrimiento de una isla o a sucesos que allí ocurrieron supone una construcción conmemorativa del paisaje. La elaboración del *sailscape* lee en la inmensidad las huellas invi-

---

28 En capítulo sexto, Gemelli indica que extrae de la obra del jesuita Francisco Colín *Labor evangélica de los obreros de la Compañía de Jesús...Cronología de lo obrado por los españoles en las Islas Filipinas* (Madrid, 1663), la información referida a la conquista y evangelización de las islas.

29 Acerca del gusto del público de finales del XVII e inicios del XVIII por las curiosidades y prodigios naturales, así como el afán editorial de aglutinar nuevos saberes, anécdotas, historias y mitos, véase la obra colectiva de Smith y Findlen, 2002.

30 *Giro del Mondo*, sábado 11 de agosto.

31 *Giro del Mondo*, jueves 12 de julio.

sibles del pasado, integra el espacio en el tiempo histórico y lo dota con marcas temporales que evocan el descubrimiento y la evangelización de esas zonas, y convierte su derrota en un camino «recordado» en la tradición geográfica. El simple hecho de que los accidentes y los mares tengan y sean conocidos por un nombre es la muestra más básica de este proceso. Pasado y presente se funden al referir un topónimo: «Se pensaba que la paloma hubiese sido transportada por el viento desde la isla llamada Doña María Laxara (por el nombre de una española que se tiró al mar en aquel punto viniendo de Manila)». <sup>32</sup> La navegación se vuelve parejamente una acción intervenida mediante la proyección de un itinerario anterior o de una ruta marcada en la cartografía: «Al ponerse el sol nos encontramos a la derecha el cabo del Espíritu Santo, que es la punta más oriental de la costa de Palapa y la primera que encuentran los galeones, como he dicho, viniendo de la Nueva España». <sup>33</sup> El paisaje que se elabore a bordo partirá, por tanto, de un proceso de evocación o recreación de unas vivencias concretas a las que se superpondrá simultáneamente las experiencias mantenidas en primera persona. Así, considerando estos «hitos historiados», el océano deja de ser un espacio en blanco para convertirse en un enmarañado dibujo de surcos previos y accidentes geográficos sobre el que el nuevo navegante imprime una estela más. El texto de Gemelli aporta tales referentes históricos, etnográficos y naturales que inserta la propia navegación en el curso de las singladuras transpacíficas del galeón de Manila: «Pasado el cabo, entramos en el Varadero Viejo. En este puerto hacen escala todos los navíos que van a Acapulco para abastecerse de agua y leña». <sup>34</sup> O, buenamente, rememorando una suerte de navegación ritual que los pueda llevar a buen fin:

El jueves 18 continuó el mismo viento, manteniendo la proa siempre hacia levante que era nuestro camino correcto, porque para hacerlo con seguridad era necesario conservar la altura entre los 36 y los 42 grados como máximo, tal y como hicieron todos los navíos que emprendieron este viaje. Esto se sabe porque, si las naves no ganan altura antes de encontrar las señas, después, desde la costa de cabo Mirdo hasta las Californias, están a sotavento y es difícilísimo ganar latitud. Esto ocurrió hace seis años al buque que partió para la Nueva España después de la pérdida del *San José*. <sup>35</sup>

---

<sup>32</sup> *Giro del Mondo*, domingo 21 de octubre.

<sup>33</sup> *Giro del Mondo*, viernes 10 de agosto.

<sup>34</sup> *Giro del Mondo*, domingo 15 de julio.

<sup>35</sup> *Giro del Mondo*, jueves 18 de octubre.

El *sailscape* no sólo relee lugares, topónimos y accidentes diseminados en el océano, sino que bosqueja y contrasta la ruta sobre un instante en el espacio-tiempo. Su lectura historiada del lugar arroja motivaciones, expectativas e interpretaciones; más que la posesión del mundo, el autor pretende un conocimiento que le permita atravesarlo. Gemelli configura la derrota como una suerte de travesía en tierra: la ruta a seguir es «nuestro camino», navegar es «caminar» o «hacer camino» y avanzar es «dar un paso». Así, como viajero en tierra, capta cómo lugares e historias están conectados e interactúan unos y otras en nuevas formas culturales. Los espacios que atraviesa le servirán de argumento para evocar sucesos y leyendas como la navegación de Álvaro de Mendaña e Isabel de Barreto, las misiones en la California o el enigmático Estrecho de Anian; pero también para recordar ciertos enclaves como peligrosos. Las desafortunadas travesías del *Santo Cristo* o el *San Felipe*<sup>36</sup> se reelaborarán como una especie de señal de aviso. En la exploración visual de Gemelli se fundirán las descripciones físicas y las interpretaciones estético-anímicas, situando su discurso en distintos planos al mismo tiempo. Parte de una aceptación de la realidad que percibe por doble vía: la noticia que ha tomado de fuentes ajenas y la propia experiencia. No plantea reparos en describir islas que no ha visto ni adentrarse en las formas de vida de lugares que no ha llegado a pisar con tal que sus fuentes de información sean lo suficientemente fiables. Si aceptamos la sentencia de que «en la narración de viajes [...] existe un doble proceso de legitimación y motivación»,<sup>37</sup> esto es especialmente notorio cuando Gemelli quiere dejar patente la presencia de los jesuitas en los confines de lo conocido. Se ha escrito sobre el interés de Gemelli Carreri en ganarse el favor de la Compañía,<sup>38</sup> convertirla no sólo en su principal informante, sino encumbrarla como la avanzadilla civilizada en el Océano Pacífico.

