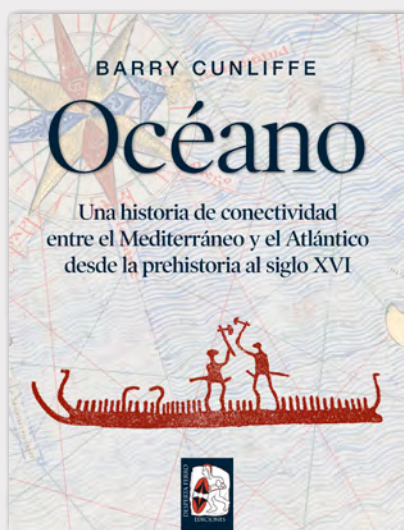


Mares y océanos: conectividad, globalización y migraciones en la Historia

Desde los cazadores recolectores del Paleolítico hasta los descubridores españoles, desde los mercaderes fenicios a los piratas vikingos, y desde Piteas a Colón, el eminente arqueólogo británico sir Barry Cunliffe dibuja el espacio de conectividad y comunicación que fueron y son el Mediterráneo y Atlántico, arterias por las que fluyeron gentes, objetos, productos e ideas. Y cuenta la historia de cómo la innata curiosidad humana ha moldeado el mundo, y la pugna entre el ser humano y la mar ha sido la fuerza motriz de la Historia.



2-9-2019 – La editorial Desperta Ferro Ediciones publica *Océano. Una historia de conectividad entre el Mediterráneo y el Atlántico desde la prehistoria al siglo XVI*, de [sir Barry Cunliffe](#), catedrático emérito de la Universidad de Oxford.

Para el ser humano la mar es, y siempre ha sido, un espacio ajeno. Mientras que la tierra es familiar, incluso reconfortante, la mar es extraña y amenazante. Entonces, ¿por qué nos lanzamos a ella? ¿Qué nos hizo aventurarnos hacia lo desconocido?

Océano es la historia –y la prehistoria– de Europa narrada desde la mar, o, mejor, desde dos mares enfrentados, el Mediterráneo y el Atlántico. En esta obra, de amplia perspectiva y profundo conocimiento, Barry Cunliffe nos lleva desde las primeras tentativas de exploración del Mediterráneo, hace 100 000 años, hasta los viajes transoceánicos del siglo XVI, que cartografiarían el globo. Con una visión renovadora sobre la historia de todo un continente, el libro explora las expediciones en busca de tierra, fama y fortuna que tentaron a los europeos, primero a lo largo y ancho de ese «mar interior» que es el Mediterráneo, y después hacia las profundidades de ese temible e inabarcable océano que es el Atlántico.

El libro estará **disponible el lunes 2 de septiembre**. Pincha en este [enlace](#) para obtener más información sobre la obra y [aquí](#) para consultar nuestro catálogo.



V CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO

Proyecto dentro del V Centenario
de la 1ª vuelta al mundo

Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

Sobre Desperta Ferro Ediciones

Desperta Ferro Ediciones es una editorial independiente fundada en 2010 por tres historiadores que decidieron hacer de su vocación, la Historia, un modo de vida y apostar por un producto cultural de calidad y en papel. Actualmente la editorial cuenta con cuatro cabeceras de revistas (*Desperta Ferro Antigua y Medieval*, *Desperta Ferro Historia Moderna*, *Desperta Ferro Contemporánea* y *Arqueología e Historia*) y desde 2015 con una línea de libros en la que han visto la luz una cincuentena de títulos entre libros ilustrados, ensayo y cómic (catálogo completo [aquí](#)). De esta forma, lo que comenzó como un modelo de autoempleo se ha convertido en un motor de generación de puestos de trabajo ya que, en la actualidad, Desperta Ferro Ediciones cuenta con diecisiete profesionales en plantilla y decenas de colaboradores externos.

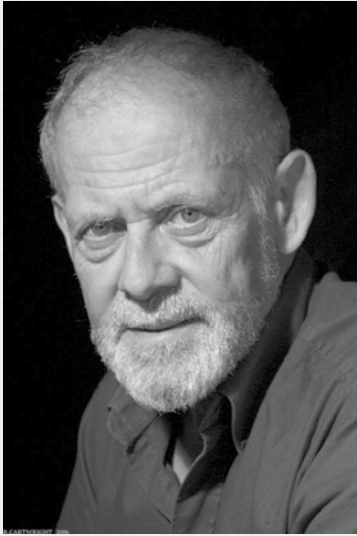
www.despertaferro-ediciones.com



DOSIER DE PRENSA



SOBRE EL AUTOR



BARRY CUNLIFFE ha enseñado arqueología en las universidades de Bristol y Southampton, habiendo sido Catedrático de Arqueología Europea en la Universidad de Oxford desde 1972 hasta 2008, institución de la que ahora es profesor emérito.

