

# DEL MEDITERRÁNEO AL ATLÁNTICO: PARLA Y REPRESENTACIONES MARINERAS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XV<sup>1</sup>

Michel Bochaca

Universidad de La Rochelle – UMR 7266 LIENSs

## RESUMEN

A partir de cuatro relatos de viaje por mar redactados en la primera mitad del siglo xv y que abarcan tanto el Mediterráneo como el Atlántico, el estudio se propone mostrar como los marineros y los viajeros embarcados con ellos perciben ambos mundos marítimos una vez pasado la separación simbólica del estrecho de Gibraltar. ¿Cómo perciben las diferencias entre un espacio y el otro? ¿Cómo se adaptan a ellas?

Palabras clave: Parla marinera, representaciones de la mar, Mediterráneo, Atlántico, Baja Edad Media.

## ABSTRACT

Departing from four sea travel accounts written in the first half of the fifteenth century which cover both the Mediterranean and the Atlantic, the study aims to show how sailors and those travellers embarked with them perceived both maritime worlds once the symbolic boundary of the Gibraltar Strait past. How to regard the differences between one space and another? How to adapt to them?

KEYWORDS: Seafaring language, representations of the sea, Mediterranean, Atlantic, Late Middle Ages.

## INTRODUCCIÓN

Hace ya tiempo que los historiadores europeos se han interesado por la parla marinera. Unos se han dedicado a recoger y a definir las palabras en forma de diccionarios mientras otros se interrogaban sobre la procedencia de estas palabras y su transferencia entre los idiomas<sup>2</sup>. Considerando la importante labor ya realizada nuestro propósito en el presente trabajo será distinto. Apoyándonos en los escasos relatos de viajes que abarcan a la vez el Mediterráneo y las aguas



atlánticas próximas a las costas europeas<sup>3</sup>, intentaremos destacar las diferencias o, por lo menos, los matices, en la parla y las representaciones marineras entre ambos espacios marítimos a finales de la Edad Media.

## 1. TRES VIAJES Y CUATRO EXPERIENCIAS DE NAVEGACIÓN ENTRE MEDITERRÁNEO Y ATLÁNTICO

Aunque a partir del final del siglo XIII mayor número de barcos europeos cruzan el estrecho de Gibraltar<sup>4</sup> para navegar entre puertos mediterráneos y atlánticos sabemos poco de estos viajes por lo que se refiere a la navegación y a la vida a

---

<sup>1</sup> Este estudio forma parte del proyecto I+D n.º HAR 2009-08474, «*De mar a mar*». *Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.

<sup>2</sup> Por orden cronológico de publicación, sin que la lista sea exhaustiva, véase: A. JAL, *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, París, 1848. En 1955 una revisión fue decidida y, desde 1970, 9 volúmenes del *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal* han sido publicados (París, Éditions du CNRS). J.F. GUILLEN TATO, *La parla marinera en el diario del primer viaje de Cristóbal Colón*, Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1951. B. SANDAHL, *Middle English Sea Terms*, Upsala, 1951-1982, 3 vol., M.A. TAVARES CARBONELL PICO, *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*, Lisboa, Sociedade de lingua portuguesa, 1963. C. VILLAIN-GANDOSSI, «Le vocabulaire maritime aux XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles», en P. MASSON y M. VERGÉ-FRANCESCHI (dirs.), *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, París, Tallandier, 1993, pp. 69-79. C. ISASI MARTÍNEZ, «Léxico marinero del Cantábrico en la época del descubrimiento: noticias vizcaínas», en *Actas del XI Congreso Internacional de la Asociación de Lingüística y Filología de la América Latina Las Palmas de Gran Canaria, del 22 al 27 de julio de 1996*, vol. 3, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1999, pp. 1923-1932. M. KOWALESKI, «The French of England: A Maritime *lingua franca*?», en J. WOGAN-BROWNE (ed.), *Language and Culture in Medieval Britain: The French of England, c. 1100-c. 1500*, York, York Medieval Press, 2009, pp. 103-117. A. DEBANNE, *Lo Compasso de navegare. Edizione del codice Hamilton 396 con commento linguistico e glossario*, Bruselas, P.I.E. Peter Lang, 2011. M.-F. BOURET-BÉRANGER, *La Méditerranée, lieu d'échange de mots. L'exemple des mots de marine XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup>*, tesis doctoral de Letras Modernas inédita, Université du Sud Toulon-Var, 2012.

<sup>3</sup> Aunque reduce la muestra de testimonios aprovechables, la comparación se basa en relatos de viajeros que han surcado tanto el Mediterráneo como el Atlántico durante un mismo o distintos viajes, adquiriendo una experiencia común de los dos.

<sup>4</sup> De modo indicativo, sin que las referencias sean exhaustivas, véase: E. FASANO-GUARINI, «Au XVI<sup>e</sup> siècle : comment naviguent les galères», *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 16, núm. 2 (1961), pp. 279-296. R. GONZÁLEZ ARÉVALO, «Curso, comercio y navegación en el siglo XV: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», *En la España medieval*, vol. 34 (2011), pp. 61-95. *Idem*, «Las galeras mercantiles de Florencia en el Reino de Granada en el siglo XV», *Anuario de Estudios medievales*, vol. 41, núm. 1 (2011), pp. 125-149. R.S. LOPEZ, «Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century», *Revue belge de philologie et d'histoire*, vol. 29, núm. 4 (1951), pp. 1163-1179. J.E. LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, «Las galeras venecianas de Poniente y Berbería desde la perspectiva española», *Medievalismo*, vol. 16 (2006), pp. 113-172. M.E. MALLETT, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century, with The Diary of Luca di Maso degli Albizzi Captain of the Galleys 1429-1430*, Oxford, Clarendon Press, 1967. A. MALPICA CUELLO (ed.), *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*, Granada, La Nao, 2001. A. ORTEGA VILLOSLADA, «Viajes a Flandes e Inglaterra ¿Cabotaje o recta vía?», *Espacio, Tiempo y Forma*, vol. 16 (2003), pp. 229-249. *Idem*, «Del Mediterráneo al Atlántico:



bordo. La gente de mar de la Edad Media no tenía por costumbre dejar constancia por escrito de su «arte de navegar»<sup>5</sup>. Fuera del contexto de los viajes de descubrimiento<sup>6</sup>, los maestros y los pilotos de los barcos mercantes no tenían habitualmente un diario de abordaje o no redactaban un informe final tras sus viajes, o por lo menos estos documentos no han permanecido<sup>7</sup>. Entre los escasos relatos de navegación conservados<sup>8</sup> muy pocos son los que abarcan simultáneamente el Mediterráneo y el Atlántico. Hemos seleccionado cuatro relatos en relación con tres viajes<sup>9</sup>.

---

apertura/reapertura del estrecho de Gibraltar en la Edad Media. Estado de la cuestión», *Bollettì de la Societat Arqueològica Lulliana*, vol. 865 (2011), pp. 101-122. *Idem*, «Navegación mediterránea por el Atlántico. El caso de Mallorca (1230-1349)», *Miniús*, vol. 21 (2013), pp. 45-60. B.A. TENENTI y C. VIVANTI, «Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes (XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles)», *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 16, núm. 1 (1961), pp. 83-86. U. TUCCI, «Sur la pratique vénitienne de la navigation au XV<sup>e</sup> siècle», *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 13, núm. 1 (1958), pp. 72-86. W.B. WATSON, «The Structure of the Florentine Galley Trade with Flanders and England in the Fifteenth Century», *Revue belge de philologie et d'histoire*, vol. 39, núm. 4 (1961), pp. 1073-1091 y 40/2, 1962, pp. 317-347.

<sup>5</sup> Las cosas cambian a finales de la Edad Media empezando por el Mediterráneo con la redacción de los portulanos, llamados derroteros (routiers en francés) cuando los marineros del Atlántico, a su vez, ponen por escrito su saber náutico. Unos marineros italianos del siglo XV, entre otros Michele da Rodi y Benedetto Cotrugli, tratan en su obra del Mediterráneo y del Atlántico, ofreciendo la posibilidad de comparar su visión de ambos espacios marítimos. Pero a falta de sitio en el presente artículo no hemos utilizado estas fuentes, optando por limitar la comparación a tres relatos de viaje. Para una presentación de esta literatura náutica italiana véase: P. FALCHETTA, «Benedetto Cotrugli et son traité *De Navigatione* (1464-1465)», *The Historical Review/La Revue Historique*, vol. IX (2012), pp. 53-62. La introducción (pp. 53-54) presenta los principales manuscritos y indica en notas de pie de página las referencias bibliográficas de los que han sido editados.

<sup>6</sup> Alvise CA' DA MOSTO, *Voyages en Afrique Noire (1455 et 1456)*, F. Terrier (ed.), París, Chandeigne, 1994. *La Crónica de Guinea. Un modelo de etnografía comparada*, E. AZNAR, D. CORBELLA, y A. TEJERA (eds.), Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2012. Fray Bartolomé de LAS CASAS, *Diario del primer y tercer viaje de Cristóbal Colón*, C. Varela (ed.), Madrid, Alianza, 1989.