## Los paisajes del océano

En el fenómeno de producción del *sailscape* pacífico hemos abordado la determinación de marcas latitudinales y la evocación de sendas e hitos historiados, que nos han remitido a un problema ontológicamente cartográ-

36 *Giro del Mondo*, martes 23 de octubre.

37 Jacob, 2006, 265.

38 Gemelli estudió con la Compañía y la percibió siempre como una aliada para sus pretensiones políticas. A lo largo de su *Giro del Mondo* alabaré la eficacia de sus misiones además de nutrirse de informantes jesuitas. Véase el trabajo de Bernabéu en este dossier.

fico y de fundamento visual. Contrariamente a los mapas terrestres, dibujados tras operaciones de medición sistemáticas y meticolosas, «las cartas del océano Pacífico deben de cubrir espacios que nadie ha atravesado y jamás han sido mensurados». El espacio insular y marítimo es uno de los más delicados de representar, en tanto que éste sólo puede ser, por definición, continuando con las palabras de Hélène Blais, «fruto de una observación discontinua».<sup>39</sup> Es por ello que, llegados a este punto, vamos a diseccionar la mirada como productora y estructuradora del paisaje del océano, a analizar la aprehensión del espacio como parte del proceso visual.<sup>40</sup>

La visión es el sentido por excelencia por el que el sujeto percibe la inmensa mayoría de las informaciones.<sup>41</sup> Asistiendo al espectáculo del espacio, el acto de reconocimiento lleva implícita la estructuración y la clasificación de las formas geográficas, pero también una valoración y representación del entorno, simbiosis que hemos venido designando como «elaboración del paisaje». A bordo del galeón *San José*, Gemelli Carreri compone una narración lineal que reproduce su ruta visual como observador y factor del *sailscape*. La navegación oceánica requiere de una serie de hitos que no sólo indiquen *dónde* se está, sino que, como parte de un proceso cognitivo de reconocimiento, digan *cómo* se van superando una serie de marcas construidas previamente en el espacio. Por ello, el recorrido, elaborado como un trazo en el mapa mental del navegante, al unir una serie de puntos en el mar es el que da sentido y articula el océano. La mirada de Gemelli va poniendo en escena los intermitentes accidentes a modo de un paisaje continuo a lo largo del periplo, del mismo modo que el piloto tiene la habilidad de detectar en el vacío del océano las «marcas» que permiten la navegación: cada deformación es un acontecimiento, un lugar idóneo para orientarse y con el cual construir un mapa mental dibujado con unos hitos, unos recorridos y una superficie azul siempre cambiante.<sup>42</sup> Gemelli desde el barco tiene impuesta una percepción estrictamente horizontal de las islas que visualiza, detallando frecuentes referencias de lo que logra ver a cierta distancia: «Más allá, hacia el mediodía, se veía a lo lejos la isla más grande cuya forma semejaba una larga silla de caballo».<sup>43</sup> Esta mirada —en

39 Blais, 2004, 160.

40 Muy revelador es el trabajo de Ortega Chinchilla, 2008 como análisis histórico de los procesos de percepción y representación de los entornos habitados en los croquis y bosquejos de mapas mentales en el siglo XVIII.

