

# EL MEDITERRÁNEO COMO PUENTE ENTRE LOS MUNDOS GRIEGO E HISPÁNICO (SIGLOS XV-XVII)

Ioannis Hassiotis

Universidad Aristóteles de Tesalónica

## RESUMEN

Se analizan los factores que han vinculado —a través del Mediterráneo y, hasta cierto punto, del Atlántico— los mundos griego e hispánico desde el Medievo tardío hasta el siglo XVII. El autor, después de mencionar sucintamente el declive de la marina bizantina (desde el siglo XI en adelante), indaga en los casos indicativos donde se subraya la progresiva recuperación de la familiaridad de los griegos con alta mar y las actividades relacionadas con los transportes marítimos, principalmente en el siglo XVI y principios del XVII. En dicho contexto, analiza la presencia griega en la marina española (principalmente en Nápoles y Sicilia) así como en los descubrimientos y conquistas de ultramar. Según el autor, esta presencia resulta elevada en comparación con otros pueblos europeos que no estaban obligados a superar los obstáculos creados por los factores religiosos, políticos y geográficos que influían negativamente en la conexión entre los dos bordes del Mediterráneo.

**PALABRAS CLAVE:** Mediterráneo, expansión catalano-aragonesa, Península griega, Levante, Italia meridional, España, Atlántico, ultramar, arquitectura naval bizantina y postbizantina, marineros y «estradiotas» griegos, colonias griegas, marina mercante neohelénica.

## ABSTRACT

The factors that connected —via the Mediterranean and, to some extent, the Atlantic—the Greek with the Spanish world from late Middle Ages up to and including the 17<sup>th</sup> century are examined through published and unpublished sources. The author, after some concise references to the decline of the Byzantine navy (from the 11<sup>th</sup> century onwards), goes through indicative cases that underline the gradual revival of the Greek familiarity with the open sea and maritime transport activities, especially during the 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> centuries. In this framework, he examines the Greek presence in the Spanish navy (mainly in Naples and Sicily), but also in overseas explorations and conquests. According to the author's assessment, this presence proved significantly higher compared, at least, to other European people who, moreover, had not to overcome the impediments raised by various religious, political and geographical factors, which influenced negatively the connection between the two opposite parts of the Mediterranean sea.

**KEY WORDS:** Mediterranean sea, Catalan-aragones expansion, Greek peninsula, Levant, Southern Italy, Spain, Atlantic ocean, Latin America, Byzantine and Post-byzantine ship-building, Greeks marines and «stradioti», Greek colonies, Modern Greek merchant navy.

CUADERNOS DEL CEMyR, 15; diciembre 2007, pp. 19-39





Si relacionamos el mundo hispánico con el griego, vemos que éstos se desarrollaron en los dos lados opuestos del Mediterráneo. En consecuencia, debemos buscar algunos factores históricos específicos que atenuaran —cuando no anularan— el serio obstáculo de la geografía en la creación de las relaciones entre ambos durante la baja Edad Media y el comienzo de la Edad Moderna. Estos factores son variados: políticos, sociales y económicos. A los primeros pertenece, en primer lugar, la expansión catalano-aragonesa por la península griega (lo que condujo a la creación del ducado catalán de Atenas y Neopatria, que perduró desde principios del siglo XIV hasta principios del XV, y a la efímera intervención de los aguerridos soldados navarros en el Peloponeso)<sup>1</sup>. A ésta le siguió la ampliación —vigente durante casi tres siglos— de los dominios de la Corona española con la incorporación de Sicilia y la Italia meridional, hecho que avivaba la duradera rivalidad hispanoturca. No era casual el que España no sólo fuera la única gran potencia europea que no estableció relaciones pacíficas oficiales con la Sublime Puerta hasta finales del siglo XVIII, sino que, además, participara en casi todos los enfrentamientos armados de Occidente contra el Imperio Otomano acaecidos entre principios del siglo XVI y mediados del XVII. Estos hechos convirtieron a los monarcas españoles (desde los Reyes Católicos hasta Felipe III) en los polos de atracción por excelencia de las esperanzas que alimentaban los pueblos cristianos bajo dominación otomana —principalmente los griegos— de expulsar a los turcos de sus patrias<sup>2</sup>. A los factores sociales y económicos debemos añadir en primer lugar la actividad comercial de las compañías catalano-aragonesas y mallorquinas en el Mediterráneo oriental, que se desarrolló al menos hasta finales del siglo XV. Además, para muchos historiadores, los dominios de la Corona de Aragón en Cerdeña, Sicilia e incluso Nápoles, conformaban «escalas» de su deseada expansión comercial hacia el Levante<sup>3</sup>. En el eje más importante del comercio —y del curso— internacional catalano-aragonés, que partiendo de Barcelona llegaba al «Ultramar de las especias»<sup>4</sup>, Rodas y Chipre confor-

<sup>1</sup> Existe una amplia bibliografía sobre la cuestión, inaugurada esencialmente con las investigaciones de Antoni RUBIÓ I LLUCH, *cf.* la colección de fuentes al respecto que supervisó el historiador catalán en su *Diplomatari de l'Orient català, 1301-1409*, Barcelona, IEC, 1947, en combinación con el compendio de Kenneth M. Setton, *Catalan Domination of Athens, 1311-1388*, Cambridge Mass., Mediaeval Academy of America, 1948 (reimpr. Londres, Variorum, 1975).

<sup>2</sup> En general, para los contactos hispano-helénicos desde finales de la Edad Media hasta mediados del s. XIX, *cf.* I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις Ελλήνων και Ισπανών στα χρόνια της Τουρκοκρατίας* [Relaciones entre griegos y españoles durante la dominación otomana], Tesalónica, s. ed., 1969.

<sup>3</sup> Lluís Nicolau D'OLWER, *L'expansió de Catalunya en la mediterrània oriental*, Barcelona, Barcino, 1926, p. 183 y ss. *Cf.* Pablo CATEURA BENASSER, «Mallorca y Grecia en la edad media», *Relaciones inéditas entre España y Grecia*, (ed. Juan S. Nadal), Atenas, Instituto Cultural «Reina Sofía» [Cervantes], s.d. (1986?), pp. 117-179, y del mismo «Política, guerra y esclavitud: Cautivos griegos en la Mallorca de 1388», en *Homenaje a Juan Nadal*, Atenas, Asociación Hispano-Helénica, 1992, pp. 123-163, con interesantes datos sobre la presencia de 386 griegos en Mallorca en 1388.

<sup>4</sup> Mario del TREPPO, «L'espansione catalano-aragonesa nel Mediterraneo», *Nuove Questioni di Storia Medioevale*, Milano, Marzorati, 1964, pp. 259-300.

maban al mismo tiempo eslabones básicos, escalas, almacenes y factorías, con consulados y valiosas colonias de mercaderes catalanes<sup>5</sup>. Por supuesto, no es casual la correcta utilización de los topónimos griegos en los mapas mallorquines (como, p.ej., en el mapa naval de Cresques Abraham de 1375)<sup>6</sup>, ni la facilidad con que se mueven por el Mediterráneo oriental a mediados del siglo xv los catalanes (militares, marineros, corsarios, comerciantes y peregrinos a Tierra Santa)<sup>7</sup> o incluso los héroes —reales y fantásticos— del valenciano Joanot de Martorel en su célebre *Tirant lo Blanc*<sup>8</sup>.

La proyección comercial, marítima y corsaria de los catalano-aragoneses en el Mediterráneo oriental, desde Alejandría hasta Constantinopla, estaba también vinculada a aspiraciones políticas. Este interés se acentúa con los intentos de la Corona de Aragón por adquirir derechos dinásticos en Chipre desde principios del siglo xiv hasta casi finales del siglo xv, por regla general, mediante matrimonios de distinguidos personajes aragoneses con princesas o reyes chipriotas, como p.ej. el de Jaime II *El Justo* con María de Lusignan (†1322), hermana del rey de Chipre Enrique II (1285-1324), en 1311-1315; a continuación (en 1317) el del mismo Enrique con Constanza de Sicilia, hija del rey aragonés Federico III, y, cuarenta años más tarde (en 1353), el del también rey de Chipre Pedro I (1359-1369) con la hija del infante Pere de Aragón, conde de Prades. Elionor (†1416), la tan controvertida «Lionora de Raú» de las crónicas y tradiciones populares chipriotas<sup>9</sup>. Con la expan-

<sup>5</sup> Cfr. Pedro VOLTES BOU, «Repertorio de documentos referentes a los cónsules de Ultramar y al Consulado de Mar, conservados en el Instituto Municipal de Historia de Barcelona», *Aportacions a la Historia Econòmic* 13 (Barcelona, 1964), p. 29 y ss.

<sup>6</sup> Pablo CATEURA BENASSER, «Política, guerra y esclavitud: cautivos griegos en la Mallorca de 1388», en *Homenaje a Juan Nadal*, Atenas, Asociación Hispano-Helénica, 1992, pp. 126-128.

<sup>7</sup> Cfr. Martín de RIQUER, *Caballeros andantes españoles*, Madrid, Espasa Calpe, 1967, pp. 130-141. Presenta interés significativo la única «guía» de viaje para el Oriente bizantino, compuesta en 1341-1342; editada por Daniel DURAN I DUELT, *Manual del viatge fet per Berenguer Benet a Romania, 1341-1342. Estudi i edició*, Barcelona, CSIC, 2002. Juan Miguel RIBERA LLOPIS, «Configuración del concepto de 'viaje' (Documentos y diplomas catalanes, siglo xiv)», *Filología Románica* 7 (1990), pp. 301-308, coteja todas las formas de los desplazamientos catalanes al Mediterráneo oriental, ya hubieran sido pacíficas y comerciales o militares. Sobre la actividad de los corsarios de la península ibérica (en la que se distinguieron incluso vascos), en el Mediterráneo, principalmente en el siglo xv, *vid.* los estudios de María Teresa FERRER I MALLOL, «Corsarios vascos (siglos xiv-xv)», y Bernard DOUMERC, «Maîtres de mers par-dessus les autres: Basques et Vénitiens en Méditerranée (xve siècle)», *Itas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 5 (2006), pp. 95-110 y 111-116 respectivamente.

<sup>8</sup> A modo de cita se pueden mencionar los estudios de Constantín MARINESCO, «Nouvelles recherches sur Tirant lo Blanc», en *Miscel·lània Aramon i Serra*, vol. 1, Barcelona, Curial, 1980, pp. 402-424, y Martín de RIQUER, *Aproximació al «Tirant lo Blanc»*, Barcelona, Quaderns Crema, 1990, pp. 123-137. Cfr. Roberto J. GONZÁLEZ-CASANOVA, «Western Narratives of Eastern Adventures: The Cultural Poetics and Politics of Catalan Expansion, 1300-1500», *Catalan Review* 8 (1994), pp. 211-227, y Martín de RIQUER, *Caballeros andantes españoles*, pp. 10-11.

