

La “derrota compuesta” del cautivo (*Quijote*, I, XLI)

ALBERTO MONTANER FRUTOS*

La ruta de don Quijote, pese a sus más o menos deliberadas imprecisiones geográficas y cronológicas, ha sido estudiada desde antiguo por los cervantistas¹ y aun hoy da lugar, dentro y fuera del cervantismo académico, a discusiones que, no por gratuitas, pueden ser menos apasionadas². En cambio, relegada a su condición de “historia intercalada”, los aspectos concretos (o, si se quiere, materiales) de la fuga del cautivo y sus acompañantes no han atraído apenas la atención de los estudiosos, más allá de la obligada anotación de cada pasaje por los editores del *Quijote*, pese a que, como espero demostrar a lo largo de estas páginas, tanto la trayectoria seguida, como las maniobras descritas y los tiempos empleados responden a una impecable precisión y lógica marinera, lo que, a mi juicio, guarda relación con el sentido último del episodio y su función dentro de la obra.

En efecto, la posibilidad de reconstruir, incluso en detalles nimios, la travesía de los prófugos de Argel hasta su llegada a costas españolas no puede desvincularse de un concepto clave en la poética cervantina, el de la verosimilitud, concebida (aunque no sólo) desde la óptica del posibilismo, porque,

* Universidad de Zaragoza

1. Ya en la edición de la Real Academia de 1780 daba a luz VICENTE DE LOS RÍOS su “Plan cronológico del *Quijote*”, acompañado del célebre mapa de Tomás López.

2. Cf. CASASAYAS, “Lugares y tiempos en el *Quijote*”. Como señala CASTILLA DEL PINO, *Locura y cordura en Cervantes*, 63: “Han existido maniáticos que han tratado de seguir lo que Azorín –que no lo era– llamó, de otra manera muy distinta, *La ruta de don Quijote*, y claro está, se desconciertan cuando comprueban que Don Quijote estaba un día en Esquivias y al siguiente en Almodóvar del Campo (es decir, a 150 km de distancia *real* uno del otro), lo cual sería un disparata en la vida empírica, por ejemplo, en una *biografía* de un tal Alonso Quijano, pero no en la *novela* titulada *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*”.

como dice el propio don Quijote: «Las historias fingidas tanto tienen de buenas y de deleitables cuanto se llegan a la verdad o la semejanza de ella» (II, LXII, 243r)³. Esto plantea, a su vez, dos cuestiones interrelacionadas: si lo admirable está o no reñido con lo verosímil y cómo influyen ambos factores en el posible plano de la ejemplaridad. Para poder abordar estos aspectos, como me propongo hacer en el último apartado, resulta especialmente iluminador desentrañar el modo en que se ha narrado la huida marítima del capitán cautivo y los suyos, pues lo que ello nos enseña sobre el *modus operandi* cervantino ofrecerá una base firme para plantearse los aludidos problemas, que afectan a la médula literaria e ideológica del *Quijote* y, en definitiva, de toda la obra de Cervantes.

1. LOS PREPARATIVOS

La parte de la historia que aquí interesa es, fundamentalmente, la que abarca el cap. I, XLI, aunque sus antecedentes se narran en I, XL, en el que se planifica la huida de Ruy Pérez de Viedma y sus compañeros de cautiverio, gracias al capital aportado por Zoraida. Desde el punto de vista náutico, el primer preparativo consiste, lógicamente, en hacerse con una embarcación. Así, una vez que cuentan “con dineros para poder armar una barca” (I, XL, 242r), el renegado aconseja que “el dinero [...] se le diese a él para comprar allí en Argel una barca, con achaque de hacerse mercader y tratante en Tetuán y en aquella costa; y que siendo él señor de la barca, fácilmente se daría traza para sacarlos del baño y embarcarlos a todos” (*ibid.*). De momento, el término empleado indica solamente que se trata de una embarcación pequeña, como corrobora la aclaración que a continuación hace el mismo personaje: “la dificultad que se ofrecía mayor era que los moros no consienten que renegado alguno compre ni tenga barca, si no es bajel grande para ir en corso, porque se temen que el que compra barca, principalmente si es español, no la quiere sino para irse a tierra de cristianos” (I, XL, 242r-v).

Esta primera caracterización es algo imprecisa y lo único que queda claro es su tamaño relativo, según confirma Covarrubias, *Tesoro*, 194b, que define así *barca*: “Bajel pequeño, [...] por pasarse con ella los ríos y sacar de los navíos las mercadurías a tierra”. Igualmente O’Scanlan, *Diccionario marítimo*, 82, lo da como “Nombre genérico de toda embarcación pequeña destinada para pescar, cargar y traficar en las costas, puertos y ríos. Así es que las hay de varias especies o hechuras y aparejos, y aun sin estos ó solo como bateas más o menos grandes”. Mas adelante, cuando la hunden los corsarios poitevinos,

3. Las citas del *Quijote* las hago (con remisión a parte, capítulo y folio) sobre las ediciones príncipe de 1605 y 1615, a partir de los facsímiles consignados en la bibliografía, pero modernizando la ortografía (lo que hago igualmente en las restantes citas de textos del Siglo de Oro) y teniendo a la vista las demás ediciones consultadas. Las enmiendas al texto de la *princeps* se señalan entre corchetes.

la embarcación es designada también como *bajel*: “Amainaron entonces, y, echando el esquife o barca a la mar, [...] y así llegaron junto al nuestro; y viendo cuán pocos éramos, y como el bajel se hundía, nos recogieron”⁴. Ahora bien, *bajel* (designación que ya se le había aplicado en I, XLI, 247v) es aquí el “Nombre genérico de cualquier navío que ande en la mar” (Covarrubias, *Tesoro*, 202a), de modo que tal denominación no permite precisar más. Los editores tampoco ayudan en este punto, porque únicamente anotan *barca* (en I, XL, 242r) Rico *et al.*: “un barco pequeño, capaz de una travesía corta”⁵.

Sin embargo, conforme avanza la narración, se van proporcionando más detalles. El primero es su precio: “Dimos luego quinientos escudos al renegado para comprar la barca” (I, XL, 242v). No obstante, en ausencia de datos comparativos, se trata de una información poco útil para determinar la clase o calidad de la embarcación. Poco después se expresa su capacidad: “No se pasaron quince días, cuando ya nuestro renegado tenía comprada una muy buena barca, capaz de más de treinta personas” (I, XLI, 243v). Por los preparativos subsiguientes averiguamos que lleva remos: “solo faltaba buscar algunos cristianos que bogasen el remo [...]. Viendo esto, hablé a doce españoles, todos valientes hombres del remo” (I, XLI, 244r), lo que se confirma cuando parten de la caleta donde está el jardín de Agimorato:⁶ “Viéndose, pues, Zoraida ya en la barca, y que queríamos dar los remos al agua...” (I, XLI, 249r). No obstante, también lleva una vela: “en esto comenzó a soplar un viento largo, que nos obligó a hacer luego vela y a dejar el remo” (I, XLI, 250r).

Aunque nada se dice al respecto, el hecho de que se señale como hecho distintivo que los corsarios poitevinos van en “un bajel redondo [...] con todas las velas tendidas” (I, XLI, 253r), es decir, en un navío con velas cuadradas (*vide infra*), indican que se trata de una vela latina, conforme al uso tradicional del Mediterráneo. La barca arbola un solo palo, al que se iza la vela, el cual es derribado por los mismos corsarios: “de improviso soltaron dos piezas de artillería y, a lo que parecía, ambas venían con cadenas, porque con una cortaron

4. *Quijote*, I, XLI, 253r-v. De la aparente concordancia entre “el esquife” y “junto al nuestro”, referido éste último a la barca de los fugitivos, podría deducirse que ambos términos eran sinónimos; sin embargo, un esquife era bastante más pequeño (como se verá en el apartado 2), cosa que Cervantes sabía perfectamente, pues en Lepanto luchó justamente en el lugar del esquife en *La Marquesa*, es decir, a bordo del mismo y no dentro de la galera (PÉREZ-REVERTE, “La náutica y el *Quijote*”). Por lo tanto, lo más probable que *el nuestro* concuerde catafóricamente con *bajel*.

5. Omito la remisión a volumen y página en las referencias a los editores citados, salvo que la indicación no esté en la nota *ad locum laudatum*. Cuando importa distinguir las distintas ediciones debidas a un mismo editor, lo hago con subíndices, cuya equivalencia puede verse en la bibliografía final.

6. Tanto la *princeps* del *Quijote* de 1605 como la de *Los baños de Argel* (en las *Ocho comedias y ocho entremeses* de 1614) ofrecen constantemente la grafía aglutinada Agimorato (Agimorato en el cuadernillo 2H del *Quijote*, cf. RICO ET AL.², II, 751b), al igual que otros testimonios coetáneos (cf. GARCÉS, *Cervantes in Algiers*, 53), por lo que no parece razonable modificarla, pese a casi todos los editores de la novela (no así los de la comedia). En todo caso, de optar por la separación, sería preferible acentuar Agí Morato, de acuerdo con la prosodia turca (vid. MONTANER, “Zahara / Zoraida y la Cava Rumía”).

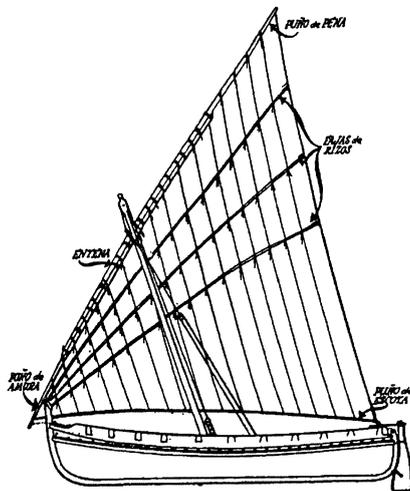


Figura 1. Vista transversal de un laúd y nomenclatura de la vela latina, según Martínez-Hidalgo.

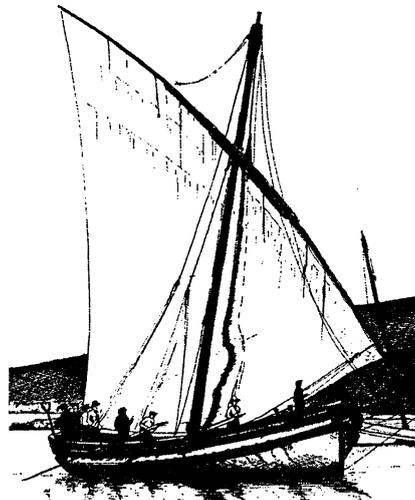


Figura 2. Laúd entrando a puerto, según Oller y García-Delgado.

nuestro árbol por medio y dieron con él y con la vela en la mar” (*ibidem*). Cruzando estos datos con lo que sabemos de la navegación en el último cuarto del siglo XVI, puede concluirse que la *barca* en que navegan Ruy Pérez de Viedma y los suyos es una embarcación descubierta, de nueve a doce metros de eslora, con bancos para los remeros y escálamos para unos ocho o diez remos por banda, que arbola un palo ligeramente inclinado hacia delante, con una vela latina. En definitiva, un modelo bastante parecido al laúd, “embarcación de casco largo y estrecho [...] de un solo palo con vela latina”,⁷ aunque de más eslora.

Una vez adquirida la barca y probada en navegación de cabotaje hasta Tetuán, quedan por establecer el momento y lugar en que iniciarán la travesía. El punto de partida, independientemente de su realidad histórica⁸, puede fijarse con cierta precisión, en la medida en la que corresponde a un emplazamiento verosímil. Se trata de la almunia de Agimorato, según explica Zoraida al cautivo: “a mí me hallarán en el jardín de mi padre, que está a la puerta de Babazón, junto a la marina, donde tengo de estar todo este verano con mi padre y con mis criados” (I, XL, 241v). La “puerta de Babazón”, del árabe Bāb

7. MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 296. Este tipo de embarcación, destinada básicamente a la pesca y al pequeño comercio de cabotaje, se empleó a veces para la “piratería artesanal [de] modestas proporciones” (BRAUDEL, *El Mediterráneo*, II, 297).

8. Pese al aserto final de *Los baños de Argel*, jor. III, vv. 1065-70: “Dura en Argel este cuento / de amor y dulce memoria, / y es bien que verdad e historia / alegre el entendimiento. / Y aún hoy se hallarán en él / la ventana y el jardín”.

'Azzūn, la Puerta de 'Azzūn (nombre propio, originalmente un hipocorístico de 'Azz)⁹, era la que se abría en el lienzo meridional de la muralla de Argel:

The Turkish wall, 3,100 m. long, was continuous, even on the coastal side, and was equipped with towers and a moat. Five gates gave access to the city: the Fishery gate and the Fleet gate on the harbour side, Bāb al-Wād to the north, Bāb 'Azzūn to the south, and Bāb Djadīd to the south-west. Various other fortifications reinforced the protection offered by the city-wall: the Kaşba, which in 1816 became the residence of the Dey of Algiers, was built in 1556 to replace a Berber stronghold on the summit of the triangle which the town then formed; the Fort l'Empereur, built on the site of Charles V's camp; several forts and gun emplacements between the Bāb al-Wād and Bāb 'Azzūn gates along the sea-front, and on the former islets which guarded the port.¹⁰

A continuación de Bāb 'Azzūn hacia el sur se hallaba el fuerte homónimo, al que se refiere la cita preinserta; tras él se abre una caleta, en cuya costa meridional se alzaban algunas almunias¹¹, que es donde sitúa Cervantes el *jar-dín* o huerta de Agimorato. Como la distancia es muy corta, a los efectos de la ruta seguida puede considerarse Argel como punto de partida.

9. CORRIENTE, *Diccionario de arabismos*, 352a; cf. LABARTA, *La onomástica*, 64; este nombre es justamente el del personaje histórico que está en la base del Abengalbón del *Cantar de mio Cid*: 'Azzūn ibn Galbūn (MONTANER, *Cantar*, 549). Numerosos editores (CLEMENCÍN, RODRÍGUEZ MARÍN, AVALLE-ARCE, GAOS, FERRERAS, RICO ET AL.) traducen Babazón por Puerta de las Ovejas. Ignoro de dónde procede la equivalencia entre el antropónimo 'Azzūn y ovejas (en árabe norteafricano *gnām* o *n'āj*), pero está errada, como ya señaló OLIVER ASÍN: "Los comentaristas del *Quijote* [...] se empeñan en traducir la palabra Babazón por "Puerta de las Ovejas" [...], siendo así que "Azón" no tiene nada que ver con ovejas, pues se trata del nombre propio ['Azzūn]" ("La hija de Agi Morato...", 327, n. 1). RICO ET AL. y RICO señalan además como supuesta forma árabe *Asón-bab*, que sería, de existir, la construcción *alla turca*, donde el elemento regido precede al regente, al revés que en árabe (cf. LEWIS, *Turkish grammar*, 40-42, y CORRIENTE, *Gramática árabe*, 60-61). En efecto, aunque en turco la Puerta de 'Azzūn sería **Azon kapı*, dicha lengua también conoce el término *bab* 'puerta', por lo que es posible que en las provincias arabófonas pudiera haber designaciones híbridas, con sintaxis turca, pero sin el sufijo regente *-(s)ı*, necesario con el turco *kapı*. En la nota complementaria de la citada en RICO ET AL., se remite a EGUILAZ, "Notas etimológicas", 130, pero éste sólo dice que Babazón "es transcripción de باب عزون *Baba-Azzón* "Puerta de Azzón", puerta oriental de la ciudad de Argel, de donde tomó su nombre el barrio adyacente. [...] Sobre la vertiente septentrional de la cadena del pequeño Atlas, entre los distritos de los Beni Jalil y los Beni Muza, hay una pequeña tribu, llamada los Beni Azzón".

10. LE TOURNEAU, "al-Djazā'ir", 520a. La puerta que conoció Cervantes era fruto de la reforma de Arab Amat en 1573, el cual "derrocó la misma puerta de Babazón, y la hizo toda de nuevo, con un rebellín o contramuro delante, y abrió por allí el foso, haciéndolo de la anchura que agora es", según refiere HAEDO, *Építome*, 294 y 362; para otros detalles, cf. *ibidem*, 255 y 320-22, y BRAUDEL, *El Mediterráneo*, I, 416.

11. Además de las que se reproducen a continuación, pueden encontrarse vistas de la ciudad en BRAUDEL, *El Mediterráneo*, II, lám. 30; MCCRORY, 42; GARCÉS, *Cervantes in Algiers*, 61-64, y, sobre todo, el rico atlas de EPALZA Y VILAR, *Planos y mapas hispánicos de Argelia*, 320-46.

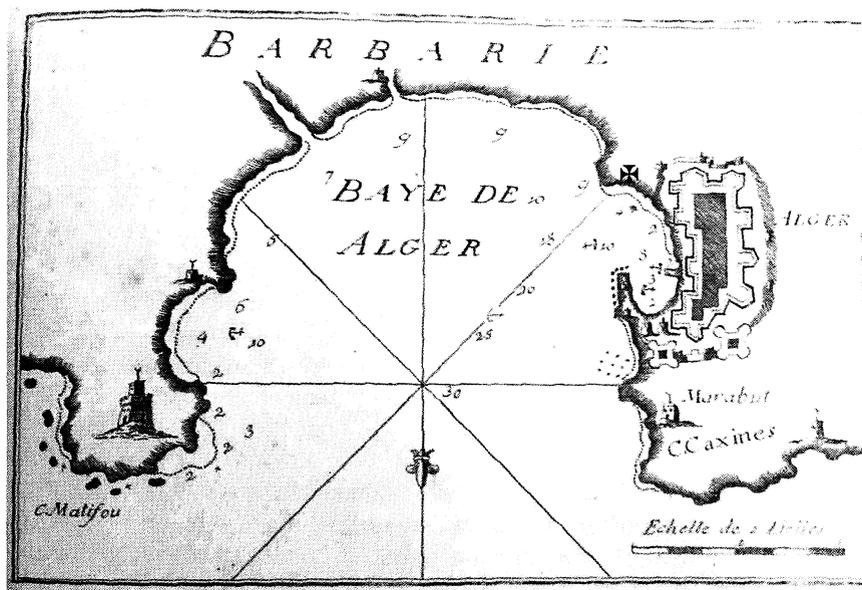


Figura 3. Plano de la bahía de Argel, según Roux, Recueil, pl. 40; marcado con cristus (✕) el posible emplazamiento del jardín de Agimorato.

En cuanto al momento de la partida, la estación del año es el inicio del *verano*, como se deduce de las palabras precitadas de Zoraida y del hecho de que sea muy poco después cuando la muchacha parte a la almunia de su padre. El problema está en que *verano* pasó en el Siglo de Oro de designar la primavera a denominar al estío (DCECH, V, 777b-778b), si bien el sentido que a dicho término daba Cervantes puede indicarlo el siguiente pasaje del *Quijote*, II, LIII, 202r: “la primavera sigue al verano, el verano al estío, el estío al otoño, y el otoño al invierno”. En este caso, *verano* correspondería aproximadamente a los meses de marzo o abril a junio (cf. DCECH, V, 778a y Rico et al., II, 604). Esto se halla en consonancia con el hecho de que, al poco de irse Zoraida y su padre a veranear a su jardín, y por lo tanto al inicio del verano, Pérez de Viedma encuentre pocos remeros cristianos disponibles: “no fue poco hallar tantos en aquella coyuntura, porque estaban veinte bajeles en corso y se habían llevado toda la gente de remo, y éstos no se hallaran si no fuera que su amo se quedó aquel verano sin ir en corso, a acabar una galeota que tenía en astillero” (I, XLI, 244r), dado que al comienzo de la primavera, cuando el Mediterráneo comienza a ser más navegable para la navegación de altura, se iniciaban las expediciones corsarias. No obstante, el hecho de que Zoraida exprese que iban a pasar en el jardín “todo este verano” (I, XL, 241v) indica más bien que toma el término en sentido amplio, como el período de buen tiempo, en oposición al invierno (cf. DCECH, V, 778a-b). En este caso, *verano* tendría la extensión que indican las *Ordenanzas militares* de 1728, citadas por *Autoridades*, VI, 457b: “Para que cada cuerpo de Infantería y Caballería

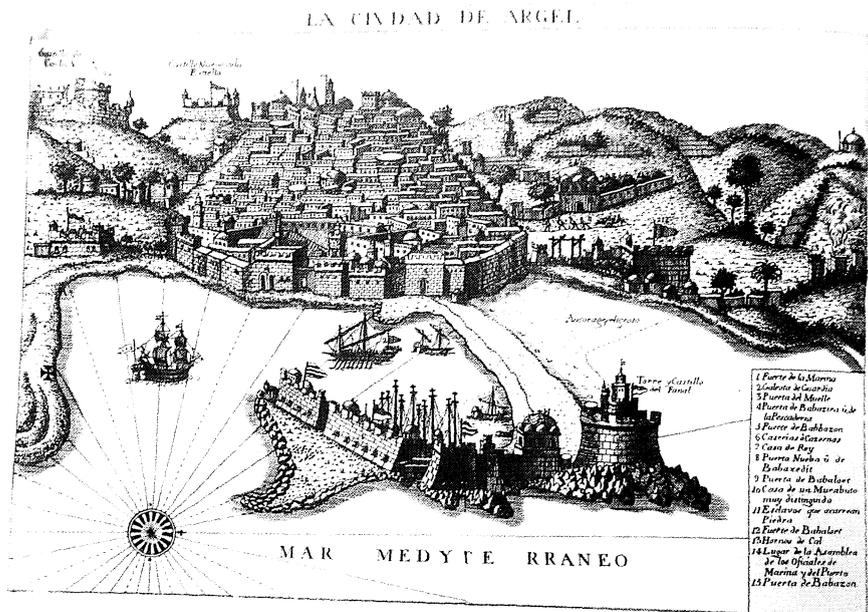


Figura 4. Vista de "La ciudad de Argel" (grabado de fines del siglo XVII); marcado con cristus (✕) el posible emplazamiento del jardín de Agimorato.

haga el ejercicio una vez en la semana en los meses de *verano*, desde primero de abril a último de septiembre". Aunque, tratándose del inicio de la estación, no hay grandes diferencias entre aceptar un sentido u otro, este segundo permite precisar que la acción transcurre más bien en abril, habiendo zarpado los "veinte bajeles en corso" a lo largo de marzo, razón por la cual quedaban tan pocos cristianos bogadores en Argel en el momento de reclutar la tripulación.

Más allá de esta localización temporal, toda precisión es conjetural. No obstante, fijando, por convención y a falta de datos exactos, la partida de Zoraida el primero de abril, como inicio del verano, puede establecerse, aproximadamente el siguiente calendario interno:

- 5 de marzo.– Primer mensaje de Zoraida (I, XL, 237v).
- 20 de marzo.– Segundo mensaje de Zoraida: "bien se pasaron quince días en que no la vimos" (238v).
- 22 de marzo.– Primera respuesta a Zoraida: "Escrito y cerrado este papel, aguardé dos días a que estuviese el baño solo" (240v).
- 24 de marzo.– Tercer mensaje de Zoraida: "Cuatro días estuvo el baño con gente, que fue ocasión de que cuatro días tardase en parecer la caña" (241v) y segunda respuesta: "en aquel mismo punto se le respondió a Zoraida" (242v).

- 25 de marzo.—Cuarto mensaje de Zoraida: “y con esto otro día, en diversas veces, con la caña y el paño nos dio dos mil escudos de oro y un papel donde decía que el primer *jumá*, que es el viernes, se iba al jardín de su padre” (242v).¹²
- 26 de marzo.— Se rescata Ruy y dan dinero al renegado para que compre la barca (242v).
- 31 de marzo.— Quinto mensaje de Zoraida: “El jueves antes del viernes que la hermosa Zoraida se avía de ir al jardín, nos dio otros mil escudos y nos avisó de su partida” (243r).
- 1 de abril.— Zoraida marcha al jardín y se rescatan los compañeros de Ruy (243r).
- 8 / 9 de abril.— Fecha límite para la adquisición de la barca: “No se pasaron quince días, cuando ya nuestro renegado tenía comprada una muy buena barca” (I, XLI, 243v).
- 8 / 9 a 14 / 17 de abril.— Viajes de prueba en la barca: “para asegurar su hecho y dalle color, quiso hacer, como hizo, un viaje a un lugar que se llamaba Sargel, que está treinta leguas de Argel hacia la parte de Orán [...]. Dos o tres veces hizo este viaje” (243v).¹³
- 16 a 18 de abril.— Ruy Pérez de Viedma acude al jardín de Agimorato a avisar a Zoraida: “un día, antes de mi partida, fui allá” (244v).¹⁴
- 22 de abril.— Se fija la partida para este día: “me dijo que mirase yo cuáles quería traer conmigo, fuera de los rescatados, y que los tuviese hablados

12. Según el sentido habitual de la expresión en los textos de Cervantes, *otro día* significa ‘al día siguiente’ (RODRÍGUEZ MARÍN; cf. COVARRUBIAS, *Tesoro*, 842b: “OTRO [...] vale tanto como segundo, porque ha de preceder uno”). Establecido que el “primer viernes” (es decir, el viernes siguiente a ese día) sería el primero de abril, la fecha más temprana posible correspondería al sábado 26 de marzo, lo que concuerda con el hecho de que en quince días a partir de ése adquiriera la barca el renegado.

13. En realidad Sargel no está a treinta leguas (165 km), sino a dieciocho (100 km), aproximadamente las sesenta millas que dice luego (I, XLI, 249v; *vide infra*). Para el cálculo de las fechas he computado dos jornadas por travesía de ida y vuelta. Obviamente, a partir de este momento se introduce un elemento de incertidumbre en la cronología, dado que sólo es posible ofrecer los tiempos mínimos para tres o cuatro viajes a Sargel, sin contar con posibles días intermedios de descanso. En todo caso, dado que el primer viernes posible es el 22 de abril, el tiempo intermedio es suficiente para absorber la posible desviación del cálculo.