Ha excavado profusamente en Gran Bretaña (Fishbourne, Bath, Danebury, Hengistbury Head, Brading), en las islas del Canal, Bretaña y España (Torreparedones, Córdoba, y valle del Najerilla, La Rioja). Ha sido presidente del Council for British Archaeology y de la Society of Antiquaries, director del Museo de Londres y consejero del Museo Británico. Actualmente es comisionado del English Heritage, la institución que conserva y pone en valor los enclaves históricos británicos.

Entre sus numerosas publicaciones destacan *The Ancient Celts* (1997), *Facing the Ocean* (2001), *The Druids: A Very Short Introduction* (2010), *Britain Begins* (2012), y *By Steppe, Desert, and Ocean* (2015), publicados por Oxford University Press. En 2006 recibió el título de Sir.

VIDEOS



Why Did Humans Take to the Sea?



Barry Cunliffe on the development of a globalised world

SE HA DICHO SOBRE EL LIBRO

«Cunliffe escribe con una prosa sintética y ordenada que nunca cansa [...] Los mapas son increíblemente buenos, y dibujados con gran libertad, desafiando las convenciones cartográficas. Las numerosas ilustraciones también están muy bien escogidas, siempre cautivadoras, a menudo espectaculares [...] En resumen, Océano estimula una nueva manera de mirar a la historia de Europa, desde una perspectiva marina. Y espero que cambie la manera en que la gente piensa: es lo bastante bueno como para conseguirlo».

Felipe Fernández-Armesto, *Literary Review*

«Una obra magna y bellamente ilustrada, que ofrece una fascinante perspectiva desde la que comprender la evolución y los logros de la humanidad».

BBC History Magazine

«Barry Cunliffe, con insustituible amenidad y erudición, ha sido capaz de abrir la mirada y aglutinar ¡más de veinte milenios! de historia mediterránea y (algo menos) atlántica. Abstrayendo lo particular en lo general, cercando mares en un océano descomunal. Y además lo ha hecho de forma personal e inspiradora, atraído por unas olas que guiaron, como también perdieron en la niebla, innumerables expediciones movidas por la inquietud, la ambición, la necesidad, la competencia o el desafío [...] Los lectores de Óceano están de enhorabuena. Y a la espera del regalo que, para deleite y conocimiento, será una nueva publicación de Barry Cunliffe».

Eduardo Sánchez Moreno, *Universidad Autónoma de Madrid*

«Este cautivador libro, suntuosamente ilustrado y que invita a la reflexión, es una lectura indispensable».

Current World Archaeology

«Una narración absorbente y vivaz de los primeros Atlántico y Mediterráneo. Es de destacar que no solo recoge las últimas investigaciones y profundiza en los motivos de aquellos que los navegaron, sino que, además de los dónde y cuándo, se acerca a los miedos que los mares evocaban».

History Today

«Océano es un libro magnífico, que ha sido confeccionado con delicadeza y que ha requerido de todo el enciclopédico conocimiento de Barry Cunliffe. A través de múltiples aspectos, proyecta una narrativa coherente que puede seguirse a lo largo de diferentes tiempos y espacios, ofreciendo al mismo tiempo una visión de conjunto y detalle a los desarrollos particulares».

Stefan Vasilache, *Journal of Ancient History and Archaeology*

«Océano es un libro que todos los arqueólogos navales (y terrestres) deberían leer [...] Proporciona una síntesis completa desde una perspectiva marina del Mediterráneo y el Atlántico, desde el comienzo de los viajes de la humanidad en dichas aguas hasta el descubrimiento de América».

Colin Martin, *The International Journal of Nautical Archaeology*

«Es este un trabajo imponente, bello y enorme, siendo su autor un distinguido y prolífico arqueólogo. Los mapas ofrecen una visión del mundo "marítima", y sus proyecciones poco convencionales sumergen mejor al lector en la narración, que se ve realizada por las numerosísimas fotografías a todo color [...] Aquellos con interés en el tema encontrarán en este libro, espléndido y retador, una gran recompensa. Esencial».