<sup>9</sup> *Ιστορία της Κύπρου* [Historia de Chipre], (ed. Th. PAPADÓPOULLOS), vol. 4.1, Nicosia, Ídryma Archiepiskopou Makaríou III, 1995, pp. 49, 52, 56-59, 100-102, 109 y ss. *passim*, 133, en donde se menciona la bibliografía anterior. Cfr. J. Ernest MARTÍNEZ FERRANDO, *Jaime II de Aragón. Su*



sión de los otomanos, el interés de la Corona de Aragón por esa zona menguó, pero no terminó ahí. Más bien se manifestó con la ocupación efímera (1450-1458), por parte de las fuerzas militares de Alfonso *el Magnánimo*, de una pequeña isla griega del sureste del Egeo, Castelóriso (Meguisti) —la cual sirvió de bastión contra los turcos<sup>10</sup>—, pero también con la intervención de un número importante de mercaderes y marinos catalanes en la defensa tanto de Constantinopla, sitiada en 1453, como de Rodas, en 1444 y 1480<sup>11</sup>. Finalmente, es digno de mención un último intento —fracasado— entre 1474 y 1489 de los catalanes de Chipre por combatir, en 1473-1474, la rendición de la isla a Venecia promovida por su misma reina, Catalina Cornaro (†1510)<sup>12</sup>.

La consolidación de la soberanía otomana en el Mediterráneo oriental, así como la apertura de las rutas hacia el Atlántico y las Indias occidentales, limitaron

---

*vida familiar*, vol. 2, Barcelona, CSIC, 1948, pp. 46-47, 293-294; W.H. RUDT DE COLLEMBERG, «Les Lusignan de Chipre», *Epetiris Kypriakón Epistimonikón Erevnón* 10 (1979-80), pp. 109-110, 115-116, 127-129, y las investigaciones más recientes de Eusebi AYENSA I PRAT, «Nuevos testimonios sobre la vida de Eleonor de Aragón, reina de Chipre (circa 1333-1416)», *Erytheia* 20 (1999), pp. 153-171, «Entre cel i infern: La meravellosa història d'Elionor d'Aragó, reina de Xipre (c. 1333-1416)», *Estudi General: Revista de la Facultat de Lletres de la Universitat de Girona* 23-24 (2004), pp. 83-96, y «Eleonor de Aragón, reina de Chipre, en la tradición historiográfica franciscana», *Hispania Sacra* 56/113 (2004), pp. 103-134. Sobre Eleonor en la tradición chipriota, *cf.* Kyriakos HATZIIOANNOU, *Η διπλωματία και οι μηχανορραφίες στις αυλές των Φράγκων ρηγάδων της Κύπρου* [La diplomacia y las intrigas en la corte de los reyes francos de Chipre], Famagusta, s. ed., 1970, pp. 20-24, 26 y ss. *passim*.

<sup>10</sup> A dicha operación hace referencia la monografía de Daniel DURAN DUELT, *Kastellórizo, una isla griega bajo dominio de Alfonso el Magnánimo (1450-1458)*, Barcelona, Institut Milà y Fontanals, Departamento de Estudios Medievales, 2003.

<sup>11</sup> Sobre la reacción española ante la caída de Constantinopla, *vid.* Sebastián CIRAC ESTOPAÑÁN, *La caída del imperio bizantino y los españoles*, Barcelona, CSIC, 1954; *idem*, «Η πτώσις της Κωνσταντινουπόλεως εν έτει 1453 και οι Ισπανοί» [La caída de Constantinopla en el año 1453 y los españoles], *Praktiká Pemptou Bizantinologicoú Synedríou*, vol. 2, Atenas, 1956, pp. 304-324; *cf.* Constantino LASCARIS-COMNENO, «Participación catalana en la defensa de Constantinopla durante su último asedio», *Argensola* (Osca) 27 (1956), pp. 159-167. La presencia de mercenarios catalanes en la defensa de Mitilene en 1462 es citada por William MILLER, «The Gattilusi of Lesbos (1355-1462)» *Essays on the Latin Orient*, Cambridge Univ. Press, 1921, pp. 313-353. Numerosas fuentes corroboran el servicio de caballeros nacidos en Aragón, Cataluña, Valencia y Mallorca en la orden de San Juan de Rodas a finales del s. XIV y en el s. XV. Sobre su participación en la defensa de la isla en 1444, *cf.* Luis Nicolau D'OLWER, «Un témoignage catalan du siège de Rhodes en 1444», *Estudis Universitaris Catalans* 12 (1927), pp. 376-387, y Martín de RIQUER, «El sitio de Rodas de 1444 en dos narraciones catalanas», *Relaciones inéditas*, pp. 195-204, con el análisis de la relación en verso de testigo presencial del asedio Francesc FERRER y la novelización realizada una década más tarde por Joanot MARTOREL (*cf. supra*, nota 7).

<sup>12</sup> *Ιστορία της Κύπρου*, p. 198 y ss. *passim*, 213-214, 228, 234, 236, 238-239, 241-245. *Cfr.* Nicolau D'OLWER, *L'expansió*, pp. 173-174, 191; George HILL, *A History of Cyprus*, vol. 3, Cambridge University Press, 1948, pp. 601-604, 671; Kyriakos HATZIIOANNOU, *op. cit.*, pp. 73-74, donde, en una fuente contemporánea a los hechos, se refiere que «el rey Farando (Fernando I de Nápoles, 1458-1494) aspiraba clandestinamente el reino» (*εις τὸ κρυφὸν γυρεύγει τὸ ρηγᾶτον ὀρὲ Φαρᾶντος*).

inevitablemente la presencia hispánica en regiones griegas. Por supuesto, están los casos de varias personas provenientes de diferentes zonas de la Península que —voluntaria o involuntariamente, durante períodos largos o cortos— vivieron en Grecia o simplemente pasaron por ella durante los siglos XVI y XVII: entre las visitas voluntarias encontramos principalmente a los españoles peregrinos de los Santos Lugares, así como a los guerreros, corsarios, aventureros y marineros, en cuyos viajes o campañas por los mares de Levante abordaban con frecuencia islas y pueblos costeros; en los casos de permanencia forzosa en zonas griegas tenemos a los miles de cautivos españoles que vivieron durante bastantes años (en ocasiones decenios o hasta el fin de su vida) bien en Constantinopla, bien en otras provincias del Imperio otomano<sup>13</sup>. Determinados miembros de estos dos grupos recogieron sus experiencias en libros de viajes o textos autobiográficos. De entre los primeros destacamos la doble narración (en verso y prosa) de la peregrinación que hicieron entre 1519 y 1522 Don Fadrique Enríquez de Rivera, ilustre personaje de la Sevilla del siglo XVI, y Joan del Encina, importante poeta, dramaturgo y músico de la misma época<sup>14</sup>. La mayoría de las autobiografías de soldados o cautivos españoles que narran su participación en campañas bélicas en el Mediterráneo oriental o sus aventuras personales durante sus años de cautiverio forman un género especialmente productivo del Siglo de Oro, al tiempo que constituyen fuentes interesantes sobre situaciones y hechos del mundo griego<sup>15</sup>. De las muestras conocidas, me limito aquí a recordar solamente los casos del corsario madrileño Alonso de Contreras y de quienes fueran durante muchos años cautivos de los turcos, el aragonés Jerónimo de Pasamonte y Diego Galán de Consuegra<sup>16</sup>. En cuanto a la importancia de estos tres personajes, quisiera señalar que al primero, a Contreras, pertenece también un manual de navegación del Mediterráneo (el *Derrotero universal desde el Cabo de San Vicente hasta...*

<sup>13</sup> I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 32-33.

<sup>14</sup> *Desde Sevilla a Jerusalén. Con versos de Juan de la Encina y prosa del primer marqués de Tarifa*, ed. Joaquín GONZÁLEZ MORENO, Sevilla, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Sevilla, 1974; *cf.* *Viajeros españoles a Tierra Santa (siglos XVI y XVII)*, ed. Joseph R. JONES, Madrid, Miraguano, 1998, p. 76 y ss., y Pedro GARCÍA MARTÍN, «La Odisea al Paraíso. La peregrinación a Jerusalén de Don Fadrique Enriquez de Rivera», *Arbor* 711/712 (2005), pp. 559-580.

<sup>15</sup> Alessandro CASSOL, *Vita e scrittura. Autobiografie di soldati spagnoli del Siglo de Oro*, Milano, Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Milano, 2000, pp. 58 y ss., 64 y ss.

<sup>16</sup> Manuel SERRANO Y SANZ, «Vida del capitán Alonso de Contreras, caballero del hábito de San Juan, natural de Madrid, escrita por él mismo (años 1582 a 1633)», *Boletín de la Real Academia de la Historia* 38 (1900), pp. 129-270; *cf.* *Vida, nacimiento, padres y crianza del capitán Alonso de Contreras*, edición y notas de Fernando REIGOSA, Madrid, Alianza, 1967. El texto de la *Vida y trabajos de Jerónimo de Pasamonte* se publicó en *Biblioteca de Autores Españoles [BAE]*, vol. 90, Madrid 1956, pp. 5-73, y de Galán por Matías BARCHINO, *Edición crítica de cautiverio y trabajos de Diego Galán*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2001, pp. 232-234. Para un acercamiento a lo literario de estos textos, *cf.* George CAMAMIS, *Estudios sobre el cautiverio en el Siglo de Oro*, Madrid, Gredos, 1977, pp. 205-208, 225-258, y Margarita LEVISI, *Autobiografías del Siglo de Oro. Jerónimo de Pasamonte, Antonio de Contreras, Miguel de Castro*, Madrid, Sociedad General Española de Librería, 1984, pp. 21-176.



*Chipre*), el cual, según mi opinión, es la obra española de la época mejor informada sobre los mares griegos<sup>17</sup>. Al segundo, a Pasamonte, posible héroe de la «historia del cautivo» de Cervantes, se le atribuye la segunda parte —apócrifa— del *Quijote*<sup>18</sup>. Por último, quisiera resaltar que la *Relación* de Diego Galán ofrece la primera descripción del Partenón de Atenas en castellano —interesante por la época y el estilo de su escritor<sup>19</sup>—.

Por el lado griego tenemos también bastantes casos (más de lo que generalmente se cree) de movimientos migratorios inversos hacia territorios españoles: el refugio en las posesiones hispánicas de gentes de diferentes condiciones sociales (prófugos, militares, clérigos, marinos, aventureros, emigrantes, etc.), las cuales, unas veces por aversión al régimen otomano y otras seducidas por la fama de la riqueza española, buscaban allí refugio, disfrutes y, en general, mejores condiciones de vida y de proyección profesional<sup>20</sup>. Como veremos más abajo, de estos desplazamientos tuvieron carácter masivo solamente las sucesivas oleadas de emigrantes griegos que se dirigían a los dominios españoles de Nápoles y de Sicilia tanto en el siglo XVI como en el XVII<sup>21</sup>. No obstante, grupos menores pasaban, a continuación, a la península ibérica y, de allí, a las posesiones españolas de ultramar. La mayoría de los emigrantes griegos hizo carrera en el ejército y la marina; otros se ganaban la vida como comerciantes, copistas de manuscritos, profesores de griego (en Alcalá de Henares, El Escorial y Salamanca) e incluso como artistas (siendo los más señalados los ejemplos de Belisario Corensios, en Nápoles, y, ciertamente, el más célebre, el de Doménico Theotocópoulos, en Toledo)<sup>22</sup>.

