

PALABRAS PRELIMINARES

La historia moderna del continente americano, hegemónica y fragmentaria, como toda historia, ha sido una historia de a pie (o a caballo): mujeres y hombres que llegaron en naves y las dejaron atrás para ya no regresar. La otra historia, la de quienes en un principio no están del todo en tierra, es el objeto de estudio de este libro. Junto con los viajes marítimos más renombrados —los de Colón, Vesputio, Magallanes, Elcano, Legazpi, Urdaneta—, aunque a menor escala, también se sucedieron viajes marítimos de exploración costera, expediciones de menor envergadura que tuvieron como misión reconocer los litorales marítimos, buscar “pasos” de un océano a otro y adquirir información para extender los límites del dominio europeo en el continente. Interesa un período particular de la historia colonial americana, los siglos XVI y XVII, y un lugar específico, las Californias, Norte y Sur/Alta o Baja; e interesa porque en los discursos que componen la región el mar se interpone entre la mirada del navegante y la tierra desconocida y vista por vez primera: son discursos que tienen la particularidad de ser “conducidos por la navegación”.¹

Los europeos llegan por mar, y por mar se van para llegar nuevamente —más tarde— por tierra. Consecutivamente, por casi dos

1. Es una expresión de Ana Pizarro. En su trabajo sobre la Amazonía, Pizarro utiliza la idea de que el río que “tiene voces”, metáfora en extremo sugerente para indicar la pluralidad discursiva de una región (*Amazonía: el río tiene voces*, Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 2009, p. 15).

siglos, aunque con intervalos, los recién llegados observan las Californias desde el mar: mientras que algunas expediciones tuvieron el impedimento puntual de ir tierra adentro, otras fundaron asentamientos que no prosperaron y tuvieron que ser abandonados. Solo a finales del siglo XVII, con las misiones jesuíticas, los establecimientos en la zona se convierten en poblaciones estables. Nos proponemos entonces considerar la historia y la geografía de la temprana California “desde” el océano. Entendámoslo no como un sitio abstracto o metafórico, de naturaleza ambigua e incontrolable, sino como un espacio concreto: un lugar cultural, literario e histórico. El mar no solo es una metáfora, es una zona de circulación de saberes, y las naves, un lugar de producción e invención de historias y geografías imaginarias.

Una vez descubierto el Mar del Sur (1513) y hallado por Magallanes el paso al Pacífico (1520), el Noroeste, todavía *terra incognita*, pasó a ser el repositorio de los sueños y los anhelos europeos. Un buscado y nunca encontrado paso posibilitaría la ruta corta hacia las Indias —la no encontrada por Colón—, y de las muchas expediciones lanzadas en su búsqueda se conservan algunos derroteros que son un valioso instrumento para estudiar un punto de vista específico: el del navegante. Interesados en descubrir “el secreto de la costa”, consignar información de utilidad y encontrar una ruta a la Especiería, se sucedieron las primeras incursiones marítimas desde la Nueva España. El avance no fue lineal ni progresivo, así como tampoco significó una ocupación regular y definitiva de las tierras.² Las más tempranas experiencias fueron las naves enviadas por Hernán Cortés, el tenaz explorador “ansioso de inmensidad”,³ quien nunca se cansó de buscar nuevos espacios geográficos, siempre convertidos en promesas incomparables en sus *Cartas de relación*. Poco antes del envío de sus empresas al Noroeste, Cortés había regresado del agotador viaje a las Hibueras, aciaga expedición en la cual perdieron la vida muchos de los expedicionarios. Bernal Díaz del Castillo, uno de estos, asegura que de la expedición a las Hibueras todos vuelven “pobres y cansados”;⁴ y,

2. Alfredo Jiménez, *El gran Norte de México. Una frontera imperial en la Nueva España (1540-1820)*, Madrid, Tebar, 2006, p. 255.