J. C. Perry, *Choice*

ÍNDICE

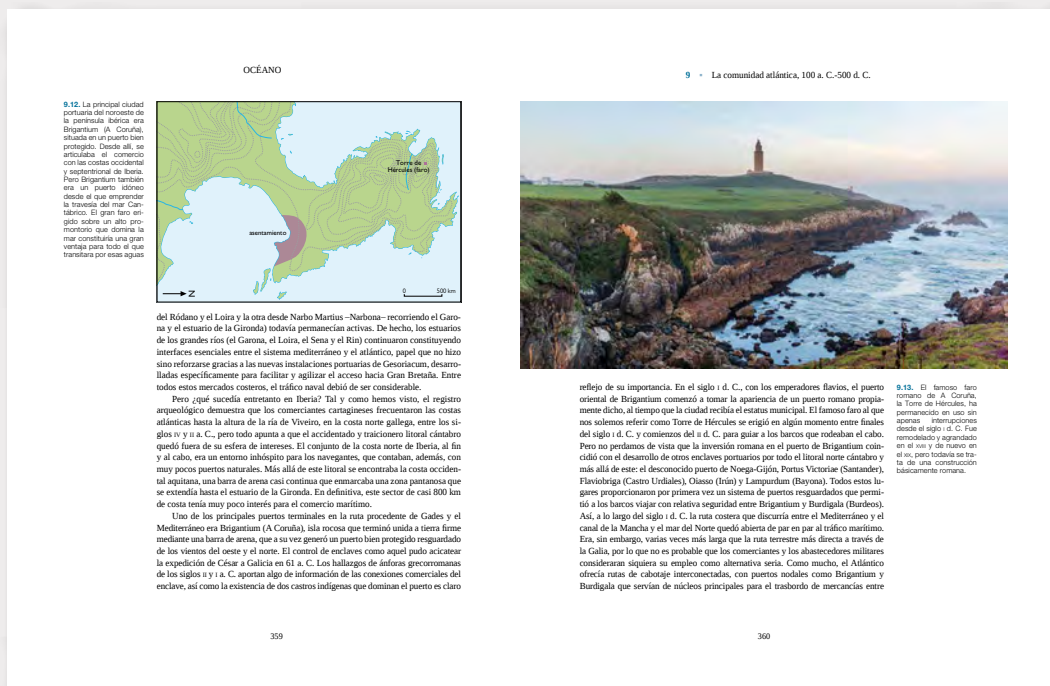
Prefacio

- Capítulo 1. *Those in Peril on the Sea*
- Capítulo 2. El combate que llaman navegación
- Capítulo 3. Hacerse a la mar
- Capítulo 4. Dos mares, muchas respuestas, 5300-1200 a. C.
- Capítulo 5. El caldero del Mediterráneo oriental, 5300-1200 a. C.
- Capítulo 6. Explorar los confines del mundo, 1200-600 a. C.
- Capítulo 7. Acerca de los barcos y las velas: un interludio técnico
- Capítulo 8. Explorar el océano exterior, 600-100 a. C.
- Capítulo 9. La comunidad atlántica, 100 a. C.-500 d. C.
- Capítulo 10. Un final y un comienzo, 300-800
- Capítulo 11. La era de los hombres del norte, 780-1100
- Capítulo 12. El nuevo orden europeo, 1100-1400
- Capítulo 13. El océano conquistado, 1400-1510
- Capítulo 14. Reflexiones acerca del océano