14. Adopto la puntuación de GAOS, pues “se trata de *un día* indefinido, no de la víspera de la partida”, lo que advirtió ya CLEMENCÍN: “No era precisamente el día inmediato al de la partida, sino uno de los que la precedieron, como se infiere de la conversación que sigue entre el cautivo y Zoraida. Dice aquél a ésta: *El primer jumá me aguarda*. Si el día del coloquio hubiera sido la víspera de la partida, hubiera dicho *aguárdame mañana*”. Lo mismo indican las palabras posteriores del cautivo: “ya no veía la hora de verme gozar sin sobresalto del bien que en la hermosa y bella Zoraida la suerte me ofrecía. En fin, el tiempo se pasó y se llegó el día y plazo de nosotros tan deseado; [...] porque el viernes que se siguió al día que yo con Zoraida hablé en el jardín, [nuestro renegado], al anochecer, dio fondo con la barca casi frontero de donde la hermosísima Zoraida estaba” (247r-v; para la enmienda entre corchetes, vid. RICO *ET AL.* 2, II, 753a). Ese día no concretado tiene que ser posterior al viernes 15 de abril y anterior al jueves 21, siendo más probable, por la impaciencia de Pérez de Viedma, situarlo entre el sábado 16 y el lunes 18 de abril.

para el primer viernes, donde tenía determinado que fuese nuestra partida. [...] A los cuales no les dije otra cosa sino que el primer viernes en la tarde se saliesen uno a uno disimuladamente y se fuesen la vuelta del jardín de Agimorato" (244r); "Señora, [...] el primero *jumá* [= 'el próximo viernes'] me aguarda y no te sobresaltes cuando nos veas" (244v). Y así se hace: "el viernes que se siguió al día que yo con Zoraida hablé en el jardín, nuestro renegado, al anochecer, dio fondo con la barca casi frontero de donde la hermosísima Zoraida estaba" (247v).

Aunque el anterior calendario no puede ser exacto por definición, ofrece la aproximación más ajustada a los tiempos posibles de los sucesos, en virtud de los datos que ofrece la narración. En todo caso, lo que queda claro es que, independientemente del día exacto, la partida de Argel se produce seguramente un viernes de finales de abril, "al anochecer" (247v), lo que sitúa la acción sobre las seis y media o siete de la tarde, hora solar¹⁵.

2. UNA DIFICULTAD PREVIA

Una vez embarcados, pero antes de comenzar la navegación, al cautivo y a los suyos se les plantea el problema de qué hacer con Agimorato y con los moros bagarinos¹⁶ que formaban previamente la tripulación de la barca. La recomendación del renegado es llevarlos consigo, pues, de lo contrario "apellidarían luego la tierra y alborotarían la ciudad, y serían causa que saliesen a buscarlos con algunas fragatas ligeras, y les tomasen la tierra y la mar, de manera que no pudiésemos escaparnos" (I, XLI, 349v). Los editores anotan correctamente el giro *apellidar la tierra* 'dar la voz de alarma; llamar a las armas para repeler una agresión armada de soldados o bandidos'¹⁷, pero no tanto *fragata* (únicamente Gaos y Rico *et al.*) y de ningún modo *tomar la tierra y el mar*. Este giro, aún no explicado, no significa, como podría parecer (justificando así la ausencia de anotación al respecto), que los rodean por tierra y por mar.

15. Esa es la hora habitual de la puesta de sol en Argel en esa época del año. Ajustando el dato al calendario propuesto, puede indicarse que, según las efemérides astronómicas, el viernes 22 de abril de 1588 el sol se puso en Argel a las 18:24 h. De acuerdo con la cronología interna del relato, la huida acontece en 1589 (CLEMENCÍN, III, 149; nota 9 a I, XXXIX, ed. 1894-1917: III, 334-35; ed. 1947: 1338b; ALLEN, "Autobiografía y ficción", 150-51; RIQUER, *Nueva aproximación*, 107; MURILLO, I, 473 y 475-76, y "Cervantes' Tale ...", 235 y 242; GARCÉS, *Cervantes in Algiers*, 196), pero en ese año dicho día cayó en sábado. Como se verá abajo, sólo la indicación sobre la luna de la madrugada del 23 de abril concuerda mejor con 1589 que con el año anterior.

16. Es decir, marineros libres que ejercían de buenaboyas. De acuerdo con su étimo, el árabe norteafricano *bāhri* (< ár. cl. *bāhri*, adjetivo relativo de *bah̄r* 'mar'), seguramente a través del italiano, *bagarino* debería significar 'marinero' (así en RICO *ET AL.*), pero en español se ha especializado como 'buenaboya, remero libre', frente a los galeotes (CORRIENTE, *Diccionario de arabismos*, 252b).

17. Sólo resulta algo imprecisa la nota de RIQUER: "reunirían gente", que es el efecto, no la acción de apellidar.

Referido, como está, únicamente a las fragatas ligeras, quiere decir que éstas se situarían entre la barca y alta mar, por un lado, y entre aquella y la costa, por otro, impidiéndole de este modo tanto la salida a mar abierto como la vuelta a tierra, y dejándola a merced de sus perseguidores.

En cuanto a la embarcación, no se trata, obviamente, del buque de tres palos y aparejo redondo al que suele denominarse así desde el siglo XVII (única acepción que registra ya O'Scanlan), sino de "La menor de las embarcaciones a remo de la familia de la galera" (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 240). En efecto, originalmente "La voz *fragata* [...] se aplicó a una pequeña embarcación mediterránea usada hasta después de Lepanto y que [...] tenía doce bancos y un solo palo; en cada remo bogaba un hombre nada más y en general carecían de cubierta, o sea que eran *abiertas*. Hacia 1650 aparece un nuevo tipo de buque de guerra superior en velocidad al *navío* [...]; este nuevo buque tomaría el nombre de fragata y su porte comenzó siendo de unas 200 toneladas y la eslora de 30 metros escaso"¹⁸. Covarrubias lo define como "batelejo que suele llevar consigo la galera, y la echa a la mar cuando hay necesidad de llegar con ella a tierra o ir de una galera a otra con algún recaudo"¹⁹, siendo, pues, sinónimo aproximado de *esquife*: "Género de bajel pequeño, que suelen llevar las galeras y los navíos para su servicio y para pasar de uno en otro o para llegar a tierra"²⁰. El esquife, tomado en esta acepción, tenía unos seis bancos²¹, mientras que la fragata de su misma clase tenía ocho: "hallando allí una fragata de ocho bancos que servía a los virreyes de aquel Reino para espaciarse por la mar, se embarcaron en ella todos catorce y se fueron derechos a la isla de Lustica" (Haedo, *Epítome*, 416); "una fragata de ocho bancos, que en tierra estaba varada, la echaron al agua, y armada de marineros [...] y dando al agua los remos con gran velocidad llegaron a la nuestra barca" (*Vida de Miguel de Castro*, 12). En este sentido, la fragata es una embarcación más pequeña que la descrita arriba, de unos doce remos por banda. Posiblemente sea esta la que Contreras llama *fragata chica*: "Hallé la fragata con una bandera enarbolada con la imagen de Nuestra Señora; era la fragata chica, de nueve bancos, con veinte personas"²².

18. MARTÍNEZ-HIDALGO, "Fragata", 457b. Para el paso de la fragata mediterránea a la fragata moderna, realizado en Flandes al filo de 1600, véase STRADLING, *La armada de Flandes*, 218-31.

19. COVARRUBIAS, *Tesoro*, 606a; sobre este sentido, posiblemente el primitivo, vid. DCECH, II, 940a-941a. Para el uso de este tipo de fragatas, cf. BRAUDEL, *El Mediterráneo*, I, 159, 161, 413 y II, 439-40, 644.

20. COVARRUBIAS, *Tesoro*, 560a. GAOS cita esta definición y la segunda acepción de TERREROS, *Diccionario*, III, 182a: "En el Océano es un navío armado en guerra, por lo común con dos puentes, y a lo más monta sesenta cañones. La *fragata ligera* no monta sino de 16 a 25 cañones", sin percatarse de que ambas son incompatibles, pues el segundo se refiere aquí al sentido moderno, aunque da como primera acepción la antigua: "navío pequeño, frecuente en el Mediterráneo".

21. "ESQUIFE. s. m. ant. A. N. Bote de dos proas o de igual figura en proa que en popa, con cuatro o seis remos de punta, que usaban las galeras" (O'SCANLAN, *Diccionario marítimo*, 261).

22. *Vida del capitán Contreras*, 58. Éstas serán las *fragatillas* a que alude BRAUDEL, *El Mediterráneo*, II, 295 (cf. la "*fragatina ligera*" de II, 303).

El modelo mayor corresponde, en cambio, al que capitanea el propio Contreras: "De allí a pocos días me ordenó el señor Gran Maestre Viñancur fuese a Levante con una fragata a tomar lengua de los andamentos [= 'informarse de las andanzas'] de la armada turquesca, por la práctica que tenía de la tierra y lengua. Llevaba la fragata, entre remeros y otros soldados, 37 personas, de que yo era capitán, y para ello me dieron mi patente firmada y sellada del Gran Maestre"²³. Este tipo de fragata podía contar hasta con quince remos por banda: "para esto nos embarcamos en una fragata de quince bancos" (Pérez de Hita, *Guerras civiles de Granada*, I, 223). Estas indicaciones concuerdan con el hecho de que *fragata* aparezca a menudo como sinónimo de *bergantín*, empezando por el propio *Quijote*, II, LXXI, 270v: "por el mar sobre una fragata o bergantín se iba huyendo". Igual lo emplean González de Mendoza, *Historia del gran Reino de la China*, 201: "En llegando a tiro de mosquete del bergantín o fragata en que iban los nuestros, se pararon y empezaron a tirar muchos arcabuzazos", o Haedo, *Epítome*, 347: "armó en Argel una fragata o bergantín, y con éste, robando por esos mares, vino a hacer una galeota y a ser uno de los mejores arrazes de Argel", entre otros²⁴. En efecto, el bergantín era una "Embarcación de la familia de las galeras [...] con unos diez bancos, en los que podían bogar uno o dos hombres. Carecía de crujía [= 'corredor de popa a proa entre los bancos de los remeros']"²⁵, de modo que, si no era exactamente igual a la fragata, debía de ser muy parecido.

Por otro lado, las fragatas de esta clase podían arbolar dos palos y no uno solo: "porque como casi siempre [en el Caribe] corren vientos brisas en aquellas partes, han de hacer sus viajes a lo más ordinario, y por la bolina, y tendrán el árbol mayor del tamaño que la quilla, y de verga, dos veces cuanto fuere la manga, y el trinquete, al respecto [= 'en proporción']; llámense fragatas, y a lo más ordinario no pasan ni deben pasar de cincuenta toneladas"²⁶. Se trata pues, incluso en aguas caribeñas, de una embarcación con velas latinas, más capaz de navegar ciñendo que la de velas cuadradas. El hecho de que hubiese

23. CONTRERAS, *Vida*, 42. Para el uso de este tipo de fragatas, cf. BRAUDEL, *El Mediterráneo*, I, 194 y II, 293, 295, 297, 310, 745.

24. Por ejemplo AGUADO, *Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada*, I, 111; CABRERA, *De las consideraciones sobre todos los evangelios de la Cuaresma*, 106, o VÁZQUEZ DE ESPINOSA, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, 177.

25. MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 66b. Según explica KONSTAN, "Smallest of all [galleys] was the *bergantine*, a slim, fast vessel, with 10-15 oars per side, each pulled by a single oarsman. This gave the larger *bergantines* crew up to 30 oarsmen, supported by 20 soldiers. They rarely carried a large piece of ordnance, but were armed with a few swivel guns as bow battery. [...] A Venetian *bergantine* was reportedly 16 metres (52 feet) long, with a 2 metre (7 foot) beam" (*Renaissance War Galley*, 20).

26. GARCÍA DE PALACIO, *Instrucción náutica*, f. 91r-v. RICO ET AL. aducen adecuadamente este pasaje, si bien no justifica por completo su definición: "barcos pequeños, estrechos, con tres palos, popa llana y velas latinas"; se empleaban en las costas en que suele notarse mucho la brisa". En efecto, la fragata allí descrita tiene solo mayor y trinquete, no mesana, y no se usa simplemente porque sople brisa, sino porque el frecuente cambio de dirección del viento obliga a menudo a navegar de bolina, para lo cual es más adecuado el aparejo de cuchillo que el de cruz.

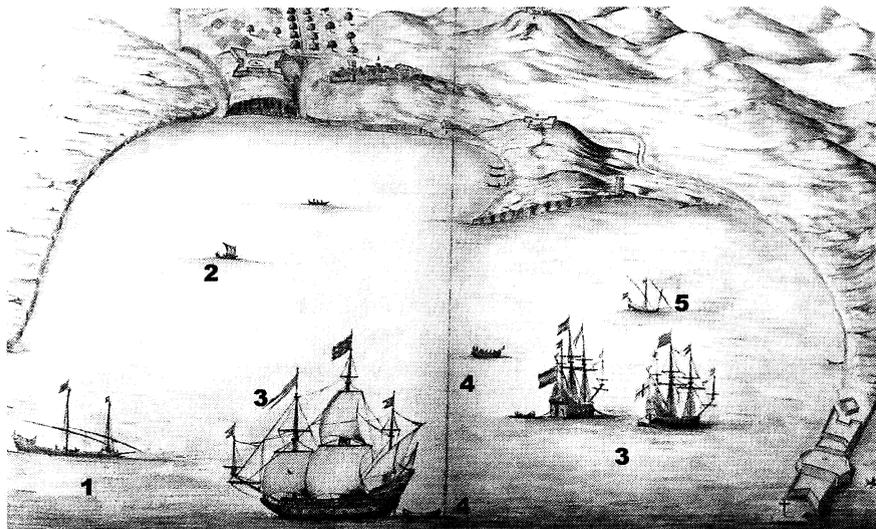


Figura 5. Naves frente al puerto de Orán (según las Plantas de diferentes plazas, de 1655): 1) galera, 2) barca, 3) bajeles redondos, 4) esquifes, y 5) fragata de dos palos.

fragatas de uno y dos palos justifica seguramente que el renegado hable de *fragatas ligeras*, que serían las de uno solo.²⁷ Sea como fuere, la fragata aquí aludida era una embarcación de doce a quince bancos y de uno o dos palos con velas latinas, sin arrumbada o castillete de proa ni crujía, y de unos 16 m de eslora. Era, pues, una nave algo mayor que la barca de los propios fugitivos (que se asemejaría a una *fragata chica*), rápida y maniobrera; capaz, por tanto, de tomarles con rapidez la tierra y el mar.

3. PRIMERA SINGLADURA

Al partir de la caleta a cuyas orillas se sitúa la almunia de Agimorato, el propósito de los cautivos es arrumbar a las Baleares: “con regocijado silencio y alegre diligencia, cada uno de nuestros valientes remeros tomó su remo, y comenzamos, encomendándonos a Dios de todo corazón, a navegar la vuelta de las islas de Mallorca, que es la tierra de cristianos más cerca” (I, XLI,

27. Respecto de todas estas dudas terminológicas, recuérdese que “Desgraciadamente para nosotros, los barcos de alta mar de principios de la época moderna no son susceptibles de una taxonomía exacta. Tal y como establece el capitán Riaño Lozano [...], cualquier tipología que se establezca ha de ser necesariamente “aleatoria”, adaptada al contexto único de su tiempo y lugar” (STRADLING, *La armada de Flandes*, 218).



Figura 6. Rumbo previsto de Argel a las Baleares, trazado sobre la *Carte de la Mer Méditerranée* (s. XVIII).

249v)²⁸. Es de suponer que su destino sería, en concreto, la más meridional de las islas, Formentera, cuya cercanía a Argel (unas 140 millas náuticas, aproximadamente 260 km)²⁹ la convertía en destino predilecto de las incursiones de los corsarios argelinos, hasta el punto de que su extremo sudoeste se llama, precisamente, Cap de Barbaria o Cabo de Berbería. Aunque el cautivo no lo dice expresamente, se deduce de lo que sigue que, al alejarse suficientemente de tierra, han izado la vela latina de la embarcación, y que aprovechando el terral o “viento flojo que sopla durante la noche de tierra a la mar” (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 474a), se han alejado de Argel hacia el norte, para salir a mar abierto y enfilar a continuación hacia Formentera, con rumbo nornoroeste.

28. Las “islas de Mallorca” designan a todo el archipiélago de las Baleares, no tanto por ser aquella su isla principal, según entiende GAOS, como por ser entonces su designación oficial la de Reino de Mallorca (vid. GARCÍA-MERCADAL, *Los títulos*, 91-93 y 154-55), aspecto bien anotado por RICO ET AL. y RICO. Nótese, por otro lado, que *vuelta* se toma aquí y en otros pasajes de la historia del cautivo en el sentido de “Dirección, derrota o rumbo directo hacia un punto determinado” (MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 515b).

29. La longitud de la milla náutica o marina, que comúnmente se toma por la de sesenta al grado (equivalente, pues, a un minuto de meridiano), está establecido en 1852 m (MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 327a).

No obstante, el estado de la mar les impide mantener ese rumbo: “Pero a causa de soplar un poco el viento tramontana y estar la mar algo picada, no fue posible seguir la derrota de Mallorca, y fuenos forzoso dejarnos ir tierra a tierra la vuelta de Orán” (249v). Propiamente, la tramontana es el viento procedente del norte o nornoroeste originado por el fuerte gradiente barométrico entre una depresión en el Golfo de León o el de Génova y un área de altas presiones en el Cantábrico o en la Meseta, pero en el lenguaje marinero mediterráneo designa todo viento de componente norte y el mismo norte geográfico³⁰. Dado que la tramontana en sentido estricto no sopla más al sur de Tordera (situada a 41° 42’ de latitud Norte) y que nuestros navegantes se hayan en el paralelo de Argel (36° 46’ N), es obvio que aquí se trata de su uso genérico. Este viento del norte es flojo (designación usual del que tiene fuerza 3 en la escala de Beaufort, es decir, el que sopla a una velocidad de 7 a 10 nudos, es decir, de 13 a 18 km/h), lo que hace que haya mar picada, esto es, con oleaje. Éste correspondería, por los efectos, a una marejadilla, “agitación de la mar o el conjunto de sus olas producida por el viento [...], correspondiente a olas entre 0,75 y 2 m” (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 316b). Sin embargo, es propio de la tramontana comenzar de este modo, para aumentar rápidamente su intensidad³¹, lo que deja implícito que, al poco de sentir sus efectos, se produciría marejada, a la que corresponden olas de 2 a 4 m de altura, que en este caso estarían presumiblemente en la parte inferior de la escala, pues de otro modo la barca habría naufragado. Así pues, el efecto combinado del viento y del oleaje le impiden a la barca proseguir rumbo³². El

30. Véanse, en general, *Enciclopedia Universal*, LXIII, 811a-812a y DACOSTA Y FEBRÉS, *La tramuntana, passim*; para la tramontana propiamente dicha, vid. además COMPTE, *El Alto Ampurdán*, 45-51, y para el sentido náutico, MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 485a, y OLLER, *Vocabulari de navegació*, 132. Compárense los siguientes pasajes: “comienzan a caminar con mañana serena y graciosa, y en la mayor tranquilidad y sosiego se les levanta un nordeste o tramontana que da con ellos y con la ganancia y caudal al través, y quedan en la ribera anegados o desnudos, como quien escapa a nado” (ARCE DE OTÁLORA, *Coloquios de Palatino y Pinciano*, II, 294); “al otro viento destes cuatro, que nace del norte o septentrión, llamaron los latinos *septentrión* [...]. A éste llamaron los italianos *tramontana*, e los españoles *norte y brisa*”. (MEXÍA, *Silva de varia lección*, IV, xxii, 920).

31. Vid. *Enciclopedia Universal*, LXIII, 811b; COMPTE, *El Alto Ampurdán*, 48-49; DACOSTA Y FEBRÉS, *La tramuntana*, 12-13. Cf. la *Vida de Miguel de Castro*, 12: “la tramontana, con todo eso, era tan fresca y recia que las barcas que desembarcaba la gente, con gran trabajo tomaban tierra, haciendo grandísima fuerza los marineros”. No obstante, esta fuerza no tiene por qué ser negativa, si sopla a favor del rumbo, como se ve en *Los baños de Argel*, jor. III, vv. 947-50: “ZAHARA. ¿Qué viento es este que corre, / cristiano? VIVANCO. Norte parece, / y en él la ventura ofrece / el que nos guía y socorre”. CANAVAGGIO anota en su edición, p. 183, que “en la aventura del Cautivo, el soplar *norte* o *tramontana* no resulta tan venturoso como parece opinar aquí Vivanco”, pero claro es que en el relato del *Quijote* la tramontana sopla de proa, mientras que en *Los baños*, donde se refiere al regreso de don Lope de las Baleares (“Que si toca a Mallorca este navío / en que me parto...”, jor. III, vv. 795-96), sopla de popa y es por tanto favorable, dado que lo importante en la navegación no es la dirección del viento en términos absolutos, sino en los relativos a cada derrota.

32. Cf. CERVANTES, *El trato de Argel*: “Las levantadas ondas, el ruido / del atrevido viento detenía / los cosarios bajeles en las calas, / sin dejáres salir a mar abierto” (en *Comedias y entremeses*, V, 50).

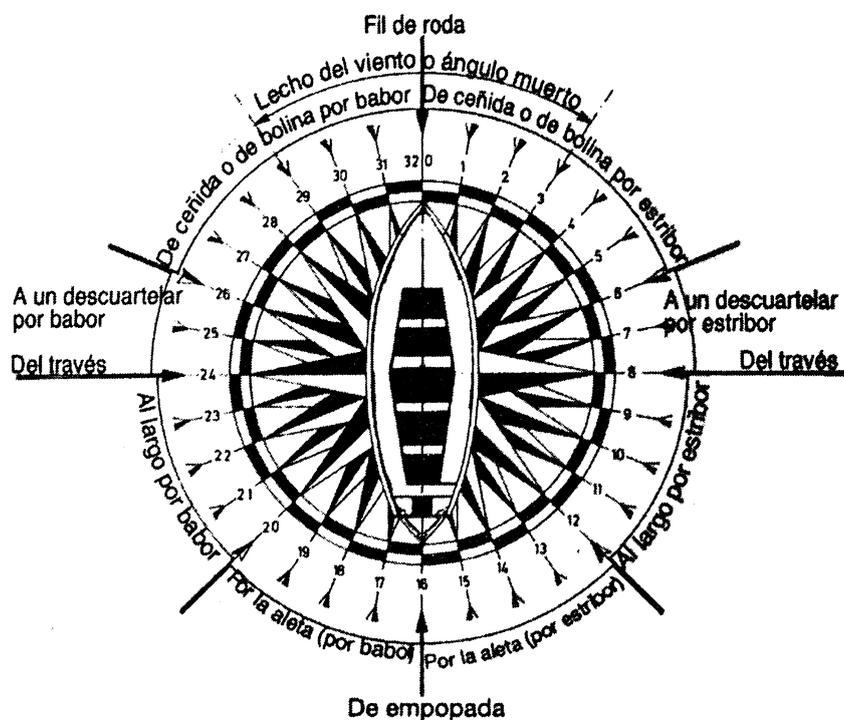


Figura 7. Direcciones por las que llega el viento a la nave, según la división de la rosa náutica en cuartas, de acuerdo con Oller y García-Delgado.

segundo frena el avance de la nave, ya sea propulsada a remo, ya a vela; mientras que el primero, al soplar por proa, esto es, en dirección contraria a su ruta, impide que siga directamente su rumbo. Para poder proseguir con la mínima desviación en tal dirección, la barca ha de navegar de ceñida o de bolina, es decir, estableciendo el menor ángulo posible entre su quilla y la dirección del viento:

Si [el viento] nos llega entre las 0 y las 6 cuartas, navegaremos en ceñida (*de bolina*); de las 6 a las 8 cuartas lo haremos a un descuartelar (*de bolina*); por las 8 cuartas, del través (*a la quadra*); de las 8 a las 12 cuartas, por la aleta (*de popa*), y si lo hace por las 16 cuartas, de empopada (*de popa rodó*)³³.

33. OLLER Y GARCÍA-DELGADO, *Nuestra vela latina*, 140. En realidad, como se advierte en la figura 7, con el viento llegando entre 0 y 3 cuartas, el avance es imposible, siendo necesario aumentar el ángulo de desviación respecto del rumbo previsto.

Frente a las velas cuadradas, las latinas permiten a una embarcación ceñir con vientos a partir de las tres cuartas por babor o estribor, pero aun así, con viento a fil de roda o de proa, esto supone una desviación mínima de 35° a 40°, por lo que, con un rumbo NNW como el que lleva la barca, ésta se abate hacia el oeste, lo que hace imposible “seguir la derrota de Mallorca”, es decir, continuar hacia a las Baleares, siendo la *derrota*, en este caso, “rumbo, en sentido de dirección” (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 162a). En consecuencia, como aún no se encuentran mar adentro, deciden navegar *tierra a tierra*, es decir, costeano³⁴ rumbo a Orán (a unos 380 km al sudoeste de Argel), que desde 1509 era plaza española³⁵. Lo que determina a los fugitivos a costear, en lugar de navegar rumbo a la Península Ibérica, es el temor a tener un mal encuentro en alta mar: “por no ser descubiertos del lugar de Sargel, que en aquella costa cae sesenta millas de Argel; y así mismo temíamos encontrar por aquel paraje alguna galeota de las que de ordinario vienen con mercancía de Tetuán, aunque cada uno por sí y por todos juntos presumíamos de que si se encontraba galeota de mercancía, como no fuese de las que andan en corso, que no solo no nos perderíamos, mas que tomaríamos bajel donde con más seguridad pudiésemos acabar nuestro viaje” (I, XLI, 249v).

Sargel es la localidad argelina de 'arāal (en grafía francesa, Cherchell)³⁶, que se encuentra a 96 km al oesudoeste de Argel; por tanto, no a treinta leguas (165 km), como había dicho antes (f. 243v), sino a diecisiete y media³⁷. En cambio, el cautivo da ahora una distancia más exacta, sesenta millas. Si ésta tuviese su extensión habitual de 1852 m, correspondiente al minuto de grado de meridiano (equivalente al tercio de la legua de veinte al grado)³⁸, la

34. “Ir tierra a tierra es ir costeano” (COVARRUBIAS, *Tesoro*, 961b).

35. EPALZA Y VILAR, *Planos y mapas hispánicos de Argelia*, 53-71 y 90-108. Vid. tb. BRAUDEL, *El Mediterráneo*, I, 153 y 233; II, 270-80, 430 y 459-63; SOLA Y DE LA PEÑA, *Cervantes y la Berbería*, 14, 20-22 y 35-36. Recuérdese que Cervantes intentó huir a Orán por tierra en 1576 y de nuevo en 1578 (RIQUER, *Nueva aproximación al “Quijote”*, 26-28; MCCRORY, 29-30 y 37-38; SOLA Y DE LA PEÑA, *ibidem*, 126 y 235; GARCÉS, *Cervantes in Algiers*, 40-41 y 49-50).