3. Antonio Ballesteros Beretta, “Hernán Cortés y el ansia de inmensidad”, *Revista de Indias* 31-32 (1948), p. 7.

4. Bernal Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, ed. de José Antonio Barbón Rodríguez, Ciudad de México/Madrid, El Colegio de

sin embargo, en la “Quinta carta de relación”, fechada poco después de su regreso —el 3 de septiembre de 1526—, Cortés relata su viaje presentando la tierra explorada en términos de riquezas incomparables: una tierra “que hace mucha ventaja a México”.⁵ Después de sus incursiones al Sur, el Noroeste y las Californias vendrían a ocupar ese mismo lugar del imaginario: el de la promesa, el mito y la aventura. Por esto mismo, los textos de estas primeras expediciones marítimas tienen ciertas marcas de la distancia en la escritura, en donde la lejanía funciona como un lente que proyecta sueños y expectativas. El punto de vista marítimo (desde el mar) configura, además, un lugar de enunciación que nos interesa de manera particular: el barco.

El barco ha sido estudiado en el marco de la modernidad, temprana y tardía. La “Era de los descubrimientos” fue, fundamentalmente, la era del tránsito por el océano, como señaló Parry en su trabajo pionero de 1974. A partir de entonces, se comienza a hablar de la unidad del mundo en términos de accesibilidad: todos los océanos están conectados y todas las regiones del planeta con costas son asequibles por mar. Los barcos del momento eran capaces de transportar cantidades importantes de personas o bienes por largos períodos, y poseían una combinación de atributos que los hicieron eficientes y productivos para los viajes de exploración.⁶ En este sentido, el barco ha sido analizado como una pieza fundamental del mundo moderno-capitalista, en la cual descansa la construcción del expansionismo europeo, y concebido como una unidad para el análisis de las condiciones materiales en la circulación de capitales.⁷ Hay quienes incluso lo comparan con la

México/Universidad Nacional Autónoma de México/Servicio Alemán de Intercambio Académico/Agencia Española de Cooperación Internacional, 2005, p. 686.

5. Hernán Cortés, *Cartas de relación*, ed. de Ángel Delgado Gómez, Madrid, Castilla, 1993, p. 626. Para el análisis concreto de la narración del viaje a las Hibueras, véanse mis trabajos: Jimena Rodríguez, *Conexiones trasatlánticas. Viajes medievales y crónicas de la conquista de América*, Ciudad de México, El Colegio de México, 2010, pp. 193-206 y Jimena Rodríguez, “El viaje como relato intercalado en crónicas de la Conquista. La expedición a las Hibueras en la *Historia verdadera*”, en Claudia Parodi y Jimena Rodríguez (eds.), *Centro y periferia. Cultura, lengua y literatura virreinales en América*, Madrid/Frankfurt, Iberoamericana/Vervuert, 2011, pp. 59-70.
6. John H. Parry, *The Discovery of the Sea. An Illustrated History of Men, Ships and the Sea in the 15th and 16th Centuries*, New York, Dial, 1974, p. xi.
7. Paul Gilroy, *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*, London, Verso, 1993, p. 15.

“factoría” porque, en tanto espacio de trabajo, comparte los mismos rasgos estructurales: regimentación, compartimentación y división del trabajo.⁸ Han sido también exploradas sus implicaciones en los trabajos que tienen por objeto el viaje de la modernidad⁹ y, especialmente en el mundo angloparlante y en los últimos años, es el personaje referencial en números monográficos de revistas o libros dedicados al estudio de océano como un espacio cultural-histórico-literario.¹⁰ El barco es también un personaje silueta, tanto en las perspectivas historicistas que se circunscriben a la reconstrucción de la vida marítima en la Carrera de Indias,¹¹ como en perspectivas literarias que buscan