Glosario de términos náuticos

Guía de lecturas complementarias y fuentes de las ilustraciones

Índice analítico



CAPITULO 1

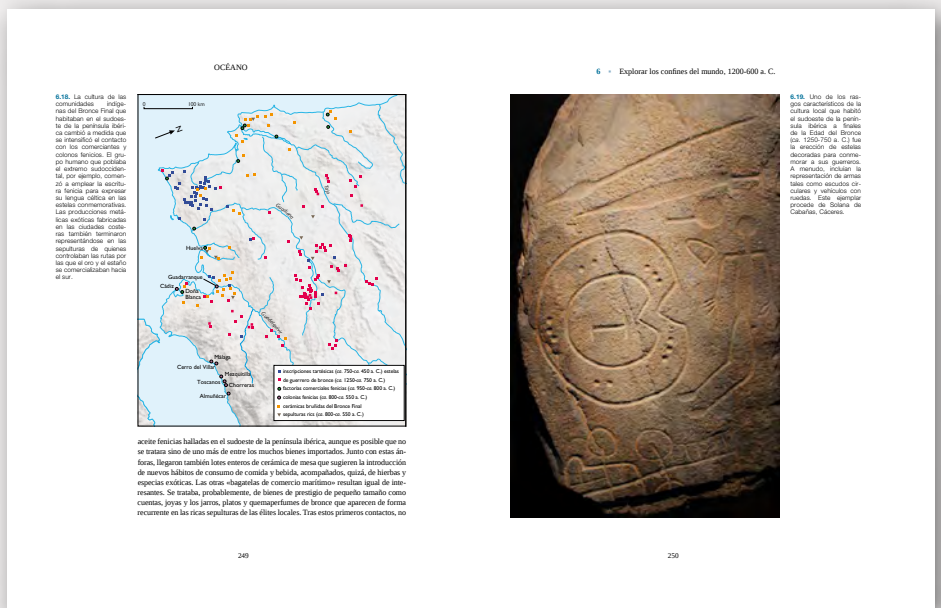
THOSE IN PERIL ON THE SEA

Esta es la historia de dos mares y de los humanos que los desafiaron. La historia del abarcable Mediterráneo (el familiar Mare Nostrum de la época clásica) y del temible e infinito Océano (el Mar de las Tinieblas Perpetuas, como lo llamaban los árabes). La historia de unos seres humanos que habían evolucionado como animales terrestres, pero que, a la altura del siglo xvi d. C., hacían frente por millares, cada año, a los peligros de la mar: peregrinos que cruzaban el mar Cantábrico entre Bristol y Galicia con el propósito de confluír en el santuario de Santiago de Compostela, comerciantes que circunnavegaban África para dirigirse hacia el océano Índico y los ricos mercados orientales y navíos repletos de entusiasmados jóvenes que atravesaban el Atlántico atraídos por el oro de los aztecas y los incas, anhelantes de labrarse una nueva vida como conquistadores y confortados por la certidumbre de que estaban dando cumplimiento a la obra de Dios. Por no hablar de las flotillas pesqueras que, anualmente, abandonaban los puertos de la península ibérica, Bretaña y Gran Bretaña rumbo al Atlántico Norte, con el fin de faenar los mares y regresar con sus capturas en salazón para alimentar a la pujante población europea. La mar les ofrecía a todos ellos una vía de paso; y a los más afortunados, además, les prodigaba ingentes recompensas.

Pero la relación del ser humano con la mar era un asunto sumamente complejo. Para empezar, no todo el mundo sentía su llamada. El escritor bretón P.-J. Hélias, en su popularísimo libro *Le Cheval d'orgueil*, describe cómo, a comienzos del siglo XX, las comunidades que vivían a tan solo unos pocos kilómetros de la costa rehuían la mar. Mucho antes, en el siglo VIII a. C., el bucólico poeta Hesíodo, satisfecho de su remota aldea campesina de las faldas del monte Helicón, en Beocia, se sentía obligado a desgranar ciertos consejos acerca de la navegación en su obra *Los trabajos y los*

días, aunque antecedía sus recomendaciones con una locución ciertamente significativa: «Si se adueña de ti el anhelo de la navegación peligrosa, atiende». La mar, en fin, atraía a los hombres, pero semejante atracción derivaba de su proximidad. Mas ¿qué es lo que tiene la mar que resulta tan fascinante? ¿Por qué empuja a los humanos a comportarse de manera irracional?

Para los animales terrestres, comenzando por el ser humano, la mar es diferente: es un mundo extra-

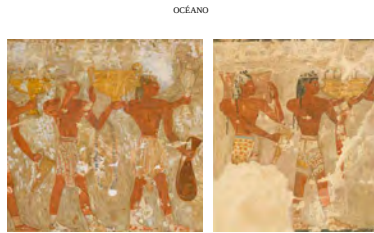
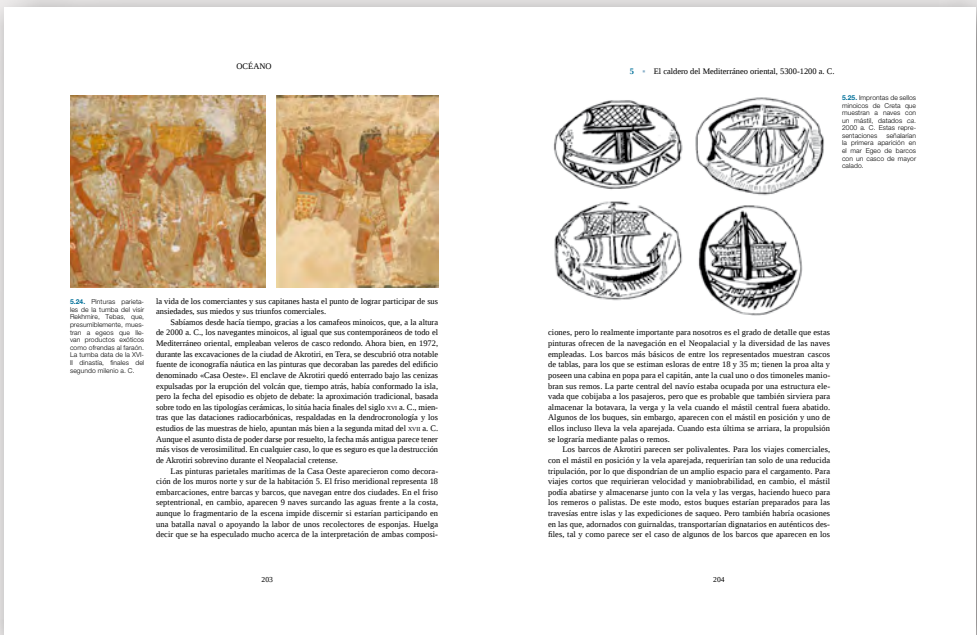