36. En la entrada que le consagra *El*, IX, 357b, este topónimo aparece transcrito Saršāl, pero en VI, 503b, consta como Šaršāl, con la segunda vocal larga. Esta grafía es la correcta, según testimonian, entre otros, Alḥimyarī: “Šaršāl: madīnatun fī lMaḡrībi [...] wamin 'Šaršāl ilā Jazā'iri Banī Mazḡannā, sab'ūna mīlan” = ‘Šaršāl: es una localidad en el Occidente [...] y desde Šaršāl hasta Aljaz ā'ir de los Banū Mazḡannā [= Argel] hay setenta millas’ (*Arraw' almi'āār*, 340a-b) y Al'idrišī: “wamadīnatu Saršāla Baḡīratu lqadri [...] wamin Saršāl ilā alJazā'iri liBanī Mazḡannā, sab'ūna mīlan” = ‘la localidad de Šaršāl es de escasa magnitud [...] y desde Šaršāl hasta Aljazā'ir de los Banū Mazḡannā [= Argel] hay setenta millas’ (*Nuzhat*, 78).

37. Cf. MALO DE MOLINA, *Viaje a la Argelia*, 81 e YVER Y SARI, “Sharshal”, 357b. Quizá Cervantes quiso escribir “veinte leguas” (cf. RODRÍGUEZ MARÍN, III, 207-8, n. 6; RICO ET AL. I, II, 390, n. 2), si no es error de un cajista que convirtió en *treinta* un *20 / veinte* del manuscrito idiógrafo usado para la impresión, las cuales resultarían aún así algo largas.

38. Éste era también el valor de la milla terrestre castellana, pues “tres millas hacen una legua” (COVARRUBIAS, *Tesoro*, 805a), midiendo la legua común castellana (que es la de veinte al grado) 5556 m. De modo que cuando en *Quijote*, I, IV, 14r, se dice “habiendo andado como dos millas”, éstas equivalen a poco más de media legua (exactamente 3,7 km).

distancia estaría redondeada, pues 60 millas = 20 leguas = 111 km³⁹. Sin embargo, tomando el valor de 1609 m (equivalente al tercio de la legua de veintitrés al grado)⁴⁰, que es el que mantiene la *statute mile* o milla terrestre inglesa, la distancia sería exacta, pues entonces 60 millas = 96 km. Como se verá por las indicaciones ulteriores, esta segunda opción parece preferible.

El emplazamiento de Sargel corresponde a la antigua capital de la Mauritania, cuyo nombre primitivo de Iol lo cambió el rey Juba II por el de Caesarea. Habiendo sido una ciudad importante en la Antigüedad, quedó casi des poblada en la Edad Media, por el saqueo vándalo primero y más tarde por las incursiones normandas desde Sicilia, y no se recuperó hasta que fue repoblada por un importante contingente andalusí que huía del desmoronamiento del reino granadino, a finales del siglo XV. Desde entonces se convirtió en activo centro comercial y notable base corsaria, bajo control turco desde 1528. Abundaba en ganado menor y aves de corral, palmeras, miel, trigo, cebada e higos secos, a los cuales se había referido previamente el cautivo: "Sargel, [...] en el cual hay mucha contratación de higos pasos" (I, XLI, 243v). Esta producción, en su mayoría procedente del interior, se exportaba en la citada *galeota de mercancía*, una "Galera menor sin arrumbada [= 'plataforma a modo de castillete de proa'] y de 16 a 20 bancos, con un solo remo en cada banco"⁴¹. En cuanto a sus corsarios, que, como se ve, navegaban igualmente en galeotas, eran en su mayoría

39. Veinte leguas es la distancia que da HAEDO, *Építome*, 229 y 258, : "Sargel, un lugar (entonces de hasta quinientos vecinos) puesto a la ribera de la mar, más adelante de Argel, para Poniente veinte leguas. [...] El año 1531 sucedió, que como Cheredín Barbarroja, juntamente con el muelle que hacía en Argel, hiciese otro en Sargel (lugar, como diximos, que está más adelante para poniente veinte leguas)".

40. Ese es también el valor del minuto de paralelo para la latitud del Mediterráneo (equivalente a 0,86 minutos de meridiano). Nótese que en la leyenda de la *Suite des Costes d'Espagne et de Barbarie* de MICHELOT y BREMOND se indica la escala en "Milles à 72 pour un Degré, selon l'usage de la Méditerranée", que corresponden al tercio de la legua de 25 al grado (1481 m), mientras que la usada por los geógrafos árabes citados en la n. 36, que establecen la distancia entre Sargel y Argel en 70 millas, es la equivalente al tercio de la legua de 26 al grado (1377 m).

41. MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 248a. Como detalla KONSTAN, "The *galiot* was basically a smaller version of the ordinary galley, with between 16 and 20 oars per side (18 banks being the most common size), although even larger *galiots* did exist, and these could have as many banks as an ordinary galley (i.e. 24). The difference between these craft and larger oared warships was that *galiots* were rowed *alla scaloccio*, with two men to each oar. They also had a lower freeboard, which was an advantage during amphibious raids, but made the craft vulnerable during any action against full-sized galleys. With a far smaller displacement than their large counterparts, *galiots* were fast and highly manoeuvrable [...] Typically, a *galiot* was around 27 metres long (87 feet) with a beam of three metres (10 feet), and a draft of less than two metres (6.5 feet). It was provided with a single lateen-rigged sail on a single mast. A 20-bank *galiot* would carry 80 oarsmen, supported by up to 60 soldiers, and a handful of gunners. It usually only carried a single centreline gun (16-24-pounder piece), supported by a small bank of swivel guns" (*Renaissance War Galley*, 19-20).

moriscos fugitivos⁴², que a menudo “siguen manteniendo relaciones con sus parientes y amigos de la costa española”⁴³.

El temor del cautivo y los suyos es que, de seguir navegando por mar abierto con el abatimiento a poniente que les provocaba la tramontana, quedarían a la vista de las galeotas mercantes o corsarias procedentes de Sargel o de Tetuán, las cuales sospecharían al ver una barca tan lejos de la costa, dado que “hacia 1580, las barcas de pescadores no se atrevían a alejarse de Argel más allá de media legua [= 2,75 km], por miedo a las fragatas cristianas” (Braudel, *El Mediterráneo*, II, 297), y les darían caza. Amparados en su número y su pericia de soldado, los diecisiete españoles (los doce remeros, el cautivo y sus tres compañeros, más el renegado) confían en poder hacerse con la nave si es de mercancía, pudiendo entonces acabar el viaje con más seguridad que en la barca, pero se convertirían en presa de ser una “de las que andan en corso”. De ahí que prefieran costear, “no sin mucha pesadumbre nuestra”, ya que eso, aun siendo más seguro, retrasaba su viaje.

Este cambio de rumbo ha de producirse cuando el terral ha dejado paso a la tramontana, lo que implica salir de la Bahía de Argel, superando la latitud del Cabo Caxines (ár. Ra’s Kaksîn, fr. Cap Caxine, a 12,5 km al NNW de Argel), situado a 36° 49’ N, 3° 01’ E. Esto supone un avance hacia el norte de unas cuatro millas⁴⁴, lo que no les costaría más allá de una hora. Aunque el relato no ofrece especificaciones temporales en este momento, los sucesos del jardín de Agimorato pueden haber transcurrido perfectamente en otra hora, más o menos, lo que, contando desde la puesta del sol a las 18:30, permite situar la modificación de la derrota hacia las 20:30. A partir de entonces arrumban a Oran, navegando con rumbo oeste cuarta al sudoeste hacia el Cabo Albatel, (36° 39’ N, 2° 17’ E) durante toda la noche: “Bien habríamos navegado treinta millas, cuando nos amaneció, como tres tiros de arcabuz desviados de tierra, toda la cual vimos desierta y sin nadie que nos descubriese” (I, XLI, 250r).

Habiendo avanzado en paralelo a la costa a partir del Cabo Caxines, se encontrarían en ese momento a medio camino de Sargel, en pleno Golfo de Tipasa (ár. Tifāâ). Contado el trayecto en millas de 60 al grado, el recorrido sería de 55,56 km, lo que sitúa la barca en el tercio occidental del golfo, en las cercanías de Tipasa (36° 35’ N, 2° 26’ E); en cambio, en *statute miles* o millas

42. Cf. CERVANTES, *El trato de Argel*: “Ya sabes que aquí en Argel / se supo cómo en Valencia / murió por justa sentencia / un morisco de Sargel: / digo, que en Sargel vivía, / puesto que era de Aragón / y, al olor de su nación, / pasó el perro en Berbería / y aquí cosario se hizo / [...] / Andando en corso, fue preso / [...] / Súpose del moro acá / y la muerte que le dieron, / porque luego la escribieron / los moriscos que hay allá” (en *Comedias y entremeses*, V, 25-26). Sobre este caso histórico, vid. SOLA Y DE LA PEÑA, *Cervantes y la Berbería*, 130-31 y 196.

43. BRAUDEL, *El Mediterráneo*, II, 457. Para el conjunto de los datos sobre Sargel, vid. Alḥimyarī, *Arraw’ almi’ ṭār*, 340a-b; Al’idrīsī, *Nuzhat*, 78; MALO DE MOLINA, *Viaje a la Argelia*, 81; CELLY, “Argelia”, 122-24; BRAUDEL, *El Mediterráneo*, I, 185 y II, 274; YVER Y SARI, “Sharshal”.

44. Cf. SANDOVAL, *Historia de... Carlos V*, II, 106b: “en las Caxinas, tres leguas al poniente de Argel”, lo que hace nueve millas, pero no en línea recta, como es aquí el caso.

de 69 al grado, sería de 48,27 km, a mitad del golfo, aproximadamente a la altura de Bâ Hārân (fr. Bou Haroun, a 36° 38' N, 2° 40' E). Esta segunda opción se ajusta mejor a lo que se narra a continuación, pues unas horas después atracarán en "una cala que se hace al lado de un pequeño promontorio o cabo que de los moros es llamado el de la Cava Rumía" (I, xli, 251v), lugar que, como veremos, está emplazado a cinco millas al este-sudeste de Tipasa, de modo que en este momento no pueden hallarse aún en sus inmediaciones. Además, el uso de las *statute miles* concuerda mejor con la distancia dada entre Argel y Sargel, como se ha visto. Habida cuenta que el sol salía sobre las cinco de la mañana⁴⁵, esta navegación nocturna dura aproximadamente ocho horas y media, lo que supone una velocidad media de 3,5 nudos (o millas por hora).

A la luz del alba, los fugitivos comprueban que se han acercado bastante a la costa, "como tres tiros de arcabuz". En general y debido al frecuente uso de la locución *a tiro de arcabuz* con el sentido indefinido de 'a distancia, de lejos', no se ha intentado establecer una equivalencia métrica para esta indicación. Sin embargo, cuando esta frase o sus semejantes (*a tiro de pistola, de ballesta*) se emplean con un numeral, suelen indicar una magnitud quizá no exacta, pero bastante concreta. Un disparo de arcabuz solía alcanzar los 280 pasos (426,42 m)⁴⁶, aunque la expresión se llegó a usar con el valor de un octavo de legua (694,5 m)⁴⁷, lo que permite situar la distancia de la barca a tierra entre, aproximadamente, 1280 y 2083 m, siendo más probable la primera medida que la segunda. Desde allí los fugitivos pueden ver suficiente tramo de costa para percatarse de que no hay peligro inmediato⁴⁸, pese a lo cual consideran preferible bogar mar adentro: "con todo eso, nos fuimos a fuerza de brazos entrando un poco en la mar, que ya estaba algo más sosegada; y habiendo entrado casi dos leguas, dióse orden que se bogase a cuarteles, en tanto que comíamos algo, que iba bien proveída la barca, puesto que [= 'aunque'] los que bogaban dijeron que no era aquél tiempo de tomar reposo alguno; que les diesen de comer los que no bogaban, que ellos no querían soltar los remos de las manos en manera alguna" (I, xli, 250r).

45. Según las efemérides astronómicas, el sábado 23 de abril de 1588, el sol salió en BūHārūn a las 5:09 h.

46. REID, *Historia de las armas*, 132. Este es el valor que le da el INCA GARCILASO, *Comentarios reales*, III, xxv: "El lago llamado Titicaca, donde está la isla, tomó el mismo nombre della, la cual está de tierra firme poco más de dos tiros de arcabuz" (I, 171), pues la isla de Titicaca o del Sol está separada de la península de Copacabana por el estrecho de Yampupata, de unos mil metros de ancho.

47. Así se deduce del cotejo de distintos documentos referidos a la distancia que separaba las localidades de Camarma del Caño y Camarma de Encima, indistintamente expresada como dos tiros de ballesta, un tiro de arcabuz o un cuarto de media legua (vid. MAYORAL, *Camarma de Esteruelas, passim*).

48. Se podría aplicar aquí lo que dice el esclavo fugitivo de *El trato de Argel*: "Esc. 2.º: ¿Pues cómo piensas ir [a Orán]? Esc. 1.º: Por la marina; / que agora, como es tiempo de verano, / los alárabes todos a la sierra / se retiran, buscando viento fresco" (en *Comedias y entremeses*, V, 63).

La expresión “algo más sosegada” indica una mejoría relativa del estado de la mar, que, con todo, no puede calificarse de calma, entendiéndose que pasa de nuevo de marejada a marejadilla. El temor a ser descubiertos y esa mejoría les llevan a recuperar al rumbo norte o norte cuarta al noroeste, no necesariamente por enfilar a las Baleares, aunque seguía siendo el territorio español más próximo, sino por salir del Golfo de Tipasa a mar abierto. En ausencia del terral nocturno, deben aproar al viento y aplicarse al remo⁴⁹, lo que hacen los doce remeros durante “casi dos leguas” o seis millas (unos 11 km), lo que, teniendo en cuenta que la velocidad máxima de una galera propulsada a remo era de 4 nudos⁵⁰, invertirían cosa de una hora y media en ese recorrido, con lo que se harían las seis y media de la mañana aproximadamente. En ese punto, considerando que ya están a suficiente distancia de la costa, y para poder mantener una buena velocidad media, el renegado (que es el patrón de la barca) ordena “que se bogase a cuarteles”, es decir, por turnos⁵¹. Pese a lo que sugiere el término⁵², no se dividía a los remeros en cuatro partes, sino en dos, de modo que una mitad remaba mientras la otra descansaba, relevándose cada hora⁵³. No obstante, los bogadores prefieren seguir remando al unísono por el momento, debido que aún no se consideran fuera de peligro, “que no era aquél tiempo de tomar reposo alguno”.

De todos modos, no tendrán ocasión de perseverar en su propósito, porque “en esto comenzó a soplar un viento largo, que nos obligó a hacer luego vela y a dejar el remo, y enderezar a Orán, por no ser posible poder hacer otro viaje”. La expresión *viento largo*, clave para entender la maniobra, no ha sido bien comprendida. Clemencín dice que “*Viento largo* o *fresco*, entre marinos, es lo mismo que viento fuerte”. Esta definición es correcta para el *viento fresco*, que tiene fuerza 6 en la escala de Beaufort (de once grados), y sopla de 21,1 a 27 nudos (=26-44 km/h)⁵⁴, pero no para el *largo*, como se verá. La confusión de Clemencín pudo deberse a que ambos términos se usaron como sinónimos en la acepción de ‘viento próspero’, si es fundada la definición de Terreros, *Diccionario*, II, 187a: “Fresco, en la Marina, viento favorable”, a la que corresponde la del *DRAE*, s.v. *viento*: “fresco. 1. *Mar*. El que llena bien el aparejo y permite llevar largas las velas altas”, aunque en realidad ésta no es

49. Cf. CERVANTES, *El trato de Argel*: “Nosotros a la ligera, / listos, vivos como el fuego, / y en dándonos caza, luego / pico al viento y ropa afuera, / las obras muertas abajo, / árbol y entena en cruz, / y así hacemos nuestra vía / contra el viento sin trabajo” (en *Comedias y entremeses*, V, 37).

50. FERNÁNDEZ VIAL, “Estudio preliminar” a CONTRERAS, *Derrotero universal*, 37.

51. Es frase equivalente de *bogar por cuarteladas*, siendo éstas “determinado número de bancos, remeros o bancadas” (MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 151a).

52. Compárense las definiciones de *cuartel* de COVARRUBIAS, *Tesoro*, 891b: “Es término militar, cuando los soldados se dividen en cuatro compañías” y de *Autoridades*, V, 453b: “La cuarta parte separada de alguna cosa dividida en cuatro”. Como señala McCrory, “I can find no evidence for the notion that every fourth man could take a rest”.

53. FERNÁNDEZ VIAL, “Estudio preliminar” a CONTRERAS, *Derrotero universal*, 37.

54. MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 243a; OLLER, *Vocabulari de navegació*, 132.

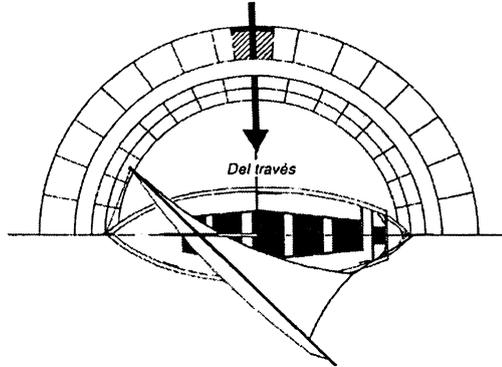


Figura 8. Navegación del través o a la cuadra (según Oller y García-Delgado).

la acepción principal del adjetivo, que se refiere esencialmente a la fuerza, no siempre favorable a la navegación, como había sucedido antes con la tramontana.

Rodríguez Marín va mejor encaminado, al transcribir la definición académica de *viento largo*: “El que sopla desde la dirección perpendicular al rumbo que lleva la nave, hasta la popa, y es más o menos largo según se aproxima o aleja más a ser en popa”⁵⁵. No obstante, la mera definición, sobre la que volveré luego, tampoco explica los efectos del viento. Por su parte, Riquer simplifica la versión del *DRAE* así: “*viento largo*, el que sopla perpendicular al rumbo de la nave”, resultando una definición técnicamente incorrecta, ya que corresponde al viento que llega *del través* o *por la cuadra*⁵⁶, aunque incidentalmente adecuada al caso, como luego se verá.

Como es frecuente, la nota de Riquer ha pasado a la *glossa vulgata* del *Quijote* y la repiten, sin mayores modificaciones, Allen, Murillo, Gaos, Ferreras, Sevilla y Rey, y Sevilla, mientras que Avalor-Arce sigue a Rodríguez Marín en reproducir el *DRAE*. En cambio, Rico *et al.*, conscientes de que esas definiciones nada aclaraban, proponen otra que, en principio, justifica el nuevo cambio de rumbo: “viento fuerte que sopla a contrarumbo y que no permite de ninguna manera ceñirse a él”; puede provocar un naufragio. Para evitarlo, es preciso buscar un rumbo similar a la dirección del viento, o por lo menos, uno que permita ceñirse con comodidad, desviándose del rumbo”⁵⁷. La explicación resulta algo confusa, pues si tal viento no permite navegar de bolina (es decir, ceñéndose al viento que viene en la misma dirección del rumbo, manteniendo el menor ángulo posible con la dirección en la que sopla), difícilmente se hallará un rumbo que lo haga posible.

55. *DRAE*, s. v. *viento*; cf. la expresión “*alargar el viento*. 1. fr. *Mar*. Soplar más largo, o más para popa, de lo que soplaban respecto a la embarcación que navega en derrota”

56. MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 149a y 487b-488a; OLLER Y VICENTE GARCÍA-DELGADO, *Nuestra vela latina*, 145.

57. La versión simplificada de RICO reza “fuerte viento que sopla en contra del rumbo”.

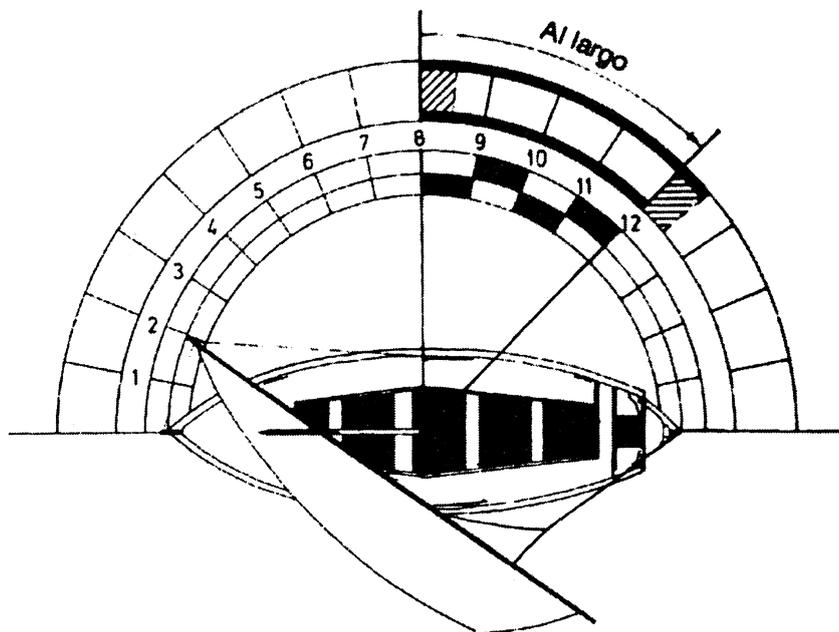


Figura 9. Navegación al largo (según Oller y García-Delgado).

La idea viene a ser que, al no poder ceñirse, es necesario navegar de través (con un abatimiento de 90°) o, invirtiendo el rumbo, de empopada (cf. arriba la figura 7). Para fundamentar esta explicación se aduce la autoridad de O'Scanlan, pero lo que éste dice s. v. *largo* viene a ser casi lo opuesto:

Aplicase al viento, cuya dirección abre mayor ángulo con la de la quilla por la parte de proa que el de las seis cuartas de la bolina; y a medida que dicho ángulo es mayor o menor, así el viento es mas o menos largo. Úsase también como sustantivo; y en este sentido se dice que un buque *navega o ha navegado a un largo* en su derrota; y se entiende igualmente de la frase de *ponerse a un largo*, que Sarmiento expresa por *ir de largo*, y que asimismo se significa con la de *navegar amollado*⁵⁸.

Por su parte, Martínez-Hidalgo se expresa en términos bastante parecidos: “Dícese del viento cuya dirección con la proa forma un ángulo superior a seis

58. O'SCANLAN, *Diccionario marítimo*, 331-32; según explica el mismo autor “*Navegar amollado*: lo mismo que navegar a un largo, o con las escotas aventadas, o navegar aventado”(31), mientras que “*AVENTAR*. v. a. y n. *Man*. Hablando de escotas o escotines, es aflojar o arriar las de las velas que van en viento. || [...] *Navegar aventado*: fr. navegar con las escotas aventadas, y es lo mismo que *navegar a un largo o amollado*” (67).

cuartas”, pero añade: “Usado como sustantivo, se dice que *un buque navega o ha navegado a un largo*, cuando lo hace o ha hecho con el viento a diez cuartas”. Este último sentido, ilustrado por la figura 9, es el que hoy posee habitualmente la expresión.

Frente a este uso restringido, el valor tradicional del término era más lato. Una amplitud intermedia tiene en la definición ya vista del *DRAE*, que se refiere a todo viento portante, contando con que

la vela debe orientarse de dos diferentes formas respecto al viento, según tengamos el viento en contra, del través hacia proa; o a favor, del través hacia popa (vientos portantes). En el primer caso, navegando con vientos contrarios, la vela debe orientarse de forma que el viento circule por el trapo de proa a popa para que se produzca el mismo efecto que en el ala de un aeroplano, la sustentación. Con vientos portantes orientaremos la vela de tal manera que el viento incida perpendicularmente en ella y, retenido en el trapo, empuje la vela. Por todo ello estableceremos dos grandes grupos de rumbos:

1.º Cuando debemos procurar que el viento circule por la vela: al navegar de ceñida, a un descuartelar y del través.

2.º Cuando el viento es portante y la vela debe retenerlo: al largo, por la aleta, de empopada⁵⁹.

La amplitud máxima la tiene *viento largo* en el sentido que recogen O'Scanlan y, como primer acepción, Martínez-Hidalgo, la cual corresponde al que para *viento abierto* da el *DRAE*, s. v. *viento*: “El que forma con la derrota un ángulo mayor de seis cuartas”, y se opone a *viento escaso*, “El que sopla por la proa o de la parte adonde debe dirigirse el buque por alguno de los rumbos próximos, de modo que no pueda caminarse directamente al rumbo o en la derrota que conviene”⁶⁰. Esto quiere decir que el término oponía originalmente a la navegación de bolina todas las demás, desde a un descuartelar hasta de empopada, haciendo referencia únicamente al ángulo del viento (más de 66° 90' respecto de la quilla) y no a la fuerza, como creyó Clemencín, asumen parcialmente Rico *et al.* y acepta McCrory, que lo traduce por “strong wind”. Por contra, el viento largo es el que, por no obligar a ceñir, permite seguir el rumbo sin desviarse, siendo, como expresa el *DRAE* “ más [...] largo según se aproxima [...] más a ser en popa”. Por lo tanto, el viento largo sopla en principio a favor, lo cual hace posible que Cervantes lo emplee en otros pasajes con una connotación claramente positiva. Así en *La española inglesa*: “el viento, que daba señales de ser próspero y largo, comenzó a calmar un tanto” (en *Novelas ejemplares*, 234), o en el *Persiles*, I, VII: “cerraba la noche, algo

59. OLLER Y GARCÍA-DELGADO, *Nuestra vela latina*, 140.

60. *DRAE*, s. v. *viento*. Cf. “ESCARSEARSE. Refiriéndose al viento, es cambiar este de dirección hacia proa. Lo contrario es *alargarse*” (MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 208a).

oscura; picaba el viento largo y en popa, que fue alivio a los brazos” (I, 53). Aún más claro es dicho valor en el primer soneto que aparece en la novela, cuyo primer cuarteto reza:

Mar sesgo, viento largo, estrella clara,
camino, aunque no usado, alegre y cierto,
al hermoso, al seguro, al capaz puerto
llevan la nave vuestra, única y rara⁶¹.

Lo mismo sucede cuando Zahara, en *Los baños de Argel*, jor. III, vv. 734-41, ruega por buen viento:

Vete en paz, que yo entre tanto
que vas y vuelves, haré
plegarias al Cielo santo
con las voces de mi fe
y lágrimas de mi llanto,
rogándole que tranquile [= ‘calme’]
el mar, que el viento asutile
próspero y largo en tus velas.