<sup>17</sup> BAE, *loc. cit.*, pp. 149-248. Cfr. Alonso de CONTRERAS, *Derrotero universal del Mediterráneo (Manuscrito del siglo XVII)*, ed. Ignacio FERNÁNDEZ VIAL, Málaga, Editorial Algazara, 1996.

<sup>18</sup> Martín de RIQUER, *Para leer a Cervantes*, Barcelona, Acantilado, 2003, pp. 387-535; Alfonso MARTÍN JIMÉNEZ, *El «Quijote» de Cervantes y el «Quijote» de Pasamonte: Una imitación recíproca. La «Vida» de Pasamonte y «Avellaneda»*, Alcalá de Henares, Centro de Estudios Cervantinos, 2001, pp. 149-159, y, sobre las peculiaridades «internas» de la obra de Pasamonte, Juan Antonio FRAGO GRACIA, *El Quijote apócrifo y Pasamonte*, Madrid, Gredos, 2005, pp. 29 y ss., 97 y ss.

<sup>19</sup> Matías BARCHINO, *op. cit.*, pp. 232-234.

<sup>20</sup> I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 15-16, 25 y ss. Cfr. Luis GIL, «Griegos en España (siglos XV-XVII)», *Erytheia* 18 (1997), pp. 111-132.

<sup>21</sup> Cfr. I.K. HASSIOTIS, «Η Πελοπόννησος στο πλαίσιο της μεσογειακής πολιτικής του Καρόλου Ε΄» [El Peloponeso en el marco de la política mediterránea de Carlos v], *Peloponnesiáká* 15 (1984), pp. 187-225 (= *Erytheia* 19 [1998], pp. 79-115); *idem*, «Ελληνικοί εποικισμοί στο βασίλειο της Νεάπολης κατά τον δέκατο έβδομο αιώνα» [Inmigraciones griegas en el reino de Nápoles en el siglo XVII], *Helleniká* 22 (Tesalónica, 1969), pp. 116-162.

<sup>22</sup> Cfr. algunos casos representativos en mis trabajos: «Η Κρήτη και οι Ισπανοί στα χρόνια της βενετοκρατίας» [Creta y los españoles en los años de la dominación veneciana], *Pepragmena III Kretologikou Synedriou*, vol. 2, Atenas 1974, pp. 342-370; «Ειδήσεις για Πατρινούς φυγάδες στην Κάτω Ιταλία κατά τον ΙΣΤ΄ αιώνα» [Noticias sobre refugiados de Patras en la Italia meridional en el siglo XVI], *Tomos timitikós K.N. Triantafyllou*, vol. 1, Patras, s. ed., 1990, pp. 301-322; «Ο Έλληνας ζωγράφος της Νεάπολης Βελισσάριος Κορένσιος (1558-μετά το 1646) και η οικογένειά του» [El pintor griego de Nápoles Belisario Corensios (1558-post 1646) y su familia], *Enthymisis Nikolaou*

En casi todos estos desplazamientos —de los españoles hacia oriente y los griegos hacia poniente— un factor fundamental para el periodo que nos ocupa fue el mar Mediterráneo. Esto concierne, por supuesto, a ambas partes, pero particularmente a la griega. Y dado que voy a ocuparme principalmente de esta parte, considero oportuno, antes de analizar el modo en que los griegos se sirvieron del Mediterráneo para acercarse al mundo hispánico, referirme, de una manera sinóptica, a su relación con el mar tal como ésta se forjó durante el crítico periodo que se extiende desde la Edad Media hasta la Moderna.

La relación de los griegos con el mar fue impuesta en principio por la geografía y la morfología del territorio histórico helénico tanto en el mar Egeo (a ambas orillas) como en el Jonio. Incluso los habitantes de zonas montañosas, como es el caso de los pueblos del monte Pelión (Tesalia oriental) o del Epiro (del norte y del sur), en ocasiones tomaban parte enérgicamente en actividades marítimas, siguiendo el ejemplo de sus compatriotas del litoral y de las islas. Esta movilidad se aprecia en todas las direcciones: en principio, dentro de los propios mares Jónico y Egeo, pero también hacia el norte (Adriático y Mar Negro), hacia el sur (los puertos de Oriente Medio) y, principalmente, hacia el oeste, siendo sus primeras «escalas» los puertos de la península itálica, de allí hacia el sur de Francia y España y, a continuación, hacia el Atlántico. El fenómeno se relaciona, en primer lugar, con el desarrollo tanto de la marina mercante como de la diáspora neohelénica, ambos capítulos fundamentales de la historia de los griegos modernos (y no sólo de los antiguos).

Esta imagen generalizada hizo que algunos historiadores, en particular de finales del siglo XIX y principios del XX, atribuyeran a la familiaridad de los griegos con el mar un carácter no sólo diacrónico, sino más bien trascendental, con el supuesto «Ulises» transfiriendo su espíritu inquieto de un modo casi idéntico a través del tiempo, de un periodo de la milenaria historia griega al otro<sup>23</sup>. Se trata de la concepción romántica de la apacible continuidad helénica (dominante durante siglos), que no se corresponde siempre con los hechos históricos reales. Los vínculos de los griegos con el mar no han sido siempre dinámicos: como veremos, durante largos espacios de tiempo la población se vio obligada, por diversos motivos, a retirarse del litoral y las islas hacia el interior y, en consecuencia, a reducir drásticamente sus actividades relacionadas con el transporte marítimo y la navegación.

---

M. Panagiotaki, eds. St. KAKLAMANIS, Ath. MARKÓPOULOS, G. MAVROMATIS, Irakleio, Panepistimiakés Ekdoseis Kritis, 2000, pp. 747-775.

<sup>23</sup> Sobre el problema de la «continuidad griega», *cf.*: Speros VYONIS, Jr., «Recent Scholarship on Continuity and Discontinuity of Culture: Classical Greeks, Byzantines, Modern Greeks», *Byzantina kai Metabyzantina* 1 (Malibu, 1978), pp. 237-256. Sobre la diáspora griega en particular, *cf.*: I.K. HASSIOTIS, «Continuity and Change in the Modern Greek Diaspora», *Journal of Modern Hellenism* 6 (1989), pp. 9-24. Ciertamente, la bibliografía sobre la relación de los griegos antiguos con el mar es abundante, *cf.*: a modo indicativo el trabajo antiguo (y quizás sin igual) de Albin LESKY, *Thalatta. Der Weg der Griechen zum Meer*, Viena, Rohrer, 1947. Para un acercamiento más contemporáneo (si bien excepcionalmente breve), *cf.*: Speros VRYONIS, «The Greeks and the Sea: An Introduction», en *The Greeks and the Sea*, ed. Speros VRYONIS, Jr., New Rochelle, N.Y., Karatzas, 1993, pp. 3-21.



Evidentemente, no es posible discutir aquí estas grandes cuestiones históricas, salvo en cuanto a sus lados cronológico y geográfico. En pocas palabras, intentaré desvelar algunos aspectos, primero, de la presencia marítima griega en el Mediterráneo central y occidental y, a continuación, de las relaciones que el mundo griego estableció mediante dicha presencia con el hispánico. A pesar de que el marco temporal de este trabajo se limita a los siglos XV y XVI, para hacer más clara la imagen de este proceso histórico se hace indispensable tanto retroceder en el tiempo a la época tardo-medieval, como avanzar muy brevemente hacia el siglo XVII o, aun, el XVIII, este último de notable importancia en el desarrollo de la marina mercante neohelénica.

El auge náutico del Imperio Romano Oriental comienza en el siglo VI y coincide con el periodo de la *restauratio imperii*, inaugurada por Justiniano I (527-565) —primordialmente gracias a las victorias de sus célebres generales, de Belisario (†565), en el norte de África en el año 533, y de Narsés (478-573), en Italia veinte años más tarde<sup>24</sup>—. El apogeo naval bizantino se mantuvo durante los ciento cincuenta años siguientes: en el incipiente siglo VII la flota imperial seguía siendo la única dominante en mar abierto con poderosas bases en Alejandría, Cartago, Ceuta (Septem), Baleares<sup>25</sup>, Cerdeña, Sicilia, las costas italianas de Aquileia y, por el otro lado, en Jersón y el Ponto del Mar Negro<sup>26</sup>. En aquella época en el Mediterráneo debió de producirse la primera gran difusión —posterior a la era romana— del vocabulario relacionado principalmente con la vida en el mar y en los barcos, es decir, de la «lingua franca». La intensa influencia griega en la «lingua franca» del Mediterráneo se mantendrá hasta las Cruzadas, cuando los países marítimos occidentales vayan tomando el relevo<sup>27</sup>. Sin embargo, según los especialistas en la materia, los préstamos grecobizantinos de esta jerga sobrevivirán durante siglos, al menos en el Levante. Entre los siglos XIII y XV, el griego medieval se convertirá además en el canal principal para el paso del vocabulario marineramente occidental más poderoso

<sup>24</sup> Sobre la evolución de la marina y flota bizantinas, *cfr.* las dos monografías esenciales de Hélène ANTONIADIS-BIBICOU, *Études d'histoire maritime de Byzance. À propos du 'Thème des Caravisiens'*, París, SEVPEN, 1966, y Hélène AHRWEILER, *Byzance et la mer*, París, PUF, 1966.

<sup>25</sup> Es interesante la comprobación de Mikel de EPALZA, «Mallorca bajo la autoridad compartida de bizantinos y árabes (siglos VIII-IX)», *Homenaje a Juan Nadal*, pp. 169-173, sobre la coexistencia de una soberanía bizantina y arabo-cordobesa en las Islas Baleares durante casi dos siglos.

<sup>26</sup> H. AHRWEILER, *Byzance et la mer*, pp. 7-12. *Cfr.* Anna AVRAMEA, «Land and Sea Communications (Fourth-Fifteenth Centuries)», y George MAKRI, «Ships», en *The Economic History of Byzantium: From the Seventh through the Fifteenth Century*, ed. Angeliki E. LAIOU, Washington, Dumbarton Oaks, 2002, pp. 57-90 y 91-100 respectivamente.