41 Aumont, 2009, 17.

42 Careri, 2009, 38-50.

43 *Giro del Mondo*, miércoles 5 de septiembre.

movimiento— denota una singular atención a las referencias visuales para poder ubicarse en el océano y localizar la ruta idónea: El paisaje es dotado de una imagen y una memoria, unos signos que el nauta sabe interpretar: «El viernes 13 costeamos la parte de la isla de Mindoro donde se encuentra una larga y alta cadena de montes, donde la isla tiene dos lados de su triángulo, hasta pasar un largo y alto brazo de tierra que se extiende hacia el mediodía».<sup>44</sup>

El texto nos revela cómo el autor proyecta ciertas actitudes subjetivas hacia el entorno, representando la navegación ante todo como una experiencia vital y cultural.<sup>45</sup> Encontramos compaginadas dos realidades como parte de un mismo mundo del que participa el autor, esto es, dentro y fuera del barco, que condicionan una simultánea lectura del entorno. Las condiciones de vida y los hábitos cotidianos de los marinos en altamar son una coyuntura trascendente en los procesos perceptivos y creativos del paisaje del océano. Los estados de ánimo —cambiantes— de la tripulación son un componente, tan importante como el geográfico, que impregna el discernimiento del espacio y el recorrido. De manera evidente, el hambre y la sed, los miedos y esperanzas, y las prácticas piadosas y de ocio se manifiestan en las elaboraciones del paisaje y éste es resultado de aquellas. La escasez de agua y comida colorea los paisajes que son gratos, focalizando los recursos y caracteres naturales que interesan para el aprovisionamiento y la navegación: «Allí obtuvieron agua en un pequeño lago y carne, cazando muchos pájaros marinos [...]. Esta isla era pequeña, llana y verdeada por algunos arbustos».<sup>46</sup> En otros casos, parafraseando a Miguel de Unamuno, basta sólo oír el topónimo para adivinar lo que puede ser la tierra que recibió aquel nombre,<sup>47</sup> ya sea una pequeña isleta llamada *Botonsillo*<sup>48</sup> o unas «verdeantes» islas consagradas al dios Baco.<sup>49</sup> Sin embargo, el espacio no es un receptáculo inmóvil que el sujeto percibe,

44 *Giro del Mundo*, viernes 13 de julio.

45 Smith, 1992.

46 *Giro del Mundo*, jueves 18 de octubre.

47 «De tal manera las palabras llevan la esencia humana de las cosas, que las que no son nombres propios, los geográficos, los toponímicos, llevan un paisaje, y a las veces basta sólo oír la palabra para adivinar lo que puede ser la tierra que recibió aquel nombre». Miguel de Unamuno, en *Archivo de la palabra: trabajos realizados en 1931 por Tomás Navarro Tomás*, Madrid, JAE-Centro de Estudios Históricos, 1932.

48 «Desde la punta de Marinduque se ve una pequeña isla (similar a la que está en Banton) llamada Botonsillo». *Giro del Mundo*, martes 17 de julio.

49 «A nuestra derecha, cerca de Mindoro, pasamos unas siete pequeñas islas llamadas de Baco, verdeantes por los espesos árboles pero deshabitadas». *Giro del Mundo*, lunes 16 de julio.

sino que aparece representado como un agente activo y vibrante, como «un productor autónomo de afectos y de relaciones»<sup>50</sup> El ser humano sufrirá sus cambios y alteraciones, y se someterá ante la imposibilidad de aplacar las tormentas o la contrariedad de vientos y mareas; pero también agradecerá las lluvias que recarguen sus exiguas reservas de agua, una marea favorable o la presencia de un accidente que le sirva de refugio. La realidad será representada consecuentemente en términos de antinomias, «el fluir de las percepciones será expresado sobre la base de categorías netamente contrapuestas».<sup>51</sup>

Para el navegante, el re-conocimiento de una isla como marca permanente en las cartas náuticas comporta una clara ventaja: es una entidad espacial autónoma, rodeada por las aguas, perfectamente separada y visible en las superficies del mar y del mapa.<sup>52</sup> En la práctica, los marinos procedían a avanzar por analogías, incluso aunque estuviesen erradas;<sup>53</sup> así, la figura de la isla, que por su tamaño limitado es menos susceptible de verse atestada por excesiva y confusa información,<sup>54</sup> se convertía en una entidad objetivada y descrita, no sin ciertas repeticiones y tópicos a lo largo de un mismo relato: «Desde la proa avistamos la isla de Cedros, distante 17 leguas de tierra firme; ésta tiene un tamaño de 36 leguas y a los dos extremos tiene unos promontorios que la asemejan a una silla de caballo».<sup>55</sup> La definición de estos puntos fijos presupone no sólo que se pueda alcanzar su posición, sino que ésta se conoce y aparece en la cartografía manejada. Salvando el notorio caso de las míticas islas Rica de Oro y Rica de Plata, confundidas con las llamadas de Salomón,<sup>56</sup> la narración de Gemelli suele seguir bien de cerca el trazado delineado en los mapas, donde los referentes geográficos se establecen como nodos centrales que rigen la navegación, incluso abriendo bifurcaciones en las que pueden confluir otras rutas marítimas y conectar con otros periplos posibles.