<sup>7</sup> Podemos señalar unos cuentos: T.F. REDDAWAYS y A.A. RUDOCK, «The accounts of John Balsall, Purser of the *Trinity of Bristol*, 1480-1», *Camden Fourth Series*, vol. 7 (1969), pp. 1-28; A. HANHAM, *The Celys and their World. An English Merchant Family of the Fifteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1985, pp. 361-397, *The Margaret Cely of London*.

<sup>8</sup> De manera general la historiografía marítima tanto italiana, por lo que se refiere a Venecia, Génova, Pisa y Florencia, como provenzal, catalana y mallorquina en la baja Edad Media a conocido un desarrollo superior a la historiografía marítima de la Europa atlántica. Gran parte de esta diferencia es consecuencia del importante desequilibrio de la documentación entre ambos mundos. A los relatos de viajes de los peregrinos que cruzan el Mediterráneo para ir a Tierra Santa (véase por ejemplo: A. POUGET-TOLU, *Navires et navigation aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles d'après les récits de voyages*, París, L'Harmattan, 2002) se añade una abundante y rica documentación estatal, municipal, notarial y privada que ha permitido el desarrollo de estudios numerosos y profundizados sobre la política naval y las actividades relacionadas con la mar. La lista es tan abundante que no cabe aquí. Véase la nota 4 por lo que se refiere a la navegación entre el Mediterráneo y el Atlántico a finales de la Edad Media y al principio de la época moderna.

<sup>9</sup> No forma parte de nuestro propósito detallar aquí los tres viajes, véase los relatos y los estudios citados en las notas siguientes. Tampoco hemos tomado en cuenta los relatos de viaje de Ruy González de Clavijo (1403-1412) y de Pedro Tafur (1453-1457). El primero embarca en San Lucar de Barrameda y el segundo en Sevilla. Tras un corto tramo atlántico, los dos realizan la mayor parte de su recorrido marítimo



Entre otros acontecimientos, esta crónica caballeresca cuenta como Pero Niño, noble castellano al servicio del rey Enrique III, condujo primero de mayo a diciembre de 1404 unas operaciones de policía naval en el Mediterráneo occidental, contra los musulmanes en el norte de África, en el sector de Orán y de Arceo, y en Provenza, Córcega y Cerdeña contra «ladrones de mar» cristianos al servicio de diversos potentes, entre otros el propio papa. Justo acabado esta misión, Pero Niño recibió la orden de trasladarse a Santander donde supervisó los preparativos de tres galeras que el rey enviaba para apoyar militarmente al rey de Francia contra los Ingleses<sup>10</sup>. Estaba previsto que se juntase con unas naos capitaneadas por Martín Ruiz de Avendaño pero las dos flotas zarparon por separado. Desde Pasajes Pero Niño llegó a La Rochelle. A partir de esta base llevo un ataque frustrado contra Burdeos. De vuelta a La Rochelle, recibió el refuerzo de dos galeras armadas por un noble francés exiliado de la corte de Carlos VI, Charles de Savoisy, con las que decidió atacar la costa suroeste de Inglaterra. Consiguió desembarcar y saquear Saint-Yves, Portland y Poole, pero fracasó en tomar tierra en Plymouth, Dartmouth, Exeter y Wight. La flota invernaó en Roan y volvió a salir a la mar en la primavera de 1406. Esta segunda campaña atlántica llevó a Pero Niño frente a la costa sureste de Inglaterra y a L'Écluse. A la vuelta encontró cerca de Ambleteuse una flota inglesa dirigida por Hary Pay pero fue obligado de abandonar el combate nada más empezar. Después del saqueo de la isla de Jerzey retorno a La Rochelle y desde allí regreso a Pasajes. Conocemos estas andanzas marítimas por Gutierre Díaz de Games, alférez de Pero Niño, y probablemente –según la opinión de Rafael Beltrán Llavador– escribano a bordo de las galeras. Este magnifica la actuación de su jefe y eleva unos simples hechos a la categoría de hazañas. A pesar de su tendencia a la exageración caballeresca, Gutierre Díaz se revela como un buen conocedor del mundo marítimo que descubre por primera vez en 1404 y que practica asiduamente durante casi tres años. Su testimonio se enriquece con una interesante comparación entre la navegación en el Mediterráneo y el Atlántico.

---

en el Mediterráneo. Sus relatos no permiten establecer una comparación. Véase: Ruy González de Clavijo, *Embajada a Tamorlán*, F. López Estrada (ed.), Madrid, Clásicos Castalia, 1999; *Andanzas é viajes de Pero Tafur por diversas partes del mundo avidos* (1435-1439), Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1874.

<sup>10</sup> Gutierre Díaz, *El Victorial*, R. Beltrán Llavador (ed.), cuarta edición, Madrid, Taurus, 2005. Para las otras ediciones en castellano, tanto de este autor como de otros véase *ibidem*, p. 150. Varios artículos han tratado los temas marítimos relatados en la crónica. Véase: M. BOCHACA y E. AZNAR VALLEJO, «Navigation atlantique de trois galères castillanes au début du xv<sup>e</sup> siècle d'après le *Victorial*: de la chronique chevaleresque à l'histoire maritime», *Anuario de Estudios Medievales* (à paraître fin 2014). J.-C. CASSARD, «Échos ponantais d'une navigation des galères castillanes en 1405-1406», *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, vol. 133 (2004), pp. 237-239. M.T. FERRER I MALLOL, «Els corsaris castellans i la campanya de Pero Ninyo al Mediterrani (1404). Documentos sobre El Victorial», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 5 (1968), pp. 265-338.



## I.2. EL DIARIO DE LUCA DI MASO DEGLI ALBIZZI, CAPITÁN DE DOS GALERAS FLORENTINAS (1429-1430)<sup>11</sup>

En 1429-1430, Luca di Maso deggli Albizzi dirige un convoy de dos galeras equipadas por la municipalidad de Florencia para el viaje anual hacia Inglaterra y Flandes. Zarpan de Porto Pisano el 14 de septiembre de 1429 y después de un largo recorrido a lo largo de la costa de Provenza, Cataluña, Levante, Andalucía, Portugal, Galicia y Inglaterra llegan a L'Écluse el 9 de diciembre siguiente. Quedan allí hasta al 6 de enero de 1430 antes de volver a su punto de partida el 27 de marzo del mismo año, haciendo más o menos el mismo camino en sentido contrario, aunque a partir del Levante hacen una ruta directa hacia Italia pasando por el sur de las Baleares y el norte de Córcega. El documento que redacta Luca di Maso deggli Albizzi para rendir cuenta de su misión combina unos aspectos de un diario de abordó (fechas, lugares y puertos visitados, fuerza y dirección de viento, estado de la mar, maniobras, averías...) con un informe mas amplio de lo sucedido (personas y barcos encontrados tanto en la mar como en los puertos, datos comerciales...)<sup>12</sup>. Además incorpora la copia de cartas que escribió durante el viaje. En las primeras líneas presenta su relato como el «*ricordo fatto per me Lucha di tutto il processo et viaggio ch'io farò in sulle galee del comune che col nome de Dio debbano andare in Fiandra et in Inghilterra*».

## I.3. EL VIAJE DE LA NAO VENECIANA *QUERINA* (1431-1432)

El último testimonio se refiere al viaje de la nao veneciana *Querina* salida el 24 de abril de 1431 del puerto de Candía, en la isla de Creta, rumbo a Flandes. Vientos débiles y contrarios retrasan su marcha y llega solamente el 2 de junio a Cádiz donde repara el timón de codaste averiado por culpa del piloto que da contra unas rocas. Zarpa de nuevo el 14 de julio. Vientos contrarios la desvían hacia Canarias. Consigue llagar a Lisboa el 20 de agosto. El 24 del mismo mes se dirige hacia Muros donde para del 26 à 28 de octubre, lo que permite a una parte de la tripulación ir de peregrinaje a Santiago de Compostela. A partir del cabo Finisterre la nao navega rumbo al norte para entrar en el canal de la Mancha pero se desvía de su ruta hacia el oeste. Una serie de fuertes tormentas acaban de rompen el timón de codaste y más tarde se llevan los dos timones latinos improvisados con aparejos, finalmente el viento termina por arrancar la vela. Averiada y a la deriva al norte de las Islas británicas la nao esta a punto de hundirse. Su tripulación la abandona el 17 de diciembre para intentar llegar a la costa noruega en los dos bateles. El más pequeño desaparece enseguida. El otro con unos pocos supervivientes aborda

---

<sup>11</sup> Otro florentino, Girolamo Strozzi, relató su viaje por mar desde Pisa hasta La Esclusa y vuelta en 1472-1473. No hemos tomando en cuenta este breve testimonio que da pocas informaciones sobre la navegación y el mar. Véase: F. EDLER DE ROOVER, «Le voyage de Girolamo Strozzi de Pise à Bruges et retour à bord de la galère bourguignonne 'San Giorgio'», *Handelingen van het Genootschap / Société d'émulation te Brugge*, 1954, pp. 117-136.