Pese a este carácter usualmente favorable, el viento largo puede resultar inconveniente para una navegación concreta, como es aquí el caso. En efecto, si el viento llega a un descuartelar o, sobre todo, del través con suficiente intensidad, una embarcación ligera como la barca de los fugitivos corre el riesgo de zozobrar o al menos de escorar lo suficiente hacia la banda opuesta para que, tratándose una nave abierta y con bordas bajas (por ser de remo), entre demasiada agua y se vaya a pique. En este caso, el viento que soplabla al amanecer seguía siendo la tramontana o viento del norte, que al haber amainado permitía avanzar a remo, lo que la noche anterior no había sido posible. Al salir a mar abierto (superando la latitud del Cabo Albatel), el viento rola a gregal o viento del noroeste, que llegaría a la barca a un descuartelar, o más bien a levante o viento de componente este (entre el ENE y el ESE), que lo haría por el través. La única opción de los fugitivos es, entonces, izar la vela⁶² y

61. *Persiles*, I, IX (I, 66); cf. LOZANO-RENIEBLAS, ““Mar sesgo, viento largo, estrella clara” o la metáfora de la nave de amor en el *Persiles*”, 303, donde se aprecia que los comentaristas de este soneto han incurrido en el mismo error de identificar *viento largo* con *viento del través*, basándose probablemente en la nota de RÍQUER al *Quijote*, cuando en este caso es sin duda *de popa*.

62. Es necesario hacer alguna matización a la nota a *hacer luego vela* de RICO ET AL.: “soltar en seguida todas las velas para así poder dejarse llevar mejor por el viento”, porque la barca tiene una sola vela y, siendo latina, no se suelta de la verga, como las velas cuadradas, sino que se despliega izando la antena a la que va fijada (algo mejor, pues, la versión simplificada de RICO: “a desplegar todas las velas para aprovechar el viento”). De ahí que CLEMENCÍN corrigiese en el texto de su edición *hacer en izar*, anotando: “El [viento] que comenzaba aquí a soplar, excusaba la fatiga de la boga [...] y esto, si no obligó, a lo menos persuadió a nuestros navegantes a izarla. En vez de *izar* decían *hacer* las ediciones

enfilarse de nuevo a Orán, con rumbo oeste cuarta al sudoeste o oesudoeste, navegando viento en popa, "y así, a la vela, navegamos por más de ocho millas por hora, sin llevar otro temor alguno sino el de encontrar con bajel que de curso fuese" (I, XLI, 250r), de modo que han doblado la velocidad respecto de la que llevaban con la tramontana (de 4 a 8 nudos, aproximadamente) y corren el temporal (es decir, navegan en popa o al largo, manteniendo el rumbo, a velocidad media), sin temor de zozobrar, pues ahora la barca no escora, frente a lo que podría haber sucedido de mantener el rumbo N_NW que llevaban al salir del Golfo de Tipasa.

En principio, aunque conocemos la velocidad de la embarcación, no está claro por cuanto tiempo mantuvieron rumbo y velocidad antes del siguiente incidente: "Apenas hubo oído esto el moro", es decir, la confesión de Zoraida, "cuando con una increíble presteza se arrojó de cabeza en la mar, donde sin ninguna duda se ahogara, si el vestido largo y embarazoso que traía no le entretuviera un poco sobre el agua" (I, XLI, 251r). Sin embargo, la expresión "por más de ocho millas por hora" resulta sintácticamente anómala, como ya advirtió el puntilloso Clemencín: "sería mejor *a más de ocho millas por hora*. Así es como comúnmente se dice", a quien sigue Gaos: "*por más*: Hoy diríamos *a más*". El silencio de los demás anotadores indica, por defecto, que esta interpretación es la usual y aceptada. No obstante, "por más de ocho millas" significa, de hecho, 'por un espacio de más de ocho millas' y no 'con una velocidad superior a ocho nudos', de modo que "por hora" podría no tener un sentido distributivo, sino durativo: 'por el espacio de una hora'. Ciertamente falta el numeral y que suponer una errata *ad hoc* lleva a una argumentación circular; pero no es menos cierto que, puestos a aceptar una anomalía sintáctica, ésta puede haberse producido en la segunda parte de la frase (favorecida precisamente por la expresión habitual de velocidad), en lugar de en la primera. Abonan esta interpretación dos aspectos: uno es que lo sucedido en ese lapso de tiempo es únicamente dar de comer a los moros prisioneros y el diálogo entre Agimorato, el renegado y Zoraida, lo que no exige un tiempo mayor; el otro es que un recorrido de poco más de ocho millas en una hora sitúa a la barca en las inmediaciones del Cabo Albatel, pero sin dejarlo atrás, lo que haría absurda la posterior llegada a la Cava Rumía, situada al este y no al oeste de dicho cabo.

El intento de suicidio de Agimorato se produce, pues, a unas cinco millas al nordeste cuarta al este del Cabo Albatel, a eso de las siete y media de la mañana. Al caer su padre al agua, "Dio voces Zoraida que le sacasen y, así, acudimos luego todos y, asiéndole de la almalafa, le sacamos medio ahogado y sin sentido" (I, XLI, 251r). Tal como está descrita la operación, parece que los de la barca recogen a Agimorato al momento (*luego*), pero esto no

precedentes". Al margen de la propuesta de enmienda, la nota no es adecuada, pues los fugitivos no izan la vela por evitar el remo, sino porque, no pudiendo bogar manteniendo el rumbo, sólo pueden dejarse ir a la vela. La explicación de GAOS, "*Hacer vela es navegar a vela*" es correcta, pero imprecisa.

justifica que esté ya medio ahogado, lo que indica, junto con la explicación previamente ofrecida de cómo su almalafa o manto le había permitido mantenerse un rato a flote, que Cervantes era perfectamente consciente de que, yendo a más de ocho nudos viento en popa, era imposible detenerse instantáneamente para salvar al suicida. En efecto, a dicha velocidad se avanza a unos 215 metros por minuto y así, por rápido que hubiesen arriado la entena y aferrado la vela para dejar de avanzar con el viento, se habrían alejado más de 300 m antes de ponerse a bogar en sentido contrario y volver a por el padre de Zoraida⁶³. A continuación, invierten dos horas en reanimarlo, pero el viento ha rolado para entonces y les impide mantener el rumbo: “Volvímosle boca abajo, volvió mucha agua, tornó en sí al cabo de dos horas, en las cuales, habiéndose trocado el viento, nos convino volver hacia tierra y hacer fuerza de remos, por no embestir en ella” (251r-v).

No es posible saber si el viento gira al cabo de las dos horas o durante las mismas. Si se entiende que durante el salvamento la barca se ha detenido, la primera opción sería preferible, pero resulta difícil mantener una embarcación pequeña detenida en alta mar con un viento que la venía impulsando a ocho nudos largos. Parece, pues, más probable, que el viento haya rolado mientras procedían a recuperar al caído y comenzaban la reanimación, y que, descuidados del rumbo por las labores de salvamento, el nuevo viento los haya llevado hacia tierra, a la que se han ido acercando durante ese tiempo, mientras el viento refrescaba, hasta exigirles remar en su contra a fin de no encallar. Lo que no puede entenderse es que han navegado durante esas dos horas con levante al largo, porque en ese caso habrían recorrido más de 16 millas y habrían sobrepasado Sargel, que se encuentra a unas 12 millas al oeste del Cabo Albatel. En la posición en la que estaban, a unas 5 millas al NE_E de dicho cabo, para que el viento los dirija a tierra tiene que rolar al norte (tramontana) o al noroeste (mistral). En el primer caso, navegarían al través hacia el promontorio de dicho cabo; en el segundo, lo harían de empopada hacia el fondo del Golfo de Tipasa, prácticamente derechos a la cala de la Cava Rumía, lo que hace esta opción preferible.

Esto concuerda además con que se metan al socaire del Cabo Albatel, pues éste quedaba a sotavento por su flanco oriental, como explica Contreras: “Deste cabo [*i. e.* Caxines] 30 millas al poniente lebeche [= ESE] se halla Cabo Caxinovo y la carta le llama Cabo de Cruatur. En este cabo, a la banda de levante hay abrigo en la marina”⁶⁴. No obstante, como el mistral “se deja

63. Cabría pensar que, en lugar de arriar la vela, hubiesen virado en redondo y se hubiesen puesto en facha, es decir, proa al viento y con la vela dispuesta de modo que la barca permaneciese casi inmóvil. En ese caso, se habrían alejado menos (de 100 a 150 m) de Agimorato, aunque entonces la barca se abatiría mucho, de modo que seguramente el viento los habría llevado al Cabo Albatel. Al arriar la entena, la barca, al ser una embarcación sin mucho bordo ni calado, no se abatiría en exceso, lo que permite explicar mejor la siempre delicada labor de rescate, así como el posterior cambio de rumbo.

64. CONTRERAS, *Derrotero*, 167. La distancia del Cabo Caxines al Cabo Caxinovo y de este a Sargel, “Deste cabo, 12 millas al poniente lebeche está Sargel”, aseguran que dicha denominación corresponde al mismo Cabo Albatel.



Figura 10. La Cava Rumía:
mausoleo de Qabr (ar-)Rūmiyyah,
según Celly.

sentir a menudo con gran violencia”⁶⁵, no les permite directamente resguardarse a sotavento del cabo, sino que los impulsa, como queda dicho, contra el fondo del golfo, debiendo buscar refugio en la mencionada cala: “Mas quiso nuestra buena suerte que llegamos a una cala que se hace al lado de un pequeño promontorio o cabo que de los moros es llamado el de la Cava Rumía, que en nuestra lengua quiere decir ‘la mala mujer cristiana’, [...] puesto que para nosotros no fue abrigo de mala mujer, sino puerto seguro de nuestro remedio, según andaba alterada la mar” (I, XLI, 251v). En realidad, el monumento que da nombre al promontorio y a la cala contigua es un antiguo mausoleo mauritano, posiblemente del rey Juba II y su esposa, la hija de Marco Antonio y Cleopatra, conocido tradicionalmente como Qabr (ar-) Rūmiyya (en pronunciación norteafricana *qbər ər rōmīya*), es decir, ‘la tumba de la cristiana’, pero mal interpretado como *qāḥba rōmīya* o ‘la puta cristiana’⁶⁶.

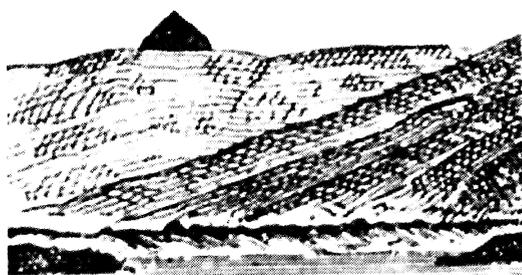


Figura 11. La cala y promontorio de la Cava Rumía: “Tombeau de la Chrétienne, bearing 125°, 3 miles”, según el Mediterranean Pilot, I, núm. 6.51.

65. MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 328a. Cf. CERVANTES, *El trato de Argel*: “En esto un bravo viento se levanta / que maestral se llama, cuya furia / dicen los marineros que es tan fuerte / que las tupidas velas y las jarcias / del más recio navío y más armado / no pueden resistirla y es forzoso / acudir al abrigo más cercano, / si su rigor acaso lo concede” (en *Comedias y entremeses*, V, 49-50).

66. Sobre este mausoleo, vid. CELLY, “Argelia”, 118-19. Véase, para más detalles, MONTANER, “Zahara/Zoraida y la Cava Rumía”.

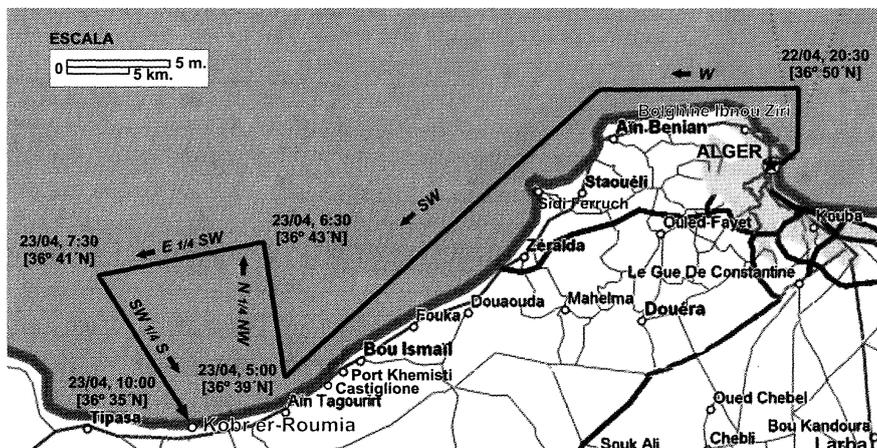


Figura 12. Derrota de la primera singladura: de Argel a la cala de la Cava Rumía.

Esta deformación del topónimo no es una equivocación de Cervantes, sino una designación común, como señala Mármol en su *Descripción del África*, V, XLIII, citada ya a este respecto por Clemencín: “El cabo que indica el texto será el Albatel o el Caxines, los cuales forman en su intermedio un golfo que todavía se llama de la *Mala mujer*. [...] por lo que toca al cabo de la *Cava rumía*, dice Luis del Mármol [...] que llamarle así es vulgaridad de los cristianos, que poco instruidos en las cosas de los moros, dan este nombre a lo que ellos llaman *Cobor rumía* o sepulcro romano”. Lo mismo se advierte aún en el *Nouveau portulan* del conde de Floite-d’Argençon: “Le Cap Caxines est à 31 milles N 69° E de celui d’Albatel, dans l’espace compris entre ces deux caps se trouve le golfe de la Malamuger” (I, 209). No obstante, este pasaje no se refiere sólo a la cala aludida por Cervantes, sino, de modo más general, a todo el Golfo de Tipasa. Del promontorio que le da nombre dice el derrotero del Almirantazgo, *Mediterranean Pilot*, I, 140b:

Kobr er Roumaia (Tombeau de la Chrétienne) is a prominent mark situated 5 miles ESE of Tipasa; it surmounts the crest of a range rocky hills bordering the coast. It is a rugged cone, 33 m in height, the apex of which attains an elevation of 263 m, and at distance appears as a large haystack.

A esta noticia acompaña el siguiente grabado de 1906, en que se advierte en primer plano la caleta semicircular a la que alude el pasaje cervantino:

Contando con que se hubiesen ido acercando a tierra durante las dos horas de reanimación de Agimorato, los fugitivos atracan en dicha cala a eso de las diez de la mañana; si se entiende que no son arrastrados por el viento hasta después de esas dos horas, llegarían a tierra sobre el mediodía. En todo caso,

de los datos que ofrece luego puede deducirse que no reanudan ruta hasta la tarde, de modo que la primera singladura, es decir, "El camino que una embarcación anda o hace en veinte y cuatro horas, contadas desde un medio día al siguiente"⁶⁷, concluiría aquí, habiendo realizado la travesía desde las inmediaciones de Argel hasta la Cava Rumía, con unos seis cambios de rumbo, según refleja el siguiente mapa:

4. SEGUNDA SINGLADURA

Una vez arribados a la cala y manteniéndose siempre alerta, el cautivo y los suyos esperan a que se calme el viento: "Pusimos nuestras centinelas en tierra y no dejamos jamás los remos de la mano; comimos de lo que el renegado había proveído y rogamos a Dios y a Nuestra Señora, de todo nuestro corazón, que nos ayudase y favoreciese para que felicemente diésemos fin a tan dichoso principio" (I, XLI, 251v). Así pues, la tripulación se dividió en dos grupos, uno que vigilaba en tierra y otro que aguardaba en la barca, remo en mano, preparados en todo momento para una rápida huida. El que tomen entonces algo de comer puede ser puramente circunstancial, aprovechando el obligado descanso que imponía el mal estado de la mar, pero las referencias internas apuntan, como se ha visto, a que no se trata de un imprevisto almuerzo, "lo que se toma de vianda por la mañana", sino propiamente de la comida, "el pasto que se hace al mediodía" (Covarrubias, *Tesoro*, 101b y 342b).

No es posible averiguar con precisión cuánto tiempo pasaron esperando la mejoría del tiempo. Atendiendo a la frase "No fueron tan vanas nuestras oraciones, que no fuesen oídas del cielo, que en nuestro favor *luego* volvió el viento, tranquilo el mar, convidándonos a que tornásemos alegres a proseguir nuestro comenzado viaje" (251v-252r, subrayo), parecería que la detención fue muy breve, pues, como es bien sabido, en la lengua del Siglo de Oro *luego* valía "al instante, sin dilación, prontamente"⁶⁸. Claro está que no sabemos por cuánto estuvieron rezando ni si el *luego* ha de entenderse con respecto al principio o al cabo de las oraciones, pudiendo en el primer caso presentar el adverbio un sentido más próximo al moderno, con el significado de 'poco tiempo después, sin gran dilación', restando algo de inmediatez al suceso. Así lo sugieren el rato exigido para las disposiciones previamente adoptadas y para la comida, así como la indicación inmediatamente anterior a esta frase, "Diose orden, a suplicación de Zoraida, como echásemos en tierra a su padre

67. Desde el siglo XIX, la singladura se mide con el día civil, pero en esta época se ajustaba al período comprendido entre dos mediodías sucesivos, debido a que a esa hora se tomaba la posición del barco, midiendo la altura del sol y la meridiana.

68. *Autoridades*, IV, 436b. Es la acepción que aún sitúa el *DRAE* en primer lugar, si bien la única usual es hoy la segunda, "Después de este tiempo o momento", mejor definida por MARÍA MOLINER, *Diccionario de uso*, II, 289a: "Más tarde en el tiempo o más adelante en el espacio, sin distar mucho del momento o punto en que se habla o de que se habla".

y a todos los demás moros que allí atados venían [...]. Prometámosle de hacerlo así *al tiempo de la partida*” (251v, subrayo), respuesta cuya incertidumbre se compadece mejor con un tiempo más largo.

El hecho de que los fugitivos vean a Agimorato desde la barca, pese a hallarse a suficiente distancia como para no oírlo: “cuando por habernos hecho a la vela no podimos oír sus palabras, vimos sus obras” (252r), deja claro que partieron con luz diurna, por tanto antes de las seis y media de la tarde⁶⁹, mientras que la inmediata indicación de que ya había pasado el primer cuarto de la noche, “bien tuvimos por cierto de vernos otro día al amanecer en las riberas de España. Mas [...] estando ya engolfados y siendo ya casi pasadas tres horas de la noche...” (252v-253r), es decir, sobre las nueve, durante la guardia de prima, sugiere que la partida no había antecedido en mucho a la puesta del sol, pudiendo situarse entre las cinco y las seis de la tarde. Por lo tanto, la conclusión más probable, dentro de lo que permite establecer el texto, es que hayan pasado en la cala de la Cava Rumía entre cinco y siete horas.

Al cabo de este tiempo, como se ha visto, las condiciones vuelven a ser propicias para los fugitivos: “que en nuestro favor luego volvió el viento, tranquiló el mar, convidándonos a que tornásemos alegres a proseguir nuestro comenzado viaje” (I, xli, 251v-252r). Este pasaje está mal puntuado y entendido en las ediciones modernas del *Quijote*, por no haberse reconocido el verbo *tranquilar* ‘calmar’, que aparece en el pasaje citado arriba de *Los baños de Argel*, jor. III, vv. 739-40: “rogándole que tranquile / el mar”. Clemencín advirtió ya que no se trataba del giro *volver tranquilo*, pero no se percató de lo demás, lo que le obligó a suponer una existente errata: “Volvió, esto es, cambió el viento, que poco antes les era contrario, y los había obligado a arribar a la costa. Falta el verbo de *mar*, que hubo de omitir el impresor, o leyó mal donde el original diría *volvió el viento y se tranquilizó el mar*” A partir de aquí, la puntuación estándar del pasaje ha sido “volvió el viento, tranquilo el mar”, que Rodríguez Marín justifica así: “Después *volvió el viento*, cambió, *tranquilo el mar* (estas tres palabras últimas equivalen a un ablativo absoluto), y como ya no soplaba hacia tierra, pudieron continuar su navegación. *Volver* está usado en este lugar como verbo intransitivo”. Aceptan implícitamente esta interpretación los editores posteriores, que puntúan de este modo sin comentario alguno, salvo Gaos, que anota “*volvió: cambió*” y “*tranquilo el mar; ablativo absoluto*”, y Rico *et al.*, que explican correctamente *volvió*: “*roló, cambió de dirección el viento*”, pero nada más. Sin embargo, ni *volver* es aquí intransitivo (el sujeto es *el cielo*, representado anafóricamente por el relativo *que*, y el complemento directo *el viento*), ni la supuesta construcción absoluta con *tranquilo* es aceptable en este contexto, dado que la misma expresa una acción antecedente o simultánea de la principal⁷⁰, mientras que la

69. Según las efemérides astronómicas, el sábado 23 de abril de 1588, el sol se puso en Tipasa (localidad más próxima a la Cava Rumía) a las 18:27 h.

70. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Esbozo*, 497-98; cf. ALCINA, Y BLECUA, *Gramática española*, 884-885.

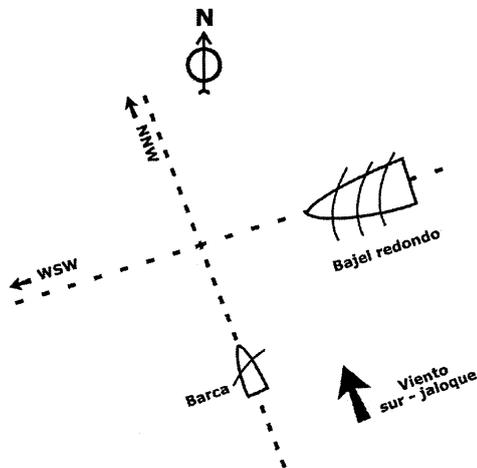


Figura 13. El sur-jaloque llegando a la barca y al bajel redondo.

aquí referida es consecuente y consecuencia de ella. Restituido, pues, el verbo *tranquilar*⁷¹, el sentido exacto es 'la providencia divina hizo rolar el viento, calmó el mar', lo que permite a los fugitivos "proseguir nuestro comenzado viaje".

A partir de este momento, dejan de barajar la costa, es decir, "navegar cerca de ella y a rumbos paralelos a la misma, separándose si hay un peligro y acercándose luego otra vez" (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 58a), para dirigirse definitivamente a mar abierto. Dado que de nuevo su destino presumible son las Baleares, pondrían rumbo NNW, de donde se deduce que el viento había rolado de levante a jaloque (SE), mediodía (S) o lebeche (SW). Habida cuenta de que los corsarios de La Rochela navegan de bolina en demanda del estrecho de Gibraltar (rumbo WSW), pero ceñido poco (como se verá luego), lo más probable es que sople un sur-jaloque (viento del SSE), que llegaría a la barca de empopada, y a los corsarios de ceñida por babor. Al haber rolado de mistral a sur-jaloque, éste, que sopla de tierra, tiene menos efecto *fetch* asociado⁷², lo que hace que levante menos mar, haciendo así que esté más calmo.

Este viento es favorable, pero no fuerte, puesto que navegan con la vela completamente desplegada, "yendo con la vela tendida de alto baja" (I, XLI, 253r), lo que supone que el viento sería bonancible (fuerza 4 en la escala Beaufort), situándose sobre los 10 o 15 nudos, lo que imprimiría a la barca

71. Como ha hecho SEVILLA al editar "tranquiló", si bien la ausencia de la imprescindible nota explicativa hace sospechar que se trate de una errata afortunada.

72. El *fetch* es la zona o extensión en la que el viento sopla en la misma dirección y con la misma intensidad. Las olas aumentan su tamaño en relación con la velocidad del viento, con la persistencia o duración temporal de dicho viento y con el *fetch* o distancia recorrida en mar abierto antes de encontrar el obstáculo de una costa. Así pues, cuanto mayor es la zona *fetch*, mayor es la altura del oleaje.

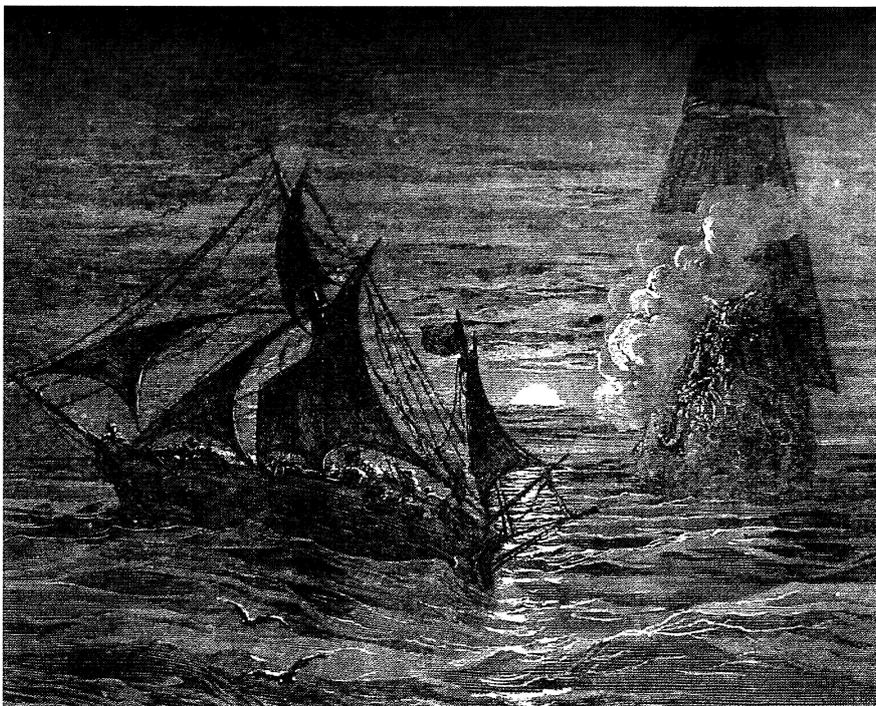


Figura 14. Encuentro de la barca del cautivo y el bajel corsario, interpretado por Gustave Doré.

una velocidad aproximada de 4 a 5 nudos. Esto concuerda con lo que dice poco antes: “atendimos todos a nuestro viaje, el cual nos le facilitaba el próspero viento, de tal manera que bien tuvimos por cierto de vernos otro día al amanecer en las riberas de España” (252v). Dado el sentido de *otro día* (visto en la nota 12), este amanecer no es el que corresponde a la noche de la salida de la Cava Rumía, sino el de la noche siguiente, mientras que España se refiere en este contexto a las Baleares, como en *Los baños de Argel* (vid. n. 31). Dado que, avanzando a la velocidad indicada, se tarda entre 27 y 34 horas en recorrer las aproximadamente 135 millas que separan la Cava Rumía de Formentera, al haber salido sobre las cinco y media de la costa argelina, se llegaría a la formenterana una o dos horas antes de la salida del sol de la noche siguiente a la de la partida.