En aquel magno vacío, las islas Marianas se constituyen en el principal referente en medio del Pacífico. No es necesario incidir demasiado en la importancia que Gemelli les otorga: llegar al archipiélago es el objetivo

---

50 Careri, 2009, 83.

51 Ginzburg, 2008, 131.

52 Jacob, 2006, 286.

53 Carter, 1999, 131.

54 Jacob, 2006, 286.

55 *Giro del Mondo*, jueves 20 de diciembre, véase anteriormente citado el miércoles 5 de septiembre.

56 Véase Gil, 1989.

del capítulo tercero y condición indispensable para arribar a Nueva España; el capítulo cuarto narra la historia de su conquista y forma geográfica y el quinto una miscelánea descriptiva de su historia natural donde, fascinado por sus embarcaciones, inserta la referida ilustración. Confirmando lo anterior, es interesante dejar patente cómo las Marianas se constituyen como un «lugar» en la inmensidad del Pacífico. Encontrar el archipiélago de las Marianas responde casi al cumplimiento de una navegación ritual, un recorrido que ha sido consagrado por la tradición, un alto en el camino, indicio fáctico de que el viaje está yendo bien. A lo largo de la centuria precedente, y de la propia singladura, el océano ha sido escenario de unos acontecimientos, unos mitos y unas historias que hallan en las Marianas un espacio para su propia representación. Las islas son erigidas como un nodo, un punto estratégico que acoge al observador-navegante y constituye un «foco intensivo» adonde se encamina y desde donde parte.<sup>57</sup> Son un lugar de pausa, pero también de paso y referencia, un borde penetrable, un espacio divisor que podía y debía recorrerse. Las Marianas se elaboran como «centro», un espacio simbólico complejo donde los relatos de viajes y exploraciones confluyen en la propia articulación geográfica de las aguas del océano.

Mucho antes de informarnos del avistamiento de la primera ínsula de las Marianas, Gemelli nos ha ido previniendo de la ritualidad de su periplo. Desde la misma partida, en la representación del entorno marítimo, el espacio aparece fuertemente jerarquizado. La navegación hasta el estrecho conocido como Embocadero o de San Bernardino, punto de salida de las Filipinas y arranque a las Marianas, se manifiesta como el primer objetivo a alcanzar. «Todo el camino desde Manila al Embocadero es un laberinto de islas muy peligroso, de 80 leguas de largo».<sup>58</sup> Es una ruta iniciática, minuciosa, peligrosa, con la debida observancia a cada una de las pruebas en su peregrinaje, «una navegación tan larga [...] en camino a la Tierra Prometida de la Nueva España».<sup>59</sup> No obstante, la navegación se impone y se adelanta a la exposición geográfica. Las expectativas puestas en ir hallando las marcas que conforman el recorrido son una constante en el relato: «[...] Por esta causa el lunes, último de mes, no encontramos las islas llamadas las Tres Marías, tal como queríamos».<sup>60</sup> En la aún ignota costa del noroeste de América, donde la experiencia venía demostrando que el conocimiento

57 Lynch, 2008, 61-111.

58 *Giro del Mondo*, martes 17 de julio.

59 *Giro del Mondo*, lunes 29 de octubre.

60 *Giro del Mondo*, lunes 31 diciembre.



topográfico es bastante efímero y donde los mitos parecían tener buen asiento sobre los mapas,<sup>61</sup> el autor del texto debe recurrir a la autoridad de los levantamientos de Enrico Martínez y Sebastián Vizcaíno para dar fe de la forma de aquellas tierras: «Sebastián [Vizcaíno] partió del puerto de Acapulco y, reconocida la costa hasta el cabo Mendocino y las islas cercanas, hizo una carta marítima. Yo mismo vi esa carta con las relaciones añadidas porque la tenía un ayudante del piloto».<sup>62</sup> En este litoral, Gemelli Carreri precisará nuevamente relaciones anteriores para ubicar buenos puertos y retratar a las gentes y recursos californianos.<sup>63</sup> Pero pese a la fiabilidad de las historias y sus informantes, el noroeste seguía siendo un lugar donde la visión y la imaginación se fundían en el trazado de las cartas:

Esta armada navegó durante varios meses hasta llegar al cabo Mendocino (situado a una altura de 41 grados y 20 minutos, donde se ve siempre su cumbre nevada y desnuda de árboles), donde murió mucha gente y el resto enfermó por el gran frío. Por esta razón, cuando llegaron al susodicho cabo, se vieron obligados a volver atrás, aunque más adelante habían visto otra punta a la que llamaron cabo Blanco, señalada en los mapas a 43 grados.<sup>64</sup>