<sup>12</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, pp. 193-280.



una isla desierta del archipiélago de las Lofoten después varios días a la deriva en el frío, la humedad, la obscuridad y la privación de alimentos y sobre todo de bebida. Tienen que esperar varios días antes de ser rescatados por los habitantes que viven en una isla cerca. Este trágico viaje da lugar a un doble relato, uno por parte del maestro y dueño de la nao, Pietro Querino, mientras el otro es la deposición de dos oficiales, Cristofalo Fioravante et Nicolò de Michiele, tres de los once hombres que consiguieron volver con vida a Venecia en 1432 de una tripulación que contaba 68 marineros<sup>13</sup>.

A partir de estos cuatro relatos próximos unos de otros en el tiempo, que combinan dos viajes mercantes con una expedición militar, que recogen los testimonios de mercaderes, de marineros y de militares perteneciendo a tres potencias navales destacadas en Europa en aquella época, Castilla, Venecia y Florencia, intentaremos entender como la gente acostumbrada a navegar en el Mediterráneo percibe el Atlántico menos conocido o totalmente desconocido para ella. ¿Cómo se adaptan a este nuevo entorno marítimo y a sus particularidades náuticas? ¿Cómo hablan de él y como lo representan a partir de sus referencias mediterráneas?

## 2. UN ÁMBITO MARÍTIMO ATLÁNTICO DESCRITO CON PALABRAS PROPIAS DEL MEDITERRÁNEO

Ya sea para situarse en el mar, para caracterizar el viento y el estado de la mar o para identificar los barcos encontrados, los marineros del Mediterráneo siguen empleando un vocabulario náutico propio del ámbito marítimo donde han aprendido su oficio.

### 2.1. SITUARSE EN LA MAR: LA MEDICIÓN DE LAS DISTANCIAS Y DE LA PROFUNDIDAD

Cuando Pietro Querini y Luca di Maso navegan en el Atlántico miden las distancias en millas tal como lo hacen en el Mediterráneo, tanto para evaluar la ruta recorrida o lo que resta recorrer como para situarse frente a la costa. Así, mientras navegaba del cabo Finisterre hacia la entrada del canal de la Mancha, Pietro Querini cuenta que en la fecha del 5 de noviembre de 1431 se había desviado de su rumbo « d'environ 200 milles». Un mes mas tarde, el 7 de diciembre, dice que la

---

<sup>13</sup> Pietro QUERINI, Cristoforo FIORAVANTE & Nicolò de MICHIEL, *Naufragés*, C. JUDDE DE LARIVIÈRE (ed.), Toulouse, Anacharsis, 2007. *Il naufragio della Querina. Veneziani nel circolo polare artico*, P. NELLI (ed.), Rome, Nutrimenti, 2007. El relato de Pietro Querini proviene de un manuscrito en latín de la Biblioteca Vaticana de Roma (Vat. lat. 5256, fol. 42-55 vº). Utilizaremos la traducción en francés de C. Judde de La Rivière (*op. cit.*, pp. 11-50). Para el relato de C. Fioravante y de N. de Michiele (Biblioteca nacional Marciana de Venecia, ms. it. VII, 368 [7936]) seguiremos la edición del texto italiano en P. Nelli (*op. cit.*, pp. 15-43). Este segundo relato cuenta lo sucedido a partir del 9 de noviembre de 1431, cuando la nao esta cerca de la entrada del canal de la Mancha.



nao, ya en perdición, se encontraba «à plus de 700 milles au large de l'Irlande»<sup>14</sup>. La milla náutica veneciana valía 1,8 kilómetro, medida mas o menos equivalente a la milla náutica moderna (1852 metros)<sup>15</sup>. De la misma manera Luca di Maso cuenta en «*miglia*». Por ejemplo, apunta en su relato: «*Giovedì a nocte adì 27 [de octubre de 1429] trovamo presso al capo di santo Vincenti a circha x miglia ; y circha ore 3 di nocte, passato il capo di x miglia o circha*»<sup>16</sup>. *La profundidad de la mar se medía con la ayuda de una sonda, hecha con una masa de metal atada a una cuerda. Pietro Querini, Cristofalo Fioravante y Nicolò de Michiele miden la sonda en pasos venecianos*<sup>17</sup> *que equivalían cada uno a 1,7 metros*<sup>18</sup>. *La profundidad medida permitía a los marineros saber si se encontraban más o menos cerca de tierra aunque no la veían. Además se recogía muestras del fondo untando la parte baja de la sonda con grasa*<sup>19</sup>.

*Los marineros del Atlántico actuaban de la misma manera pero usaban generalmente otro tipo de medidas*<sup>20</sup>. *Empleaban la legua y la «vista» para medir las distancias y la braza para las profundidades*<sup>21</sup>. *La longitud de la legua náutica variaba según el número*

---

<sup>14</sup> C. JUDGE DE LA RIVIÈRE (ed.), *op. cit.*, pp. 14 et 19. C. Fioravante y N. de Michiele hablan también de millas: P. NELLI (ed.), *op. cit.*, p. 16, «9 di novembre di 1431, all'imboco dei canali di Fiandra. Qui una tempesta la sospinse lontano della costa per circa centoquaranta miglia [...] 11 novembre. Ci trovavamo all'estremità dell'isola d'Irlanda, a circa sessanta miglia al largo di capo Chierra [Kerry Head]».

<sup>15</sup> P. NELLI (ed.), *op. cit.*, p. 16, nota 3.

<sup>16</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, p. 225.

<sup>17</sup> C. JUDGE DE LA RIVIÈRE (ed.), *op. cit.*, p. 14, «En sondant le fond, nous mesurâmes 80 pas». *Ibidem*, p. 17, «nous essayâmes plusieurs fois de sonder le fond et trouvâmes plus de 80 pas de profondeur». El relato de C. Fioravante y de N. de Michiele concuerda más o menos: «À midi, sondant le fond, nous mesurâmes environ 75 pas de profondeur, et le soir, recommençant à nouveau, plus de 90» (*ibidem*, p. 53); «Le matin nous mesurâmes 80 pas... Le soir venu nous trouvâmes 120 pas» (*ibidem*, p. 55).

<sup>18</sup> P. NELLI (ed.), *op. cit.*, p. 16, nota 4.

<sup>19</sup> R. BELTRÁN LLAVADOR, *op. cit.*, p. 316. G. Díaz cuenta que, después de zarpar de Pasajes, frente a la costa de Gascuña «navegaron todo aquel día, que non sabían en qué paraje heran, e lanzaron la sonda e fallaron tierra en sesenta braças. Conosçieron que era la mar del canto por quanto la sonda sacava arena».

<sup>20</sup> Los viajeros que cuentan sus travesías atlánticas emplean las mismas referencias que los marineros del Atlántico con quienes viajan. Véase: M. BOCHACA, «Navigation entre la France et l'Écosse d'après le récit de l'ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques 1<sup>er</sup> Stuart (1434-1436)», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 119/4, 2012, pp. 35-54. *Idem*, «Sea Travel at the End of the Middle Ages Based on the Account of the Embassy to Spain and Portugal Given by Roger Machado (1489)», *The Mariner's Mirror*, vol. 98, núm. 4 (2012), pp. 436-447.

<sup>21</sup> D.W. WATERS, *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie*, New Haven, Yale University Press, 1967. Este libro publica y comenta tres derroteros que describen parte de las costas atlánticas de Europa: *Le Routier de la mer* (c. 1502-1510), *The Rutter of the Sea* (edición inglesa del anterior, 1557) y *Le Grant routtier, pylottage et encrage de la mer*. Pierre Garcie Ferrande, maestre de navíos francés de Saint-Gilles sur Vie (Poitou), compiló en los años 1480 sus conocimientos náuticos en este tercer derrotero conocido por la versión publicada en Poitiers en 1521. Véase: B. ARÍZAGA BOLUMBURU y M. BOCHACA, «Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge d'après le *Grant routtier, pylottage et encrage de la mer* de Pierre Garcie dit Ferrande», *Cuadernos del CEMYR*, vol. 15 (2007), pp. 91-107.



de leguas contado por cada grado de longitud del meridiano terrestre<sup>22</sup>. Según el maestre de navíos francés Pierre Garcie la «vista» –distancia que la mirada podía abarcar– equivalía a 7 leguas<sup>23</sup>. La emplea como múltiple de la legua. La primacía de la legua en el Atlántico se nota también en el relato de Gutierre Díaz que utiliza solamente esta medida, tras haber hablado de millas en el Mediterráneo<sup>24</sup>. La braza marina, espacio entre los dos brazos abiertos, se empleaba para medir los cables y, en particular, la longitud de la línea de sonda. Por eso, pasó a ser una medida de profundidad. La braza francesa medía 1,624 metros (5 pies) y la braza inglesa o fathom 1,829 metros (6 pies)<sup>25</sup>. J. F. Guillen Tato define la braza castellana como una «unidad de longitud equivalente a seis pies de Burgos», es decir 1,672 metros<sup>26</sup>. En *El Victorial* todos los ejemplos de uso de una sonda coinciden con la navegación atlántica por lo cual la medidas son expresas en brazas Gutierre Díaz: «lanzaron la sonda e fallaron tierra en sesenta braças», «quando sondan allí, en unos lugares fallarán quatro o çinco braças, e en otros çiento o más», «abraçaron la tierra de España, e a la primera noche surgieron en sesenta braças»<sup>27</sup>.