ño, distinto a la tierra en todos sus aspectos. Mientras que esta muestra las cicatrices de la actividad humana (asentamientos, lindes, montículos funerarios), que refleja en ellas la antigua herencia de la interacción entre sus pobladores, la mar no tiene historia, es atemporal. En tierra, comprobamos de manera constante cómo el paisaje que hoy contemplamos fosiliza las diligencias de los seres humanos a lo largo de la historia. La mar, en cambio, es un lugar para el olvido. Así como la tierra parece estática, la mar está siempre en movimiento, mudando de color entre los grises más enmarañados y las tonalidades más vivas de azul y verde, modulando su voz entre el murmullo más sosegado y el rugido más terrible. Tranquila un instante, furiosa al siguiente. No ha habido nunca un momento de paz para quienes sienten la fascinación de la mar.

EL CALDERO DEL MEDITERRÁNEO ORIENTAL, 5300-1200 A. C.

Los navegantes micénicos (y, en un segundo momento, también los chipriotas) que se hacían a la mar para explorar occidente partían, en última instancia, hacia lo desconocido. Pero, en realidad, los viajes no solían ser especialmente temerarios. Recorrer la costa oeste de Grecia hasta Corfú o algo más allá requería tan solo de una corta travesía por mar abierto de unos 80 km para alcanzar el puerto de Roca Vecchia; y desde allí al estrecho de Gibraltar el viaje se podía verificar sin perder de vista la costa, recalando tantas veces como fuera necesario. Desde Mesina, los desplazamientos hasta Tapso en Sicilia o Lípari eran relativamente breves. Una vez asimilada la geografía de la región, la ruta directa hacia Sicilia por mar abierto, atravesando el mar Jónico, se tornaba una posibilidad que tomar en consideración y, desde allí, los más intrépidos podían igualmente cruzar a Cerdeña, surcando más de 300 km de mar abierto. Generación tras generación, bien es cierto, la transmisión oral de las indicaciones náuticas fue tornando estos viajes menos peligrosos y su éxito cada vez más seguro, pero, aún así, quienes escucharan hablar en la tierra patria de las navegaciones occidentales las contemplarían con asombro y respeto. Es más, los pocos marinos que se arriesgaran a navegar aún más al oeste, internándose en lo desconocido y regresando para contarlo, se los consideraría, a buen seguro, auténticos héroes.

Las historias de todas estas expediciones por el mar Tirreno y el lejano oeste, adornadas con detalles cada vez más fantasiosos, se relataron una y otra vez en los salones micénicos, con el embellecimiento de los nombres de unos pocos héroes para facilitar la memorización y recreación de los episodios. Fue así como la realidad de las travesías exploratorias de finales del segundo milenio a. C. alcanzó el primer milenio a. C. transfigurada en las leyendas de Jasón y los argonautas, Heracles y sus trabajos o la larga vuelta a casa de Odiseo. Todas son, por supuesto, sagas míticas de complejas geografías, pero en ellas resuena el eco de los viajes a occidente. El mar Tirreno desempeña en sus pasajes un papel esencial, con Escila y Caribdis simbolizando el estrecho de Mesina, seguramente; más hacia el oeste se encuentran los predios de Gerión, en el sur de la península ibérica, con el estrecho de Gibraltar flanqueado por las Columnas de Heracles; y, más allá, el reino de las Hespérides, las guardianas de las manzanas de oro. Homero y los demás poetas anónimos que computaron todas estas epopeyas hicieron, qué duda cabe, buen uso de las antiguas historias de los viajeros y evocaron todo el miedo y el asombro que los exploradores originales debieron de experimentar a diario durante sus singladuras.



5.24. Pinturas parciales de la cerámica del sitio Roca Vecchia. Trazos que, presumiblemente, muestran a socios que llevan provisiones, ánforas como oferendas al templo, la partida hacia el mar y el momento de llegada al segundo milenio a. C.

la vida de los comerciantes y sus capitanes hasta el punto de lograr participar de sus aventuras, sus miedos y sus triunfos comerciales. Sabíamos desde hacía tiempo, gracias a los camafros micénicos, que, a la altura de 2000 a. C., los navegantes micénicos, al igual que sus contemporáneos de todo el Mediterráneo oriental, empleaban veleros de casco redondo. Ahora bien, en 1972, durante las excavaciones de la ciudad de Akrotiri, en Tera, se descubrió otra notable fuente de iconografía náutica en las pinturas que decoraban las paredes del edificio denominado «Casa Oeste». El esclavo de Akrotiri quedó enterrado bajo las cenizas expulsadas por la erupción del volcán que, tiempo atrás, había conformado la isla, pero la fecha del episodio es objeto de debate: la aproximación tradicional, basada sobre todo en las tipologías cerámicas, lo sitúa hacia finales del siglo XVI a. C., mientras que las dataciones radiocarbónicas, respaldadas en la dendrocronología y los estudios de las muestras de hielos, apuntan más bien a la segunda mitad del XVI a. C. Aunque el asunto dista de poder darse por resuelto, la fecha más antigua parece tener más visos de verosimilitud. En cualquier caso, lo que es seguro es que la destrucción de Akrotiri sobrevino durante el Neopalacial cretense.