-
8. Cesare Cesarino, *Modernity at Sea: Melville, Marx, Conrad in Crisis*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2002, p. 32. Han señalado estos mismos rasgos estructurales Pablo Emilio Pérez Mallaína, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1992; y Margaret Cohen, *The Novel and the Sea*, New Jersey, Princeton University Press, 2010.
 9. Véase el trabajo de Isabel Soler, *El nudo y la esfera. El navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona, Acantilado, 2003, que estudia de manera lucida e informada la relación entre los portugueses y el mar, enfocándose en los trayectos intelectuales del mundo renacentista o en la manera en que las viejas ideas ceden a las nuevas observaciones de quienes van y vuelven por el mar. Véase también el trabajo de Juan Pimentel, *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Madrid, Marcial Pons, 2003.
 10. Por nombrar solo algunos títulos (esta lista no pretende ser exhaustiva): Philip Steinberg, *The Social Construction of the Ocean*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001; Daniel Finamore (ed.), *Maritime History as World History. New Perspectives on Maritime History and Nautical Archaeology*, Gainesville, University Press of Florida, 2004; Bernhard Klein y Gesa Mackenthun (eds.), *Sea Changes: Historicizing the Ocean*, New York, Routledge, 2004; Jerry H. Bentley, Renate Bridenthal y Kären Wigen (eds.), *Seascapes: Maritime Histories, Littoral Cultures and Transoceanic Exchanges*, Honolulu, University of Hawaii Press, 2007; el volumen 125, n.º 3 (2010) de *Publications of the Modern Language Association of America* (PMLA), titulado *Oceanic Studies* (2010); Jon Anderson y Kimberley Peters (eds.), *Water Words: Human Geographies of the Ocean*, New York, Taylor and Francis, 2014; Charlotte Mathieson (ed.), *Sea Narratives: Cultural Responses to the Sea*, Newcastle, Newcastle University Press, 2016; entre otros.
 11. Véanse los trabajos de José María López Piñero, *El arte de navegar en la España del renacimiento. Teoría y técnica del arte español de navegar del siglo XVI*, Labor Barcelona, Labor, 1979; Michel Mollat, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique*, Paris, Hachette, 1983; Pablo Emilio Pérez-Mallaína, *op. cit.*; José Luis Martínez, *Pasajeros de Indias. Viajes Trasatlánticos en el siglo XVI*, Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 2001; Flor Trejo Rivera, “Introducción”, en Flor Trejo Rivera (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631*, Ciudad de

dar cuenta del impacto de la travesía transoceánica en la España del Siglo de Oro.¹² De manera transversal, está presente —además— en la robusta tradición de trabajos que exploran la narrativa de naufragios como una disrupción en la narrativa del éxito de la conquista.¹³

México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003, pp. 21-28; y Delphine Tempère, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009.

12. Destacan aquí las contribuciones de Elizabeth Davis, quien ha señalado una vasta y riquísima narrativa que da cuenta del inmenso impacto de la travesía transoceánica en la España del Siglo de Oro. Véase especialmente su trabajo “Travesías peligrosas: escritos marítimos en España durante la Época Imperial, 1492-1650”, en Anthony J. Close y Sandra María Fernández Vales (coords.), *Edad de Oro cantabrigense: Actas del CVV Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas del Siglo de Oro*, Madrid, Aiso, 2006, pp. 31-41. La exposición de dicha narrativa también ilumina su artículo “De mares y ríos: conciencia trasatlántica e imaginaria acuática en la Historia de la Nueva México de Gaspar Pérez de Villagrà, 1610”, en Paul Firbas (ed.), *Épica y colonia: ensayos sobre el género épico en Iberoamérica siglos XVI y XVII*, Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2008, pp. 263-86, en donde, haciendo un análisis de las imágenes relacionadas con la navegación en el poema de Villagrà expone una subjetividad particular, la de un sujeto que ha pasado buen tiempo a bordo de las flotas de Indias. Su trabajo sobre los motivos marineros del exvoto —“La promesa del naufrago: el motivo mariner del ex-voto, de Garcilaso a Quevedo”, en Lía Schwartz (ed.), *Studies in Honor of James O. Crosby*, Newark/Delaware, Juan de la Cuesta, 2004, pp. 111-125—, merece una mención especial por su informadísima prosa y por la sutileza en el análisis del vínculo entre la navegación y la retribución divina.
13. Nuevamente sin pretender ser exhaustivos, véanse, por ejemplo, Lucía Invernizzi Santa Cruz, “Naufragios e infortunios: discurso que transforma fracasos en triunfos”, *Dispositio*, 11/28-29 (1986), pp. 99-111; Hans Blumenberg, *Shipwreck with Spectator. Paradigm of a Metaphor for Existence*, Cambridge, The Massachusetts Institute of Technology, 1997; Josiah Blackmore, *Manifest Perdition. Shipwreck Narrative and the Disruption of Empire*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2002; Margo Glantz, “El cuerpo inscrito y el texto escrito o la desnudez como naufrago”, en *Obras reunidas I. Ensayos sobre literatura colonial*, Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 2006, pp. 86-116; Sarissa Carniero, *Retórica del infortunio*, Madrid/Frankfurt, Iberoamericana/Vervuert, 2005; Isabel Soler, “Introducción” a *Los mares naufragos*, Barcelona, Acantilado, 2004. Véase también Blanca López de Mariscal, *La escritura y el camino. Discurso de viajeros en el Nuevo Mundo*, Ciudad de México/Monterrey, Bonilla Artigas/ Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, 2014, quien presta especial atención a las tormentas y los huracanes y su relación con la escritura del desastre. A este matiz particular se suman los trabajos de Vera Moya Sordo sobre el miedo en altamar: “Miedo en el navío inestable. Navegaciones atlánticas hispánicas, siglos XV-XVII”, *Traversea*, 2 (2012), pp. 116-130 y “Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa”, *Derroteros de la Mar del Sur*, 20-21 (2013), pp. 51-52; y los de Ma-