## 2.2. CARACTERIZAR EL VIENTO Y EL ESTADO DE LA MAR

Otras referencias marineras típicas del Mediterráneo son los nombres de los vientos. Luca di Maso nombra 8 vientos principales: «tramontana» (norte), «mezzodi» (sur), «levante» (este), «ponente» (oeste), «sciloccho» (suroeste), «greco» (noroeste), «libeccio» (suroeste) y «maestro» (noroeste)<sup>28</sup>. En el viaje de ida, las dos galeras de Luca di Maso doblan el peñón de Gibraltar el 19 de octubre de 1429 entorno a las 4 de la mañana. El día siguiente paran en Tarifa «perchè s'era messo vento a ponente»<sup>29</sup>. El 24 del mismo mes un viento de suroeste («vento a libeccio») les detiene en Cádiz<sup>30</sup>. El 3 de diciembre por la mañana, mientras navegan cerca de la isla de Wight, «el vento torno a sciloccho e levante» y el día siguiente el viento «saltò a libeccio et da libeccio a mezzodi»<sup>31</sup>. Cristofalo Fioravante y Nicolò de Mi-

<sup>22</sup> S. GARCÍA FRANCO, *La legua náutica en la Edad Media*, Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1957, pp. 42-86, IV. *Diversas clases de leguas*. Cristóbal Colón usaba un grado de 14 1/6 leguas. Entre las medidas mas habituales unos marineros y cartógrafos contaban 17,5 leguas y otros 20 leguas. Esta última medida equivalente a 3 millas náuticas (5556 metros) acabó generalizándose.

<sup>23</sup> D.W. WATERS, *op. cit.*, p. 235.

<sup>24</sup> R. BELTRÁN LLAVADOR (ed.), *op. cit.*, pp. 357, 360, 374, 385 (leguas). *Ibidem*, pp. 227 et 296 (millas). Una sola vez G. Díaz habla de leguas en relación con el Mediterráneo: «Están en el cabo de África, cinco leguas de Túnez» (p. 289).

<sup>25</sup> A.-S. DE MONTFERRIER (dir.), *Dictionnaire universel et raisonné de marine*, París, 1841, p. 478. R. WARD, *The World of the Medieval Shipmaster. Law, Business and the Sea c. 1350 - c. 1450*, Woodbridge, The Boydell Press, 2009, pp. 128-129 (distancias) y 133-135 (profundidad).

<sup>26</sup> J. F. GUILLEN TATO, *op. cit.*, p. 40. S. GARCÍA FRANCO, *op. cit.*, pp. 200 et 203.

<sup>27</sup> R. BELTRÁN LLAVADOR (ed.), *op. cit.*, pp. 316, 428 et 465.

<sup>28</sup> C. JUDGE DE LA RIVIÈRE (éd.), *op. cit.*, p. 14.

<sup>29</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, p. 222.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 223.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 239.





*chiele emplean los mismos nombres para describir la dirección del viento y el rumbo de la Querina : «intanto la nave, col vento da levante, continuava a dirigersi verso ponente»<sup>32</sup>. Pietro Querini, establece una vez una comparación : «le vent qui domine ces régions [al oeste del cabo San Vicente] s'appelle agione et au large, il ressemble au grec», pero las referencias son propias del Mediterráneo<sup>33</sup>. A parte de emplear nombres locales, los marineros del Atlántico denominaban los vientos en función de la dirección en que soplaban según la rosa de los vientos: norte, sur, este, oeste, noreste, sueste, noroeste y suroeste<sup>34</sup>. Además de los ocho vientos principales, usaban 8 «medias partidas» que correspondían a «la mitad de un rumbo o viento de los ocho vientos principales; es decir, los rumbos intermedios NNE, ENE, ESE, SSE, SSW, etc.» y 16 cuartas, «cada una de las cuartas partes de los ocho vientos, o abertura de 11 grados y medio, o sea cada una de las 32 partes de la rosa de los vientos»<sup>35</sup>. Esta precisión no parece tan frecuente por parte de los marineros del Mediterráneo<sup>36</sup>. Gutierre Díaz de Games ha captado perfectamente el cambio de vocabulario. Describe los vientos encontrados durante el periplo mediterráneo con los nombres propios de esta zona: «viento berberisco», «viento muy fuerte del poniente», «viento de Levante»<sup>37</sup>. En el Atlántico hace referencia a vientos del «norte», del «nordeste», del «sur», del «sureste», al igual de la única mención de rumbo: «tomaron la vía del l'oesnoroeste»<sup>38</sup>.*

En sus relatos respectivos Luca di Maso y Pietro Querini, a diferencia de Gutierre Díaz, no distinguen claramente las condiciones de navegación en el Mediterráneo y en el Atlántico. Usan las mismas palabras para describir en ambos espacios marítimos tanto el buen tiempo como las situaciones adversas con fuerte viento y mar gruesa. El 22 de septiembre de 1429, después de zarpar de Porto Pisano, las galeras florentinas navegan todo el día «*perchè sempre abonaccio il vento e'l mare*». El 24 el tiempo empeora («*era grosso mare*). Se acercan a tierra para abrigarse mientras «*rinfreschò tanto di mare et di vento*»<sup>39</sup>. En el Atlántico Luca di Maso habla de la misma manera de «*rinfreschamento*» del viento y de la mar: «*essendo rinforzato il mare e'l vento nostro contrario*», «*crescendo il*

<sup>32</sup> P. NELLI (ed.), *op. cit.*, p. 16.

<sup>33</sup> C. JUDGE DE LA RIVIÈRE (ed.), *op. cit.*, p. 13.

<sup>34</sup> R. WARD, *op. cit.*, p. 132, nota 13.

<sup>35</sup> J.F. GUILLEN TATO, *op. cit.*, pp. 89-90 y 60.

<sup>36</sup> A. DEBANNE, *op. cit.*, «per lebecço ver mecco di um poco» (pp. 35, 36), «per greco ver la tramontana poco» (p. 36), «per greco ver levante terça de vento» (p. 37), «ver lo ponemte terça de vento» (p. 38), «per tramontana ver greco quinta» (p. 38). En un tratado redactado a finales el siglo xv o a principio del siglo xvi, Germain Sorin, piloto francés, de probable origen normanda, enumera «les noms des trente deux vens dont les mariniers de France, Espagne, Portugal, Angleterre, Escosse et les navigans en la mer de Ponent usent et so seruent en leurs nauegations». Les distingue de los 8 vientos «[a] l'usaige de la mer Mediterranee» (Bibliothèque nationale de France, Manuscrit français 2132, fol. 1-5 v.º).

<sup>37</sup> R. BELTRÁN LLAVADOR (ed.), *op. cit.*, pp. 276, 284, 296, 307 y 311.

<sup>38</sup> *Ibidem*, pp. 316, 362, 428, 465. Todavía habla dos veces de “viento del poniente” en el Atlántico (pp. 316 y 362).

<sup>39</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, p. 214.



*mare e'l vento rinfreschava»<sup>40</sup>. Al contrario se aprovecha lo más posible un viento favorable: «navicamo tutta nocte e l'altro dì con vento prospero et bonacievole»<sup>41</sup>. Cuando falta el viento Luca di Maso nota : «manchè il vento», «il vento ch'era scarso»<sup>42</sup>. Desde este punto de vista su descripción del régimen de los vientos y del aspecto de la mar no se diferencia mucho de la que podía hacer un marinero o un viajero por mar en el Atlántico»<sup>43</sup>.*

### 2.3. IDENTIFICAR LOS BARCOS ENCONTRADOS:

#### TALLA, TIPOS, DETALLES TÉCNICOS

Las mercancías y vituallas cargadas en la nao *Querina* como en las galeras de Luca di Maso son valoradas en «cantarri», en «pessi»<sup>44</sup>, el vino en «botti», la miel en «zane»<sup>45</sup>. La «botta» servía también de medida para arquear los navíos. Atento a los barcos que encuentra tanto en alta mar como en los puertos donde fondea, porque pueden constituir una amenaza, Luca di Maso nota el 9 de noviembre de 1429 : «avevano 2 navi di circa botti 400 l'una [...] di botti 600»<sup>46</sup>. De la misma manera Cristofalo Fioravante y Nicolò de Michiele describen la *Querina* como una nao que «aveva una portata di settecento botti»<sup>47</sup>. La bota era una unidad de peso equivalente a 476 kilogramos. Los marineros del Atlántico usaban otra unidad, el tonel, para el arqueo de sus barcos y estimar la carga que podían llevar. Se trata de una unidad de volumen. J. F. Guillen Tato define el tonel como una «medida de arqueo de embarcaciones; 10 toneles hacían 12 toneladas»<sup>48</sup>.