Sin embargo, este plan se ve rápidamente truncado: “Mas como pocas veces o nunca viene el bien puro y sencillo, [...] estando ya engolfados y siendo ya casi pasadas tres horas de la noche, yendo con la vela tendida de alto baja, frenillados los remos, porque el próspero viento nos quitaba del trabajo de haberlos menester, con la luz de la luna, que claramente resplandecía, vimos cerca de nosotros un bajel redondo, que con todas las velas ten[d]idas,

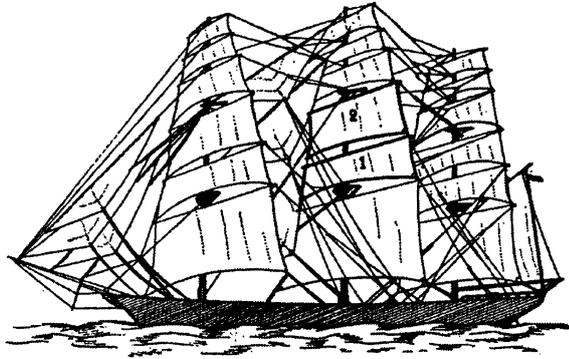


Figura 15. Las gavias mayores
baja (1) y alta (2).

llevando un poco a orza el timón, delante de nosotros atravesaba”.⁷³ Han pasado, pues, unas cuatro o cinco horas desde que partieron de la Cava Rumía, de modo que se encuentran a unas 25 millas de la costa y, por lo tanto, fuera de puntas, es decir, más allá de la línea imaginaria que delimita el Golfo de Tipasa, uniendo los cabos Caxines y Albatel, y por lo tanto ya *engolfados* ‘en mar abierto’,⁷⁴ según el sentido lato de *golfo* usual en el Siglo de Oro: “en vulgar castellano siempre entendemos golfo por mar profundo, desviado de tierra en alta mar, que a do quiera que estendamos los ojos no vemos sino cielo y agua” (Covarrubias, *Tesoro*, 645b).

Impulsada por el viento que les llega por popa, la barca avanza “con la vela tendida de alto baja”. Esta expresión ha causado problemas y la edición de 1790 de la Real Academia, con notable influjo sobre el *textus receptus* del *Quijote*, adoptó la lectura (no consignada como enmienda en su aparato de variantes) “con la vela tendida de alto abajo”, como si dijera ‘de arriba abajo’⁷⁵. Así edita Rodríguez Marín, mientras que Schevill y Bonilla vuelven a la lección de la *princeps*, aunque no la explican. Lo mismo hacen Riquer y casi todos los editores posteriores, si bien Sevilla y Rey₂ anotan “baja: ‘abajo’, como edita RM”, lo que Sevilla simplifica en “*baja*: abajo”, aunque se trata sólo de una equivalencia a bulto. Por su parte, Rico *et al.* explican así el giro “con todo el velamen desplegado, sin recoger paño, para aprovechar todo el viento”; es decir, tanto el que está por encima de las gavias [*lege* gavias] –*alto*– como por debajo –*vela baja*”, lo que Rico sintetiza como “con todas las velas desplegadas”. El sentido básico es correcto, pero no la justificación, de

73. *Quijote*, I, XLI, 253r. La *princeps* lee *tentidas* por *tendidas*, obvia errata.

74. “ENGOLFARSE I. Alejarse de la costa, llegando a perderla de vista, enmararse” (MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 199a).

75. La enmienda fue introducida por la edición de Londres, J. y R. Tonson, 1738 (vid. SCHEVILL Y BONILLA y RICO *ET AL.*). Parece apoyar esta enmienda la expresión del *Persiles*, I, VII: “dejó las naves derribar las velas de alto a bajo” (I, 53), pero se refiere, obviamente, a una maniobra distinta.

acuerdo con la cual la embarcación de Pérez de Viedma sería como la imaginó, impropriamente, Doré:

Ahora bien, dicha barca es, como se ha visto, una especie de laúd o de fragata chica y arbola un único palo con una sola vela latina, careciendo por tanto de gavias, es decir, “toda vela cuadra que se larga en un mastelero”, siendo éste “cada una de las perchas menores que van sobre los palos machos o principales de muchos buques de vela y sirven para sostener las gavias y velachos”, siendo las gavias por antonomasia las del mastelero mayor (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 256b y 321a).

La frase no puede, pues, significar ‘llevando desplegado tanto el velamen que queda por encima de las gavias como el que queda por debajo’. En realidad, como ya he explicado en la nota 62, la vela latina se despliega izando la entena a la que va fijada, de modo que para llevarla totalmente desplegada es necesario subir la entena al máximo (*de alto*), quedando a ras de la borda (*baja*) el pujamen u orilla inferior de la vela contada desde el puño de amura al de escota (cf. figura 1). De este modo, pueden avanzar impulsados tan sólo por el viento y llevando “frenillados los remos”. Clemencín explica que “*Frenillar los remos* es atar sus mangos dentro del buque, quedando levantadas las palas por de fuera; y así se hace mientras no se boga”. A partir de aquí, los editores del *Quijote* se dividen básicamente entre los que no anotan el pasaje (Rodríguez Marín, Murillo) y los que reproducen (Gaos), adaptan (Ferrerías, Sevilla y Rey, Sevilla) o simplifican (Avalle-Arce) la nota de Clemencín. Frente a estas derivaciones, Rico *et al.* explican el giro como “‘con los remos suspendidos de la borda’, dejándolos prevenidos para poderlos usar en cuanto sea necesario”, lo que Rico sintetiza en “con los remos recogidos y suspendidos de la borda”.

La idea general es correcta en todos los casos, aunque la glosa por el simple ‘amarrados’ (Riquer, Allen) no da idea exacta de la finalidad de la operación, que es impedir que los remos toquen el agua, de modo que no entorpezcan la navegación a vela, pero sin retirarlos del todo, a fin de que (como muy bien se señala en Rico *et al.*) puedan emplearse rápidamente en caso de emergencia. En cuanto a la explicación de Clemencín, se basa en la segunda de las acepciones de (*a*)*frenillar*: “Suspende la pala del remo cuando se va bogando; para ello se carga la mano sobre el guión o amarra a éste un cabito firme al fondo de la embarcación” (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 18a). Sin embargo, esta maniobra corresponde a una pausa durante la boga, que en el caso de la barca se halla detenida. Por ello, resulta preferible aplicar aquí, con Rico *et al.*, la primera acepción, “amarrar o sujetar con frenillos”, lo que significa que las cañas de los remos estaban amarradas mediante sendos frenillos⁷⁶ a la argolla bajo la chumacera (el hueco u horquilla donde se arma

76. El frenillo es un pedazo de cabo formado por tres meollares o cabos delgados, formados a su vez por cuatro filásticas o fibras delgadas colchadas a la izquierda, es decir, retorcidas en esa dirección (cf. MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 129b, 232a, 242a, 324a y 411a).

el remo para bogar) del remo inmediato, a fin de que la pala no toque el agua⁷⁷. De este modo, los remos no quedan extendidos perpendicularmente al casco, como al sujetarlos por el guión dentro de la embarcación, sino que quedan recogidos junto a la borda, suspendidos de sus respectivas argollas y pegados al casco, lo que permite ofrecer menos resistencia al agua y avanzar más deprisa. En suma, en lugar de retirar los remos, los amarran por fuera con el frenillo, lo que permite soltarlos rápidamente y usarlos en caso de necesidad.

Avanzando de esta guisa, a eso de las tres de la noche (aproximadamente las 21:30 hora solar), gracias al resplandor lunar⁷⁸ advierten que están a punto de abordarse con "un bajel redondo", el cual, según explicó ya Clemencín, "es el que lleva vela cuadrada, a diferencia del que la lleva triangular o latina", como la barca de los fugitivos (añado yo). Rodríguez Marín acepta esta interpretación, aunque señala también la de Giannini, de ser un navío de formas redondeadas⁷⁹. La primera opción resulta más probable, tanto por el uso habitual del término como por el contexto (en que se oponen implícitamente las velas cuadras del bajel y la latina de la barca) y es la aceptada por los editores posteriores, siendo la nota más completa la de Rico *et al.*: " 'que lleva aparejo redondo', es decir, con los mástiles cruzados por palos horizontales y velas cuadradas o redondas, lo que le permite navegar con viento en popa o a orza, ciñendo el viento de proa, maniobrando la nave sólo con el timón". Precizando más, un bajel redondo es el que arbola uno o más palos verticales cruzados perpendicularmente por vergas horizontales de las que penden velas cuadras, es decir, las cuadriláteras que tienen forma rectangular o, más a menudo, trapezoidal, denominándose *redondas* porque se marean y bracean por redondo, es decir, tirando de las brazas de barlovento hasta que las vergas quedan perpendiculares a la dirección de la quilla⁸⁰. El resto de las precisiones aportadas por Rico *et al.* resultan ociosas, puesto que tanto el aparejo latino como el redondo permite navegar ya de empopada, ya de bolina. De hecho, la capacidad del aparejo latino para navegar ciñendo es superior a la del aparejo redondo, por lo que el dato no resulta distintivo.

A mi juicio, lo verdaderamente importante en este caso es que en el Mediterráneo predominaba el aparejo de cuchillo, de modo que un bajel con velas cuadras revelaba su casi segura procedencia atlántica. Así pues, con este dato

77. Cf. MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 18a, 121a-b y 242a.

78. A título más de curiosidad que de precisión, indicaré que, según las efemérides astronómicas, en la noche del 23 al 24 abril de 1588 la luna salió en la longitud de Tipasa a las 4:22 h y estaba en menguante (27º día del ciclo lunar); en cambio, el mismo día de 1589, la luna estaba empezando a declinar (había salido a las 12:37) y era creciente (8º día del ciclo lunar), de modo que esta indicación, frente a las relativas a los días de la semana, cuadra mejor con el año en que, según la cronología interna, transcurre la acción, en lugar de con el precedente (véase lo dicho en la nota 15).

79. Cf. *Enciclopedia Universal*, XLIX, 1440b: "BARCO REDONDO: El barco grueso de formas, el que tiene la proa redonda".

80. Cf. MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 148b, 149b, 415a y 501a, y *Enciclopedia Universal*, IX, 525b.

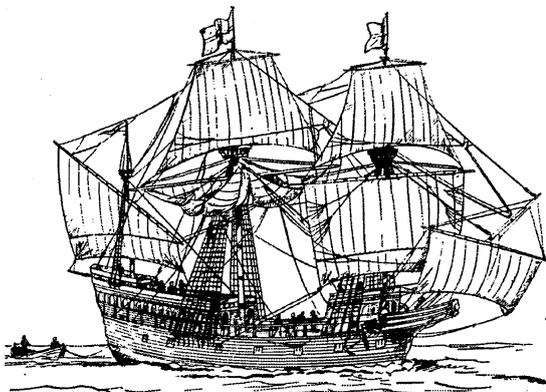


Figura 16. El *Golden Hind*, buque insignia de Drake, galeón ligero de tres palos y cien toneladas, según Fernández y Cueto.

el narrador está avanzando lo que a continuación se sabrá: que se trata de corsarios hugonotes de regreso a La Rochela⁸¹. El bajel, por tanto, correspondería a uno de tipo atlántico y no mediterráneo, siendo imposible, con los datos del texto, precisar su clase. No obstante, lo más probable es que entrase en la categoría de lo que las ordenanzas navales de 1613 denominaban *navío*⁸², una nave de alto bordo semejante al galeón pero con la mitad de porte, más o menos, dado que “los franceses [usan] navíos pequeños y medianos y buenos de vela y barlovento, para poder salir en sus pequeños y bajos puertos”.⁸³ Este tipo de nave, conocidas también como galeones ligeros, era el empleado por otros corsarios atlánticos, como el famoso Sir Francis Drake⁸⁴.

Este navío avanza “con todas las velas ten[d]idas, llevando un poco a orza el timón”, es decir, con todo el velamen desplegado (para aprovechar la escasa fuerza del viento) y ciñendo (por que el viento le viene demasiado de proa). Propiamente, *orzar* es “Dar al timón el ángulo conveniente para que el buque disminuya el que forma su proa con el viento” (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 355a), de forma que llevar el timón “un poco a orza” quiere decir que se mantiene un ángulo bastante abierto entre la quilla y la dirección del viento⁸⁵. Esto sucede porque el sur-jaloque llega al bajel por poco menos del través, es decir, con un ángulo de unos 80° grados respecto de su proa, lo que

81. Sobre la presencia de corsarios del Mar del Norte en el Mediterráneo, desde 1580-1590 y sobre todo a partir de 1600, vid. BRAUDEL, *El Mediterráneo*, II, 310-11.

82. Así lo denomina después el propio texto, “tomaron por acuerdo de darnos el esquite de su navío” (I, XLI, 254r), pero seguramente se trata de una denominación genérica, como la de *bajel*.

83. ESCALANTE DE MENDOZA, *Itinerario*, 36; vid. en general RUBIO SERRANO, *Arquitectura de las naos y galeones*, I, 75-86.

84. Vid. FERNÁNDEZ Y CUETO, *Los Perros de la Reina*, 34.

85. A consecuencia de la definición que el *DRAE* da de la locución *a orza*, “Dícese cuando el buque navega poniendo la proa hacia la parte de donde viene el viento”, que sirve de base a RODRÍGUEZ MARÍN, la *glossa vulgata* ha incorporado una nota que equipara *a orza* a ‘proa al viento’ (MURILLO, GAOS, FERRERAS, SEVILLA Y REY, SEVILLA), lo que no es estrictamente correcto. La explicación más precisa es la de RICO ET AL.: “‘girando el timón para acercar el buque a la dirección de que viene el viento, de barlovento a sotavento’; así el buque se inclina y corre más al ceñirse al aire”. Con todo, el

no sería orzar en una nave de vela latina, que navegaría a un descuartelar, pero sí en una de velas cuadradas, y más con las condiciones técnicas de la época.

El bajel corsario lleva rumbo oessudoeste y la barca de los fugitivos, nor-noroeste, de forma que, en palabras de Clemencín, "Las direcciones de la barca y del bajel, navegando aquélla viento en popa y éste a la orza, formaban un ángulo en cuya punta iban a encontrarse ambos buques" (véase arriba la fig. 14). Por ello, "nos fue forzoso amainar por no embestirle, y ellos asimesmo hicieron fuerza de timón para darnos lugar que pasásemos" (I, XLI, 253r). *Amainar* es "arriar o rizar las velas" (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 26b), habiendo tomado el verbo Clemencín, Rico *et al.* y Rico (los únicos que lo anotan) en la segunda acepción, es decir, reducir en una o varias franjas o *rizos* la superficie de la vela, para disminuir la velocidad. Sin embargo, en este caso es preferible entender que, para detenerse más bruscamente, arriaron la vela de un golpe, operación sencilla y rápida con el aparejo latino y que proporciona la frenada más eficaz. Para ello, los fugitivos sueltan la driza de la entena, haciéndola descender con la vela, porque si hubieran soltado el puño de escota, como da a entender Murillo al glosar "*amainar*: aflojar la vela", ésta habría flameado, disminuyendo la velocidad, pero sin parar la barca, pues el paño habría seguido oponiendo fuerza al viento.

En cambio, el bajel, al que aquí resulta inoperante tomar rizos, opta por hacer fuerza de timón, es decir, orzar más, de modo que la nave aprobe al viento y quede momentáneamente en facha. Rico glosa bien *hicieron fuerza de timón* como "movieron el timón contra el viento", mientras que Clemencín explica adecuadamente el objetivo de la maniobra: "los del bajel hicieron fuerza de timón para disminuir el ángulo [con el viento], y dar lugar a que la barca pasase por su costado sin embestirle". En efecto, para orzar el bajel da una guiñada a babor⁸⁶, de manera que la barca, mientras sigue su rumbo por la inercia, pase por su costado de estribor en lugar de embestirle por babor. De ahí que la interpretación de Rico *et al.*, "movieron el timón hasta poner su barco paralelo al nuestro", aunque incorrecta en cuanto a la finalidad propia de la maniobra, acierte en cuanto al resultado, al menos inicialmente, porque a continuación el bajel le corta la estela a la barca y luego se sitúa de nuevo más o menos en paralelo a ella, proa al norte.

Mientras la barca se cruza con el navío corsario por su costado de estribor, "Habíanse puesto a bordo del bajel a preguntarnos quién éramos" (I, XLI, 253r), lo que indica que ambas embarcaciones pasan a la voz, es decir, lo bastante cerca la una de la otra como para poder comunicarse de viva voz (lo que,

texto tras "el viento" es superfluo y parcialmente incorrecto. Tampoco es acertada en este punto la síntesis de Rico: "'girando el timón en la dirección del viento', para aumentar la velocidad", pues la prioridad de la orza no es tanto ganar velocidad, como permitir la navegación con el rumbo más próximo al que se desea llevar.

86. Cf. O'SCANLAN, *Diccionario marítimo*, 310: "GUIÑADA. s. f. *Pil.* y *Man.* Giro, desvío o declinación de la proa del buque hacia uno u otro lado de la dirección o rumbo que deben seguir, cuya acción o movimiento se expresa por el frase de *dar guiñadas*".

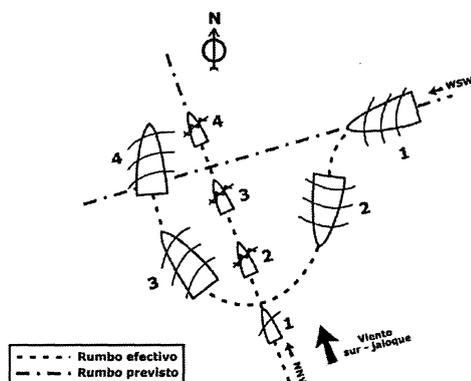


Figura 17. Evoluciones de la barca y del bajel para evitar el abordaje.

con el viento en contra, supone un máximo de treinta metros). Los tripulantes preguntan puestos *a bordo*, expresión que no significa aquí ‘dentro de la embarcación’, como en la actualidad, ni ‘al costado de la nave’, como siguiendo al *DRAE*⁸⁷, han anotado casi todos los editores,⁸⁸ a partir del sentido de *bordo* como ‘costado exterior de una embarcación, desde la superficie del agua hasta la borda’, sino, simplemente ‘asomados por la borda’⁸⁹, que es el canto superior del costado de un buque, y una de las acepciones de *bordo*⁹⁰. La construcción parece exigir la determinación del sustantivo, como ya vio Clemencín, suponiendo, con bastante razón, una errata en el texto: “No es lo mismo ponerse *al bordo* que ponerse *a bordo*, como se lee en las ediciones anteriores. Lo segundo es *embarcarse* y lo primero es *arrimarse al costado del bajel*, que es lo que pide el contexto: el artículo es quien produce la diferencia”. Adviértase que en época de Cervantes no se usaba *borda* con el sentido actual, sino sólo el de “La vela mayor en las galeras”, mientras que *bordo* “también se toma por borde[...]: “Yo he llegado *al bordo* de esta puente y, mirando abajo, no he visto jamás despeñadero más formidable””.⁹¹ Mientras los del bajel preguntan desde su borda de estribor y los de la barca callan, ambas embarcaciones van desplazándose del modo visto en la figura 17, de

87. *DRAE*, s. v. *bordo*: “*al bordo*. 1. loc. adv. Al costado de la nave”. El uso de *costado* indica que se refiere a la parte externa del casco, aunque resulta algo ambiguo.

88. Son algo ambiguos, como el *DRAE*, MURILLO: “*a bordo*] junto al costado del bajel”, SEVILLA Y REY: “*a bordo*: al lado, al costado” y SEVILLA: “*a bordo*: al costado”, pero deja clara esta interpretación la nota de RICO ET AL.: “al costado del bajel, por la parte de fuera’, preparados para una abordaje o una defensa”, lo que no es el caso.

89. Se acerca a esta definición RICO: “en el borde del bajel, al costado”, pero sobra la segunda expresión.

90. La cuarta en MARTÍNEZ-HIDALGO, *Diccionario náutico*, 74b.

91. *Autoridades*, I, 650a y 651a. COVARRUBIAS no recoge *borda* ni *bordo*. Un uso semejante al cervantino se ve, por ejemplo, en MEXÍA, *Silva de varia lección*, II, xxxiii, 467: “E, poniéndose el piloto al bordo de la nave, alzó la voz cuanto pudo y así al aire dijo...”.

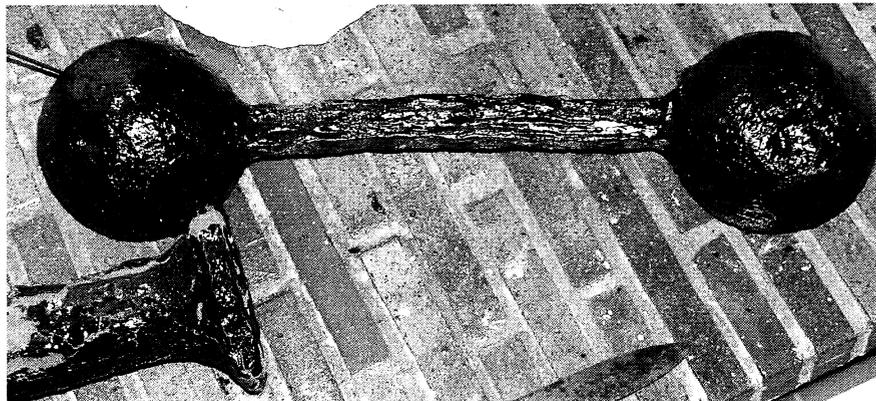


Figura 18. Balas encadenadas con una barra.

modo que la segunda sigue su ruta, “habiendo pasado un poco delante”, mientras el primero corta su estela y, trazando un semicírculo en torno a la barca⁹², se sitúa a babor de ella, de modo “que ya el bajel quedaba [a] sotavento”,⁹³ es decir, en el lado de la barca opuesto a la dirección del viento, aunque aquella no esté necesariamente interpuesta entre el sur-jaloque que sopla y el bajel.

Con las dos embarcaciones prácticamente paralelas, los del bajel “de improviso soltaron dos piezas de artillería, y, a lo que parecía, ambas venían con cadenas, porque con una cortaron nuestro árbol por medio y dieron con él y con la vela en la mar” (I, XLI, 253r). Aunque por lo común *pieza de artillería* designa al arma de fuego, en la lengua áurea se aplicaba también al proyectil⁹⁴, como es aquí el caso, según indica el uso de *venir*. En ambos casos se trata de balas encadenadas: “*Bala de cadena o encadenada*: la composición de dos balas unidas

92. RICO *ET AL.* son los únicos que anotan este aspecto: “había girado al rededor de la barca y se había colocado hacia el lado de ella contrario al viento”. En la nota complementaria remiten a GARCÍA DE PALACIOS, *Instrucción náutica*, 132v, pero éste sólo dice que “Barlovento, es la parte de donde viene el viento; sotavento, o xilovento, es la contraria, y ganar el barlovento, es cuando un navío va sobre otro, el viento en popa”.

93. *Quijote*, I, XLI, 253r. Adopto la enmienda de la edición de Bruselas, Roger Velpius, 1607, como SCHEVILL Y BONILLA y RODRÍGUEZ MARÍN, que anota: “En las primeras ediciones, *quedaba sotavento*, por omisión de una de dos *aes* inmediatas”, pues *sotavento*, siendo sustantivo, no puede tener de por sí valor adverbial, mientras que la enmienda no es más que la disolución gráfica de la sinalefa. GAOS intenta justificar el texto de la *princeps* aduciendo la frase “está treinta leguas de Argel”, pero no son construcciones equivalentes, siguiendo la segunda la misma pauta que “cae sesenta millas de Argel” (I, XLI, 249v).

94. Así lo explica RODRÍGUEZ MARÍN y lo demuestran los siguientes pasajes: “el Duque de Alba en este tiempo andaba proveyendo todas las cosas necesarias y una pieza de artillería llevó a un soldado que cabe él estaba [...] Y una pieza de artillería pasó la tienda de Su Majestad y la sala y cámara donde él dormía” (SANTA CRUZ, *Crónica del Emperador Carlos V*, IV, 514 y 516); “cuando alguno de los suyos cayese muerto, o de alguna pieza de artillería hecho pedazos” (ESCALANTE DE MENDOZA, *Itinerario*, 257); “A donde el Emperador estaba murió uno, porque una pieza llevó una alabarda de las

por medio de una barra o de una cadena de hierro, y es la que comúnmente se llama palanqueta a la española”⁹⁵.

La finalidad de la bala encadenada era provocar mayor destrozo en el aparejo, pues la barra o cadena aumentaba la posibilidad de cortar la jarcia, quebrar las vergas o derribar los palos, y de hecho, uno de los proyectiles desarbóla la nave, lo que la inmoviliza. La reacción del bajel se explica porque, estando a sotavento de la barca, no puede abordarla directamente, dado que, al llevar velas cuadras, es incapaz de navegar contra el viento; por ello, tiene que impedirle primero la huida y luego largar el bote para abordarla⁹⁶. De todos modos, no parece haber sido esa la intención inicial de los corsarios, sino darles un mero escarmiento: “que por haber usado de la descortesía de no respondelles nos había sucedido aquello” (253v), puesto que, cuando el siguiente disparo abre una vía de agua en el casco de la barca: “al momento disparando otra pieza, vino a dar la [bala] en mitad de nuestra barca, de modo que la abrió toda” (253r)⁹⁷, son sus tripulantes los que tienen que pedir auxilio: “como nosotros nos vimos ir a fondo, comenzamos todos a grandes voces a pedir socorro y a rogar a los del bajel que nos acogiesen, porque nos anegábamos” (253r), y sólo entonces los del bajel ponen escotas en banda (es decir, sueltan las escotas para que las velas flameen y cacen menos viento), a fin de aminorar la marcha⁹⁸, y acuden en su busca: “Amainaron entonces, y, echando el esquife o barca a la mar, [...] llegaron junto al nuestro; y viendo cuán pocos éramos y cómo el bajel se hundía, nos recogieron” (253r-v). Este esquife no es el “Bote de dos proas o de igual figura en proa que en popa, con cuatro o seis remos de punta, que usaban las galeras” visto arriba, sino, simplemente “Lo mismo que bote chico. En una y otra acepción se decía

manos al que la tenía, y aquella alabarda mató a otro, que estaba cerca de él. Otra pieza de artillería pasó la tienda del Emperador, y la sala y cámara donde él dormía, que dentro de la misma tienda estaba hecha de madera” (SANDOVAL, *Historia de... Carlos V*, III, 252b); “Al duque [de] Veymar con una pieza de artillería le llevaron el brazo izquierdo y le dieron un mosquetazo en los pechos” (carta de SEBASTIÁN GONZÁLEZ, de 1636, en *Cartas de algunos padres de la Compañía de Jesús*, I, 463; la enmienda entre corchetes es mía).

95. O’SCANLAN, *Diccionario marítimo*, 73. Varios editores (MURILLO, SEVILLA Y REY, RICO ET AL., SEVILLA) confunden este tipo de proyectil con la modalidad conocida como “Bala enramada: la que consta de dos medias balas unidas por medio de una barra o cadena de hierro, y es la conocida con el nombre de palanqueta a la francesa” (O’SCANLAN, *ibidem*).