La urgencia del final del viaje y, quizás, esta fragilidad de la cartografía en el norte de las Californias pudieron adecuar a este pedazo del océano para recibir marcas o hitos «en movimiento». Durante los siglos que duró la derrota del Galeón de Manila, las llamadas *señas* se consagraron como el principal y más celebrado referente que indicaba a los marinos el encontrarse próximos a tierra. Aunque en el texto aparezcan otros jalones más o menos portátiles y significativos para los nautas (tales como maderos flotando,<sup>65</sup> las variaciones de la brújula<sup>66</sup> o incluso el santelmo),<sup>67</sup> las señas se habían convertido en un acontecimiento errante que salía al encuentro de los navíos.<sup>68</sup> En la enormidad del océano, los tripulantes de la nao de Manila habían logrado sus propios lugares que, aunque móviles,

61 Bernabéu y García, 2011.

62 *Giro del Mundo*, jueves 27 de diciembre.

63 «[...] Menciona también como buenos puertos el de los Reyes (donde se perdió el galeón *San Agustín*), el de Don Gaspar, a 38 grados de altura, y otros que tienen buen fondeadero». *Giro del Mundo*, jueves 27 de diciembre.

64 *Giro del Mundo*, jueves 27 de diciembre.

65 *Giro del Mundo*, miércoles 31 de octubre y sábado 24 de noviembre.

66 *Giro del Mundo*, miércoles 12, sábado 22 y viernes 28 de septiembre y domingo 21 de octubre.

67 *Giro del Mundo*, viernes 26 de octubre, martes 21 y sábado 24 de noviembre.

68 Las «señas» eran unas plantas que los marinos del galeón encontraban flotando en el Mar de California que funcionaron como guía para evaluar el rumbo y como excusa para la celebración a bordo del barco.

auguraban el arribo, señalaban la ruta y celebraban el propio camino. Las señas se deslizarán en el blanco del mapa como un espacio del navegar, como una representación de la propia experiencia personal en un tiempo cíclico y solemne oficiado por las aguas y la tempestad.

### ***Sailscares*. Blanco color azul**

A lo largo de sucesivas travesías, los marinos del galeón de Manila supieron reconocer en el vasto Mar del Sur ciertos puntos e, incluso, sendas que fueron forjando la imagen del océano. El *sailscape* se conformó en la inmensidad, ante todo, como una exigencia vital para la navegación, pero también como una construcción estética de carácter primario. En el paisaje del océano se fundió de manera armoniosa el espacio y el tiempo, y con ellos la experiencia escópica del sujeto que lo contempla y hace por sobrevivir. El texto de Gemelli Carreri sustituye a una línea trazada sobre el mapa indicando la derrota del *San José* y, con ella, el periplo de tantos otros navíos. El establecimiento de una metaestructura de coordenadas en el espacio, fundamentada en la experiencia, es combinada con la constitución de una subestructura conmemorativa que elabora el lugar en la historia para traerlo al presente. La narración del itinerario sucesivamente considera referencias geográficas, islas, escollos, etc., que organizan la percepción del paisaje y representan una compleja estructuración espacial desde un sujeto en continuo desplazamiento. Las imágenes que se crean y se proyectan en el paisaje son el resultado de la apropiación y ordenación del espacio por los navegantes, en vista a satisfacer sus necesidades vitales y simbólicas, muchas veces procesadas y redefinidas a lo largo de varias navegaciones. Estos elaboran el *sailscape* desde una perspectiva perceptiva y representativa a la vez. Los marinos crean una representación del océano con la suficiente eficacia como para poder orientar actitudes y decisiones en pleno movimiento. Que el océano fuese un inmenso blanco color azul que sólo los nautas podían entender es sólo la mitad del problema que satiriza Lewis Carroll; faltaría agregar los *sailscares* que los marinos escriben y (se) representan ante la inmensidad:

Había comprado un gran mapa que representaba el mar  
y en el que no había vestigio de tierra;  
y la tripulación se puso contentísima al ver  
que era un mapa que todos podían entender.