La diferencia entre las técnicas navales mediterráneas y atlánticas se nota a través los tipos de barcos encontrados. Al entrar en el puerto de Pontevedra, Luca di Maso identifica «ii balenieri armati di corso e altri legni». Podemos

<sup>40</sup> *Ibidem*, pp. 222-223.

<sup>41</sup> *Ibidem*, p. 224. En el Mediterráneo: *Ibidem*, p. 221, «quasi tutto dì con mare in bonaccia».

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 223 y 224. En el Mediterráneo: *Ibidem*, pp. 217 et 218, «vento scarso».

<sup>43</sup> M. BOCHACA, «Navigation entre la France et l'Écosse d'après le récit de l'ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques 1<sup>er</sup> Stuart (1434-1436)», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 119, núm. 4 (2012), pp. 35-54. *Idem*, «Sea travel at the end of the Middle Ages based on the account of the embassy to Spain and Portugal given by Roger Machado (1489)», *The Mariner's Mirror*, vol. 98, núm. 4 (2012), pp. 436-447. *Idem*, «Un voyage par mer d'Angleterre à Bordeaux et retour en 1442-1443 d'après *A Journal by one of the Suite of Thomas Becketon*», *Annales du Midi*, vol. 125 (2013), pp. 369-388.

<sup>44</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, p. 224.

<sup>45</sup> Para las equivalencias véase: *Ibidem*, pp. 177-179.

<sup>46</sup> *Ibidem*, p. 231. El 3 de noviembre encuentra en el puerto de Bayona de Galicia «ii balenieri armati di corso» y dos naos «l'una di botti 500 l'altra di 400 di portata» (*Ibidem*, pp. 227 et 228).

<sup>47</sup> P. NELLI (ed.), *op. cit.*, p. 16.

<sup>48</sup> J.F. GUILLEN TATO, *op. cit.*, p. 122 y p. 122, nota 83, «El tonel, de Cantabria, y la tonelada, de Andalucía; por Italia y Cataluña, bota». Véase también: Y. RENOARD, «La capacité du tonneau bordelais au Moyen Âge», *Annales du Midi*, vol. 65 (1953), pp. 395-403. *Idem*, «Recherches complémentaires sur la capacité du tonneau bordelais au Moyen Âge», *Annales du Midi*, vol. 68 (1956), pp. 195-207. El tonel de Burdeos contenía entorno a 1000 litros, lo equivalente de 4 barricas.





pensar que entre estos «legni» figuran las dos «nave» de 400 y 500 *botti* que el florentino menciona en el párrafo siguiente<sup>49</sup>. Balleneros y naos son barcos típicos del Atlántico que un marinero como Luca di Maso no puede confundir con embarcaciones del Mediterráneo utilizando la propulsión con remos o mixta tal como las galeras «grosse», las galeras sutiles<sup>50</sup> y «una galeotta di 22 *banchi et uno brigantino*»<sup>51</sup>, ni tampoco con un gran velero como una carraca genovesa<sup>52</sup>. De la misma manera, Gutierre Díaz distingue las «zabras» musulmanas y «la grand galeaza del rey de Túnez» avistadas durante el periplo mediterráneo del «bergantín» que viene a parlamentar frente a Marsella con un caballero de la orden de San Juan a bordo<sup>53</sup>. Si las galeras surcan el Mediterráneo y el Atlántico como las dos carracas genovesas encontradas, una en Túnez, la otra en Southampton<sup>54</sup>, los «balleneros» y la «coca de Alemania» son típicos del Atlántico<sup>55</sup>. Gutierre Díaz ha tenido la oportunidad de admirar su velocidad y su maniobrabilidad: «los balleneros de Francia singlavan quanto querrián e por donde querrián, ca heran muy veleros»<sup>56</sup>. Si unos barcos navegan tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico, los marineros les identifican según su procedencia geográfica.

A pesar de diferencias de punto de vista de la construcción naval entre ambos mundos marítimos se han producido algunos intercambios técnicos. El 3 de noviembre 1431 las dos galeras capitaneadas por Luca di Maso atracan en Pontevendra. El viento contrario les impide progresar hacia el norte y tienen que reparar unas averías: «la galera conserva<sup>57</sup> ronpere il temote baonese [...] la galea conserva aveva rotto la fiminella del temote bayonense et rocto uno temote latino»<sup>58</sup>. Las galeras usaban la vela, aprovechando el viento de oeste («ponente»), cuando el timón de codaste de la segunda –propio del mundo atlántico– se rompió. La denominación «temote baonese» (timón bayonense) hace pensar que la utilización del timón de codaste en el Mediterráneo occidental tiene algo que ver con la difusión de la coca bayonesa<sup>59</sup>. La tripulación instaló los timones laterales,

<sup>49</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, p. 228.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 268, «ii galee sottili». *Ibidem*, p. 271, «7 galee sottili ármate» y p. 274, «una galea sottile ármate».

<sup>51</sup> *Ibidem*, p. 274.

<sup>52</sup> *Ibidem*, p. 238, «una caracha genovese di botti 800 o circha».

<sup>53</sup> R. BELTRÁN LLAVADOR (ed.), *op. cit.*, pp. 274, 281, 282 y 290.

<sup>54</sup> *Ibidem*, pp. 290 y 385

<sup>55</sup> *Ibidem*, pp. 426, 430, 431 y 439.

<sup>56</sup> *Ibidem*, p. 432.

<sup>57</sup> Es decir la segunda galera que acompañaba la de Luca di Masa.

<sup>58</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, p. 227.

<sup>59</sup> A. ORTEGA VILLOSLADA, «La coca en el intercambio mercante Atlántico-Mediterráneo», *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 38, núm. 1 (2008), pp. 429-444. M. TRANCHANT, «Méditerranée et genèse du navire moderne: l'intervention basque (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)», en C. VILLAIN-GANDOSSI, L. DURTESTE, S. BUSUTTI (dirs.), *Méditerranée, mer ouverte*, t. I, du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, Actes du Colloque de Marseille (1995), Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1997, pp. 239-253. C. VILLAIN-GANDOSSI, «Sur l'évolution du type de la coca bayonesca», en J. BOURGOIN et J. CARPINE-LANCRE (dirs.), *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre Neuve*, Paris, CTHS, 1995, pp. 293-308.

típicos del mundo mediterráneo, para gobernar pero uno de ellos se rompió a su vez. La tripulación de la *Querina* intento de la misma manera sustituir el timón de codaste roto por dos timones «à la latine» fabricados con trozos de una antena y del palo. No resistieron a la fuerza de las fuertes olas y se rompieron dejando la *nao* ingobernable<sup>60</sup>. En el caso de una nave grande como la *Querina* el intento de instalar timones laterales parece más una solución alternativa para salir de una situación de apuro.

### 3. PERCEPCIONES Y REPRESENTACIONES : DIFERENCIAS Y SIMILITUDES ENTRE EL MEDITERRÁNEO Y EL ATLÁNTICO

A pasar de disponer de cartas marinas y de derroteros que indican el perfil general de las costas atlánticas, en los que se enumeran los puertos a lo largo de ellas y aportan detalles náuticos (corrientes, sondas, consejos para fondear...) y de la experiencia adquirida surcando rutas oceánicas regulares, los marineros del Mediterráneo parecen menos familiarizados con el Atlántico. Se tienen que adaptar a un mundo marítimo distinto.

#### 3.1. ADAPTARSE A UN MUNDO MARINO DISTINTO Y EN PARTE DESCONOCIDO

Al contrario del Mediterráneo, el Atlántico es un mundo marítimo abierto. Más allá de las aguas costeras se abren espacios que los europeos empiezan a descubrir. A partir del cabo San Vicente Pietro Querini se aleja de la costa peninsular para esquivar posibles ataques corsarios. Al parecer, cuenta con la sabiduría de los pilotos embarcados en Cádiz<sup>61</sup>. Decide perder de vista los puntos terrestres de referencia que permiten situarse desde el mar. Se aleja de las rutas habituales y tiene que afrontar unas condiciones adversas durante un mes y medio. Después de 45 días de deriva sabe perfectamente que los vientos contrarios les han empujado hacia el sur, «*au large des Canaries, qui sont des îles que les marins connaissent mal, en particulier ceux de nos régions qui en ont fort peur*»<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> C. JUDGE DE LA RIVIÈRE (ed.), *op. cit.*, p. 16, «il fut décidé de suivre les conseils de l'un de nos charpentiers, et nous fabriquâmes promptement, à partir des antennes et du grand mât, deux timons à la latine». El testimonio de C. Fioravante y de N. de Michiele concuerda: P. NELLI (ed.), *op. cit.*, p. 17, «*Nell'immediato ci sbrigrammo a costruire due timoni latini con l'albero e l'antenna*». Designan el timón de codaste por la simple palabra «*timone*» (*Ibidem*, pp. 16-17).