96. Cf. ESCALANTE DE MENDOZA, *Itinerario de navegación*, 257: “Y porque algunas veces antes de abordar las unas naos con las otras, y otras veces después de haber desabordado, se van dando batería con su artillería y arcabucería, siempre que así fuere, conviene que la nao que fuere de sotavento, no teniendo impedimento para ello, cace a dos loos, poniendo la popa el viento, porque la de barlovento no le tenga ventaja en lo tocante a la puntería de la artillería”.

97. La enmienda *bala* donde la *princeps* lee *vela*, introducida por la edición bruselense de 1607, es comúnmente aceptada por los editores modernos.

98. Esta es la maniobra más conveniente para amainar en esas circunstancias, pues tomar rizos o recoger las velas hubiese llevado demasiado tiempo, además de resultar arriesgado, por impedir reanudar la navegación con prontitud.

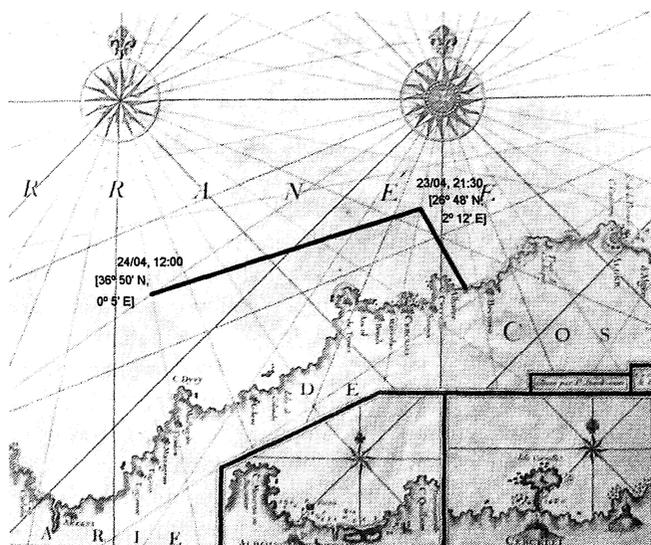


Figura 19. Derrota de la segunda singladura: de la cala de la Cava Rumía a la longitud de Mostagán, trazada sobre la *Suite des Costes d'Espagne et Barbarie* (1742).

indistintamente *batel*", siendo éste una "Embarcación menor que llevaban los navíos, como ahora la lancha y el bote"⁹⁹.

Una vez embarcados en el navío corsario: "todos pasamos con los franceses" y tras las averiguaciones de rigor: "después de haberse informado de todo aquello que de nosotros saber quisieron", el bajel sigue con el rumbo oessudoeste que llevaba: "el capitán [...] dijo que él se contentaba con la presa que tenía y que no quería tocar en ningún puerto de España, sino pasar el estrecho de Gibraltar de noche, o como pudiese, y irse a la Rochela, de donde había salido" (I, XLI, 253v-254r). Resulta imposible saber cuánto tiempo ha transcurrido desde que las dos embarcaciones se encontraron a la hora tercia nocturna, aunque sin duda ha pasado la media noche y es ya el día siguiente (el 24 de abril, en la cronología aquí adoptada). Como a continuación se verá, la navegación transcurre sin incidentes hasta que, pasado un día más (ya el 25), se encuentran a la altura de Vélez-Málaga. Eso supone que al mediodía del 24 de abril, Pérez de Viedma y los suyos continuaban aún a bordo del bajel francés, de modo que, suponiendo una velocidad constante en el día y medio que dura la travesía, la segunda singladura concluye a unas 110 millas al oessudoeste de Cabo Albatel, aproximadamente a la altura de Mostagán o Mostaganem (ár. Mustagānim, fr. Mestghanem).

99. O'SCANLAN, *Diccionario marítimo*, 261 y 89, respectivamente. Cf. *Persiles*, I, v: "con condición de que me arrojase al mar o que me diesen el esquiife o barquilla de la nave, en que me volviese a España" (I, 35).

5. TERCERA Y CUARTA SINGLADURAS

Cuando los corsarios reanudan la travesía, el plan es arrumbar al estrecho, pero dejar en su momento a los cautivos a la vista de las costas españolas: “tomaron por acuerdo de darnos el esquite de su navío y todo lo necesario para la corta navegación que nos quedaba” (I, xli, 254r). Ese momento se sitúa a los dos días de su captura: “como lo hicieron otro día, ya a vista de tierra de España” (254r). Como resulta imposible que el bajel recorriese en un día las 330 millas que separan, aproximadamente, el cabo Albatel del meridiano de Vélez-Málaga, se ha de entender que el citado acuerdo se tomó a lo largo del día siguiente al encuentro de ambas embarcaciones, lo que, por lo demás, concuerda con el tiempo que pudieron durar las acciones descritas en el apartado anterior, comenzadas a las nueve de la noche de un día, pero necesariamente acabadas en la madrugada del siguiente. Esto no significa, claro está, que el acuerdo se tomase nada más ser recogidos los fugitivos, dado que el texto deja claro que hubo una discusión intermedia entre el capitán corsario y sus hombres, pero establece unos plazos mínimos que muestran la adecuación entre las acciones referidas y la cronología que establece el propio texto. En suma, la barca se encuentra con el bajel la noche del 23 al 24 de abril, es hundida y sus tripulantes capturados en la madrugada del 24 y a lo largo de ese día se toma la decisión de dejarlos a la vista de las costas peninsulares. Por lo tanto, *otro día* es el siguiente al de la toma de decisión, el 25 de abril, a mediodía: “Cerca de mediodía podría ser cuando nos echaron en la barca” (254r).

La tercera singladura abarca, pues, las 220 millas que hay desde la longitud de Mostagán a la de Vélez-Málaga, lo que supone una velocidad media unos nueve nudos, bastante alta para la época, de modo que quizá Cervantes fue aquí un poco exagerado, o bien pensaba que la distancia era menor, lo que no extrañaría, a la vista de las cartas de marear coetáneas¹⁰⁰. En todo caso, ello exigiría que el viento rolase de sur-jaloque a otro aún más favorable, en especial levante, que llegaría por la aleta. El texto no dice nada al respecto, pero estos cambios de viento son muy frecuentes en el Mediterráneo, de forma que el detalle, puesto que no afecta al transcurso de los acontecimientos, puede perfectamente quedar implícito.

La cuarta y última singladura es la más corta, pues abarca desde el mediodía a la medianoche del 25 de abril, y esto no tanto por la distancia a la costa, sino por el desconocimiento de la zona, con los consiguientes problemas para atracar: “nos dimos tanta prisa a bogar, que al poner del sol estábamos tan cerca, que bien pudiéramos, a nuestro parecer, llegar antes que fuera muy noche; pero por no parecer en aquella noche la luna y el cielo mostrarse escuro, y por ignorar el paraje en que estábamos, no nos pareció cosa segura

100. Por ejemplo, según la *Carte de la Mer Méditerranée* reproducida en la figura 6, dicha distancia es de 300 millas, en lugar de las 330 que hay en realidad, lo que hace bajar la velocidad media a ocho nudos.

embestir en tierra" (I, XLI, 254r-v). En efecto, dado el rumbo del bajel, la distancia desde el punto en que se larga el esquife hasta la costa sería de unas 30 millas, lo que supondría bogar siete u ocho horas, avanzando a un máximo de 4 nudos (según lo visto en el apartado 2), de modo que podrían haber tocado tierra entre las horas de prima y cuarta de la noche, es decir, entre las 19:00 y las 22:00, hora solar, supuesto que hubiese anochecido sobre las seis y media de la tarde¹⁰¹. No obstante, el temor a encallar en un bajo o una piedra les hace avanzar cautelosamente, de modo que no atracan hasta cerca de la medianoche: "de los contrarios pareceres el que se tomó fue que nos llegásemos poco a poco, y que si el sosiego del mar lo concediese, desembarcásemos donde pudiésemos. Hízose así, y poco antes de la media noche sería cuando llegamos al pie de una disformísima y alta montaña, no tan junto al mar, que no concediese un poco de espacio para poder desembarcar cómodamente" (254v). Averiguándose al poco que "la tierra que pisamos es la de Vélez-Málaga" (256r), resulta que la travesía iniciada en una almunia a las afueras de Argel a eso de las ocho y media de la tarde del viernes 22 de abril concluye en la Punta de Vélez-Málaga¹⁰² al filo de la medianoche del lunes 25.

6. UNA DERROTA DE CUATRO SINGLADURAS

En total, los fugitivos de Argel han recorrido 436,5 millas, correspondientes a cuatro singladuras. Como se recordará, una singladura es el "Camino del buque o navegación del mismo en un día civil", es decir, contando desde las 00:00 h de un día a las 00:00 h del siguiente. No obstante, aquí he aplicado el cómputo según se estilaba en época de Cervantes: "Antiguamente, la singladura comenzaba y terminaba a mediodía" (Martínez-Hidalgo, *Diccionario náutico*, 448b). Por lo tanto, la travesía de los prófugos puede sintetizarse así:

Primera singladura: comienza el 22 de abril, en una almunia algo al sur de Argel (36° 46' N, 3° 2' W), a eso de las 19:30 h, con rumbo N a NNW, con viento terral. A las 20:30 h, al salir de la Bahía de Argel (36° 50' N, 3° 3' W), tras recorrer unas 4 mi, el viento rola a tramontana, lo que les obliga a cambiar el rumbo a W y, pasado el Cabo Caxines, a la altura de

101. El 25 de abril de 1588, el sol se puso en Vélez-Málaga a las 18:54. La luna, casi nueva (27.º día del ciclo lunar), se había puesto a las 17:59; el mismo día de 1589, la luna, en cuarto creciente (8.º día del ciclo lunar), salió a las 13:04 y se puso a las 02:47 del día siguiente.

102. Se ha de notar que el paisaje descrito no corresponde a las costas de la Ensenada de Vélez (FEIJOO, *La ruta de los corsarios*, II, 199-207; cf. CONTRERAS, *Derrotero*, 70). Si no se trata de una mera fantasía topográfica, es posible que Cervantes fundiese aquí la Punta de Vélez-Málaga y el Peñón de Vélez de la Gomera, isla de la costa marroquí consistente en un peñasco de 77 m de altura, en la que se encontraba desde 1564 un presidio español (*Enciclopedia Universal*, LXVII, 693a-697a; BRAUDEL, *El Mediterráneo*, I, 153 y II, 275-76, 307 y 463-67), o quizá pensase que las estribaciones de las sierras Tejea y de Alhama, que ocupan el interior del municipio de Vélez-Málaga, llegaban hasta el mar.

‘Ayn Benyan (36° 48’ N, 2° 51’ E), a SW, en demanda de Orán, costean-do el Golfo de Tipasa. A las 5:00 h del 23 de abril, frente a Bū Hārūn (36° 38’ N, 2° 40’ E), tras recorrer 30 mi, habiendo amainado la tramontana, ponen rumbo N_NW, a remo. A las 6:30 h, a la mitad del golfo de Tipasa (36° 43’ N, 2° 39’ E), tras recorrer unas 6 mi, el viento rola a levante, lo que de nuevo les obliga a enfilar a Orán, con rumbo E_SW. A las 7:30 h, a unas 5 mi NE_E del Cabo Albatel (36° 41’ N, 2° 21’ E), tras haber recor-rido 8 mi, se detienen para recoger a Agimorato y el viento rola a mistral, llevándolos con rumbo SW hacia el fondo del Golfo de Tipasa (o de la Mala Mujer). Entre las 10:00 y las 12:00 h, tras recorrer 8,5 mi, atracan en la cala de la Cava Rumía (36° 35’ N, 2° 31’ E).

Segunda singladura: comienza el 23 de abril en la cala de la Cava Rumía, a las 17:30 aproximadamente, con rumbo NNW y viento sur-jaloque. A las 21:30 h, tras haber recorrido 25 mi, a unas 12 mi NW_N del Cabo Albatel (26° 48’ N, 2° 12’ E), se encuentran con el bajel corsario, que hunde la bar-ca y recoge a sus tripulantes. A partir de entonces, navegan en el bajel, rumbo WSW en demanda del estrecho, con viento sur-jaloque que posi-blemente rola a levante. A las 12:00 h del día 24 se encuentran a unas 55 mi N de Mostagán (36° 50’ N, 0° 5’ E), tras recorrer 110 mi.

Tercera singladura: comienza el mediodía del 24 de abril, siguiendo rumbo WSW, con el mismo viento, y dura hasta el mediodía del 25, en que los fugitivos, tras recorrer 220 mi, embarcan en el esquife del bajel, a unas 30 mi de la costa, frente a las playas de Vélez-Málaga (36° 10’ N, 4° 6’ W).

Cuarta y última singladura: de las 12:00 a las 24:00 h del 25 de abril, con rum-bo N, hasta arribar a la Punta de Vélez-Málaga (36° 42’ N, 4° 7’ W).

El conjunto de este recorrido desde Argel hasta la Punta de Vélez-Málaga constituye la derrota del cautivo, siendo aquélla “El camino que debe hacerse y el que en efecto se hace, ya sea por uno ya por distintos rumbos, para tras-ladarse de unos puertos a otros. Dícese también *derrotero*” (O’Scanlan, *Dic-cionario marítimo*, 209). En este caso, a lo largo de la navegación se produ-cen nueve cambios de rumbo, como resume la siguiente tabla:

En consecuencia, la del cautivo y su gente es una “*Derrota compuesta*: la que consta de varios rumbos o se ha formado navegando en varias direccio-nes” (O’Scanlan, *ibidem*), en virtud de las peripecias que, como corresponde a una trama novelesca, pero sin apartarse de las posibilidades y circunstancias reales de la navegación mediterránea, experimentan los personajes a lo largo de este viaje de redención¹⁰³.

103. Al llegar a este punto, debo expresar mi gratitud a Arturo Pérez-Reverte, de la Real Aca-de-mia Española, por su inestimable auxilio en las cuestiones náuticas, así como a Rosa Ana García López, de la Cátedra de Emblemática “Barón de Valdeolivos” (Institución “Fernando el Católico”) por su eficaz ayuda en la preparación del aparato gráfico.

Núm.	Rumbo	Día y hora en que se toma el rumbo	Punto de inflexión (posición)	Viento	Propulsión	Velocidad (en nudos)	Distancia cubierta con tal rumbo (en millas)
1	N	22.04 19:30	36° 46' N 3° 2' W	terral, por popa	remo y vela	4	4
2	W	22.04 20:30	36° 50' N 30° 3' W	tramontana, por el través por estribor	vela	3,5	9,5
3	SW	22.04 23:10	36° 48' N 2° 51' E	tramontana, por la aleta por estribor	vela	3,5	20,5
4	N ¹ / ₄ NW	23.04 5:00	36° 39' N 2° 40' E	tramontana, de proa	remo	4	6
5	E ¹ / ₄ SW	23.04 6:30	36° 43' N 2° 39' E	levante, por popa	vela	8	8
6	SW	23.04 7:30	36° 41' N 2° 21' E	mistral, por popa	vela y remo	4 / 5 (?)	8,5
7	NNW	23.04 17:30	36° 35' N 2° 30' E	sur-jaloque, por popa	vela	5	25
8	WSW	24.04 pasadas las 00:00	26° 48' N 2° 12' E	sur-jaloque, de ceñida por babor (¿rolando a levante, por la aleta por babor?)	vela	9	330
9	N	25.04 12:00	36° 10' N 4° 6' W		remo	4	30

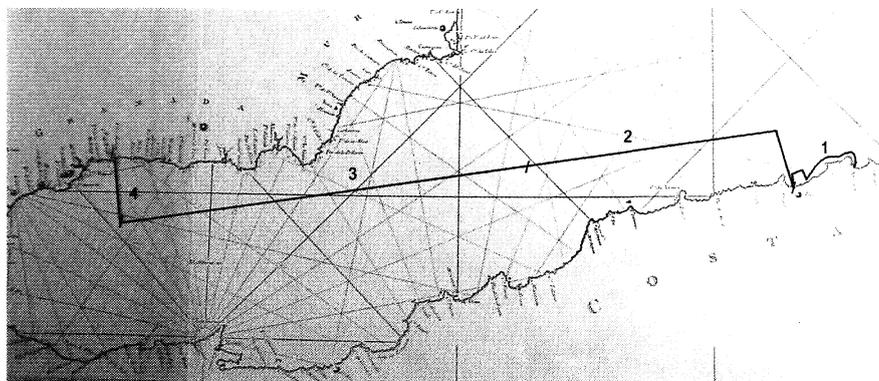


Figura 20. Derrota compuesta del cautivo, desde Argel a Vélez-Málaga, trazada sobre la Carta de las costas de España... y la correspondiente de África (1801).

7. VEROSIMILITUD, ADMIRACIÓN Y EJEMPLARIDAD EN LA HISTORIA DEL CAUTIVO¹⁰⁴

El análisis que antecede es deliberadamente maximalista, sobre todo en lo que hace a tiempos y distancias, puesto que se ha tomado el relato de Pérez de Viedma como si constituyese el trasunto de un viaje real y no de uno ficticio. Obviamente, las páginas de este episodio del *Quijote* no son un cuaderno de bitácora, de modo que (por poner un par de ejemplos) apurar si la barca de los fugitivos llegó a la cala de la Cava Rumía a las diez o a las doce de la mañana, o si el cronograma propuesto se ajusta mejor a 1588 o a 1589 es, en definitiva, irrelevante. La verdadera pertinencia de este enfoque deriva, no de la búsqueda de una exactitud extremada en la reconstrucción, sino, precisamente, de que se pueda aplicar al texto semejante tratamiento sin que se le resientan las cuadernas. En efecto, la precisión del conjunto es tal que, por mor del perfecto encaje de sus elementos, permite justamente hacer conjeturas que, en último término, sólo tendrían sentido de intentar reconstruir una travesía real y no una inventada. Sucede así porque la constitución interna del relato, aunque no lo exige, lo permite, lo que (a mi juicio) revela mucho de la actitud de Cervantes a la hora de componer esta historia y, sin duda, también sobre su decisión de incluirla en el *Quijote*; o, en términos de análisis intrínseco, contribuye a explicar mejor el alcance del relato del cautivo tomado en sí mismo y dentro de la obra en la que se inserta.

No parece aventurado vincular la exactitud de los datos de esta travesía a la búsqueda de la verosimilitud, una de las claves de la poética cervantina. En el caso de la historia del cautivo, ya se ha advertido el intento de transmitir una

¹⁰⁴ Este apartado final adelanta ideas de un futuro libro en colaboración con Jesús D. Rodríguez Velasco, de la University of California at Berkeley.

impresión de autenticidad mediante el recurso a lo que Spitzer denominó "perspectivismo lingüístico", que en este caso se manifiesta en que "el Cautivo [...] adorna su narración (en lengua española) con palabras turcas y árabes, ofreciendo un mosaico que contribuye a dar color local a la historia", aunque al mismo tiempo es ineludible marca de alteridad y de individuación: "pues, además de las expresiones extranjeras que pudieran servir simplemente para dar color local, tenemos que habérmolas evidentemente con un interés expreso por cada lengua individual en cuanto tal, hasta el punto que siempre se nos dice en qué lengua estaba redactados un discurso, una carta o hablado en un diálogo"¹⁰⁵. Todo ello consigue, entre otros fines, crear un clima de autenticidad en el momento de retratar a unos personajes insertos un medio culturalmente abigarrado y multilingüe como era el de Argel a fines del siglo XVI.

Contribuye igualmente a aumentar la credibilidad del relato la técnica de mezclar personajes históricos e inventados, sucesos reales y fingidos, de acuerdo con el planteamiento aristotélico: "Pero en la tragedia se atienden a nombres que han existido; y eso se debe a que lo posible es convincente; en efecto, lo que no ha sucedido, no creemos sin más que sea posible; pero lo sucedido, está claro que es posible, pues no habría sucedido si fuera imposible" (*Poética*, 1451b 15-19). Respecto de la historia del cautivo conviene recordar también la frase que sigue: "Sin embargo, también hay tragedias en que son uno o dos los nombres conocidos, y los demás, ficticios" (51b, 19-20). No me parece, pues, totalmente fundada, la idea de que Cervantes reacciona contra "la "insalvable" separación aristotélica entre Historia y Poesía"¹⁰⁶ ya que la conocida máxima de que "el historiador y el poeta no se diferencian por decir las cosas en verso o en prosa [...], la diferencia está en que uno dice lo que ha sucedido y otro lo que podría suceder" (*Poética*, 51b 1-5) significa, entre otras cosas, que la poesía puede alterar la historia según sus particulares designios, en especial "según la verosimilitud o la necesidad" (51a 13 y 38, cf. 27-28), es decir, según lo que es intrínsecamente creíble o lo que se hace creíble en virtud de la coherencia interna de la obra. En cambio, creo que ambos autores aciertan al señalar que el planteamiento cervantino "pudiera también verse como un barroco intento de desafío a una separación (Historia / Poesía; particular / universal) que no se confrontaría, en toda su complejidad, hasta la época moderna, en que aparece la "novela histórica" como subgénero novelesco"¹⁰⁷, con la salvedad de que otros muchos autores barrocos aplicaron la

105. SPITZER, *Lingüística e historia literaria*, 170 y 171-72; vid en general 161 y 168-174; cf. tb. CASALDUERO, *Sentido y forma del "Quijote"*, 163, y PERCAS, *Cervantes y su concepto del arte*, I, 226-27, 230, 236-38, 241-42, 245-46 y 248. Aunque está autora ha visto bastante bien que "El no saber una misma lengua no impide la comunicación en un nivel práctico. El hablar la misma lengua no contribuye, necesariamente, a comprenderse mejor, ni a conocerse más en un nivel racial e íntimo" (I, 238), el conjunto de su análisis resulta lastrado por su incompreensión del personaje de Zoraida y, con ello, de la clave de bóveda de todo el relato.

106. RODRÍGUEZ E IRWIN, "El capitán cautivo...", 260.

107. RODRÍGUEZ E IRWIN, "El capitán cautivo...", 261.

misma fórmula, en especial en la comedia nueva, actitud que Tirso sintetizó con tanto énfasis: “¡Como si la ciencia de Apolo se estrechase a la recolección histórica y no pudiese fabricar, sobre cimientos de personas verdaderas, arquitecturas del ingenio fingidas!”¹⁰⁸.

A igual finalidad responde el hecho de situar la acción en un marco geográfico minuciosamente auténtico, así como describir las operaciones náuticas con marcados rigor y precisión, tal y como podrían haber ocurrido realmente. Aquí se cumple una premisa básica de la actitud literaria cervantina, de modo que el Cervantes marinero, lo mismo que el Cervantes cautivo, se pone al servicio del Cervantes novelista¹⁰⁹. Como ya notó Clemencín, “Cervantes, como había navegado tanto, usaba con frecuencia y con propiedad de las voces náuticas de su tiempo, muchas de las cuales se conservan todavía”¹¹⁰. Pero no se trata sólo de una búsqueda de *proprietat* o decoro estilístico, sino de algo más profundo: la forma en que la experiencia vivida se destila en relato capaz, no sólo de cautivar, sino de ser creído. De esta forma, la narración de Pérez de Viedma responde, a escala, al plan de novela perfecta trazado en el propio *Quijote*, I, XLVII, 289v-290r, por boca del canónigo toledano:

describiendo naufragios, tormentas, rencuentros y batallas; pintando un capitán valeroso con todas las partes que para ser tal se requieren, mostrándose prudente previniendo las astucias de sus enemigos y elocuente orador persuadiendo o disuadiendo a sus soldados, maduro en el consejo, presto en lo determinado, tan valiente en el esperar como en el acometer; pintando ora un lamentable y trágico suceso, ahora un alegre y no pensado acontecimiento; allí una hermosísima dama, honesta, discreta y recatada; aquí un caballero cristiano, valiente y comedido; acullá un desaforado bárbaro fanfarrón; [...]. Ya puede mostrarse astrólogo, ya cosmógrafo excelente, ya músico, ya inteligente en las materias de estado, y tal vez le vendrá ocasión de mostrarse nigromante, si quisiere. Puede mostrar [...] todas aquellas acciones que pueden hacer perfecto a un varón ilustre, ahora poniéndolas en uno solo, ahora dividiéndolas en muchos.

Como puede verse, este planteamiento describe a la perfección la historia del cautivo, de modo que ésta se revela como un claro antecedente del *Persiles*¹¹¹, lo que la convierte, como a la novela mayor, en un neto contraejemplo

108. TIRSO, *Cigarrales*, 224; cf. MONTANER, *Política, historia y drama*, 43-69 y 81-84.

109. Cf. GONZÁLEZ LÓPEZ, “Cervantes, maestro de la novela histórica...”; ALLEN, “Autobiografía y ficción”; McCRORY, 129 y 133; GARCÉS, *Cervantes in Algiers*, 182-83, y BANDERAS, “*Monda y desnuda*”, 356-57, así como, en referencia a la comedia de tema similar, CANAVAGGIO, *Los baños*, 29-30.

110. CLEMENCÍN, III, 242; nota 60 a II, XLI, ed. 1894-1917: IV, 38; ed. 1947:1373b. Corroboración PÉREZ-REVERTE, “La náutica y el *Quijote*”

111. Para la relación entre la exposición del canónigo, la poética de Cervantes y su última obra, vid. RILEY, *Teoría de la novela*, 87-90.

ético y estético de los libros de caballerías cuya insana lectura ha hecho perder el juicio a don Quijote¹¹². A este propósito, conviene subrayar que, contra lo que podría creerse, lo verosímil no se opone a lo admirable, como deja patente la reacción de los oyentes de la historia, por boca de don Fernando: "Por cierto, señor capitán, el modo con que habéis contado este estraño suceso ha sido tal, que iguala a la novedad y estrañeza del mesmo caso. Todo es peregrino y raro, y lleno de accidentes que maravillan y suspenden a quien los oye; y es de tal manera el gusto que hemos recebido en escuchalle, que aunque nos hallara el día de mañana entretenidos en el mesmo cuento, holgáramos que de nuevo se comenzara" (I, XLII, 257r-v). Por ello, creo que Murillo interpreta erróneamente esta reacción cuando considera que "The first-person "tale" is [...] and idealized version of "real", historical events [...] which in the frame story of listeners is so strange and unbelievable as to be plausible only as fiction, not as life" y que "In the scenes in the inn they [*i. e.* Pérez de Viedma and Zoraida] have emerged from the fabulous world of his account where they moved and act according to patterns of myth and legend into the light of prosaic and novelistic reality"¹¹³, confundiendo, a mi ver, con lo fabuloso y mítico el componente heroico del relato, que siendo necesariamente idealizador, resulta admirable, pero no imposible y mucho menos increíble.