Las pinturas parciales marítimas de la Casa Oeste aparecen como decoración de los muros norte y sur de la habitación 5. El friso meridional representa 18 embarcaciones, entre barcos y barcos, que navegan entre dos ciudades. En el friso septentrional, en cambio, aparecen 9 navíos surcando las aguas frente a la costa, aunque lo fragmentario de la escena impide discernir si estarían participando en una batalla naval o apoyando la labor de unos recolectores de esponjas. Huelga decir que se ha especulado mucho acerca de la interpretación de ambas composi-



5.26. Imprimatas de sellos micénicos de Creta que muestran a navíos con un mástil, datados ca. 2000 a. C. Estas representaciones coinciden con la primera aparición en el mar Egeo de barcos con un casco de mayor calado.

ciones, pero lo realmente importante para nosotros es el grado de detalle que estas pinturas ofrecen de la navegación en el Neopalacial y la diversidad de las naves empleadas. Los barcos más básicos de entre los representados muestran cascos de tablas, para los que se estiman esloras de entre 18 y 35 m; tienen la proa alta y poseen una cabina en popa para el capitán, ante la cual uno o dos timoneros manobran sus remos. La parte central del navío estaba ocupada por una estructura elevada que cobijaba a los pasajeros, pero que es probable que también sirviera para almacenar la bodega, la verga y la vela cuando el mástil central fuera abatido. Algunos de los buques, sin embargo, aparecen con el mástil en posición y uno de ellos incluso lleva la vela aparejada. Cuando esta última se arriara, la propulsión se lograría mediante palas o remos.

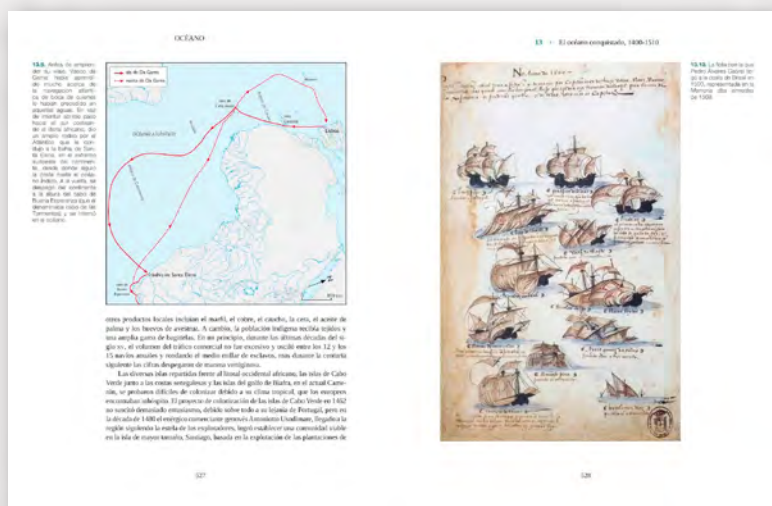
Los barcos de Akrotiri parecen ser polivalentes. Para los viajes comerciales, con el mástil en posición y la vela aparejada, requerían tan solo de una reducida tripulación, por lo que disponían de un amplio espacio para el cargamento. Para viajes cortos que requirieran velocidad y maniobrabilidad, en cambio, el mástil podía abatirse y almacenarse junto con la vela y las vergas, haciendo buque para los remeros o palistas. De este modo, estos buques estarían preparados para las travesías entre islas y las expediciones de saqueo. Pero también habría ocasiones en las que, adornados con guirnaldas, transportarían dignitarios en auténticos desfiles, así y como parece ser el caso de algunos de los barcos que aparecen en las