«¿De qué sirven los polos, los ecuadores,  
los trópicos, las zonas y los meridianos de Mercator?  
Así gritaba el capitán. Y la tripulación respondía:  
«¡No son más que signos convencionales!»  
«¡Otros mapas tienen formas, con sus islas y sus cabos!  
¡Pero hemos de agradecer a nuestro valiente capitán  
el habernos traído el mejor —añadían—,  
uno perfecta y absolutamente en blanco!»<sup>69</sup>

El *sailscape* no sólo localiza e identifica puntos en el mar, sino que también los crea y organiza vertiendo en la imaginación náutica una suerte de mapa mental que Gemelli Carreri nos transcribe en su narración. Aunque la grandeza del océano bien pudiera representarse como un mapa «perfecta y absolutamente en blanco», a lo largo del relato encontramos la omnipresente referencia al diseño cartográfico. Las imágenes y mediciones nos permiten dibujar el trayecto sobre aquella infinita extensión: la escritura del *sailscape* permite visualizar la disposición de tierras y mares prácticamente como un mapa. Las palabras del autor trazan formas y contornos, y las notaciones técnicas y metafóricas sobre el lugar y la apariencia del espacio estructuran el vacío bañado por las aguas. El empleo y la elaboración de marcas, hitos o barreras en la navegación preceden y suceden a un pilotaje de reconocimiento que revela dónde se encuentra el observador y también hacia dónde va. La acción de navegar no implica una construcción o una alteración física del espacio oceánico, si bien lleva consigo una transformación del lugar y de sus significados. Navegar será pues un acto perceptivo y creativo y el recorrido un lugar simbólico que imprime el navío atravesando el océano. «El marino en el mar fue siempre uno de los lados del mapa que estaba creando».<sup>70</sup>

Sólo la presencia física del hombre en un espacio no cartografiado, así como la variación de las percepciones que recibe del mismo cuando lo atraviesa, constituyen ya formas de transformación del paisaje que, aunque no dejan señales tangibles, modifican culturalmente el significado del espacio y, en consecuencia, el espacio en sí mismo.<sup>71</sup>

---

69 Lewis Carroll, 1876. *Fit the Second*. «The Bellman's Speech». He had bought a large map representing the sea, / Without the least vestige of land: / And the crew were much pleased when they found it to be / A map they could all understand.

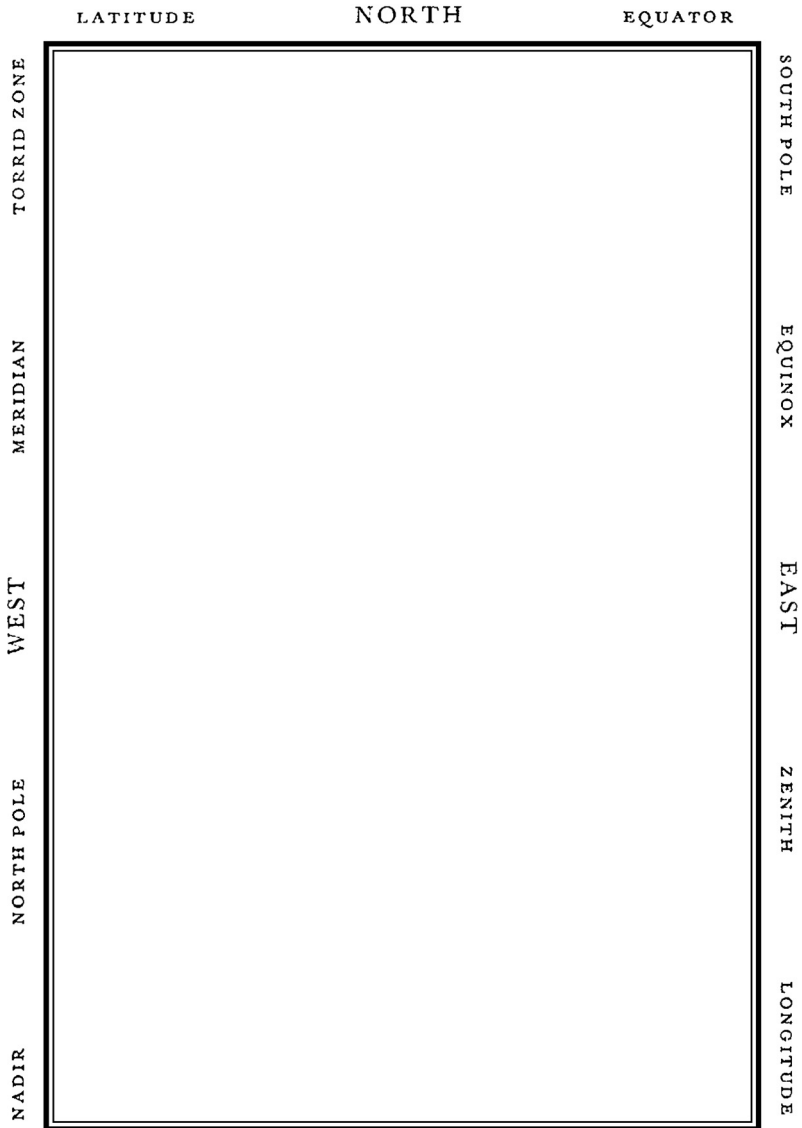
«What's the good of Mercator's North Poles and Equators, / Tropics, Zones, and Meridian Lines?» / So the Bellman would cry: and the crew would reply / «They are merely conventional signs!