Sucede así porque verosimilitud no es equivalente de realismo, sino de credibilidad. Ciertamente que ésta, para Cervantes, no se basa en la mera aceptación de las convenciones de un género (de ahí su rechazo de la desafortunada fantasía caballeresca), sino en el posibilismo narrativo, es decir, en la idea, igualmente aristotélica, de que es preciso apelar a sucesos capaces de ocurrir en la realidad, "y eso se debe a que lo posible es convincente" (*Poética*, 51b 16), si bien teniendo en cuenta que "se debe preferir lo imposible verosímil a lo posible increíble" (60a 26-27)¹¹⁴. Esto permite incorporar determinadas dosis de elementos maravillosos (en sentido lato) a un cuerpo de historia de índole posibilista, en el bien entendido de que el sentido de lo posible es históricamente relativo y que depende de un horizonte de expectativas que para Cervantes y sus coetáneos no se sitúa en el mismo meridiano que para los lectores actuales.

El resultado es una estética a la par eutrapélica y admirativa, "tanto la mentira es mejor cuanto más parece verdadera y tanto más agrada cuanto tiene más de lo dudoso y posible. Hanse de casar las fábulas mentirosas con el entendimiento

112. La semejanza entre la historia del cautivo y el *Persiles* la señala ya HAHN, "El capitán cautivo...", 302-3. Nótese, en este sentido, las relaciones de la historia del cautivo con el previo discurso de las armas y las letras, que, aunque pronunciado por don Quijote, no exalta el ejercicio de las armas a través de la andante caballería, sino de la milicia real de su tiempo, como han señalado CASALDUERO, *Sentido y forma del "Quijote"*, 157-59; ALLEN, "Autobiografía y ficción", 150; HAHN, "El capitán cautivo...", 274-75; MCCRORY, 51; GARCÉS, *Cervantes in Algiers*, 185-86 y 226; MONER, "Lecturas", 87.

113. MURILLO, "Cervantes' Tale ...", 229 y 240.

114. Para la pervivencia de estos postulados y los anteriormente comentados entre los preceptistas del Siglo de Oro, vid. RILEY, *Teoría de la novela*, 15-34, y HAHN, "El capitán cautivo...", 272-73; cf. MONTANER, *Política, historia y drama*, 83 y 89..

de los que las leyeren, escribiéndose de suerte que facilitando los imposibles, allanando las grandezas, suspendiendo los ánimos, admiren, suspendan, alborocen y entretengan, de modo que anden a un mismo paso la admiración y la alegría juntas; y todas estas cosas no podrá hacer el que huyere de la verisimilitud y de la imitación, en quien consiste la perfección de lo que se escribe” (I, XLVII, 289r-v), lo que de nuevo posee bases aristotélicas: “pues es verosímil que también sucedan muchas cosas contra lo verosímil” (56a 24-25). Como acertadamente señala Riley, “No se trata de huir de lo maravilloso, sino de hacerlo aceptable al lector. La *admiratio* se había convertido en un principio artístico importante en la época barroca. Había que reconciliar lo verosímil con lo maravilloso, a pesar de la diferencia entre ellos, subrayada por Tasso y el Pinciano. Así se trasladaba este atributo de la épica a la prosa de ficción. Sin duda, tal reconciliación era del gusto de Cervantes. Su última obra da buena prueba de su predilección por el género del *romance*, lleno de peripecias y aventuras que admiran y asombran. Por la misma razón, sin duda, se había dedicado a leer tantos libros de caballerías, a pesar de los defectos que con tanta claridad veía en ellos”¹¹⁵.

Se ha de notar, no obstante, que probabilismo y admiración no son términos excluyentes y que lo que suspende al público no necesariamente deriva de las maravillas hechas creíbles gracias a su adecuada dosificación e integración en el relato. Sucesos poco frecuentes, pero no imposibles, son de suyo materia para la admiración, pues, como dice Spizter a propósito de la historia del cautivo, “la realidad puede ser, al mismo tiempo, prosaica y fantástica” (*Lingüística e historia literaria*, 170). Es más, acontecimientos nada excepcionales se vuelven admirables en virtud de las circunstancias de la narración. En este sentido, la *dispositio* puede ser causa de asombro al mismo título que la *inventio*. Esto creo que se hace más patente en la historia del cautivo que en el *Persiles*, debido en parte a que sus dimensiones de *novella* no exigen la multiplicación de lances y peripecias¹¹⁶. Desde esa perspectiva, se advierte bien cómo su buen conocimiento de la navegación por el Mediterráneo ha permitido a Cervantes

115. RILEY, “Cervantes: Teoría literaria”, CLII; para una exposición más detallada, véanse su *Teoría de la novela*, 278-307, e *Introducción al “Quijote”*, 80-91.

116. El propio CERVANTES, por medio de la voz narrativa, califica de novela este relato en *Quijote*, II, XLIV, 164r: “había usado del artificio de algunas novelas, como fueron la del *Curioso impertinente* y la del capitán cautivo”, mientras que el propio cautivo lo denomina “discurso verdadero” (I, XXXVIII, 229v), aspecto del que se ocupan HAHN, “*El capitán cautivo...*”, 274, y BANDERAS, “*Monda y desnuda*”, 357 y 360-65. Es cierto que Don Fernando, en el pasaje transcrito de I, XLII, 257v, lo denomina “cuento”, pero este término, que se aplica a este mismo argumento en el final de *Los baños de Argel* (citado en n. 8), significa aquí solamente ‘lo contado’ o, en términos de *Autoridades*, II, 682b, “la relación o noticia de alguna cosa sucedida”, como sinónimo de *narración*, sin más precisiones genéricas. En este sentido, no me parece adecuada la caracterización de la historia del cautivo como *tale*, según propone MURILLO, “Cervantes’ *Tale* ...”, confundiendo (a mi juicio) las vinculaciones tradicionales de algunos aspectos del argumento (estudiadas por CIROT, VAGANAY, MÁRQUEZ VILLANUEVA, CHEVALIER, RODRÍGUEZ Y VELÁZQUEZ, RODRÍGUEZ E IRWIN y MCCRORY) con el carácter cuentístico de la narración resultante (cf. MONTANER, “Zahara/Zoraida y la Cava Rumía”).

construir el relato de la travesía de una forma estrictamente posibilista, pero produciendo a la vez un efecto de sorpresa y de suspense claramente vinculados a la consecución de la *admiratio*: "La huida va guiada por ese anhelo de llegar a sitio seguro; el temor es constante; cada segundo cuenta y en medio minuto se puede perder la partida; se depende del viento; se confía en los remos; hay que detenerse; se apunta exactamente la velocidad [...]. El dramatismo de la fuga sostiene, con sus peripecias e inquietudes del momento, la tragedia esencial: Zoraida se escapa, se separa de su padre, su patria[,] los abandona. Deja su patria, su padre, por la religión verdadera"¹¹⁷. De este modo, maravillar y suspender se ligan, al menos en este caso, a la búsqueda de la ejemplaridad, en la medida en que se propone un relato capaz de suscitar la admiración y, con ella, de mover el ánimo a su imitación, la cual es a su vez factible por mor del esencial posibilismo de la historia, frente a la admiración inimitable (en el plano real como en el moral) de la ficción caballeresca.

Esto establece un claro contraste entre los protagonistas del relato marco, don Quijote, y del inserto, el capitán cautivo, pues si el primero vive su historia como producto de una inviable e indeseable imitación, el segundo cuenta la suya como modelo de una que es todo lo contrario. Esta oposición parece contradecir los paralelismos que la crítica ha establecido entre ambos personajes, cuyas respectivas historias empiezan incluso con una frase semejante: "En un lugar de la Mancha de cuyo nombre no quiero acordarme vivía un hidalgo..." (I, I, 1r) y "En un lugar de las montañas de León tuvo principio mi linaje..." (I, xxxix, 230r)¹¹⁸. Según esta visión, sendos protagonistas acometen una serie de aventuras heroicas en pos de su ideal y alimentan un amor casto e idílico¹¹⁹, de modo que, en expresión de Casaldüero, "El Cautivo es a Don Quijote lo que Zoraida a Dulcinea"¹²⁰. Otra posible correlación sería que, tras el final de la historia del cautiverio Pérez de Viedma, don Quijote pasa a sufrir su propia cautividad¹²¹. Hahn subraya, incluso, la "spiritual affinity" entre Pérez de Viedma y don Quijote¹²², aunque luego la matiza, como veremos.

Sin duda, algunos de estos paralelismos son ciertos, pero no con el sentido que se les ha dado, puesto que no marcan la afinidad, sino la disparidad. Manifiesta de entrada esta diferencia entre ambos personajes el diferente alcance que, pese a su semejanza formal, encierra la primera frase de cada relato, ya que en el caso de Alonso Quijano aquélla presenta una aldea perdida en un territorio, la Mancha, de hábitat concentrado (y por lo tanto de grandes villas, con las que contrasta la insignificante e innominada localidad manchega)¹²³ y

117. CASALDUERO, *Sentido y forma del "Quijote"*, 166.

118. Vid. SELIG, "Cervantes: "En un lugar de...""; GARCÉS, *Cervantes in Algiers*, 205, y MONER, "Lecturas", 87.

119. Una exposición más detallada en MCCRORY, 53-54.

120. CASALDUERO, *Sentido y forma del "Quijote"*, 170.

121. GARCÉS, *Cervantes in Algiers*, 186.

122. HAHN, "El capitán cautivo...", 281.

123. Adviértase, a este respecto, que ninguna de las presuntas patrias de don Quijote (Argamasilla de Alba, Esquivias, Villanueva de los Infantes u otra de las propuestas) eran lugares, sino villas, lo

a un hidalgo de mediano pasar en tierras de nobleza escasa y frecuentemente joven, en medio de abundante población morisca¹²⁴, frente a Ruy Pérez de Viedma, que procede también de una aldea, pero de una zona (la parte occidental de la Cordillera Cantábrica) de hábitat disperso y, por lo tanto, sin las mismas connotaciones peyorativas, donde era común la pobreza de una casta de hidalgos que, sin embargo, lo eran de inmemorial, hasta el punto de que estaban considerados como los de mayor antigüedad y sangre más limpia¹²⁵.

Por lo tanto, si la historia del cautivo constituye un microcosmos del *Quijote*, se trata de un microcosmos invertido; o, por mejor decir, ofrece la versión en positivo de lo que don Quijote representa en sentido negativo. En efecto, la oposición no se establece, como pensó Casaldüero, entre dos formas de un mismo ideal, “Si Don Quijote es la nostalgia del heroísmo pretérito, el heroísmo que soñó Cervantes, el Cautivo es la figura del heroísmo presente, heroísmo que vivió Cervantes”¹²⁶, sino en los términos expresados por Hahn: “Whereas Don Quijote tries, by creating pseudo-chivalric encounters, to recreate a fictional Golden Age, Ruy Pérez participates in the forging of historical truth by fighting the infidel”¹²⁷. Así lo ejemplifica, desde lo más externo, el contraste que se establece entre sus respectivas indumentarias. Así, cuando Ruy Pérez de Viedma y Zoraida entran en escena, don Quijote usa el mismo arnés ridículamente anticuado y contrahecho con el que había comenzado su segunda salida, unas armas que, en contraste a tres bandas con el armamento caballeresco coetáneo (básicamente, de justa o de parada), con el arnés descrito en los libros de caballerías y con el verdadero atuendo militar del siglo XVII¹²⁸, traducen, desde su lectura emblemática¹²⁹, la impostura de la imitación quijotil. Frente a este, más que equipo, disfraz caballeresco, el capitán entra con vestidos que traducen su condición de ex-cautivo: “a todo puso silencio un pasajero que en aquella sazón entró en la venta, el cual en su traje

que en la terminología coetánea tenía implicaciones jurídicas y honoríficas que hoy nos pueden parecer irrelevantes, pero que no lo eran para el novelista y sus coetáneos. En ese sentido, el contraste que esa frase establece entre Alonso Quijano, hidalgo de aldea, y don Quijote de la Mancha, caballero andante, me parece más importante que cualquier otro aspecto relacionado con la misma.

124. Cf. LEBLIC Y ARELLANO, *Los hidalgos en Toledo*, y LAPEYRE, *Géographie de l’Espagne morisque*, 139.

125. Cf. CLAVERÍA, “Reflejos del “goticismo” español...”, 364-65.

126. CASALDUERO, *Sentido y forma del “Quijote”*, 42.

127. HAHN, “*El capitán cautivo...*”, 297. Pese a lo que sugiere la cita preinserta, CASALDUERO es consciente de esta oposición: “Cervantes no desprecia los tiempos modernos, su época, por eso ve lo grotesco de un pasado resurrecto. Necesita enfrentar a Don Quijote con el Cautivo; necesita crear al *Quijote* para liberarse de su nostalgia y poder descubrir el nuevo heroísmo de la Contrarreforma. [...] El Cautivo ha contado su vida sobre ese fondo del silencio de Don Quijote; lo grotesco de la resurrección de un heroísmo muerto ha sido reemplazado por el interés conmovido del heroísmo vivo del presente” (*Sentido y forma del “Quijote”*, 42 y 170), pero esta lectura, mediatizada por la interpretación idealista de la novela, no se establece en los términos oportunos.

128. Cf. RIQUER, *Nueva aproximación al “Quijote”*, 75, y *Para leer a Cervantes*, 553-55; BERNIS, *El traje y los tipos sociales en el “Quijote”*, 318a-319b; GUIJARRO, “La transparencia del rostro de don Quijote”.

129. En el sentido que le da GARCÍA LÓPEZ, “La indumentaria emblemática: Sistema y tipología”.

mostraba ser cristiano recién venido de tierra de moros, porque venía vestido con una casaca de paño azul, corta de faldas, con medias mangas y sin cuello; los calzones eran asimismo de lienzo azul, con bonete de la misma color; traía unos borceguíes datilados y un alfanje morisco, puesto en un tahelí que le atravesaba el pecho" (I, xxxvii, 223r-v), evidenciando así la diferencia entre las infundadas pretensiones heroicas del primero y el verdadero heroísmo del segundo. Sin duda esta es la razón por la cual "don Quijote no dice nada, no tiene nada que decir de esta historia. Por lo que a don Quijote se refiere, la historia que cuenta el cautivo no existe, cae fuera de su campo de visión. O visto desde otro ángulo, hay algo en esta historia del cautivo que [...] repele, se resiste a la intervención quijotesca", dado que "la historia del capitán cautivo marca, por así decir, el límite superior de la comprensión quijotesca, el límite más allá del cual el loco don Quijote ni ve ni entiende"¹³⁰.

A este respecto, resulta fundamental recordar que Cervantes se ha preocupado en caracterizar la locura de su protagonista mediante lo que hoy llamaríamos las teorías punteras sobre el tema, que en su época eran las representadas por Huarte de San Juan, sobre cuyo alcance epistemológico acertó Chomsky, al ser capaz de detectar la innovación de fondo bajo la capa de la vieja retórica humoral¹³¹. Eso significa que Cervantes ha intentado caracterizar un caso clínico (como más tarde haría Galdós con Maximiliano Rubín, el marido de Fortunata), es decir, no una aproximación de loco en una línea puramente folclórica o literaria, sino el retrato de alguien al que un especialista de la época habría diagnosticado sin titubeos como enfermo mental. Este énfasis no es baladí, porque con él Cervantes quiere asegurarle al lector que don Quijote ve el mundo, quizá no exactamente al revés, pero sí al menos de través, pues, como todos los locos, es incapaz de diferenciar netamente entre realidad y fantasía, y vuelca ésta sobre aquella a través del delirio¹³². Y esto,

130. BANDERAS, "Monda y desnuda", 350-51. Este análisis resulta mucho más ajustado que el de MONER, cuando apunta, aunque sea metafóricamente, que el "ímpetu y arrojado [de Zoraida] en la elección de su destino y de su nueva identidad resultan poco menos que "quijotescos" ("Lecturas", 92). La ausencia de cualquier intervención de don Quijote en relación con la historia del cautivo la había indicado ya RILEY, *Introducción al "Quijote"*, 107.

131. CHOMSKY, *El lenguaje y el entendimiento*, esp. 28-31. Posiblemente tenga razón CASTILLA DEL PINO, "Don Quijote, loco", 49, y *Cordura y locura*, 79, al señalar que la visión de Cervantes no coincide con el mecanicismo de Huarte, pero no es menos cierto que su caracterización fisiológica de Alonso Quijano y del origen de su locura, como un caso de melancolía adusta, depende especialmente de las teorías de dicho autor, sobre lo cual véanse ahora SERÉS, "Don Quijote, ingenioso", y MORROS, *Otra lectura del "Quijote"*, 15-34. No obstante CASTILLA DEL PINO ofrece en ambas obras un sagaz análisis de la locura quijotesca que complementa adecuadamente el enfoque histórico-médico. Otra interesante visión complementaria ofrece BANDERAS, "Monda y desnuda", 125-59..

132. Cf. CASTILLA DEL PINO, *Cordura y locura*, 55, 68 y 78: "El loco disloca porque cambia de lugar su fantasía y la sitúa en este mundo real, y entonces aparece lo que nuestras fantasías tienen de ridículas. ¿por qué? Porque en ellas nos proponemos tareas imposibles. El loco hace realidad sus fantasías sin conciencia de ello, esto es, engañándose sin saberlo. [...] Alonso Quijano confiere carácter de realidad –es decir, de *historia*– a textos de ficción. No sólo no suspende legítimamente su incredulidad durante la lectura de los libros de caballería, sino que la mantiene con posterioridad. La razonable escisión fantasía/realidad no tiene lugar y ese error acaba con él, porque, como he dicho, es un error

a su vez, garantiza que, al menos para Cervantes, don Quijote (pese a sus raptos de lucidez y a la simpatía que como personaje despierta en el lector) no es en absoluto un modelo a seguir, sino justamente *ex contrario*.

Todo esto parece bastante obvio, pero la mediatización de la lectura romántica del Quijote es todavía de tal calado, que aún no se ha desterrado del todo la visión del caballero idealista que choca con la dura realidad materialista, ni la de un Cervantes que añora los viejos gloriosos tiempos de la caballería y considera que el honor y el heroísmo están desterrados del presente¹³³. Pero su verdadero planteamiento poco tiene que ver con esto; para el veterano de Lepanto, esos gloriosos tiempos no existieron, porque la caballería (tal y como la concibe don Quijote a través de sus lecturas) es una ficción carente de toda base y el heroísmo que encarna no es que resulte inviable en las actuales circunstancias, sino que es directa y sencillamente un imposible ontológico, por absurdo y meramente fantástico. Precisamente porque Cervantes había combatido y sufrido el cautiverio, porque tenía una concepción real y no libresca del heroísmo, es por lo que considera que los libros de caballerías, además de ser estéticamente inaceptables, son moralmente perniciosos. Porque, como apunta el canónigo en I, XLVII, 289v-290r, y XLIX, 297r-298r, y se deduce de las palabras del ventero en I, XXXII, 179v-181r, ¿cómo va a provocar la admiración del público y el consiguiente deseo de emulación la lectura de las hazañas reales de los guerreros antiguos y modernos cuando tienen que competir con las fábulas de gigantes y encantadores que pueblan la narrativa caballeresca?¹³⁴

No nos engañemos, aunque el personaje de don Quijote le resulte tan entrañable al lector, simpático e incluso ocasionalmente admirable, ello no impide que Cervantes, al retratarlo como un caso de locura clínica, esté dejando bien claro que su comportamiento no traduce un elevado idealismo, sino un desajuste mental que es el que le lleva a chocar constantemente con la realidad (y no la supuesta incomprensión de un mundo impermeable a las aspiraciones de la caballería), y que frente al heroísmo de pacotilla al que aboca la insensata imitación de los ficticios caballeros andantes estaba el heroísmo auténtico, de buena ley, de quienes habían combatido, sufrido y salido adelante con audacia, tesón y compañerismo en los campos de Flandes o de Italia, a bordo de las galeras del Mediterráneo o cautivos en Argel o en Constantinopla. Por eso, frente a un don Quijote que, en su locura, genera sus propias aventuras e incluso frente a lo que les sucede a las otras parejas de amantes reunidas en la venta, “Aquí los obstáculos no nacen de las relaciones entre los personajes. No son ellos los que los crean. Están ahí desde un principio, históricamente reales, auténticos. Y no

total. La locura es un ejemplo de error total. [...] Don Quijote transgredió esta norma básica y apareció como loco. Pretendió una y otra vez acordar su fantasía a la realidad, y la realidad, de manera terca, se negó a ello. Su proyecto fantaseado, no imaginado, fue desde el principio al fin irrealizable”.

133. Sobre este aspecto véase la edición revisada de la obra fundamental de CLOSE, *La concepción romántica del “Quijote”*, en especial, por lo que hace a su pervivencia actual, las pp. 290-300; cf. además ROMERO, “El Quijote de románticos y realistas”, 121-25.

134. Cf., sobre este punto, HAHN, “*El capitán cautivo...*”, 289-93 y 298-300.

se sienten estos personajes atraídos en ningún momento por los obstáculos. Ni el cautivo ni Zoraida salen en busca de quijotescos desafíos¹³⁵.

Llegados a este punto podría objetarse al planteamiento aquí defendido el análisis de McCrory (133-34 y 137-38), quien, a pesar de haber subrayado (como queda dicho) las presuntas afinidades entre don Quijote y Pérez de Viedma, ve en el cautivo, no a un modelo heroico, sino a un ser pasivo, incapaz de tomar la iniciativa y que se deja llevar por los acontecimientos y guiar por los otros personajes: "he can only follow the decisions and advice of a girl half his age", de modo que "Despite his rank of captain he does not emerge as a leader of men but tend to follow the actions of more self-wiled individuals". Sin duda, se confunden aquí el caudillaje y el heroísmo, así como la pasividad y la prudencia. La capacidad de organización, la asunción de los mínimos riesgos necesarios y el buen juicio del capitán, propios, precisamente, de su condición de oficial en el marco de la milicia moderna, son la condición necesaria, aunque no suficiente, del éxito de toda la empresa, de modo que heroísmo significa aquí capacidad de sufrir con entereza y de actuar con firmeza ante los obstáculos y adversidades, no la acción desmesurada del que quiere ser protagonista a todo trance, lo que constituye, justamente, una de las facetas de la locura de don Quijote.

Seguramente por eso el caballero manchego espera que sus acciones sean contadas por otros, esos sabios omniscientes que registrarán hasta la menor de sus acciones, mientras que Pérez de Viedma es (a petición ajena) un nada presuntuoso narrador, antes que protagonista, dado que en parte el suyo es un relato coral, algo que, desde la poética cervantina, contribuye innegablemente a realzar su figura, a la par que a ofrecer como modélicos, no solo su comportamiento, sino su propio relato. Éste constituye, desde la perspectiva tanto taxonómica como deontológica, una novela ejemplar, como ya vio Casaldue-ro, *Sentido y forma del "Quijote"*, 171-72, quien señala que "La novela ejemplar, tanto por el estilo como por el caso que cuenta, debe maravillar y suspender al lector" (p. 168). Al no tener en cuenta esta dimensión, Murillo atribuye la admiración que causa el relato a un inexistente componente taumático: "In his account the very cause of their flight across the sea unfolds from the human side as a ritual of separation and from the divine as a miraculous manifestation" ("Cervantes' Tale...", 238). En cambio, PERCAS, *Cervantes y su concepto del arte*, I, 226, atribuye la *admiratio* a una cuestión de estilo: "Nos encontramos frente a una realidad increíble y lo insólito de ella tiene que ver con la manera en que la ha expuesto el Cautivo –como advierte Don Fernando–, porque su sencillez y claridad contrastan con lo extraordinario del caso", cuando lo que advierte dicho personaje es (dicho en términos aristotélicos) una perfecta adecuación de fondo y forma: "el modo con que habéis contado este estraño suceso ha sido tal, que iguala a la novedad y estrañeza del mismo caso" (I, XLI, 257r-v). Precisamente esto garantiza el carácter modélico del cautivo también

135. BANDERAS, "Monda y desnuda", 358.

como narrador, que encarna aquí la actitud cervantina respecto del tipo novelesco “bizantino”, la cual queda mucho mejor explicada ideológicamente bajo la especie del “realismo providencialista” que analiza Banderas, “*Monda y desnuda*”, 341-49, y estéticamente en los términos de Close, *La concepción romántica del “Quijote”*, 272-73: “la actitud [de Cervantes] podría definirse más bien como un deleite ingenuo en la realización magistral de esos trucos y en mantener suspenso al público, ya sea bajo el modo romántico, burlesco, heroico, pastoril u otros. [...] Es un deleite, sin embargo, compatible con la discriminación crítica entre la buena y la mala literatura, con la parodia desenfadada de los estereotipos ficcionales más trillados y con un cierto distanciamiento irónico [...] con respecto al vano entusiasmo de sus protagonistas y el convencional engrase perfecto de la trama”.

En suma, la historia del cautivo muestra que, frente a la desenfocada visión de un autor desengañado por la bajeza de una detestable edad de hierro incapaz de producir héroes, Cervantes creía en un heroísmo real: el de los soldados que luchan *pro patria et rege*, el de los cautivos que no se resignan a su suerte, el de la muchacha que afronta por su fe el riesgo de la huida¹³⁶. No sólo cree en él, sino que lo postula. Y además no sólo moral, sino poéticamente, es decir, como materia narrativa, como argumento literario. Es, como ya he apuntado, un prelude de lo que luego ofrecerá en el *Persiles*. Por lo tanto, se hace necesario concluir que la historia del cautivo no es un paréntesis más o menos entretenido en las andanzas del hidalgo manchego, sino un contrapunto de la obra entera, de forma que las veras del cautivo (entre las que se incluyen las relativas a su aventurada travesía) insertas en las burlas de la historia-marco de don Quijote constituyen una pieza fundamental de la lección ética y estética de la obra.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUADO, FRAY PEDRO DE, *Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada*, ed. Jerónimo Bécker, Madrid, Jaime Ratés, 1916-1917; 2 vols.
- ALCINA, JUAN, Y BLECUA, JOSÉ MANUEL, *Gramática española*, Barcelona, Ariel, 1975.
- ALLEN, JOHN JAY, “Autobiografía y ficción: El relato del capitán Cautivo (*Quijote* I, 39-41)”, *Anales Cervantinos*, 15, 1976, 149-55.
- , (ed.), *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Cátedra (Letras Hispánicas, 100-101), 1977; 4.ª [re]ed., 1982, 2 vols.
- ARCE DE OTÁLORA, JUAN, *Coloquios de Palatino y Pinciano*, ed. José Luis Ocasar Ariza, Madrid, Turner, 1995, 2 vols.