<sup>61</sup> C. JUDGE DE LA RIVIÈRE (ed.), *op. cit.*, p. 12. Pietro Querini ha tenido una mala experiencia en Cádiz: «Nous arrivâmes à Cadix le 2 juin. Par la faute d'un pilote incompetent, nous heurtâmes un récif caché à proximité du haut-fond de Saint-Pierre». Se trata probablemente de un piloto local subido a bordo para conducir el barco hasta el puerto de Cádiz.

<sup>62</sup> *Ibidem*, p. 13.

*Las expediciones a Canarias de Jean de Bethencourt (1402-1404)*<sup>63</sup> y de Fernando de Castro (1424 o 1425) son recientes. Los portugueses Tristão Vaz Teixeira y João Gonçalves Zarco han descubierto Madeira en 1419 y Diogo de Silves llega a las Azores en 1427. Gil Eanes pasa el cabo Bojador en 1434 abriendo la ruta a lo largo de la costa occidental de África<sup>64</sup>. Sin estar perdidos en estos parajes, los italianos de la Querina se sienten extraños en las rutas marítimas meridionales. Se nota una cierta preocupación. Es posible que resurgen viejos miedos sobre la navegabilidad del Atlántico más allá de las columnas de Hércules<sup>65</sup>. La travesía entre el cabo Finisterre y Inglaterra da lugar a otro episodio de navegación de altura. Cuando llega cerca de las islas Scilly Pietro Querini sabe que se encuentra demasiado al norte del archipiélago para entrar en el canal de la Mancha<sup>66</sup>. La avería del timón de codaste no le permite rectificar su ruta. A comienzos de diciembre, con una nao maltrechaza por el temporal, el veneciano se sitúa aproximadamente al norte de las islas Británicas<sup>67</sup>. Durante una navegación de altura la posición era estimada a partir del rumbo seguido y de la evaluación de la distancia recorrida. Las sondas proporcionaban informaciones sobre la aproximación o el alejamiento de la tierra. No tenemos constancia de cálculo de la latitud. En su *Grant routtier* Pierre Garcie no da ningún consejo para desarrollar una navegación astronómica.

Antes de alzarse hacia el norte, en las galeras de Luca di Maso embarcan en Cádiz tres pilotos «vizcaínos» para dar la vuelta a la península y cruzar «*il mare di Spagna*»<sup>68</sup>. La palabra «vizcaínos» no designa solamente marineros de los puertos de Vizcaya sino de manera general a los provenientes del Cantábrico. De hecho, dos pilotos son guipuzcoanos de Getaría y el tercero un asturiano de Villaviciosa. Es probable que en aquella época las competencias náuticas de estos hombres se basaran en una larga experiencia de navegación y no en un título oficial<sup>69</sup>.

Para entrar y salir de los puertos atlánticos, los maestros de las galeras de Luca di Maso toman en cuenta las mareas, parámetro que no tienen que considerar en el Mediterráneo. Podemos pensar que los pilotos vizcaínos embarcados en Cádiz

---

<sup>63</sup> E. AZNAR, D. CORBELLA, B. PICO, A. TEJERA (eds.), *Le Canarien. Retrato de dos mundos*, La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, 2 vol.

<sup>64</sup> A.H. DE OLIVEIRA MARQUES (coord.), *A Expansão quatrocentista*, en J. SERRÃO y A.H.R. de OLIVEIRA MARQUES (dirs.), *Nova história da expansão portuguesa*, Lisboa, Estampa, 1998.

<sup>65</sup> W.G.L. RANDLES, «La navigabilité de l'Atlantique au Moyen Âge selon les universitaires et selon les marins», en *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge. Contribution à l'histoire de la navigation*, XVII<sup>e</sup> congrès de la SHMESP, Nantes (1986), Nantes, CID éditions, 1988, pp. 211-216. Ver también: P. MARTÍN PRIETO, «Las huellas del miedo en la literatura de viajes medieval: una aproximación metodológica», *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie III, Historia Medieval, vol. 25 (2012), pp. 255-284 (268-272, El miedo al mar).

<sup>66</sup> C. JUDGE DE LA RIVIÈRE (ed.), *op. cit.*, p. 14.

<sup>67</sup> *Ibidem*, p. 19.

<sup>68</sup> M.E. MALLET, *op. cit.*, p. 224.

<sup>69</sup> R. CEREZO MARTÍNEZ, «La cartografía andaluza originada en el padrón real», *Actas de las IX jornadas de Andalucía y América*, La Rábida (1989), Sevilla, 1991, pp. 179-196 (p. 179 y nota 1). Los Reyes Católicos confirmaron las ordenanzas del colegio de pilotos vizcaínos de Cádiz el 18 de marzo de 1500.



les ayudan en esta tarea y se encargan de calcular las horas de mareas según las fases de la luna<sup>70</sup>. El miércoles 8 de marzo de 1430, esperan la marea alta para entrar en el puerto de Silves: «stemo surti alla boccha del porto circa ore ii, per aspettare che'lla marea montasi». Al contrario zarpan de este con la marea alta: «Venerdì adì 10 di marza, a ora di nona paseata, essendo l'aqua piene, uncimos di Silvis con bonaccia»<sup>71</sup>.

### 3.2. ¿LAS GALERAS MÁS APTAS PARA NAVEGAR EN EL MEDITERRÁNEO QUE EN EL ATLÁNTICO?

Gutierre Díaz presenta claramente el Atlántico como un espacio marítimo menos propicio a la navegación de las galeras que el Mediterráneo. Es probable que embarcara por primera vez durante la campaña de 1404-1405 en el Mediterráneo. Sin experiencia marinera previa se limita a mencionar los lugares y los acontecimientos pero da pocos datos técnicos sobre la navegación en sí misma. Su discurso cambia radicalmente con el relato de la campaña en el Atlántico en 1405-1406. Esta vez utiliza un amplio y rico vocabulario náutico digno de un marinero. Indica unos detalles sobre el casco, los aparejos y la marcha con ayuda de las velas o de los remos. Explica perfectamente la navegación de las galeras según la fuerza y la dirección del viento tanto como el estado de la mar, en particular con mal tiempo<sup>72</sup>. Ha entendido los efectos tanto favorables como desfavorables de la doble dinámica del agua y del aire. Podemos suponer que ha aprendido estos conocimientos de la tripulación. En este caso los marineros provienen de Cantabria y el saber náutico que transmiten a Gutierre Díaz es el del Atlántico. Ha entendido que las galeras y las naos no pueden navegar juntas fácilmente: «*aunque pocas veces se pueden ayuntar a uno naos e galeas, por quando las galeas cada noche buscan la tierra e las naos la mar, salvo quando van acordados que se aguarden todos en un puerto*»<sup>73</sup>. La comparación entre los itinerarios de la nao de Pietro Querini y de las galeras de Luca di Maso corroboran con estas constatación. *La Querina* navega en alta mar tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. Para solamente en Cádiz, Lisboa y Muros para reparar averías. Las galeras de Luca di Maso siguen la costa y multiplican las escalas. A la ida paran trece veces durante el tramo mediterráneo (Marsella, Port-de-Bouc, Aigues-mortes, Barcelona, Mallorca, Valencia, Denia, Javea, Benidorm, Villajoyosa, Alicante, Almería y Málaga) y siete veces en el Atlántico contando una parada en Ribadeo para protegerse del mal tiempo (Cádiz, Silves, Lisboa, Pontevedra, Ribadeo, Southampton y L'Esclusa). A veces el motivo de estas paradas es económico, particularmente a lo largo del recorrido mediterráneo donde se descargan unas mercancías y se cargan otras. A la vuelta las dos galeras florentinas hacen una única etapa entre Southampton y Lisboa.

<sup>70</sup> D.W. WATERS, *op. cit.*, pp. 207-238. En el *Grant routtier*, Pierre Garcie indica como determinar si la marea sube o baja en función de la posición de la luna en el cielo y en que dirección se dirige el flujo y el reflujo de la marea. Proporciona también datos prácticos para calcular los ciclos de la luna.

<sup>71</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, p. 268. Silves, puerto portugués del Algarve.

<sup>72</sup> BOCHACA, Michel et AZNAR VALLEJO, Eduardo, *op. cit.*

<sup>73</sup> R. BELTRÁN LLAVADOR (ed.), *op. cit.*, p. 315.



Después, paran solamente en Silves, Cádiz, Málaga, Almería Denia, Mallorca, Menorca y Gorgona. Otro imperativo obliga a las galeras a quedar cerca de las costas. Tienen que avituallarse en agua, comida y madera más frecuentemente que las naos. Tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico el relato de Gutierre Díaz esta repleto de alusiones al avituallamiento. Alejándose de sus puertos bases para arriesgarse en territorio enemigo, Pero Niño tiene que abastecer regularmente sus hombres, tanto remeros como marineros y soldados. Al contrario, durante su largo recorrido los 68 hombres de la tripulación de la *Querina* tienen alimentos suficientes y al final del malogrado viaje Pietro Querino confía a dos marineros la tarea de repartir raciones de bebida y comida y posteriormente pueden embarcar vituallas en los dos bateles cuando abandonan la nao para intentar llegar a tierra.