En el estudio ya clásico de Navarro González, *El mar en la literatura medieval castellana* (1962), se establece una distinción entre el “mar conocido” y el “mar imaginado”, es decir, entre imágenes que pudieran conllevar la experiencia de la vida marítima —guerrera y comercial— y las imágenes tradicionales del mar: mares mitológicos, bizantinos y caballerescos. Aunque la distinción pudiera parecer dudosa (en cualquier caso, estamos frente a realidades textuales), Navarro González menciona que los viajeros medievales (Tafur y González de Clavijo) estaban más interesados por las maravillas y las extrañezas humanas, que por las del mar, aunque ellos describen con cierto detenimiento las costas, las ciudades que miran al mar y los puertos. En los relatos de viajes medievales, la textualización del recorrido descansa, generalmente, en una frase de transición en donde no solo está ausente la dimensión cotidiana del desplazamiento, sino también la memoria de los hallazgos o los descubrimientos del viaje marino. En otras palabras, no hay mención alguna de las incomodidades, los peligros y los esfuerzos que implican el espacio por recorrer (tormentas, motines, pestes, averías, naufragios, etc.), así como tampoco hay memoria de la información (distancias, vientos, arrecifes, corrientes, letales calmas, datos curiosos etc.) del espacio recorrido. No es el caso de los relatos del siglo xv y xvi, donde la navegación adquiere nuevos significados. Sin ir más lejos, la consignación de un dato curioso en el diario del primer viaje de Colón —la aparición de tres “sirenas” no tan “hermosas” como se esperaba— ha permitido a la crítica reflexionar sobre cómo el relato de viajes americano redefine la ecúmene europea en los comienzos de la expansión atlántica.¹⁴ Transgrediendo antiguos límites y apoyado en la experiencia sensible, el navegante produce y reproduce en su relato nuevos saberes (observaciones, descripciones, reflexiones) que expanden el conocimiento del mundo habitado, dando paso a una

ría Jesús Benítez sobre los desplazamientos a bordo en el estrecho de Magallanes y el río Amazonas: *Con la lanza y con la pluma. La escritura de Pedro Sarmiento de Gamboa*, Tucumán, Universidad Nacional de Tucumán, 2004; “Descubriendo secretos. Las relaciones de viaje de fray Gaspar de Carvajal y Toribio de Ortiguera”, *Espaciotiempo. Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades*, 6 (2010), pp. 5-14; “Entre el asombro y el espanto: un acercamiento a la relación de fray Gaspar de Carvajal por el Río Grande de las Amazonas”, *Telar*, 6 (2008), pp. 54-74.