CAPITULO 13

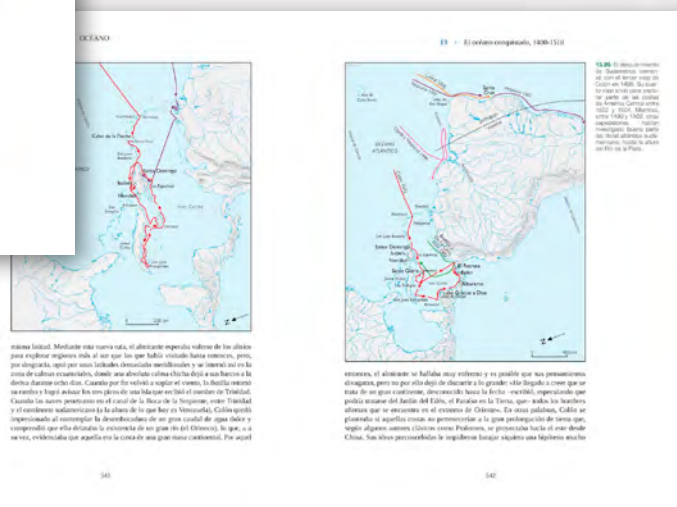
EL OCÉANO CONQUISTADO, 1400-1510

Fue esta atmósfera de encendidos debates y animadas especulaciones la que acompañó los años de aprendizaje de Cristóbal Colón (o Cristoforo Colombo). Nacido en Génova en 1451, hijo de un tejedor, no tardó en sentir la llamada de la mar. Las noticias de sus primeros años lo sitúan viajando al Levante al servicio de un banquero genovés y, más tarde, tras naufragar frente al cabo San Vicente, abriéndose camino hasta Lisboa, donde parece que continuó trabajando para el mismo patrón hasta que se trasladó

respuesta, le envió una copia del compendio de datos que había reunido para el rey de Portugal. Por aquellos años, Colón se planteaba ya la travesía del océano. Quería creer, siguiendo a D'Ailly, «que la mar es navegable en unos pocos días si el viento es favorable», aunque la estimación de Toscanelli de 7200 km entre las Canarias y Cipango sugería que el viaje sería mucho más prolongado. Quizá fue su entusiasmo juvenil, alentado por un ciertogrado de autoengaño, lo que le llevó a corregir las cifras en los márgenes de su copia de la *Imago Mundi*, para lo que se basó en las estimaciones de la circunferencia terráquea calculadas por un geógrafo árabe del siglo XI. Este y otros ajustes le permitieron conjeturar una distancia de 4800 km entre Canarias y Japón, mucho más asumible para las embarcaciones de la



a Madeira. Allí conoció y se desposó con una noble portuguesa, hermana del gobernador de Porto Santo, una pequeña isla no lejos de Madeira. Sus viajes posteriores le llevaron a la factoría portuguesa de Elmina, en la costa guineana, y es posible que también a Islandia. A los 30 años, Colón estaba familiarizado con el Atlántico y, aunque no era un marino profesional, poseía un amplio acervo de conocimientos de navegación e hidrografía. Es más, parece ser que se sentía fascinado por la geografía de la Mar Océana, lo que le llevó a leer y anotar libros como la *Imago Mundi* de Pierre d'Ailly y a mantener correspondencia epistolar con otros teóricos especializados en el tema. En 1481 escribió a Toscanelli, quien, en



época. Confiado, pues, en que la travesía era factible, concibió un proyecto al respecto que se apresuró a presentar a Toscanelli, quien, a su vez, le remitió una segunda misiva en la que alabó su «magnífico y grandioso deseo de navegar entre las tierras del este y el oeste». Con sus ideas ya completamente esbozadas, restaba tan solo encontrar un patrocinador que financiara la expedición.

CAPITULO 14

REFLEXIONES ACERCA DEL OCÉANO

Recientemente, los científicos han aislado un gen, el DRD_{4-7R} que, según ellos, predispone a quien lo posee al afán de viajar: la prensa generalista lo ha bautizado como el «gen viajero» y se dice que está presente en un 20 por ciento de la población humana, aproximadamente. Sin duda, un análisis más detallado evidenciaría que la cuestión es mucho más compleja de lo que parece, pero el hecho de que un porcentaje significativo de los seres humanos esté predispuesto por genética a viajar,

acaso para satisfacer una curiosidad innata, parece ampliamente demostrado en la narrativa que hemos ido desgranando a lo largo de este libro. Lo desconocido atrapa la imaginación humana y arrastra a los más curiosos lejos de los *lugares* familiares en los que habitan y los arroja al *espacio*, amenazador pero siempre emocionante, que se encuentra más allá de estos. Así ha venido ocurriendo desde que los primeros homínidos comenzaron a trasladarse fuera de África.

OCÉANO

Almas bonas, incursiones, comerciantes y robos tenían un patrimonio común: una patria demasiado restringida para sustentarse, una estirada familiaridad con la mar y una curiosidad insatiable que los empujaba a continuar navegando.