«Other maps are such shapes, with their islands and capes! / But we've got our brave Captain to thank: / (So the crew would protest) «that he's bought us the best— / A perfect and absolute blank!»

70 Carter, 1999, 130.

71 Careri, 2009, 51.

JOSÉ MARÍA GARCÍA REDONDO



.. \* \* \* ..  
*Scale of Miles.*

## OCEAN-CHART.

«Ocean-Chart» por Henry Hollidays, en Carroll, 1876.

Construir el *sailscape* es ante todo una experiencia, no pudiendo existir jamás un *saliscape* neutro, ideal o particular. Gemelli Carreri recogió y descubrió la imagen del Pacífico poniendo en duda su propia identidad:

Los españoles y los geógrafos dieron a este mar el nombre de Pacífico (como se ve hoy en los mapas); sin embargo, ese nombre no se corresponde con sus tempestuosas y terribles alteraciones, por las cuales sería más apropiado el nombre de inquieto. La verdad es que los españoles escogieron este bonito nombre cuando hicieron el viaje desde Acapulco a Filipinas, que como ya se ha dicho puede hacerse en tres meses con mucha calma, sin alteraciones del mar y con el viento siempre de popa.<sup>72</sup>

## Bibliografía

- Aumont, Jacques: *La imagen*, Barcelona, Paidós, 2009 [1990].
- Bennett, Jim A.: *The Divided Circle. A History of Instruments for Astronomy, Navigation and Surveying*, Oxford, Phaidon Christie's Co., 1987.
- Bernabéu Albert, Salvador y José María García Redondo: «Las representaciones de San Francisco (California): un puerto portátil en la frágil geografía del Pacífico Norte» en *Antítesis* 4, 8, julio-diciembre 2011, 671-702.
- Besse, Jean-Marc: *La sombra de las cosas. Sobre paisaje y geografía*. Edición de Federico López Silvestre, Madrid, Editorial Biblioteca Nueva, Colección Paisaje y Teoría, 2010.
- Blais, Hélène: «Du croquis à la carte: les îles des voyageurs dans le Pacifique au XIX<sup>e</sup> siècle et le blanc des mers du sud», en Laboulais-Lesage, Isabelle (dir.), *Comblar les blancs de la carte. Modalités et enjeux de la construction des savoirs géographiques (XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2004, 145-172.
- Braudel, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo Primero. Madrid, Fondo de Cultura Económica, 1980 [1966].
- Bravo, Michael T.: «Ethnographic Navigation and the Geographical Gift» en Livingstone, David N. y Withers, Charles W.J., *Geography and Enlightenment*, Chicago-London, The University of Chicago Press, 1999, 199-253.
- Careri, Francesco: *Walkscapes. El andar como práctica estética/Waking as an aesthetic practice*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, Land&Scape Series, 2009.
- Carter, Paul: «Dark with Excess of Bright: Mapping the Coastlines of Knowledge» en Cosgrove, Denis (ed.), *Mappings*, London, Reaktion Books, 1999, 125-147.
- Carroll, Lewis: *The Hunting of the Snark: An Agony, in Eight Fits*, London, Macmillan & Co., 1876.

---

<sup>72</sup> *Giro del Mondo*, lunes 29 de octubre.