14. Miguel Alberto Guérin, “El relato de viaje americano y la redefinición sociocultural de la ecúmene europea”, *Dispositio*, vol. xvii, n° 42-43 (1992), pp. 1-5.

lenta y compleja transición del llamado mundo medieval al renacentista. Tanto el viaje a ultramar como el desarrollo de las técnicas de navegación intervienen de manera directa en el proceso de modificación de la idea del mundo,¹⁵ y el diario de navegación —producto de los cruces trasatlánticos primero y de la navegación costera luego— da cuenta de la “invención” del continente americano, de su incorporación y su inscripción en el imaginario de los europeos.

El barco es para nuestro análisis un centro de gravedad que se mueve y que tiene una condición satelital; un lugar de enunciación que provee un punto de vista organizado alrededor y es determinante de una estética en donde se presentan elementos aparentemente antitéticos como la seguridad y la vulnerabilidad o la violencia y la fragilidad. Para una mejor exposición de estos elementos hemos dividido este libro en dos partes. En la parte I, “Escribir y navegar”, expondremos los fundamentos de nuestro acercamiento al tema. En el primer apartado “Naves recordadas y naves olvidadas”, desarrollaremos las implicancias teóricas de la nave como categoría crítica. Desde los señalamientos teóricos de Michael de Certeau, observamos que, en la mirada del navegante, prepondera el paisaje (re)cortado por un observador lejano aunque no imparcial. Su punto de vista está posibilitado por el barco, un emplazamiento particular que permite ver y atravesar, y un objeto que está a la distancia y, a la vez, relaciona “el afuera” con “el adentro”, lo sabido con lo no sabido. Nos distanciamos aquí de las apreciaciones de De Certeau —para quien observación y distancia están ligadas a la inmovilidad, y el movimiento, a la cercanía, con la subsecuente imposibilidad de una visión panóptica—, porque nos acercaremos a las apreciaciones de Foucault, para quien el barco es un objeto relacional y un lugar diferenciado (un espacio-otro); un medio de transporte, sí, pero también un objeto cultural que atraviesa el espacio.

En el apartado segundo, “El salto en el mar”, contextualizaremos la época que nos ocupa y la navegación como un arte que estaba posibilitando descubrimientos geográficos. Los mareantes de la mar fueron, en un sentido literal, los únicos que podían llegar a los confines del mundo —la Patagonia, las Californias, el Paso del Noroeste— trayendo las noticias, los bienes y las historias de las regiones más recónditas del planeta. Los barcos fueron el medio de transporte más rápido y

15. Soler, *El nudo y la esfera*, p. 135.

eficiente en la época, posibilitando el reconocimiento de nuevas tierras y vehiculizando la anexión de territorios y el poder colonialista. Pero, en tanto visitantes de paso y observadores a la distancia, el discurso de los navegantes también da cuenta de las contradicciones de dicho expansionismo y poderío. Vamos a desarrollar aquí el concepto del barco como prolongación del imperio español en el contexto de las exploraciones marítimas a California: si, por un lado, son brazos de control y apropiación, por otro, la apelación a la vulnerabilidad es constante. California se configura así como un espacio liminar en donde se prodigan las ceremonias de tomas de posesión como una forma de dejar constancia de una presencia inconsistente. Buscaremos interpretar las tomas de posesión y las prácticas que las acompañan desde la clave de la fragilidad y la violencia, argumentando que si, por un lado, hablan de la apropiación del territorio y de su incorporación al dominio de lo familiar-europeo, por otro, lo hacen de la inestabilidad de las embarcaciones, los peligros del viaje y las incertidumbres del océano. El discurso de los navegantes presenta la “invención” cartográfica del continente y su incorporación al imaginario europeo en términos de conquista y control, pero también revela intersticios que nos permiten deconstruir la historia, los efectos y el funcionamiento del colonialismo. Los barcos están en el centro de la expansión, pero también en los bordes del mundo conocido, y este “brazo distante del imperio” nos lleva a zonas dinámicas o inestables.