<sup>27</sup> En una extensa bibliografía al respecto ocupan un puesto destacado los estudios de la pareja Henry y Renée KAHANE; *vid.*, p.ej., su «Byzantium's Impact on the West: The Linguistic Evidence», *Illinois Classical Studies* 6 (1981), pp. 389-415, y, sobre las influencias recíprocas, «The Western Impact on Byzantium: The Linguistic Evidence», *Dumbarton Oaks Papers*, 36 (1982), pp. 127-153. *Cfr.* Manlio CORTELAZZO, *L'influsso linguistico greco a Venezia*, Bolonia, Pàtron, 1970. Para una actualización de conjunto, *cfr.* Henry R. KAHANE, «The Sea as a Medium of Linguistic Diffusion», *Italica* 28/4 (1951), pp. 287-291.

a la lengua turca y —mediante la expansión otomana— a los idiomas de otros pueblos del Sureste europeo<sup>28</sup>.

Además, los bizantinos fueron vanguardistas en la arquitectura naval durante grandes espacios de tiempo. Estudios históricos recientes sobre el arte de construcción de barcos en los estados italianos, así como los hallazgos de naufragios que ha sacado a la luz la arqueología marina (desarrollada estos últimos años), muestran que las técnicas y los modelos de muchas de las embarcaciones de guerra occidentales del Bajo Medioevo (sobre todo las remeras y, en menor medida, las de vela) eran de procedencia bizantina (como, p.ej., la galera en relación con el «drómon» (δρόμων) bizantino, buque de guerra de remos con proa de espolón)<sup>29</sup>. Valoraciones semejantes han sido también puestas de relieve sobre el derecho marítimo de los bizantinos, el llamado «derecho de Almirantazgo», basado en el más antiguo «derecho naval de Rodas» (el *Νόμος Ροδίων ναυτικός*, del siglo VI o VII)<sup>30</sup>. La normativa grecobizantina, práctica y probada con el paso del tiempo, que daba respuesta a algunos problemas «protocapitalistas» básicos en el tráfico mercantil marítimo, influiría ya en la Edad Media en la formación de la legislación de las ciudades italianas que mantenían vínculos estrechos con Constantinopla (como es el caso de Amalfi). Asimismo, algunas de sus nociones más importantes continuaron sobreviviendo incluso hasta después de la completa decadencia naval del Imperio oriental, influyendo, con posterioridad, en el desarrollo de determinados códigos de comercio y de navegación de Génova, de Pisa, de Venecia e incluso en *Las Siete Partidas* del reinado de Alfonso X *El Sabio*, y en las *Costums del Llibre del Consolat del Mar* de Barcelona (pertenecientes a los ámbitos marítimo-mercantiles mediterráneos)<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> Henry KAHANE, Renée KAHANE y Andreas TIETZE, *The Lingua Franca in the Levant: Turkish Nautical terms of Italian and Greek Origin*, Urbana, Univ. of Illinois Press, 1958. Cfr. Manlio CORTELAZZO, «Il contributo del veneziano e del greco alla lingua franca», en *Venezia centro di mediazione tra Oriente e Occidente (secoli XV-XVI)*, eds. H.-G. BECK, M. MANOUSSACAS y A. PERTUSI, Florencia, Olschki, 1977, pp. 523-535.

<sup>29</sup> G. MAKRISS, «Ships», 93-95, y, en particular, Frederick M. HOCHER y John M. McMAMON, «Mediaeval Shipbuilding in the Mediterranean and Writtem Culture in Venice», *Mediterranean Historical Review* 21/1 (2006), pp. 1-37. Incluso el término «galera» aparece por primera vez en las fuentes griegas (León VII *El Sabio*): Noël FOURQUIN, «Galères du Moyen-Âge», en *Quand voguaient les galères*, París, Association des Amis du Musée de la Marine, 1990, pp. 66-87.

<sup>30</sup> G. MAKRISS, «Ships», p. 95.

<sup>31</sup> Deno J. GEANAKOPOLOS, *Byzantine East and Latin West: Two Worlds of Christendom in Middle Ages and Renaissance*, Oxford, Basil Blackwell, 1966, pp. 34-35, 36 nota 54 (bibliografía). Sobre la influencia indirecta del derecho greco-bizantino en las reglamentaciones legales que predominarán desde el s. XV en adelante en las actividades navales y comerciales de los españoles en ultramar, cfr. el estudio minucioso de Miguel LUQUE TALAVÁN, «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: Notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)», *Revista Complutense de Historia de América* 24 (1998), pp. 113-145. Los resultados de dicho estudio —cuyo contenido sobrepasa los límites del título— se han recogido también en el primer capítulo del libro de Marta Milagros DEL VAS MINGO y Miguel LUQUE TALAVÁN, *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano*, Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal, 2004.



Este monopolio bizantino empezó a ponerse en duda principalmente con las perseverantes incursiones árabes en el Egeo<sup>32</sup>, hecho que impedía asimismo los contactos entre el Mediterráneo oriental y occidental, socavaba el comercio internacional y, ya desde el siglo VII, llamaba a la seguridad a las poblaciones cristianas que se dirigían hacia el interior y, en consecuencia, se volcaban hacia el sector agrícola en detrimento del naval<sup>33</sup>. Pero los cambios más importantes que empezaron a debilitar dramáticamente los vínculos del mundo griego con el mar pueden situarse cronológicamente a principios del siglo XI. Desde entonces se hizo notable la decadencia de la marina bizantina, sobre todo la militar<sup>34</sup>. Hacia finales de ese mismo siglo el emperador Alexio I Comneno (1081-1118) se encontró en una situación tan desesperante ante los ataques normandos de Italia al noroeste de Grecia que se vio obligado a apoyarse en la flota veneciana para el envío de sus tropas al Epiro<sup>35</sup>. Durante los dos siglos siguientes la situación se volverá aún más desfavorable, para tornarse catastrófica tras la cuarta cruzada, la conquista de Constantinopla por los Latinos en 1204 y la consecuente desmembración del Imperio Oriental, la notoria «Partitio Romaniae»<sup>36</sup>. Desde entonces los grandes puertos y la mayoría de las islas del mundo griego pasarán bajo el dominio colonial de los estados italianos, principalmente los de Génova y Venecia. Aun después de la expulsión de los «Francos» de Constantinopla, en 1261, el ya desmembrado Bizancio se encontrará en una casi completa debilidad naval<sup>37</sup>. Además, un importante sector de su territorio nacional —insular y litoral en su totalidad— quedará bajo dominio genovés y, sobre todo, veneciano, teniendo como centro, en el primer caso, la isla de Quíos en el Egeo nororiental, y, en el segundo, Creta, Chipre y las Islas Jónicas. Pero también las islas Cícladas, del Archipiélago central, pasarán a la soberanía de familias provenecianas feudales de Italia<sup>38</sup>. Bastante indicativo de la debilidad naval del Imperio Oriental

<sup>32</sup> H. AHRWEILER, *op. cit.*, pp. 13-14, 18 y ss. Cfr. Ekkehard EICKHOFF, *Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. Das Mittelmeer unter byzantinischen und arabischer Hegemonie (650-1040)*, 2ª ed. (reimpr.), Berlín, De Gruyter, 1966, p. 14 y ss.

<sup>33</sup> Élisabeth MALAMUT, *Les îles de l'empire byzantin, VIII-XII siècles*, vol. 1, París, Publications de la Sorbonne, 1988, p. 141 y ss., donde se incide en las consecuencias de las incursiones árabes en Quíos; cfr. las observaciones de Xenophon M. MONIAROS, «Αραβικές επιδρομές στη Χίο τον 7º αιώνα» [Incursiones árabes en Quíos en el s. VII], *Byzantiaká* 18 (Tesalónica, 1998), pp. 133-150. Con respecto a las probables causas del auge de la marina bizantina, sobre todo desde el siglo XI en adelante, *vid.* ANTONIADIS-BIBICOU, *op. cit.*, pp. 123-125, y H. AHRWEILER, *op. cit.*, p. 10 y ss., 13-14.

<sup>34</sup> H. AHRWEILER, *op. cit.*, pp. 130-135, 171, donde no obstante se señala que, pese al receso de la armada bizantina, el comercio no dejó de prosperar.

<sup>35</sup> H. AHRWEILER, *op. cit.*, p. 179 y ss.

<sup>36</sup> Sobre las aproximaciones enfrentadas a las consecuencias de la Cuarta Cruzada, cfr. D. QUELLER y S. STRATTON, «A Century of Controversy on the Fourth Crusade», *Studies in Medieval and Renaissance History* 6 (1969), pp. 235-277, y C.M. BRAND, «The Fourth Crusade: Some Recent Interpretations», *Medievalia et Humanistica*, n.s., 12 (1984), pp. 33-45.

<sup>37</sup> H. AHRWEILER, *op. cit.*, pp. 288 y ss., 374 y ss., 387-388.

<sup>38</sup> Sigue siendo fundamental para este capítulo de la historia del Mediterráneo oriental el antiguo trabajo de William MILLER, *The Latins in the Levant: A History of Frankish Greece (1204-1566)*, Londres, John MURRAY, 1908; cfr. Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού*

decadente es el hecho de que su último emperador, Constantino XI Paleólogo, para trasladarse con su séquito en 1449 del Peloponeso a Constantinopla y tomar el trono, necesitará hacer uso de barcos catalanes<sup>39</sup>.

La situación se agravará aún más tras la caída de la capital bizantina a manos de los turcos en 1453: a partir de entonces y durante bastantes siglos el mundo griego no sólo se verá completamente privado de jefatura política, sino que estará además dividido geopolítica y económicamente entre el territorio sometido al dominio otomano —el más extenso— y el que seguía estando bajo la administración colonial de los italianos, principalmente de los venecianos. Las crisis que provocaron los cambios del mapa político del Mediterráneo oriental y, lo principal, la inseguridad del tráfico marítimo a causa de las sucesivas guerras y del recrudecimiento de la piratería<sup>40</sup>, provocarán serias regresiones en el desarrollo demográfico, económico y social de la población indígena. Con esa época se relaciona también la caída demográfica de muchas islas del Egeo que, en algunos casos, quedaron totalmente despobladas<sup>41</sup>. Esta situación duró al menos una centuria. Justo a finales del siglo XVI y, aún más, durante el siglo XVII comenzó, a un ritmo lento, la gradual inversión de este proceso: el reestablecimiento de población cristiana en las islas desiertas, incluso en las menores, y, lo más importante, su familiarización con el mar abierto, la navegación e incluso con el comercio exterior<sup>42</sup>.

Sin embargo, debemos aclarar que el desmoronamiento de la potencia naval de Bizancio no significó el fin de su tradición en el arte de la construcción naval. Es más, la habilidad de los griegos de construir o modificar barcos, en particular para los difíciles mares del Mediterráneo oriental, fue utilizada para cubrir necesidades de otros soberanos, de los venecianos y los otomanos. Hasta en los «oscuros» (en la historia helénica) siglos XIV y XV, la experta Venecia aprovechaba a los constructores navales griegos en la fabricación de galeras ligeras («galee sottili») <sup>43</sup>. Se

---

[Historia del Nuevo Helenismo], vol. 1, 2ª ed., Tesalónica, s. ed., 1974, pp. 350-357, vol. 3, Tesalónica, s. ed., 1968, pp. 211-240, 273-284, 297-328 y *passim*.