Aprovechando la doble experiencia náutica en el Mediterráneo y en el Atlántico, Gutierre Díaz establece una comparación muy instructiva entre las condiciones de navegación en ambas mares que denomina respectivamente «de Levante» y «de Ponente». Buen observador, diserta sobre las condiciones distintas que ofrecen una y otra : *«la mar de Poniente non es ainsí como la mar de Levante, que non á menguante, nin más creciente, nin grandes corrientes»* [...] *«E ay en mar de Levante muchas baxas, mas si la galea quiere tener noche, allégase a la tierra ; solamente que aya una peña con que se encubra del viento, allí estará sin temor de la mar»*<sup>74</sup>. Al contrario las aguas y las costas oceánicas acumulan las desventajas para las galeras: *«la mar de Poniente es muy brava, demás para las galeas. En todas las costas, también de Francia como de Ynglaterra, non ay cala ni reparo, por quanto conteçerá que tomando la galea buen reparo, ainsí de mar como de viento, llagado a la tierra, a poco de rato viene la menguante, e si non se guarda fallase a seco. Conviene que de con ora vaya a buscar reparo, o se meta a la mar larga, [que] es muy peligrosa para las galeas, porque nunca en ella dura mucho la calma. La galea, si ser pudiese, querría que nunca oviese viento»*. Ha vivido varias experiencias traumáticas que confirman su opinión sobre la peligrosidad del Atlántico para las galeras. En 1405, en la embocadura del canal de la Mancha, una terrible tormenta dispersa y maltrecha la flota capitaneada por Pero Niño<sup>75</sup>. En 1406, cerca del Mont Saint-Michel las galeras se dejan sorprender por el menguante durante la noche y casi encallan en una zona repleta de rocas. Gutierre Díaz recuerda con un cierto miedo los dos pasajes de los «raz» de Bretaña<sup>76</sup>. La fuerza del oleaje del Atlántico lo ha impresionado, particularmente durante las tormentas: *«levantó la mar tanto que enbestían las olas por fasta media galea»*, *«allí heran la olas muy altas [...] que enbestían las olas fasta madia galea»*<sup>77</sup>. A pesar de las dificultades tanto las galeras de Pero Niño como las de Luca di Maso superan con éxito el viaje atlántico.

---

<sup>74</sup> *Ibidem*, p. 454.

<sup>75</sup> *Ibidem*, pp. 362-364.

<sup>76</sup> *Ibidem*, pp. 360 y 455

<sup>77</sup> *Ibidem*, pp. 362 y 455.



### 3.3. LOS MISMOS MIEDOS Y LAS MISMAS REACCIONES FRENTE AL PELIGRO Y A LA MUERTE

Los marineros del Mediterráneo en dificultad en el Atlántico comparten las mismas creencias cristianas y los mismos terrores que sus compañeros acostumbrados a surcar el océano a la hora de afrontar peligros y de temer la muerte en la mar. Las fuertes tormentas causan espanto. El hecho de encerrar la tripulación bajo cubierta y de tapar las escotillas añade al miedo. Los movimientos desordenados de las galeras son tales durante la tormenta sufrida en 1405 a la entrada del canal de la Mancha que unos hombres murieron aplastados o a causa de los golpes que se dieron<sup>78</sup>. Sin poder hacer nada los marineros imploran a Dios y a los santos para que los salve, haciendo votos piadosos y promesas de peregrinajes: «Ya toda la gente desesperaban de la vida, e rogavan a Dios que les uviese merçed a las almas», «*Ya non valía allí remar, sinon llamar a la Virgen Santa María que les acorriese*», «*allí fazían los hombres, con el miedo de la muerte, botos e prometimientos, unos a Santa María de Guadalupe, otros a Santiago de Galizia, otros a Santa María de Finisterra, otros a Fray Pero Gonçalez de Tuy, e otros a Sant Viçente del Cabo*»<sup>79</sup>. Los marineros cantabros se comportan igual que sus compañeros andaluces en plena tormenta entre Tolón y Cerdeña: «*llamando todos a Santa María [...] E toda la gente fazían oraciones e votos a Dios e a los Santos que los librase, e hecharon [a suerte quien iría a] romería para Santa María de Guadalupe*»<sup>80</sup>. El peligro pasado, la vida retoma su curso normal a bordo. A veces los hombres exorcizan retrospectivamente sus miedos contando hechos extraordinarios, tal como el patrón de la galera de Charles de Savoisy quien, después de la tormenta a la entrada del canal de la Mancha en 1405, dijo que «*tantos heran e tan fuertes los golpes de las olas que davan en su galera que la fazía trastornar; e que muchas vezes pensaba que andava la galera el tillado [abajo] e el plan arriba. E que una vez él viera las estrellas del çielo entre el tillado e el casco de la galea*»<sup>81</sup>.

El doble relato del naufragio de la *Querina* lleva al lectora los momentos trágicos vividos. Fue redactado por tres supervivientes, Pietro Querini por una parte, Cristofalo Fioravante y Nicolò Michiele por otra parte, después de los hechos pero el recuerdo del sufrimiento y del miedo queda omnipresente en sus mentes. Es posible que los narradores intenten justificar a posteriori su actuación, en particular Pietro Querini, máximo responsable a bordo de la nao, de la cual era el maestro y el dueño, envolviendo sus decisiones en un ámbito de devoción y de contrición cristianas. Duda entre el abandono

---

<sup>78</sup> *Ibidem*, pp. 362-364.

<sup>79</sup> *Ibidem*, pp. 363, 375, 475.

<sup>80</sup> *Ibidem*, p. 285.

<sup>81</sup> *Ibidem*, p. 365.



frente a la fatalidad<sup>82</sup> y la esperanza de un socorro divino como señal de redención<sup>83</sup>. Expresa su abandono a la voluntad de Dios lo que le permite no cuestionar sus decisiones. En comparación se muestra prolijo a la hora de enumerar sus buenas acciones<sup>84</sup>. Tiene que aceptar y superar con la constancia de su fe las pruebas que la providencia divina siembra a lo largo de un viaje que se convierte en un verdadero calvario. Si ha escrito él mismo el texto como lo dice en la introducción, demuestra una cierta cultura y imita muy bien la forma literaria moralizante de los relatos milagrosos. La humedad, el frío et sobre todo la sed diezman los hombres embarcados en el batel principal. No hay mas remedio que tirar a la mar los cuerpos de los difuntos: «*Tel jour il en mourait deux, tels autre trois ou quatre, et cela du 19 au 28 décembre. La mer devenait l'unique sépulture de cet équipage malheureux*»<sup>85</sup>. El testimonio de Critofalo Fioravante y de Nicolò de Michiele comprueba lo sucedido: «*di quarantacinque che eravamo rimaste, ne erano morti ventisei [...] Ne morivano uno o più al giorno, dal 22 di dicembre al 5 di gennaio [...] con poche cerimonie, davano loro come sepoltura il mare*»<sup>86</sup> Se puede adivinar la angustia cristiana en el momento de tirar los muertos al mar. Se trata de compañeros abandonados a la mar sin sepultura cristiana lo que, según las creencias de la época, comprometía la salvación de sus almas a la hora del Juicio Final<sup>87</sup>. Además de traumática, esta práctica hacía referencia a la propia muerte de los pocos supervivientes. Sin esperanza de socorro, podían temer que, una vez fallecidos, serían tratados de la misma manera.

*Los encuentros en los puertos o en la mar representaban a veces un riesgo. En Cádiz, donde llegó el 2 de julio de 1431, Pietro Querini recibió la noticia de una nueva guerra entre Génova y Venecia. Tomó medidas de seguridad. Antes de zarpar el 14 de julio amplió la tripulación de 68 a 112 hombres y después del cabo San Vicente elegí una ruta en alta mar*

<sup>82</sup> C. JUDE DE LA RIVIÈRE (ed.), *op. cit.*, p. 16, «Afin de réfléchir à mes malheurs, je me retirai seul dans ma chambre pour considérer la misère de mon âme, me contraignant à me repentir de mes anciennes fautes pour le salut de mon âme. Sachant la mort inévitable, je voulais être digne du salut spirituel et persuader ceux que je voyais mal disposés à cet égard [...] La mort puissante et invincible approchait et je l'attendais avec foi, aspirant à la gloire du paradis». *Ibidem*, p. 18, el 7 de diciembre la nao esta a punto de volcar: «Voyant notre fin approcher et ne sachant plus que faire, nous recommandâmes nos âmes à Dieu».

<sup>83</sup> *Ibidem*, p. 17: «Nous nous recommandions à la Vierge Marie et aux autres saints du paradis, promettant de nombreuses dévotions, pèlerinages et autres oeuvres d'humilité. Nous étions terrorisés par la mort», p. 20: «Nous avions pris l'habitude, durant les nuits interminables, de nous réunir pour prier ensemble, le visage couvert de larmes, et louer la Vierge, notre impératrice Marie, ainsi que son Fils, notre omniprésent rédempteur, auquel nous adressions dévotement nos oraisons pour qu'ils nous sauvent de la fureur et des ténèbres».