En el último apartado, “Caminantes y navegantes por la Nueva España y sus confines”, estudiaremos la retórica del andar navegante en contrapunto con la del caminante en la serie de incursiones marítimas y terrestres al Noroeste. Reconstruiremos la expedición de Francisco Vázquez de Coronado en busca de las Siete Ciudades de Cibola para precisar la retórica del andar caminante. Coronado y sus hombres anduvieron más de cuatro mil millas (seis mil kilómetros), y las referencias al “ir caminando” e “ir de a pie” son constantes e iterativas. La frontera Norte, así como otras regiones entonces periféricas —las Californias, el río de la Plata o la Patagonia—, se configuran no como lugares referenciales, sino como espacios que significan y modelan el carácter del caminante, marcado por la situación de desplazamiento y por el contacto cultural que de ella deviene. Estudiaremos entonces ciertas marcas del estar “fuera de lugar propio” con las subsecuentes dificultades del camino, padecimientos del cuerpo, construcción de

ilusiones y descripción y catalogación de los otros. En la retórica del andar navegante, en cambio, la descripción del otro y la subsecuente diferenciación del yo narrador es una dimensión que no necesariamente tiene un valor central en la transmisión de la experiencia del viaje, focalizado en la descripción de los perfiles continentales, la descripción de las corrientes marinas, la manera en que soplan los vientos, etc. En otras palabras, la descripción de los habitantes de las costas está mediatizada por la distancia, y estos aparecen y desaparecen al paso de la nave dando lugar a la incertidumbre. Sin embargo, en la segunda mitad de este libro, presentaremos el caso de Hernando de Alarcón, un navegante particular.

La parte II, “La navegación de Hernando de Alarcón a las Californias”, es un estudio textual de su viaje y la traducción del italiano de su texto, que llega a la actualidad gracias a la célebre antología de Juan Bautista Ramusio. El volumen tercero de las *Navigazione et viaggi* compendia viajes y navegaciones al Nuevo Mundo y contiene un conjunto de textos que solo se han conservado gracias a la traducción de Ramusio aparecida en 1556. Uno de ellos es el diario de navegación del capitán Fernando de Alarcón, que Ramusio publica bajo el nombre de *Relazione della navigazione e scopeta, che face il capitano Fernando Alarchone per ordine dello Illustrissimo Signor Don Antonio di Mendoza Vice Re della nuoua Spagna*. El viaje de Alarcón implicó un trabajo editorial paradójico: la *Relazione della navigazione* tuvo que ser retraducida del italiano al español, su lengua original, traducción que publicamos aquí con el nombre de *Relación de la navegación y el descubrimiento que hizo el capitán Fernando de Alarcón*; presentamos además una edición anotada, que privilegia un análisis textual del viaje en donde las expectativas y desilusiones serán los denominadores comunes.¹⁶

16. Julio César Montané Martí publica en 2004 una traducción del italiano en su estudio *Los indios de todo se maravillaban: la Relación de Hernando de Alarcón*, Jalisco, El Colegio de Jalisco. Nuestra traducción fue realizada por Celia Felipetto en el marco del Proyecto Ediciones Críticas Anotadas de Textos Coloniales Hispanoamericanos (CB SEP-Conacyt 2012: 179178), dirigido por Manuel Pérez en la Facultad de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México. La edición y notas son de Jimena Rodríguez con el apoyo del Proyecto IP-Proyecto I+D “En los bordes del archivo, I: escrituras periféricas en los virreinos de Indias” (FFI2015-63878-C2-1-P) y del National Endowment for the Humanities Summer Seminar 2016: Mapping, Text, and Travel en The Newberry Library, Chicago.

En su texto, Alarcón dice haber escrito dos documentos, “un libro” y una “relación resumida”. La “relación” es la única conservada en la traducción de Ramusio de 1556 y entregada en Colima a un adelantado del virrey Antonio de Mendoza y Pacheco, organizador de la expedición. Sin embargo, Alarcón presenta ambos textos —su “libro” y su “relación resumida”— como objetos ya completos y prontos a entregar al virrey de la Nueva España. Existentes o no, perdidos o conservados, traducidos o retraducidos, fueron acaso textos escritos en su viaje de vuelta, textos escritos desde el océano.