<sup>39</sup> Steven RUNCIMAN, *The Fall of Constantinople, 1453*, Cambridge Univ. Press, 1965, p. 52.

<sup>40</sup> Sobre la escalada de la piratería en el Egeo y sus consecuencias demográficas y de otro tipo, *vid.* Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *op. cit.*, vol. 1, pp. 127-130, vol. 2, Tesalónica, s. ed., 1976, pp. 117-125, 137-157. Ciertamente, el fenómeno ya había comenzado a ser endémico desde el siglo anterior, influenciando negativamente incluso a las fuertes fuerzas navales occidentales que operaban en los mares griegos; *cf.* Irene B. KATALE, «Piracy and the Venetian State: The Dilemma of Maritime Defense in the Fourteenth Century», *Speculum* 63/4 (1988), pp. 865-889.

<sup>41</sup> F.W. HASLUCK, «Depopulation in the Aegean Islands and the Turkish Conquest», *Annual of the British School of Athens* 15 (1910-1911), pp. 151-181. *Cf.* Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *op. cit.*, vol. 2, pp. 120 y ss., 150 y ss., vol. 3, pp. 98-104, y Alexandra KRANTONELLI, *Ιστορία της πειρατείας στους πρώτους αιώνες της Τουρκοκρατίας, 1390-1538* [Historia de la piratería durante los primeros siglos de la dominación turca], *Atenas, Estia*, 1985, pp. 436-449 y *passim*, con presentación promenorizada de incidentes.

<sup>42</sup> F.W. HASLUCK, «Depopulation», p. 156 y ss. *Cf.* Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *Ιστορία*, vol. 2, pp. 125 y ss., 449 y ss., 482 y ss.

<sup>43</sup> Frederick M. HOCKER y John M. MCMANAMON, «Mediaeval Shipbuilding in the Mediterranean and Written Culture at Venice », *Mediterranean Historical Review* 21/1 (junio de 2006),



pueden mencionar, a modo de ejemplo, algunos nombres de constructores griegos, todos originarios de la isla de Rodas, como el de Teodoro Vasos (que aparece como Baxon en las fuentes italianas), a finales del siglo XIV, sus herederos Nicolás Palopanos («Nicolò il Greco») y «Giorgio il Greco», y Miguel de Rodas en la primera mitad del siglo XV. Estudios relativamente recientes han puesto de relieve al menos a dos de estos personajes —a Teodoro Vasos (†1407) y, sobre todo, al hasta ahora casi desconocido Miguel de Rodas (†1445)— no sólo por su actividad en construcción naval, sino también por los manuales sobre su técnica, escritos por ambos, los cuales, según parece, dejaron notables huellas en la evolución posterior de la arquitectura naval italiana<sup>44</sup>. Nótese que Miguel de Rodas es además un ejemplo interesante de marino griego viajero de la época que, aparte de casi todos los grandes puertos del Mediterráneo oriental, del Mar Negro, del Adriático y de Italia, visitó repetidas veces Marsella, Aguas Muertas, Barcelona, Valencia, Lisboa, Brujas (nueve veces) y Londres (en dos ocasiones)<sup>45</sup>.

Con el vertiginoso desarrollo de la arquitectura naval europea occidental disminuía el trabajo de los carpinteros navales griegos en Occidente; por el contrario, en el Oriente otomano permaneció durante siglos meritorio y, a veces, preponderante<sup>46</sup>. A pesar de que los testimonios hasta ahora disponibles son fragmenta-

pp. 1-37. En general, sobre la presencia en el Arsenal de Venecia de astilleros griegos en el s. XV, *vid.* Frederic LANE, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1934, pp. 56-59.

<sup>44</sup> Mauro BONDIOLI - Gilberto PENZO, «Teodoro Baxon e Nicola Palopano, protti delle galee sottili. L'influsso greco nelle costruzioni navali veneziane della prima metà del XV secolo», *Archeologia delle Acque* 1/2 (1999), pp. 67-80. Sobre Miguel de Rodas y Giorgio Palopanos y sus descendientes, *vid.* Frederick M. HOCKER y John M. McMANAMON, *op. cit.*, pp. 3 y ss., 22 y ss., donde se incide en las realizaciones del astillero veneciano de los siglos XV y XVI, con referencias también a otros griegos constructores de barcos, p. ej., la familia Millo, Zorzi Trombetta de Modón, Nicolás y Hieronimo Sécula, Francesco di Todaro de Corfú («Pre' Teodoro di Nicolò»), la colaboración del helenista y constructor de barcos Vittore Fausto con griegos en el arsenal veneciano, y otros. *Cfr.* R.C. ANDERSON, «Italian Naval Architecture about 1445», *Mariner's Mirror*, 11 (1925), pp. 135-163; Éric REITH, «Les illustrations d'un livre de recettes techniques d'architecture navale du milieu du XVe siècle: Le *Libro de Zorzi Trombetta de Modon*», en *Pour une histoire du fait maritime. Sources et champ de recherche*, eds. Christiane VILLAIN-CANDOSSI y Éric REITH, París, Éditions du CTHS, 2001, pp. 81-104; John M. McMANAMON, SJ, «The 'Archaeology' of Fifteenth-Century Manuscripts on Shipbuilding», *The Institute of Nautical Archaeology [INA] Quarterly* 28/4 (2001), pp. 17-26.

<sup>45</sup> Pamela O. LONG - David MCGEE y Alan M. STAHL (eds.), *The Book of Michael of Rhodes. A Fifteenth-Century Mariner in Service to Venice*, en prensa, The MIT Press, 2008. *Cfr.* Sergio BELLA-BARBA, «The Square Rigged Ship of the 'Fabbrica di Galere' Manuscript», *Mariner's Mirror* 74/2 (1988), pp. 113-130, y la página electrónica del Museo de la Historia de las Ciencias de Florencia, <http://brunelleschi.imss.fi.it/michaelofrhodes/life.html>.

<sup>46</sup> Referencias esporádicas en Vasilis VI. SFYRÓERAS, *Ta ελληνικά πληρώματα του τουρκικού στόλου* [Las tripulaciones griegas de la flota turca], Atenas, s. ed., 1968, p. 22 y ss. *Cfr.* A.I. TZAMTZÍS, «Ναυτικοί, καράβια και λιμάνια» [Marineros, buques y puertos], en *Hellenikí Emporikí Naftilia*, ed. St. A. Papadopoulos, Atenas, Ethnikí Trápeza Ellados, 1972, pp. 101, 104-105, 107-108, 117-118, y Aik. Bekiároglou-Exadaktylou, «Έλληνες και ξένοι στα οθωμανικά ναυπηγεία κατά τον 18° αιώνα» [Griegos y extranjeros en los astilleros otomanos en el siglo XVIII],



rios, revelan, sin embargo, una presencia constante de artesanos griegos —sobre todo de isleños— en los astilleros de Constantinopla desde el siglo xv hasta la guerra de la Revolución griega de 1821<sup>47</sup>. Es indicativo el hecho de que los reiterados intentos por parte de los venecianos y de los españoles de incendiar las «tarazanas» de Constantinopla, que empezaron a mediados del siglo xv y continuaron —con modestos resultados— los doscientos años siguientes, contaban con la indispensable participación de los griegos que trabajaban allí en la fabricación de galeras<sup>48</sup>.

No obstante, la enérgica presencia de griegos en los transportes marítimos domésticos (entre finales del siglo xv y principios del xvi) se hace notar en el papel que empezó a desempeñar su clase mercante en la explotación de los puertos del Imperio otomano. Ya en 1477 una compañía griega de cinco miembros logra obtener del sultán (previo pago de enormes cantidades de dinero) el arrendamiento de los aranceles portuarios de Constantinopla, Galatá, Galípoli y de numerosos importantes puertos del Egeo<sup>49</sup>. En esa misma época, mercaderes griegos empezaron a dedicarse también al comercio exterior, desde el Mar Negro hasta el Adriático, Marsella y Amberes. En pocas décadas la ciudad de Ancona destacó como centro de su comercio occidental que, hacia mediados del siglo xvi, disponía de doscientas casas comerciales en dicho puerto<sup>50</sup>. En todo caso, en los transportes marítimos los griegos todavía no podían competir ni con los venecianos (quienes, además, mantenían la primacía incluso con medidas drásticas) ni con los comerciantes de Ragusa-Dubrovnik (que disponían de una experiencia de siglos y de un puesto privilegiado entre el Oriente otomano y el Occidente cristiano)<sup>51</sup>. Para los negociantes «locales» del Imperio otomano la situación se volvió aún más desfavorable tras la aplicación de las *Capitulaciones* político-comerciales entre la Sublime Puerta y Francia que, desde 1535 en adelante, daban derechos de monopolio a los mercaderes franceses y que, seguidamente, fueron ampliados a los ingleses y holandeses. Y sólo cuando empezó la dura rivalidad de las potencias comerciales en el Mediterráneo oriental (a la par que sus problemas en el continente europeo y las colonias), los griegos comenzaron a sustituir paulatinamente a los extranjeros en bastantes sectores del co-

---

*The Evolution of Wooden Shipbuilding in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th Centuries*, Atenas, Kentro Neohellenikón Erevnón, 1993, pp. 33-39.

<sup>47</sup> Αϊκ. ΒΕΚΙΑΡΟΓΛΟΥ-ΕΧΑΔΑΚΤΥΛΟΥ, *Οθωμανικά ναυπηγεία στον παραδοσιακό ελληνικό χώρο* [Astilleros otomanos en el territorio tradicional griego], Atenas, Politistikó Technologikó Ídryma ETBA, 1994, pp. 115 y ss., 146, 158, con referencias al papel de los astilleros de la isla de Hidra en la preparación de galeras ligeras («kirlaguitsi»), principalmente a finales del s. xviii.

<sup>48</sup> Cfr. I.K. HASSIOTIS, *Οι Έλληνες στις παραμονές της ναυμαχίας της Ναυπάκτου, 1568-1571* [Los griegos en vísperas de la batalla naval de Lepanto, 1568-1571], Tesalónica, Ídryma Meletón Chersonisou tou Aimou, 1970, pp. 35 y ss., 56 y ss.

<sup>49</sup> Halil İNALCIK, «Notes on N. Beldiceanu's Translation of the Kanunname, *fonds turc ancien* 39, *Bibliothèque Nationale*, París», *Der Islam* 43/1-2 (1967), pp. 153-155.

<sup>50</sup> Peter EARLE, «The Commercial Development of Ancona, 1479-1551», *Economic History Review*, 19 (1969), pp. 35-37. Cfr. Georgios B. LEÓN (LEONTARITIS), «Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)», en *Helleniki Emporiki Naftilia*, p. 15.

<sup>51</sup> Georgios B. LEÓN, *op. cit.*, pp. 15-16, 473 notas 23-24 (bibliografía).





mercio exterior. Pero esto empezó a hacerse notar sólo una vez entrada la segunda mitad del siglo xvii y, con más frecuencia, en las primeras décadas del siglo xviii<sup>52</sup>. No es casual que la primera escuela de marina mercante griega comenzó a funcionar sistemáticamente en la isla de Hidra en 1749<sup>53</sup>.