GENTES DE MAR

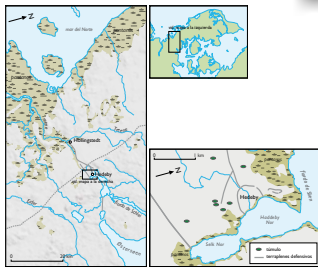
Los primeros colonos que se asentaron en Escandinavia tras la última glaciación dependían ya, en gran medida, de la mar para su propia supervivencia y así lo hizo siempre desde entonces. Almas bonas, los vikingos que empujados fueron la Era Vikinga, todos ellos supeditados a la mar, gozaron dicha dependencia de diversas maneras en función de su geografía. Claramente, para empezar, gracias a una posición singular, pues las tierras bajas de la península de Jutlandia y el delta climático de la isla de Skjellungar casi siempre han sido rutas marítimas entre el mar del Norte y el Báltico, cuyo control resultaba crucial. Tan sólo existen tres canales para pasar de un mar a otro: el Øresund, entre Skjellungar y la isla de Fionia; el Sund, entre Fionia y Sjælland; y el Lielbælt (Pequeño Báltico) a ambos lados de la isla de Fionia. El Øresund es un estrecho difícil de controlar por sus fuertes corrientes, por lo que es mejor cruzarlo siempre que sea posible, mientras que el Sund por los otros dos canales suele ser mucho más seguro. Pues bien, los daneses controlaron la navegación a los estrechos desde el norte fundando una flota en el lago de Samsø, a través del cual se 72 excavaron un canal para facilitar el tráfico de los pesqueros. Pero también facilitaron las incursiones del Saaxones y el Kanungo para realizar su actividad sobre las costas septentrionales de ambos, comenzando por el fiordo de Oslo. De este modo, desde su posición central entre ambos mares, los daneses podían intervenir en el comercio báltico a través del puerto de Hedeby y en el del mar del Norte a través del canal de Skjellungar. Asimismo, su posición era idónea para actuar como intermediarios entre los caudales árticos y los corrientes del mar del Norte, cada vez más calentado por el efecto invernadero, y aunque el peligro de una productividad agrícola suficiente para abastecer a toda la población residente, los daneses insistieron por desgracia por completo del control de las rutas comerciales marítimas para mantener los niveles de consumo a los que sus élites se habían acostumbrado.

11.1. Mapa que muestra la ubicación de la ciudad portuaria de Hedeby en la costa oriental de la península de Jutlandia, en el actual territorio de Dinamarca. La zona fue descubierta por una serie de arqueólogos en 1965, tras la construcción de un túnel que conectaba el norte con el sur de la isla de Fionia. El túnel, construido en la zona, conectaba la zona con el sur, mejorando la comunicación entre ambas zonas, que se conectaron antes de que se iniciara el comercio.



413

OCÉANO



11.2. La ciudad portuaria de Hedeby estaba situada en la costa oriental de la península de Jutlandia, en el actual territorio de Dinamarca. La zona fue descubierta por una serie de arqueólogos en 1965, tras la construcción de un túnel que conectaba el norte con el sur de la isla de Fionia. El túnel, construido en la zona, conectaba la zona con el sur, mejorando la comunicación entre ambas zonas, que se conectaron antes de que se iniciara el comercio.

429



Tras haber acopiado de su rubio animal, Otnar navegaba hacia el sur para intercambiar por hierro de bajo nivel en los mercados de Ragnsig y Hedeby. Almas bonas, una visita puntual a la corte del rey Alftinn, a quien pagaba con posesiones de marfil de morca, se probaba que tuviera por objeto abrir nuevos mercados en Inglaterra.

El incremento del comercio, junto con el consiguiente empobrecimiento de las élites, espoleó el desarrollo de una sociedad cada vez más jerárquica que, en última instancia, condujo al surgimiento de los grandes reinos. Los freixes y productivas tierras danesas fueron las primeras en unificarse a comienzos del siglo viii, coincidiendo con la fundación de Rika como sede regia. El primer monarca, Angantyr, realizó la visita del obispo de Utrecht y, desde entonces, la sucesión real quedó regulada en las crónicas. En Noruega, la monarquía comenzó después del período de asentamiento difícil de la unificación, pero el proceso avanzó por fin con Harald Caballero Hermoso, que, en los años ochenta del siglo ix, reunió en su gobierno Vestfold y las comunidades de la Noruega sudoccidental. Las zonas más septentrionales que permanecieron fuera de la unión quedaron gobernadas por condes independientes.

11.3. Ilustración del estado comercial de Ragnsig, Noruega. La ciudad fue destruida a partir de cerca de un centenar de ataques con consecuencias devastadoras en varias ocasiones a la vez del mar y el interior, probablemente, en el año 802 y 1000 años de los reinos normandos.

430

Contacto y entrevistas:

Javier Gómez Valero - Comunicación

Tel. 658 160 824 - comunicacion@despertaferro-ediciones.com

www.despertaferro-ediciones.com