136. Resulta indispensable liberar a Zoraida del cúmulo de diatribas vertido por quienes (como MÁRQUEZ VILLANUEVA, “Leandra, Zoraida”, 115-46; PERCAS, *Cervantes y su concepto del arte*, I, 235-63; GAOS, I, 789-90; CANAVAGGIO, *Los baños*, 44; CHEVALIER, “El cautivo...”, o, aunque más matizadamente, MONER, “Lecturas”, 90-92) han sido incapaces de advertir que si todo en el texto cervantino revela un explícito aprecio por su actuación, dicho personaje no puede ser negativo dentro de la novela (como ya señaló RILEY, *Introducción al “Quijote”*, 105-6), resultando aquí extemporáneo todo juicio moral que no sea el intranarrativo (vid. MÁRQUEZ, *La representación...*, 125-30 y MONTANER, “Zahara/Zoraida y la Cava Rumía”; para lecturas positivas del personaje, cf. HAHN, “*El capitán cautivo...*”, 283; MCCRORY, 149-57; GARCÉS, *Cervantes in Algiers*, 211-14; BANDERAS, “*Monda y desnuda*”, 355-60).

- ARISTÓTELES, *Poética*, ed. trilingüe de Valentín García Yebra, Madrid, Gredos, 1974.
- Autoridades: REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario [de Autoridades] de la Lengua Castellana*, Madrid, Francisco del Hierro, 1726-1739, 6 vols.; ed. facs., Madrid, Gredos, 1963, 6 t. en 3 vols.
- AVALLE-ARCE, JUAN BAUTISTA (ed.), Miguel de Cervantes Saavedra, *Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Alhambra (Clásicos Alhambra, 11-12), 1979, 2 vols.
- BANDERA, CESÁREO, "Monda y desnuda": *La humilde historia de Don Quijote*. Madrid, Ed. Iberoamericana; Vervuert (Biblioteca Áurea Hispánica, 37), 2005.
- BERNIS, CARMEN, *El traje y los tipos sociales en el "Quijote"*, Madrid, El Viso, 2001.
- BRAUDEL, FERNAND, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2.^a ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1976 (4.^a reimp., 2001).
- CABRERA, FRAY ALONSO DE, *De las consideraciones sobre todos los evangelios de la Cuaresma*, ed. Miguel Mir, Madrid, Bailly-Baillièrre, 1906.
- CANAVAGGIO, JEAN (ed.), Miguel de Cervantes, *Los baños de Argel*, Madrid, Taurus, 1983.
- Cartas de algunos padres de la Compañía de Jesús sobre los sucesos de la Monarquía entre los años de 1634 y 1648*, ed. Pascual de Gayangos, Madrid, Real Academia de la Historia (Memorial Histórico Español, XIII-XIX), 1861-1865, 7 vols.
- CASASAYAS, JOSÉ MARÍA, "Lugares y tiempos en el Quijote", en RICO ET AL., II, 950-70.
- CASALDUERO, JOAQUÍN, *Sentido y forma del "Quijote" (1605-1615)*, Madrid, Ínsula, 1949.
- CASTILLA DEL PINO, CARLOS, "Don Quijote, loco", *Los rostros de Don Quijote: IV centenario de la publicación de su primera parte*, coord. Aurora Egido, Zaragoza, Ibercaja, 2004, 39-50.
- , *Locura y cordura en Cervantes*, Barcelona, Península, 2005.
- CASTRO, MIGUEL DE, *Vida del soldado español Miguel de Castro escrita por él mismo (ca. 1612)*, [ed. Antonio Paz y Meliá], Madrid, Espasa-Calpe, 1949.
- CELLY, RAOUL, "Argelia", *África del Norte*, dir. Doré Ogrizek, vers esp. Enrique Navarro Ramos, Madrid, Castilla, 1956, 87-183.
- CERVANTES SAAVEDRA, MIGUEL DE, *Los baños de Argel*, ed. Jean Canavaggio, Madrid, Taurus, 1983.
- , *Comedias y entremeses*, ed. Rodolfo Schevill y Adolfo Bonilla, Madrid, Bernardo Rodríguez: Gráficas Reunidas (Obras completas de Miguel de Cervantes Saavedra, [5-11]), 1914-1922, 6 vols.
- , *Novelas ejemplares*, ed. Jorge García López, est. prel. Javier Blasco, Barcelona, Crítica (Biblioteca Clásica, 49), 2001.
- , *Persiles y Sigismunda*, ed. Rodolfo Schevill y Adolfo Bonilla, Madrid, Bernardo Rodríguez (Obras completas de Miguel de Cervantes Saavedra, I-II), 1914, 2 vols.
- , *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*, Madrid, por Juan de la Cuesta, a costa de Francisco de Robles, 1605.
- , *Segunda parte del ingenioso caballero don Quijote de la Mancha*, Madrid, por Juan de la Cuesta, a costa de Francisco de Robles, 1615.¹³⁷
- CIROU, G., "Le "Cautivo" de Cervantes et Notre-Dame de Liesse", *Bulletin Hispanique* 38, 1936, 378-82.
- CHEVALIER, MAXIME, "El cautivo, entre cuento y novela", *Nueva revista de Filología Hispánica*, 32, 1983, 403-11.
- CHOMSKY, NOAM, *El lenguaje y el entendimiento*, trad. J. Ferraté, Barcelona, Seix-Barral, 1974.

137. Cito ambas partes a partir de los siguientes facsímiles: Barcelona, Foto-Tipografía de López Fabra, 1871-1873, 2 vols; New York, Hispanic Society of America, 1905 (reimp., Palma de Mallorca, Alfaguara; Hispanic Society of America; Papeles de Son Armadans, 1968), 2 vols.; Madrid, Real Academia Española, 1917 (reimp. 1976), 2 vols.

- CLAVERÍA, CARLOS, "Reflejos del "goticismo" español en la fraseología del Siglo de Oro", *Studia Philologica: Homenaje ofrecido a Dámaso Alonso por sus amigos y discípulos con ocasión de su 60.º aniversario*, Madrid, Gredos, 1960, I, 357-72.
- CLEMENCÍN, DIEGO (ed.), Miguel de Cervantes, *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, Madrid: Dionisio E. Aguado, 1833-1839, 6 vols.; reed., con notas numeradas, Madrid, Viuda de Hernando, 1894-1917, 8 vols.; reed. del comentario (según el texto de 1894-1917), en la Edición del IV Centenario, pról. Luis Astrana Marín, Madrid, Castilla, [1947].
- CLOSE, ANTHONY, *La concepción romántica del "Quijote"*, trad. Gonzalo G. Djembé, Barcelona, Crítica, 2005.
- COMPTE FREIXANET, ALBERTO, *El Alto Ampurdán*, Zaragoza, Instituto de Estudios Pirenaicos (tirada aparte de *Pirineos*, XIX-XX), 1964.
- CONTRERAS, ALONSO DE, *Derrotero universal del Mediterráneo: Manuscrito del siglo XVII*, ed. Ignacio Fernández Vial, Málaga, Algazara, 1996.
- , *Vida del capitán Contreras*, ed. Joan Estruch, Barcelona, Fontamara, 1982
- CORRIENTE, FEDERICO, *Gramática árabe*, 3ª ed., Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1984.
- , *Diccionario de arabismos y voces afines en iberorromance*, Madrid, Gredos, 1999; 2.ª ed., 2003.
- COVARRUBIAS, SEBASTIÁN DE, *Tesoro de la lengua castellana o española* (1611), ed. M. de Riquer, Barcelona, Horta, 1943; reimp., Barcelona, Alta Fulla, 1989.
- DACOSTA, JOSEP M., y XAVIER FEBRÉS, *La tramuntana*, Girona, Diputació de Girona; Caixa de Girona (*Quaderns de la Revista de Girona*, 56), 1995.
- DCECH: COROMINAS, JOAN, Y JOSÉ ANTONIO PASCUAL, *Diccionario crítico etimológico castellano e hispánico*, Madrid, Gredos, 1980-1991, 6 vols.
- DRAE: REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua española*, 22.ª ed., Madrid, Espasa-Calpe, 2001, 2 vols.
- EGUÍLAZ Y YANGUAS, LEOPOLDO, "Notas etimológicas a *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*", *Homenaje a Menéndez Pelayo en el vigésimo año de su profesorado*, Madrid, Victorino Suárez, 1899, II, 121-42.
- ET: *Encyclopaedia of Islam*, Leiden, Brill, 1960- ; WebCd edition, Leiden: Brill, 2003.
- Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*, Barcelona, José Espasa, 1908-1930; reimp., Madrid, Espasa Calpe, 1988-1989, 70 vols.
- EPALZA, MIKEL DE, Y JUAN BAUTISTA VILAR, *Planos y mapas hispánicos de Argelia: Siglos XVI-XVIII: I, Estudio, catálogo e índices = Plans et cartes hispaniques de l'Algérie: XVIème-XVIIIème siècles: I, Etude, catalogue et index*, Madrid, Instituto Hispano-Árabe de Cultura, 1988.
- ESCALANTE DE MENDOZA, JUAN DE, *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* (1575), Madrid, Museo Naval, 1985.
- FEIJOO, RAMIRO, *La ruta de los corsarios*, Barcelona, Laertes, 2000, 2 vols.
- FERNÁNDEZ, VICENTE, Y DIONISIO A. CUETO, *Los Perros de la Reina: Piratas ingleses contra España (s. XVI)*, Madrid, Almena (Guerreros y Batallas, 11), 2003.
- FERNÁNDEZ VIAL, IGNACIO, "Estudio preliminar" a CONTRERAS, *Derrotero universal*, 9-51.
- FERRERAS, JOSÉ IGNACIO (ed.), Miguel de Cervantes Saavedra, *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*, Madrid, Akal, 1991, 2 vols.
- FLOITE-D'ARGENÇON, MAGLOIRE DE, *Nouveau portulan de la Méditerranée ou Guide complète du pilote sûr toutes les côtes, îles, bancs et ports compris depuis Cadix jusqu'à la Mer Noire*, Toulon, Bellue, 1829, 2 vols,
- GAOS, VICENTE (ed.), Miguel de Cervantes Saavedra, *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Gredos, 1987, 3 vols.

- GARCÉS, MARÍA ANTONIA, *Cervantes in Algiers: a Captive's Tale*, Nashville, Vanderbilt University Press, 2002.
- GARCÍA DE PALACIO, DIEGO, *Instrucción náutica, para el buen uso, y regimiento de las naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México*, México, Pedro Ocharte, 1587; ed. cuasi-facsímile Mariano Cuesta Domingo, Madrid, Editorial Naval; Museo Naval, 1993.
- GARCÍA LÓPEZ, MARÍA CRUZ, "La indumentaria emblemática: Sistema y tipología", *Emblemata*, 7, 2001, 365-76.
- GARCÍA-MERCADAL Y GARCÍA-LOYGORRI, FERNANDO, *Los títulos y la heráldica de los Reyes de España: Estudios de Derecho Dinástico*, Barcelona, Bosch, 1995.
- GONZÁLEZ DE MENDOZA, FRAY JUAN, *Historia del gran Reino de la China*, ed. Ramón Alba, Madrid, Miraguano; Polifemo (Biblioteca de Viajeros Hispánicos, 6), 1990.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, EMILIO, "Cervantes, maestro de la novela histórica contemporánea: La *Historia del cautivo*", *Homenaje a Casaldueño: Crítica y poesía*, ed. Rizel P. Sigel y Gonzalo Sobejano, Madrid, Gredos, 1972, 179-87.
- GUIJARRO CEBALLOS, JAVIER, "La transparencia del rostro de don Quijote: Una anomalía en la poética caballeresca", *Letras*, [en prensa].
- HAEDO, FRAY DIEGO DE, *Epítome de los reyes de Argel (1605)*, ed. Fernando Bauer y Landauer, Madrid, Sociedad de Bibliófilos Españoles, 1927.
- HAHN, JUERGEN, "El capitán cautivo: The Soldier's Truth and Literary Precept in *Don Quijote*, Part I", *Journal of Hispanic Philology*, 3, 1979, 269-303.
- ḤĪMYARĪ, MUḤAMMAD B. 'ABDALMU'NIM AL-, *Arrawḍ almi'tār fī xabar al'aqtār*, ed. I. 'Abbās, Bayrūt, Maktabat Lubnān, 1975 (reimp. 1984).
- IDRĪSĪ, AL-, *Nuzhat almuštāq fī xtirāq al'āfāq* [en línea], [s. l.], Alwarāq Ḍāḥirat al'arab, 2005 <<http://www.alwaraq.com/>>.
- INCA GARCILASO DE LA VEGA, *Comentarios reales de los incas*, ed. Aurelio Miro Quesada, 2.ª ed., Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1985, 2 vols.
- KONSTAN, ANGUS, *Renaissance War Galley 1470-1590*, il. Tony Bryan, Oxford, Osprey, 2002.
- LABARTA, ANA, *La onomástica de los moriscos valencianos*, Madrid, CSIC, 1987.
- LAPEYRE, HENRI, *Géographie de l'Espagne morisque*, París, S.E.V.P.E.N., 1959.
- LE TOURNEAU, R., "al-ò3azā"ir", *EI*, II, 519b-521b.
- LEBLIC GARCÍA, VENTURA, y MARIO ARELLANO GARCÍA, *Los hidalgos en Toledo*, Toledo, Diputación Provincial, 1987.
- LEWIS, GEOFFREY, *Tukish grammar*, 2.ª ed., Oxford, Oxford University Press, 2000.
- LOZANO-RENIEBLAS, ISABEL, "'Mar sesgo, viento largo, estrella clara" o la metáfora de la nave de amor en el *Persiles*", *Anales Cervantinos*, XXXVI (2004), 299-308.
- MÁRQUEZ, HÉCTOR P., *La representación de los personajes femeninos en el "Quijote"*, Madrid, Porrúa, 1990.
- MÁRQUEZ VILLANUEVA, FRANCISCO, "Leandra, Zoraida y sus fuentes franco-italianas", en sus *Personajes y temas del Quijote*, Madrid, Taurus, 1978, pp. 77-146.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, JOSÉ MARÍA, "Fragata", *Enciclopedia del Mar*, dir. José María Martínez-Hidalgo, Barcelona, Garriga, III (1958), 457b-461a.
- , *Diccionario náutico*, Barcelona, Nauta C., 2002.
- MCCRORY, DONALD P. (ed.), Miguel de Cervantes Saavedra, *The Captive's Tale = La historia del cautivo: Don Quixote, Part One, Chapters 39-41*, Warminster, Aris & Phillips, 1994.
- Mediterranean Pilot*, 10.ª ed., London, The Hydrographer of the Navy, 1978.
- MEXÍA, PEDRO, *Silva de varia lección*, ed. Isaías Lerner, Madrid, Castalia (Nueva Biblioteca de Erudición y Crítica, 25), 2003.

- MALO DE MOLINA, MANUEL, *Viaje a la Argelia: Descripción geográfica y estadística del África francesa, del desierto y de los árabes, con sus usos, costumbres, religión y literatura*, Valencia, José Ferrer de Orga, 1852; ed. facs., Valencia, Lib. París-Valencia, 2000.
- MAYORAL MORAGA, MIGUEL *Camarma de Esteruelas, de Aldea Medieval a Villa Moderna*, Camarma de Esteruelas, Ayuntamiento, 1995.
- MOLINER, MARÍA, *Diccionario de uso del español*, Madrid, Gredos, 1966, 2 vols.; 2ª ed., Madrid, Gredos, 1999, 2 vols.
- MONER, MICHEL, "Lecturas del *Quijote*: Primera parte. Capítulos XL-XLI", en RICO ET AL. 2, II, 89-93.
- MONTANER FRUTOS, ALBERTO, *Política, historia y drama en el cerco de Zamora: La "Comedia segunda de las Mocedades del Cid" de Guillén de Castro*, Zaragoza, Universidad, 1989.
- , (ed.), *Cantar de mio Cid*, Barcelona, Crítica (Biblioteca Clásica, 1), 1993.
- , "Zahara/Zoraida y la Cava Rumía: Historia, leyenda e invención", *Cervantes, el Quijote, lo moro, lo morisco y lo aljamiado*, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales; Sevilla, Fundación del Sur, [en prensa].
- MORROS MESTRES, BIENVENIDO, *Otra lectura del "Quijote": Don Quijote y el elogio de la castidad*, Madrid, Cátedra, 2005.
- MURILLO, LUIS ANDRÉS (ed.), Miguel de Cervantes, *Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Castalia (Clásicos Castalia, 77-79), 1978, 3 vols.
- , "Cervantes' Tale of the Captive Captain", *Florilegium Hispanicum: Medieval and Golden Age Studies Presented to Dorothy Clotelle Clarke*, ed. John S. Geary, Madison, Hispanic Seminary of Medieval Studies, 1983, 229-43.
- OLIVER ASÍN, "La hija de Agi Morato en la obra de Cervantes", *Bvoletín de la Real Academia Española*, XXVII (1947-1948), 245-339.
- OLLER, FRANCESC, *Vocabulari de navegació*, Barcelona, Noray, 1995.
- y VICENTE GARCÍA-DELGADO, *Nuestra vela latina*, Barcelona, Juventud, 1996.
- O'SCANLAN, TIMOTEO, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Imprenta Real, 1831; ed. facs. Madrid, Museo Naval, 1974.
- PERCAS DE PONSETI, HELENA, *Cervantes y su concepto del arte: Estudio crítico de algunos aspectos y episodios del "Quijote"*, Madrid, Gredos, 1975, 2 vols.
- PÉREZ DE HITA, GINÉS, *Guerras civiles de Granada*, ed. Paula Blanchard-Demougue, Madrid, Centro de Estudios Históricos, 1913, 2 vols.
- PÉREZ-REVERTE, ARTURO, "La náutica y el *Quijote*", *La ciencia y el Quijote*, dir. J. M. Sánchez Ron, Barcelona, Crítica, 2005.
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA (ed.), Miguel de Cervantes Saavedra, *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Joaquín Ibarra, 1780, 4 vols.; ed. facs., Zaragoza, Gobierno de Aragón, 2004.
- , *Esbozo de una nueva gramática de la lengua española*, Madrid, Espasa-Calpe, 1973 (reimp. 1981)
- REID, WILLIAM, *Historia de las armas*, ed. Luis Romano Haces, rev. Juan Poza Villacañas, Madrid, Raíces, 1987.
- RICO, FRANCISCO (ed.), Miguel de Cervantes, *Don Quijote de la Mancha*, Ed. del IV Centenario, Madrid, Real Academia Española; Asociación de Academias de la Lengua Española (distr. Alfaguara), 2004.
- ET AL. 1 (eds.), Ed. del Instituto Cervantes, Barcelona, Crítica (Biblioteca Clásica, 50), 1998, 2 vols.; 1 CD-ROM.
- ET AL. 2 (eds.), Miguel de Cervantes, *Don Quijote de la Mancha*, Ed. del Instituto Cervantes 1605-2005, Barcelona, Galaxia Gutenberg - Círculo de Lectores; Centro para la Edición de los Clásicos Españoles, 2004, 2 vols.; 1 CD-ROM.

- RILEY, EDWARD C., *Teoría de la novela en Cervantes*, trad. Carlos Sahagún, Madrid, Taurus, 1971.
- , *Introducción al "Quijote"*, trad. Enrique Torner Montoya, Barcelona, Crítica, 1989.
- , "Cervantes: Teoría literaria", en RICO *ET AL.* 2, I, CXLIV-CLIX.
- RÍOS, VICENTE DE LOS, "Plan cronológico del *Quijote*", en REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, I, CLIII-CLXIV.
- RIQUER, MARTÍN DE (ed.), Miguel de Cervantes, *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*, Barcelona, Planeta, 1962; 3.^a ed., 1968 (Clásicos Planeta, 1); reimp., 1975 (Hispánicos Planeta, 1); reimp., 1980 (Clásicos Universales Planeta, 1).
- , *Nueva aproximación al "Quijote"*, Madrid, Teide, 1989.
- , *Para leer a Cervantes*, Barcelona : Acanalado, 2003.
- RODRÍGUEZ, ALFRED, y MARÍA DOLORES VELÁZQUEZ, "El fondo tradicional del "Cuento del Cautivo"", *RILCE*, 3, 1987, 253-57.
- , y ANGELA IRWIN "El capitán cautivo de Cervantes: ¿barroca hibridación de historia y folklore?", *Anales Cervantinos*, XXXII, 1994, 259-62.
- RODRÍGUEZ MARÍN, FRANCISCO, (ed.), Miguel de Cervantes, *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*, Madrid, Tipografía de la *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, 1927-1928, 7 vols.; ed. rev., Madrid, Atlas, 1947-1949, 10 vols.
- ROMERO TOBAR, LEONARDO, "Siglo XIX: El *Quijote* de románticos y realistas", *El Quijote: Biografía de un libro 1605-2005*, Madrid, Biblioteca Nacional, 2005, 117-36.
- RUBIO SERRANO, JOSÉ LUIS, *Arquitectura de las naos y galeones de la flota de Indias*, Málaga, Seyer, 1991, 2 vols.
- SANDOVAL, FRAY PRUDENCIO DE, *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V (1604 - 1618)*, ed. Carlos Seco Serrano, Madrid, Atlas (BAE, LXXX-LXXXII), 1955, 3 vols.
- SANTA CRUZ, ALONSO DE, *Crónica del Emperador Carlos V (ca. 1550)*, ed. Ricardo Beltrán y Antonio Blázquez, pról. Francisco de Laiglesia, Madrid, Real Academia de la Historia, 1920-1925, 5 vols.
- SCHÉVILL, RODOLFO, y ADOLFO BONILLA (eds.), Miguel de Cervantes Saavedra, *Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Gráficas Reunidas (Obras completas de Miguel de Cervantes Saavedra, XV-XVIII), 1928-1941, 4 vols.
- SELIG, KARL-LUDWIG, "Cervantes: "En un lugar de..."", *MLN*, 86, 1971, 266-68.
- SERÉS, GUILLERMO, "Don Quijote, ingenioso", *Los rostros de Don Quijote: IV centenario de la publicación de su primera parte*, coord. Aurora Egido, Zaragoza, Ibercaja, 2004, 11-36.
- SEVILLA ARROYO, FLORENCIO (ed.), Miguel de Cervantes, *Don Quijote de la Mancha*, col. Elena Varela Merino, Madrid, Castalia, 1998.
- y ANTONIO REY HAZAS₁ (eds.), Miguel de Cervantes Saavedra, *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos (Obra completa [de] Miguel de Cervantes Saavedra, 1), 1993.
- y –₂ (eds.), Miguel de Cervantes, *Don Quijote de la Mancha*, Madrid, Alianza (Cervantes completo, IV-V), 1996, 2 vols.; 2 disquetes.
- SOLA, EMILIO, y JOSÉ F. DE LA PEÑA, *Cervantes y la Berbería: (Cervantes, mundo turco-berberisco y servicios secretos en la época de Felipe II)*, 2.^a ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1996.
- SPITZER, LEO, *Lingüística e historia literaria*, 2.^a ed., Madrid, Gredos, 1974.
- STRADLING, ROBERT A., *La armada de Flandes: Política naval española y guerra europea 1568-1668*, tad. P. Linares, Madrid, Cátedra, 1992.
- TIRSO DE MOLINA, *Cigarrales de Toledo*, ed. Luis Vázquez Fernández, Madrid, Castalia, 1996.
- VAGANAY, HUGUES, "Une source du "Cautivo" de Cervantes", *Bulletin Hispanique*, 39, 1937, 153-54.

VÁZQUEZ DE ESPINOSA, ANTONIO, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, ed. Charles Upson Clark, Washington, Smithsonian Institution, 1948
 YVER, G., y DJ. SARI, "Sharshal", *El*, IX,357b-358b.

CARTOGRAFÍA

Carta de las costas de España, las de Francia e Italia, hasta el Cabo Venere, y la correspondiente de África en esta parte del Mediterráneo, construida de orden del Rey en la Dirección Hidrográfica, [Madrid], [s. n.], 1801.
Carte nouvelle de la Mer Méditerranée, divisée en Mer de Levant et de Ponant, avec les nouvelles observations des M.^{es} de l'Académie, dressée par le S.^r SANNON, [s. l.], [s. n.], [fi. s. XVIII].
Plantas de diferentes plazas de España, Italia, Flandes y las Indias (1655), Estocolomo, Krigsarchive, Handritade Kartverk, 25; ed. facs., *Imágenes de un imperio perdido: El Atlas del marqués de Heliche*, estudio de Rocío Sánchez Rubio, Isabel Testón Núñez y Carlos M. Sánchez, Badajoz, Junta de Extremadura, 2004.
 ROUX, JOSEPH, *Recueil des principaux plans des ports et rades de la Mer Méditerranée*, Marseille, [s. n.], 1764; nouvelle ed., Livourne, Chez Pre Meucci, [¿1780?].
Suite des Costes d'Espagne et de Barbarie, par MICHELOT et BREMOND, [s. l.], [s. n.], 1741.

Resumen

Se estudia aquí la travesía desde las costas argelinas a las españolas realizada por Ruy Pérez de Viedma, su prometida Zoraida y otros cristianos huidos de Argel, según se narra en el *Quijote*, I, xli. El análisis permite apreciar la extremada exactitud de los detalles contenidos en la narración de capitán cautivo, en términos tanto geográficos como náuticos. Ello permite, además de corregir varias notas de los editores del *Quijote*, plantearse la cuestión de la verosimilitud en la poética cervantina, así como su relación con la admiración y la ejemplaridad. Se concluye que la historia del cautivo no es un mero paréntesis en la novela, sino un deliberado contrapunto moral y literario de los libros de caballerías y, por ello, el cautivo resulta un contrajemplo del propio don Quijote.

Palabras clave: Cervantes. *Quijote*. Historia del cautivo. Geografía. Náutica. Poética. Verosimilitud. Admiración. Ejemplaridad.

Summary

This paper focuses on the journey of Ruy Pérez de Viedma, his fiancée Zoraida and several of his former captive fellows, from Algiers to Spain, as told by Captive Captain himself in *Quixote*, I, xli. The study try to show the high accuracy of his account both in geographical and nautical aspects. That allows to correct several notes of *Quixote* editions but above all to pose the question of verisimilitude as the core of Cervantes' poetics, and also its relationship to admiration and exemplariness. The conclusion is that Captive's Tale is not merely a digression out of the main line of the novel, but a deliberate reversal of chivalric romances, in moral as in literary terms. Thus, the Captive Captain proves to be a true counterpoint to Don Quixote.

Key words: Cervantes. *Quixote*. Captive's Tale. Geography. Nautics. Poetics. Versimilitude. Admiration. Exemplariness.