No obstante, la participación griega en los transportes marítimos domésticos no pareció verse afectada siempre de forma negativa por la presencia extranjera. Por el contrario, la población nativa aprovechó la experiencia náutica y comercial de sus competidores, así como de la circulación de la moneda occidental (en particular la española) en el Levante, para ampliar sus iniciativas marítimas. Los datos de que disponemos son, una vez más, fragmentarios, pero suficientes para mostrar que este sector, ya desde comienzos del siglo xvi, había pasado a manos griegas, sobre todo con la actividad naval de algunas islas del Egeo, principalmente de Lesbos y de Quíos (tras la expulsión de los genoveses), del Dodecaneso (antes y después de la expulsión de los caballeros de San Juan), de Creta (antes y después de la conquista turca), del Heptaneso (sometido a Venecia hasta 1797) o de islas menores, como p.ej., de Hidra, Spetses y Psará<sup>54</sup>. Consideramos oportuno señalar que incluso las incursiones corsarias de las flotas de Nápoles, Sicilia, Malta y Toscana, que tuvieron lugar en el Levante entre finales del siglo xvi y principios del xvii, a pesar de los problemas de inseguridad que provocaban, repercutieron más bien favorablemente en el desarrollo de la navegación griega; y ello se debe a dos razones. En primer lugar, suscitaron la retirada gradual de los barcos mercantes musulmanes de la peligrosa ruta marítima tradicional de Alejandría a Constantinopla, blanco principal y frecuente de los corsarios europeos, y su gradual reemplazo por barcos y marinos cristianos. Por otro lado, benefició el tráfico ilegal de los botines (de procedencia tanto oriental como occidental): por norma, la mayor parte era liquidada en puertos e islas del Archipiélago<sup>55</sup>.

Pese a todo, debemos señalar que la familiaridad de la población griega con el mar se produjo incluso bajo condiciones de coacción: con los reclutamientos masivos —por regla general, forzados— que llevaban a cabo tanto los turcos como

---

<sup>52</sup> Los factores que han conducido al desarrollo de la actividad comercial griega, particularmente en las vías continentales del Sureste de Europa, son analizados por Traian STOIANOVICH, «The Conquering Balkan Orthodox Merchant», *Journal of Economic History* 20/2 (1960), pp. 234-313 (reimpr. = *Between East and West. The Balkan and Mediterranean Worlds*, vol. 2, Nueva York, Karatzas, 1992, pp. 1-77).

<sup>53</sup> A.I. TZAMTZIS, *Ναυτική γνώση και παιδεία στη νεότερη Ελλάδα (16ος-19ος αιώνας)* [Saber náutico y educación marítima en la Grecia moderna, siglos xvi-xix], Volos, ed. Volos, 2007, p. 105.

<sup>54</sup> Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *Ιστορία*, vol. 4, Tesalónica, s. ed., 1973, p. 195 y ss.

<sup>55</sup> Cfr. Alexandra KRANTONELLI, «Η σημασία της ναυμαχίας της Ναυπάκτου στην ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας» [El significado de la batalla naval de Lepanto en el desarrollo de la marina mercante griega], *Symmeikta* (Ethniko Ídryma Erevnón), 9 (1994), pp. 269-282 (p. 273 y ss.). Sobre el papel de los puertos de Creta en este campo, *vid.* Mitsa OIKONOMOU, «Όψεις της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κατά τον 17° αιώνα» [Aspectos de la marina mercante griega en el siglo xvii], *Parousia* 10 (Universidad de Atenas, 1994), pp. 363-436.

los venecianos. Con tales reclutamientos ambas potencias proveían sus galeras no sólo de tripulación, sino de la mano de obra condenada a soportar el gran peso de la tarea de remar. En definitiva, la parte más importante de la tripulación de las armadas otomana y veneciana que actuaban entre el mar Adriático y Chipre se componía de habitantes de las islas y del litoral de la península griega y de Asia Menor. Éstos conformaban asimismo la mayoría anónima de remeros y marineros de ambas partes, malogrados en los hundimientos acaecidos durante los sucesivos enfrentamientos bélicos en el Mediterráneo oriental (desde mediados del siglo xv hasta principios del xviii). Como muestra de ello pueden recordarse los ocho mil griegos que, según las crónicas de la época, se perdieron en Lepanto el 7 de octubre de 1571<sup>56</sup>. Al número de marineros griegos que participaron en Lepanto deben añadirse no sólo las treinta galeras de la armada veneciana —que tenían capitanes y tripulación procedentes de la población de Creta y las Islas Jónicas— sino también los centenares de griegos que ya servían a las galeras de Nápoles y Sicilia<sup>57</sup>. Este último dato nos resulta interesante debido a que nos conduce a un capítulo importante de las relaciones hispano-helénicas: el servicio de militares y marinos griegos a la Corona española.

Este capítulo comenzó básicamente hacia el último cuarto del siglo xv, con el primer desplazamiento masivo de combatientes griegos desde el Peloponeso hasta el reino de Nápoles. Procedían de las «compañías» especiales de caballería ligera, conocidos en la historia militar como «stradioti» (del vocablo griego «στρατιώτης», recogido en el idioma veneciano como «stradioto», y en castellano como «estradiota»), que desde entonces servían primordialmente a los venecianos tanto en sus dominios del Mediterráneo oriental como en la Tierra Firme y en la península itálica. Los «estradiotas», rechazando la paz de la Serenísima con la Sublime Puerta en 1479, se sublevaron contra turcos y venecianos, inaugurando así en el Peloponeso la larga cadena de insurrecciones antiturcas de la historia neogriega, que acabará sólo a finales del siglo xix<sup>58</sup>. Los insurgentes pidieron ayuda al rey aragonés de Nápoles, Fernando I, quien acudió a socorrerlos primero proporcionándoles armas y municiones de guerra y, posteriormente, trasladándolos a Nápoles con sus propias naves e incorporándolos a sus escuadrones de la caballería ligera. Esta fuerza militar fue utilizada también en la defensa del litoral de Apulia por los ataques otomanos (que, como es sabido, culminaron con la toma de Otranto por parte de las tropas desembarcadas del sultán Mehmet II en 1480-81), así como en una osada empresa naval de contraataque en las costas opuestas, las del sur de Albania y del Epiro, en agosto

<sup>56</sup> Vasilis VI. SFYRÓERAS, *Τα ελληνικά πληρώματα*, pp. 20ff., 29-34; I.K. HASSIOTIS, *Οι Έλληνες στις παραμονές*, pp. 197-209; Manoussos MANOUSSACAS, «Lepanto e i Greci», *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, (ed. Gino Benzoni), Florencia, Olschki ed., 1974, pp. 215-241 (en particular, p. 224 y ss.).

<sup>57</sup> I.K. HASSIOTIS, *Οι Έλληνες στις παραμονές*, pp. 209-212.

<sup>58</sup> Sobre esta insurrección, *vid.* Diana Gilliland WRIGHT, *Bartolomeo Minio: Venetian Administration in 15th-Century Nauplion*, *EJOS (Electronic Journal of Oriental Studies)* 3/5 (2000), p. 139 y ss.



de 1481<sup>59</sup>. De todos modos, no es seguro que los griegos, que según algunos testimonios tomaron parte unos años más tarde en la última etapa de la Reconquista, procedieran de esta fuerza militar de Nápoles o se tratara de fugitivos que se habían refugiado en España en la década de 1470<sup>60</sup>. Una nueva oportunidad de contacto entre el mundo griego y el español surgió durante la exitosa campaña naval de Gonzalo Fernández de Córdoba en el mar Jónico en 1500-1501, la cual condujo a la expulsión definitiva de los otomanos de Cefalonia<sup>61</sup>. De hecho, las tradiciones locales de la isla atribuyen ese supuesto linaje español de determinadas antiguas familias heptanesias a aquella campaña del Gran Capitán<sup>62</sup>.

Pero el traslado sustancial y relativamente regular de población griega hacia los dominios españoles comenzó en la época de Carlos V. El emperador concedió además privilegios especiales a algunos de los cabecillas de los emigrados, en ocasiones incluso pequeños feudos que habían sido sustraídos a los barones partidarios de los franceses<sup>63</sup>. Así pues, desde esa época hasta tres siglos más tarde, los «estradiotas», al igual que los marinos griegos, engatusados sobre todo por los satisfactorios sueldos que daban los españoles, empezaron a abandonar el servicio veneciano y a pasarse al español<sup>64</sup>. Su número aumentó aún más después del fin de la efímera ocupación de la ciudad de Corón en 1532-1534 por parte de las tropas imperiales de Andrea Doria. Entonces, por orden del emperador, varios millares de habitantes del sureste del Peloponeso, para salvarse de la represalia de los otomanos por haber colaborado con los españoles, fueron trasladados por mar a Sicilia y a Nápoles. De aquel éxodo masivo y de asentamientos posteriores de pequeños grupos en los dominios españoles se formaron las nuevas colonias greco-ortodoxas de la Italia meridional<sup>65</sup>.

En la creación de puentes culturales entre la península ibérica y el Mediterráneo oriental pusieron también su grano de arena los miles de fugitivos judíos, procedentes de España y, posteriormente, de Portugal que, desde 1492 hasta mediados del siglo XVI, se refugiaban en los grandes centros urbanos del Imperio Oto-

<sup>59</sup> Cfr. K.W. TREPTOW, «Albania and the Ottoman Invasion of Italy, 1480-1481», *Studia Albanica* 1 (1990), pp. 81-105; Konstantinos GIAKÓUMIS, «The Ottoman campaign to Otranto and Apulia (1480-1481)», *Epeirotiká Chroniká* 38 (2004), pp. 277-310.

<sup>60</sup> Luis GIL, «Griegos en España», pp. 112-113; I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 15-16.

<sup>61</sup> La bibliografía sobre el tema es extensa. Desde la perspectiva griega es minuciosa la relación de Nicolás FOCAS-COSMETATOS, *Το Κάστρο του Αγίου Γεωργίου Κεφαλληνίας* [El Castillo de San Jorge de Cefalonia], Atenas, s. ed., 1966, pp. 20-27.

<sup>62</sup> Elias A. TSITSELIS, *Κεφαλληνιακά σύμμικτα* [Miscellanea cefalonenses], vol. 1, Atenas, P. Leonís, 1904, pp. 229, 505, 618, 781, 782.

<sup>63</sup> Jesús Ernesto MARTÍNEZ FERRANDO, *Privilegios otorgados por el emperador Carlos V en el Reino de Nápoles (Sicilia aquende el Faro)*, Barcelona, CSIC, 1943, pp. VII-XXIII, 31, 35, 36, 52.

<sup>64</sup> I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 27-29.