- Cosgrove, Denis: *Social Formation and Symbolic Landscape*, Madison-London, The University of Wisconsin Press, 1998 (2.<sup>a</sup> edition).
- Cosgrove, Denis: «Observando la naturaleza: el paisaje y sentido europeo de la vista» en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* 34, 2002, 63-89.
- Cosgrove, Denis: *Geography and Vision. Seeing, Imagining and Representing the World*, London-New York, I.B. Tauris, 2008.
- Daniels, Stephen, DeLyser, Dydia, Entrikin, J. Nicholas y Richardson, Douglas: *Envisioning Landscapes, Making Worlds. Geography and the Humanities*, London-New York, Routledge, 2011.
- Edney, Matthew H.: «Reconsidering Enlightenment Geography and map Making: Reconnaissance, Mapping, Archive» en Livingstone, David N. y Withers, Charles W.J., *Geography and Enlightenment*, Chicago-London, The University of Chicago Press, 1999, 165-198.
- Fish, Shirley: *The Manila-Acapulco Galleons: The Treasure Ships of the Pacific with an Annotated List of the Transpacific Galleons 1565-1815*, Milton Keynes (United Kingdom), AuthorHouse, 2011.
- Gemelli Carreri, Giovanni Francesco: *Giro del Mondo. Parte Quinta. Contenente le cose più ragguardevoli vedute nell'Isole Filippine*, Napoli, Stamperia di Giuseppe Roselli, 1700.
- Ginzburg, Carlo: «Lo alto y lo bajo. El tema del conocimiento vedado en los siglos XVI y XVII» en Ginzburg, Carlo, *Mitos, emblemas, indicios. Morfología e historia*, Barcelona, Editorial Gedisa, 2008, 129-155.
- Gil, Juan: *Mitos y utopías del descubrimiento. Volumen 2: El Pacífico*, Madrid, Alianza Editorial-Sociedad Estatal para la Ejecución de Programas del Quinto Centenario, 1989.
- Hutchins, Edwin: *Cognition in the Wild*, Cambridge-London, The MIT Press, 1995.
- Ingold, Tim: *The Perception of the Environment. Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*, London-New York, Routledge, 2011.
- Lefebvre, Henri: *La Production de l'Espace*, Paris, Anthropos, 2000 [1974].
- Lych, Kevin: *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2008 [1960].
- Jacob, Christian: «Ecritures du Monde. Points de vue, parcours et catalogues» en *Cartes et Figures de la Terre*, Paris, Centre Georges Pompidou, 1980, 104-119.
- Jacob, Christian: *The Sovereign Map. Theoretical Approaches in Cartography Throughout History*, Chicago-London, The University of Chicago Press, 2006 [1992].
- Livingstone, David N.: *The Geographical Tradition. Episodes in the History of a Contested Enterprise*, Malden-Oxford, Blackwell Publishing, 1993.
- Maroto Camino, Mercedes: *Producing the Pacific. Maps and Narratives of Spanish Exploration (1567-1606)*, Amsterdam-New York, Editions Rodopi, 2005.

- Meadow, Mark A.: «Merchants and Marvels. Hans Jacob Fugger and the Origins of the Wunderkammer» en Smith, Pamela H y Findlen, Paula, *Merchants and Marvels. Commerce, Science, and Art in Early Modern Europe*, London-New York, Routledge, 2002, 182-200.
- Meusburger, Peter: «Knowledge, Cultural Memory, and Politics» en Meusburger, Peter, Heffernan, Michael y Wunder, Edgar (editores), *Cultural Memories. The Geographical Point of View*, Dordrecht-Heidelberg-London-New York, Springer Science+Business Media, 2011, 51-69.
- Moles, Abraham y Rohmer, Elisabeth: *Psychologie de l'espace*, Bruxelles, Casterman, Collection Mutations-Orientations, 1972.
- Ortega Chinchilla, María José: «Dibujar el espacio, representar una mirada. Málaga en los croquis del Diccionario geográfico de Tomás López» en *Chronica Nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada* 34, 2008, 277-313.
- Outram, Dorinda: «La exploración, el contacto transcultural y la ambivalencia de la Ilustración» en Outram, Dorinda, *La Ilustración*, México, Siglo XXI, 2009, 63-78.
- Pagden, Anthony: *European Encounters with the New World: From Renaissance to Romanticism*, New Haven, Yale University Press, 1993.
- Pagden, Anthony: «Travel and the Domination of Space in the European Imagination», en Daniels, Stephen et alii, *Envisioning Landscapes, Making Worlds. Geography and the Humanities*, London-New York, Routledge, 2011, 118-126.
- Pimentel, Juan: *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Madrid, Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2003.
- Sellés, Manuel: *Instrumentos de Navegación. Del Mediterráneo al Pacífico*, Barcelona, Lunweg, Colección Ciencia y Mar, 1994.
- Schmidt, Benjamin: «Inventing Exoticism. The Project of Dutch Geography and the Marketing of the World, circa 1700» en Smith, Pamela H y Findlen, Paula, *Merchants and Marvels. Commerce, Science, and Art in Early Modern Europe*, London-New York, Routledge, 2002, 347-369.
- Skelton, Raleigh A.: «Map Compilation, Production, and Research in Relation to Geographical Exploration» en Friis, Herman R. (editor), *The Pacific Basin. A History of Its Geographical Exploration*, New York, American Geographical Society, 1967, 40-56.
- Smith, Jonathan: «The Slightly Different Thing That is Said. Writing the Aesthetic Experience» en Barnes, Trevor J. y Duncan, James, *Writing Worlds. Discourse, Text and Metaphor in the Representation of Landscape*, London-New York, Routledge, 1992, 73-85.
- Smith, Pamela H y Findlen, Paula: *Merchants and Marvels. Commerce, Science, and Art in Early Modern Europe*, London-New York, Routledge, 2002.