<sup>65</sup> I.K. HASSIOTIS, «Sull'organizzazione, incorporazione sociale e ideologia politica dei Greci a Napoli (dal XV alla metà del XIX sec.)», *Epistimonikí Epetirida tis Filosofikís Scholís* (Universidad de Tesalónica) 20 (1981), pp. 411-452 (= «Sobre la organización, incorporación social e ideología política de los griegos en Nápoles», *Erytheia* 10/1 (1989), pp. 73-112; cfr. *supra*, nota 21).

mano. A pesar de que, por motivos religiosos, las comunidades sefarditas siguieron durante siglos una trayectoria autónoma, sin embargo, importantes elementos de su cultura ibérica (vocabulario, romances, villancicos, ritmos musicales, cuentos, juegos infantiles, etc.) fueron transmitidos a su entorno cristiano en su forma original o con las inevitables variaciones balcánicas. Esta difusión cultural era evidente en bastantes ciudades griegas, especialmente en Tesalónica, donde el elemento sefardí conformaba hasta principios del siglo XX el mayor grupo étnico-religioso. Por esta razón no sonaba extraño el antiguo dialecto castellano que se oía en los mercados y bazares macedonios durante casi cuatro siglos hasta la Segunda Guerra Mundial, de catastróficas consecuencias para las comunidades sefarditas de Grecia<sup>66</sup>.

La presencia de marinos griegos al servicio español queda registrada en bastantes fuentes ya desde finales del siglo XV y, con mayor frecuencia, desde principios del siglo XVI, primero, como hemos dicho, en la marina de Sicilia y Nápoles, y, a continuación, en las campañas de ultramar. Muchos procedían de las islas de Chipre, las Cícladas, Rodas, Creta, Zante y Cefalonia; un número igualmente significativo vivía en las colonias griegas de Italia. Sin embargo, desconocemos la tierra natal de la mayoría: en las fuentes aparecen inscritos por norma con su nombre de pila y su adjetivo gentilicio (Constantino Griego, Jorge Griego, Juan Griego, Manuel Griego, etc.) o el de sus nuevas patrias en la diáspora (de Nápoles, Mesina, Palermo, Venecia, Sevilla etc.)<sup>67</sup>. Sus actividades pertenecían a sectores variados: contramaestres, pilotos, maestros calafates, pero también simples grumetes, marineros y algunos... buzos (se distinguían por su larga permanencia bajo la superficie del mar). Los encontramos en las expediciones navales más importantes de la armada española, desde Lepanto y Túnez hasta la Invencible, desde las Antillas y Cuba hasta Nueva España y Florida, y desde California hasta las Filipinas. Su número no puede calcularse ni siquiera por aproximación (además, la mayoría de ellos permanecen envueltos en el anonimato). Esencialmente su localización depende bien de las listas salariales de la tripulación de la armada que se conservan (y que se deben examinar cuidadosamente una a una), bien de los memoriales de los propios marinos o de sus familiares. Con todo, la frecuencia con la que los encontramos en estas fuentes —dispersas entre los archivos, sobre todo de Simancas y Sevilla— nos permite estimar su número como bastante alto en comparación con el de los marinos procedentes de otras naciones europeas mayores<sup>68</sup>. Lo mismo es válido para los griegos que participaron

<sup>66</sup> La bibliografía al respecto es grande, *cf.* la colección de estudios de S.G. ARMISTEAD y J.H. SILVERMAN, *En torno al romancero sefardí. Hispanismo y balcanismo de la tradición judeo-española*, Madrid, Seminario Menéndez Pidal, 1982; *cf.* la exposición concisa, con la bibliografía precedente y actualizada, de Dimitrios FILIPPIS, «An Introduction to the Sephardic Language and Literature of the Spanish-speaking Jews of Thessaloniki», *The Jewish Communities of Southeastern Europe (From the Fifteenth Century to the End of the World War II)*, ed. I.K. HASSIOTIS, Tesalónica, Institute for Balkan Studies, 1997, pp. 123-145.

<sup>67</sup> *Cf.* I.K. HASSIOTIS, *Σχέσεις*, pp. 30-32.

<sup>68</sup> Algunos escritos simanquinos de este tipo, que se refieren sólo a los marinos chipriotas, en *Πηγές της κυπριακής ιστορίας από το ισπανικό αρχείο Simancas* [Fuentes de la historia chipriota



en las exploraciones y conquistas de ultramar, ya desde el segundo viaje de Colón, la conquista de México y de Perú y el periplo de Magallanes<sup>69</sup>. Con todo, la investigación de prueba que nosotros mismos llevamos a cabo en el Archivo de Indias mostró que sobrepasan el número de los nombres que encontramos en los catálogos de conquistadores, pasajeros y pobladores de la América hispánica durante los siglos XVI y XVII, que han sido publicados. Por último, las mismas fuentes, en combinación con testimonios publicados antiguamente, dan a conocer los logros de algunos de ellos, como p.ej., del artillero, y compañero de Francisco Pizarro, Pedro de Candia (uno de los que la historia denominó más tarde «Trece de la fama», que constituyeron la vanguardia en la conquista del imperio inca)<sup>70</sup> o de los casi míticos Juan Griego (probablemente el fundador del puerto del mismo nombre de la Isla Margarita, al norte de Venezuela)<sup>71</sup> y Juan Valeriano de Fuca (también posible primer explorador del estrecho que lleva el mismo nombre («Strait of Juan de Fuca»), del extremo noroccidental del actual estado de Washington en los Estados Unidos)<sup>72</sup>. Además de estos particulares, encontramos asimismo dinastías familiares completas de marinos y comerciantes griegos que, teniendo como base Sevilla (principalmente el barrio de Triana), se movían constantemente entre el Mediterráneo oriental y

en el archivo español de Simancas], ed. I.K. HASSIOTIS, Nicosia, Kentro Epistimonikón Erevnón, 2000, pp. 53, 56, 64, 66, 69, 70, 77, 79, 82, 85, 97, 100, 104, 108, 112, 119, 125, 130, 179.

<sup>69</sup> Cfr. u.g., ejemplos indicativos de marineros y colonos griegos en los inventarios y diccionarios biográficos redactados por Francisco Asís de ICAZA, *Conquistadores y pobladores de Nueva España*, vol. 1, Madrid, El Adelantado de Segovia, 1923, pp. 64, 126, vol. 2, pp. 232-233, 323; Luis de ROA Y URSÚA, *El Reyno de Chile, 1535-1810. Estudio histórico, genealógico y biográfico*, Valladolid, Instituto Jerónimo Zurita, 1945, pp. 156-157, 211; Ernesto SCHÄFER, *Índice de la Colección de documentos inéditos de Indias*, vol. 1, Madrid, CSIC, 1946, pp. 14, 22, 28, 73, 208, 218, 279, 492, 494; Peter BOYD-BOWMAN, *Índice geobiográfico de más de 56 mil pobladores de la América hispánica. I (1492-1519)*, 2ª ed., vol. 1, México, Fondo de Cultura Económica, 1985, pp. 135, 174-175, 287; y Antonia HEREDIA HERRERA, *Catálogo de las consultas del Consejo de Indias*, vol. 2, Madrid, Dirección General de Bellas Artes y Archivos, 1972, p. 102. Cfr. Christos D. LAZOS, *Έλληνες στην ανακάλυψη και εξερεύνηση της Αμερικής* [Griegos en el descubrimiento y la exploración de América], Atenas, Aiolos, 1990, pp. 25-29. Creo que es indicativo el hecho de que en el periplo de Magallanes formaran parte al menos ocho marinos griegos (Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV*, vol. 4, Madrid, Imprenta Real, 1837, pp. 12, 70, 94, 96, 310), a uno de los cuales, Francisco Albo, piloto de la nao *Trinidad* y luego de la *Victoria*, debemos uno de los dos cuadernos de bitácora que se conservan (el otro pertenece al erudito italiano Antonio Pigafetta): el «Diario o Derrotero del viaje de Magallanes... hasta el regreso a España de la nao *Victoria*, escrito por Francisco Albo», publicado por Martín FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *ibid.*, pp. 209-247 (reimpr. Buenos Aires, Editorial Guaranía, 1944), y *BAE*, vol. 76/2, Madrid 1955, pp. 532-556.

<sup>70</sup> Christos D. LAZOS, *op. cit.*, pp. 55-118, 175-177, 179-181, 183-188.

<sup>71</sup> La penuria de los datos que acompañan las referencias a las personas que se descubren en las fuentes de los archivos no nos permite identificar a uno de los «Juanes Griegos» en relación con este puerto venezolano.

<sup>72</sup> Christos D. LAZOS, *op. cit.*, pp. 119-173; cfr. la novelización (fundamentada en una amplia bibliografía) de los descubrimientos de Ioannis-Apóstolos Focás-Valerianos (Juan de Fuca) de Evrydiki LEIVADÁ-DUKA, *Στα Στενά της Χίμαιρας* [En los Estrechos de la Quimera], Atenas, Kedros, 2007.

occidental y los dominios de ultramar hasta prácticamente mediados del siglo XVII. De entre esas «dinastías» destaca la familia cretense Darodis —denominada en las fuentes españolas como «de Rodas» afincada en Sevilla desde 1530—, diversos miembros de la cual participaron activamente tanto en las expediciones exploratorias como en la conquista de Cuba, México, Guatemala, Paraguay, etc.<sup>73</sup> Para cerrar este capítulo, quisiera notar que algunos de esos marinos regresaron a sus tierras natales llevando consigo parte de su riqueza acumulada, además de sus conocimientos sobre los grandes mares, que causaban sensación entre sus compatriotas<sup>74</sup>.

Así, no resultaba extraño el hecho de que ya desde las primeras décadas del siglo XVI griegos diseñadores de mapas y confeccionadores de portulanos e islarios —como p.ej. el cretense Jorge Sideris Calapodas y, hacia finales del mismo siglo, Antonio Milios, natural de las Cícladas— incluyeran en sus obras topónimos y zonas no sólo del Mediterráneo, sino también del Atlántico y del Nuevo Mundo<sup>75</sup>. Empero, la mayoría de los griegos que se movían en los dominios españoles de ultramar no volvían a ver el suelo patrio: se quedaban allí, se casaban con españolas<sup>76</sup> o indígenas, y al llegar a la tercera generación, e incluso desde la segunda, habían sido completamente asimilados. Incluso se da el caso de grandes familias, como la «de Rodas» citada anteriormente, de las que no quedó —ya entrada la segunda mitad del siglo XVII— más que el apellido (que, además, tanto en Sevilla, como en Méjico, Guatemala y Paraguay, no se relacionaba con Grecia sino con la toponimia homónima de Galicia o la familia igualmente homónima de Navarra)<sup>77</sup>. En la propia España sucedía prácticamente lo mismo justo después de la conversión de los griegos al catolicismo, siendo el ejemplo más emblemático el de Jorge Manuel Theotocópoulos, hijo del pintor, ya totalmente hispanizado<sup>78</sup>. Existen excepciones, pero las verificadas pertenecen al siglo siguiente, siendo quizás más importante el caso de la familia Ladico y Font (en gr. Λαδικός), la cual, procedente de la colonia griega de Mahon de finales del siglo XVIII, aún hoy es consciente de su origen griego<sup>79</sup>. Quisiera añadir que lo mismo sucedió con los españoles que se

<sup>73</sup> Miembros de la familia «de Rodas» se han registrado en todos los índices anotados *supra*, nota 68. Sobre la presencia de varios griegos con apellido «de Rodas», residentes en la Sevilla decimosexta, *cf.* Juan Gil FERNÁNDEZ, «Griegos en Sevilla (Siglo XVI). Documentación de Protocolos», *Erytheia* 25 (2004), pp. 150, 151, 153, 155, 156, 160, 162, 163, 164, 167-168.

<sup>74</sup> *Cfr.* I.K. HASSIOTIS, «Η Κρήτη και οι Ισπανοί», p. 347.

<sup>75</sup> Anna AVRAMEA, «Η χαρτογράφηση του παράλιου χώρου» [El trazado de mapas del litoral (griego)], *Helleniki Emporiki Naftilia*, pp. 180-18, 490 nota 9 (bibliografía).

<sup>76</sup> *Cfr.* Juan Gil FERNÁNDEZ, *op. cit.*, p. 145 y ss., donde las mujeres de la mayoría de los griegos de Sevilla tienen apellidos españoles.

<sup>77</sup> *Cfr.* Julio de ATIENZA, Barón de Cobos de Belchite, *Nobiliario español. Diccionario heráldico de apellidos y de títulos nobiliarios*, Madrid, Aguilar, 1948, p. 1.142.

<sup>78</sup> *Cfr.* Francisco de BORJA DE SAN ROMÁN Y FERNÁNDEZ, *El Greco en Toledo. Nuevas investigaciones acerca de la vida y obras de Dominico Theotokopuli*, Madrid, Libr. Victoriano Suárez, 1910, pp. 15 y ss., 23 y ss.

<sup>79</sup> Francisco HERNÁNDEZ SANZ, «La colonia griega establecida en Mahón durante el siglo XVIII», *Revista de Menorca*, 20 (1925), pp. 340, 345-346, 367-372; *cf.*, I.K. HASSIOTIS, «Οι Αλεξιανοί





establecieron en Grecia incluso durante el siglo XIX: el ejemplo más conocido es del alicantino Lorenzo Mabili de Bouligny, cónsul de España en Corfú entre 1804-1811, tocayo y abuelo del célebre sonetista griego Lorentzos Mavilis<sup>80</sup>.

Las fuentes referidas a casos de griegos que cruzaron el Mediterráneo para llegar a España —siempre a través de Sicilia y Nápoles— y a los dominios de ultramar, se vuelven más escasas desde mediados del siglo XVII. Esta escasez refleja obviamente la correspondiente disminución del número de personas que, partiendo del Levante otomano, elegían territorios españoles para su establecimiento. Se pueden considerar excepciones algunas migraciones relativamente masivas a Italia meridional y Sicilia, que se efectuaron durante la segunda mitad del siglo XVII; pero, con el paso del tiempo, los casos eran cada vez más limitados en frecuencia y volumen. Este proceso tuvo que deberse, principalmente, a condiciones que empezaban a imperar en los países de acogida. España, que no constituía aquella impresionante potencia del Mediterráneo —con sus espectaculares «empresas» navales, la proyección de sus ambiciosos planes contra los turcos y la compensación económica de sus diversos colaboradores en el Levante y en el Occidente— llamaba la atención de cuantos querían librarse de la dominación otomana en sus territorios. Naturalmente, esta gente no renunció a la búsqueda de mejores condiciones de vida y oportunidades para enriquecerse, pero ya se orientaba hacia otras direcciones, principalmente a la Rusia ortodoxa<sup>81</sup>. A pesar de ello, hacia finales del siglo XVII y principios del XVIII bastantes marinos griegos empezaron a atravesar de nuevo el Mediterráneo occidental, esta vez comerciando trigo —legal y, más a menudo, ilegalmente— procedente sobre todo de los mercados otomanos o del norte de África<sup>82</sup>. Cuando los ingleses ocuparon Menorca en 1748, varios centenares de marinos y comerciantes griegos convirtieron el puerto de Mahon en base de sus actividades navales y mercantiles en la zona, creando al mismo tiempo una colonia muy activa<sup>83</sup>.

La disolución de la colonia de Menorca, una vez recuperada la isla por los españoles en 1783, no significó el fin de la presencia naval griega en el Mediterráneo occidental. En los años siguientes, sobre todo tras el comienzo de los bloqueos de la Europa continental, los barcos griegos —principalmente los bergantines de Hydra<sup>84</sup>— operaron en el abastecimiento de la Península así como en el cabotaje

---

της Μονόρκας. Συμβολή στην ιστορία των ελληνικών αποδημιών κατά τον ΙΗ΄ αιώνα» [Los Alexianos de Menorca: Contribución a la historia de las migraciones griegas en el siglo XVIII], *Rodonía. Timi ston M.I. Manousaka*, Atenas-Retimno, Panepistimio Kritis, 1994, pp. 659-660.

<sup>80</sup> I.K. HASSIOTIS, «Juan, José Eliodoro Bouligny και Lorenzo Mabili de Bouligny: Οι πρόγονοι του Μαβίλη και η διπλωματική τους αλληλογραφία, τέλη ΙΗ΄- αρχές ΙΘ΄ αιώνα» [Juan, José Eliodoro Bouligny y Lorenzo Mabili de Bouligny: Los antepasados de Mavilis y su correspondencia diplomática, f. s. XVIII-p. s. XIX], *Mnemon* 7 (1979), pp. 99-117 (= «La diplomacia española en Grecia a finales del siglo XVIII», *Erytheia* 7/2 [1986], pp. 279-301).

<sup>81</sup> Cfr. Apóstolos E. VACALÓPOULOS, *Ιστορία*, vol. 4, Tesalónica, s. ed., 1973, p. 70 y ss.

<sup>82</sup> Sobre estas actividades, cfr. Godfrey FISHER, *Barbary Legend: War, Trade and Piracy in North Africa, 1415-1830*, Oxford, Clarendon Press, 1957, pp. 286 y ss., 326 y ss.

<sup>83</sup> I.K. HASSIOTIS, «Οι Αλεξιανοί», pp. 649-660.

<sup>84</sup> A. BEKIÁROGLOU-EXADAKTYLOU, *Οθωμανικά ναυπηγεία*, p. 155.

entre los comercios sudamericanos (primordialmente de Venezuela y Argentina) y los puertos ibéricos (Lisboa, Cádiz, Algeciras, Málaga, Barcelona, etc.)<sup>85</sup>. Las fuentes españolas concernientes a estos hechos hablan de barcos (*polacras*) musulmanes u otomanos, pero los nombres de las naves y de sus capitanes no dejan ninguna duda de su procedencia nacional<sup>86</sup>. Por otro lado, las fuentes griegas (que proceden principalmente de los archivos de las islas que protagonizaron en dichas actividades, a saber, Hidra y Spetses) manifiestan la presencia de marinos españoles en los barcos griegos que circulaban por las rutas transatlánticas<sup>87</sup>.

La espectacular evolución de la navegación griega en el Atlántico se debe también, sin duda, a otros factores importantes que guardan relación con las condiciones creadas para el comercio, marítimo y terrestre, en el Mediterráneo, el Sureste europeo y el Mar Negro. De todos modos, los factores afines —políticos, económicos y sociales— contribuyeron al despegue de la marina mercante griega, que no sólo ayudó unos años más tarde (en 1821-1827) al feliz desenlace de la guerra por la independencia nacional y la formación del estado neogriego, sino que sirvió de punto de partida del proceso que condujo a la actual supremacía naval helénica en el mundo<sup>88</sup>.

<sup>85</sup> Vid. los estudios de Eloy MARTÍN CORRALES, «Cereales y capitanes greco-otomanos en la Málaga de fines del siglo XVIII», *Estudis d'Història Econòmica* 2 (Mallorca, 1989), pp. 87-114, «Comercio de Cataluña con el Levante otomano en el siglo XVIII (1782-1808)», *vii Jornades d'Estudis Històrics Locals. La Mediterrània: Antropologia i història*, Mallorca, 1991, pp. 145-160, y «El comercio de Cádiz con el Levante otomano en el siglo XVIII», *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía. Andalucía Moderna II*, Córdoba 1995, pp. 389-400. De todas formas, parece que el traslado de cereales desde los mercados otomanos a los puertos del Mediterráneo occidental fueron a menudo sin el consentimiento de la Sublime Puerta, como revelan con claridad las severas advertencias del capudán pasá (almirante otomano) Husein de junio de 1792, publicadas por Antonios LIGNÓS, *Αρχείο της Κοινότητας Ύδρας, 1778-1832* [Archivo de la comunidad de Hidra, 1778-1832], vol. 1, Pireo, Sfaira, 1921, pp. 25-26.

<sup>86</sup> Eloy MARTÍN CORRALES, «El corsarismo norteafricano y la flota catalana en la Carrera de Indias», *Manuscripts. Revista d'Historia Moderna* 10 (1992), pp. 387-389: *Virgen de Idhra* (Panagía Faneromeni de Hidra), *Virgen de Turliani* (Panagía denominada Turlianí de Miconos o de Milos), *San Miguel Arcangel*, *San Spirídon*, *Agios Nikólaos* (San Nicolás), Kagi Kanelacia (Hatzikanelakis), Demetri Christóforo (Christofilu), Demetrio M. Samado [Tsamadós], Stabros Kagi Jorge (Stavros Hatzigueorgis), Demetri Giorgi (Guiorgis), Ciriaco Stamato (Stamatis), Demetrio de Joannes (Yanni o Ioannu), Georgi Apostolich (Apostolakis). Casi todos estos «capitanes» están registrados en fuentes griegas de la época: Antonios LIGNÓS, *op. cit.*, pp. 120, 154, Ant. A. MIAOULIS, *Ιστορία της νήσου Ύδρας* [Historia de la isla de Hidra], 2ª ed., Atenas, Ant. N. Manikis, 1936, pp. 61 nota 38, 85, 128, 280.

<sup>87</sup> Antonios LIGNÓS, *op. cit.*, pp. 135-136.

<sup>88</sup> Sobre el despegue de la marina mercante helénica contemporánea, *vid.* Tzelina HARLAFTI, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αιώνας* [Historia de la marina mercante de propiedad griega], Atenas, Nefeli, 2001, pp. 66 y ss., 320 y ss., 436 y ss. *Cfr.* Matheos D. LOS, «Post-War Greek Shipping: The Road to the Top», *The Greeks and the Sea*, pp. 189-213, y, para su desarrollo más reciente, Nikos BARDOUNIAS, «Η ελληνική ναυτιλία του σήμερα» [La marina mercante griega de hoy], *Kathimerini* (periódico de Atenas), 28 de noviembre de 2006.