<sup>84</sup> *Ibidem*, p. 15: «J'usais de ma fonction de capitaine pour reconforter les marins apeurés, tant par mes gestes que par mes paroles», «Sachant que les marins étaient habitués à voir leurs besoins satisfaits, je m'adressais à eux en usant des mots justes pour les priaí de se réguler et de limiter leur consommation de nourriture. Je confiais cette responsabilité à deux ou trois hommes qui convenaient à la majorité de l'équipage. Je leur demandai de distribuer les vivres de façon équitable, deux fois entre le jour et la nuit, ne m'excluant pas de la règle».

<sup>85</sup> *Ibidem*, p. 24.

<sup>86</sup> P. NELLI (ed.), *op. cit.*, p. 25.

<sup>87</sup> C. TREFFORT, «Le corps du noyé et le salut de son âme dans la tradition chrétienne occidentale», en F. CHAUVAUD (ed.), *Corps submergés, corps engloutis. Une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours*, París, Creaphis, 2007, pp. 113-121.



para esquivar posibles ataques de corsarios cerca de la costa<sup>88</sup>. El 3 de noviembre de 1429 las dos galeras de Luca di Maso debieron refugiarse en el puerto gallego de Pontevedra. Encontraron allí «ii balenieri armati di corso» y unas naos. Los florentinos temían por su seguridad. Luca di Maso mandó hombres a tierra para pedir un salvoconducto del arzobispo de Santiago, Lope de Mendoza. Decidió zarpar el 5 de noviembre antes de tener la respuesta y a pesar del viento contrario. Las galeras se habían alejado una milla cuando un batel les trajo la noticia de que el salvoconducto había sido denegado. Les costo salir de la ría de Pontevedra con el viento y la marea en contra. Dándose cuenta que un ballenero y una nao les seguían, Luca di Maso hizo repartir armas en la cubierta y la tripulación quedó en alerta toda la noche. Al amanecer estaban cerca del cabo Finisterre y constataron con alivio, «dando la gracia a Dios», que sus perseguidores habían desaparecido durante la noche<sup>89</sup>. Pero todos los encuentros no son hostiles. Obligadas a retroceder camino por culpa del mal tiempo las galeras se presentaron el 8 de noviembre delante de Ribadeo. La boca del puerto era estrecha pero dos naos vizcaínas les mandaron sus bateles para ayudarles a entrar. El día siguiente Luca di Maso invitó a los maestros a tomar una colación a bordo y les gratificó a cada uno con 20 florines<sup>90</sup>. El 11 de noviembre de 1429, la *Querina* se encontraba a 60 millas al norte de Irlanda con el timón de codaste en parte roto. Cruzó dos barcos flamencos que transportaban un cargamento de sal de Bourgneuf con destino a Irlanda pero la tormenta no les permitió acercarse para ayudar los venecianos<sup>91</sup>. En la mar también hay a veces buenos samaritanos.

#### 4. CONCLUSIÓN

Los cuatros relatos estudiados muestran que en la primera mitad del siglo xv los marineros del Mediterráneo suelen transferir tal cual su vocabulario náutico y sus representaciones de la mar cuando surcan las aguas atlánticas próximas a las costas europeas. Aunque Luca di Maso utilice pilotos vizcaínos en el viaje de ida y reclute a la vuelta marineros ingleses para compensar las bajas en la tripulación de las dos galeras<sup>92</sup>, no se detecta ninguna influencia atlántica en su manera de relatar la navegación. Un militar como Gutierre Díaz de Games, al no ser marinero de profesión y sometido a una doble experiencia marítima, primero con marineros de Sevilla familiarizados con una parla marinera mediterránea, luego con marineros del Cantábrico que usan referencias atlánticas, parece más permeable y abierto a un conocimiento náutico diversificado que adquiere con el contacto de las tripulaciones con las que navega. Del mismo modo, Pero Tafur cuenta las distancias en leguas durante el recorrido que hace entre Sevilla y Venecia. Después utiliza las millas, probablemente porque está en contacto con marineros

<sup>88</sup> C. JUDGE DE LA RIVIÈRE (ed.), *op. cit.*, pp. 12-13.

<sup>89</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, pp. 227-230.

<sup>90</sup> *Ibidem*, pp. 230-231.

<sup>91</sup> C. JUDGE DE LA RIVIÈRE (ed.), *op. cit.*, p. 54.

<sup>92</sup> M.E. MALLETT, *op. cit.*, pp. 262-264.



venecianos que le proporcionan las informaciones. Así a propósito del golfo de Venecia: «se dize aver ochocientas millas»<sup>93</sup>. Todavía no es siempre así. En el diario del viaje que hizo de Portugal a Basilea en 1436-1438, Alfonso, 4º conde de Ourém, mide las etapas en leguas, tanto por tierra como por el Mediterráneo<sup>94</sup>.

En cuanto al mundo de los marineros, los viajes de descubrimiento cambian poco a poco las cosas. El veneciano Alviste Ca' da Mosto que navega con los portugueses hasta Cabo Verde y la costa occidental de África en 1455 y 1456 cuenta todavía sus dos viajes con palabras marineras propias de Mediterráneo<sup>95</sup>. Mide las distancias en millas y denomina los vientos por sus nombres mediterráneos. Cuatro décadas después, el genovés Cristóbal Colón, que aprendió a navegar en el Mediterráneo antes de adquirir una notable experiencia náutica en el Atlántico, redacta el diario de su primer viaje con referencias marineras propias del Atlántico<sup>96</sup>. Si Colón habla a veces de millas recorridas e estima la velocidad de sus barcos en millas por hora, se refiere más frecuentemente a las leguas. Según Julio F. Guillen Tato: «el hablar de millas, aunque siempre [Colón] las traduce en leguas, es mediterraneo, los portugueses no usaban sino de estas»<sup>97</sup>. Para un número creciente de marineros y de viajeros, el gran océano pasa a ser la principal referencia.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz y Michel BOCHACA, «Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge d'après le *Grant routtier, pylottage et encrage de la mer* de Pierre Garcie dit Ferrande». *Cuadernos del CEMYR*, vol. 15 (2007), pp. 91-107.
- AZNAR, Eduardo, Dolores CORBELLA, Berta PICO, Antonio TEJERA (eds.), *Le Canarien. Retrato de dos mundos*. La Laguna, Instituto de Estudios Canarios, 2006, 2 vol.
- BOCHACA, Michel, «Navigation entre la France et l'Écosse d'après le récit de l'ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques I<sup>er</sup> Stuart (1434-1436)». *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 119, núm. 4 (2012), pp. 35-54.

---

<sup>93</sup> Andanzas é viajes de Pero Tafur, *op. cit.*, p. 43.

<sup>94</sup> L. SCARLATTI, *Os homens de alfarrobeira*, Lisboa, Imprensa nacional, 1980, pp. 311-312. A la vuelta, Alfonso de Portugal, 4º conde de Ourém aprovecho su paso por Italia para ir de peregrinaje a Jerusalén. Véase: G. MORAIS, «Viagens do Conde de Ourém (1429-1454)», en C. ASCENSO ANDRÉ (coord.), *Actas do Congresso Histórico D. Afonso 4.º Conde de Ourém e a sua época*, Ourém, Câmara Municipal de Ourém, 2004, pp. 205-222 Agradecemos al profesor Tomás González Rolán por indicarnos este relato.

<sup>95</sup> *Voyages en Afrique Noire d'Alvise Ca' da Mosto (1455 & 1456)*, F. VERRIER (ed.), París, Chandeigne, 1994.

<sup>96</sup> Cristóbal COLÓN, *Los cuatro viajes y el testamento*, C. VARELA (ed.), Madrid, Alianza, 2000.

<sup>97</sup> J.F. GUILLEN TATO, *op. cit.*, p. 90, nota 60.



- , «Sea travel at the end of the Middle Ages based on the Account of the embassy to Spain and Portugal Given by Roger Machado (1489)». *The Mariner's Mirror*, vol. 98, núm. 4 (2012), pp. 436-447.
- , «Un voyage par mer d'Angleterre à Bordeaux et retour en 1442-1443 d'après *A Journal by one of the Suite of Thomas Becketingon*». *Annales du Midi*, vol. 125 (2013), pp. 369-388.
- BOCHACA, Michel y Eduardo AZNAR VALLEJO, «Navigation atlantique de trois galères castillanes au début du xv<sup>e</sup> siècle d'après le *Victorial*: de la chronique chevaleresque à l'histoire maritime». *Anuario de Estudios Medievales* (en prensa).
- BOURET-BÉRANGER, Marie-Françoise, *La Méditerranée, lieu d'échange de mots. L'exemple des mots de marine XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup>*, tesis doctoral de Letras Modernas inédita, Université du Sud Toulon-Var, 2012.
- ALVISE CA' DA MOSTO, *Voyages en Afrique Noire (1455 & 1456)*. Ed. Frédérique Verrier, Paris, Chandeigne, 1994.
- CASSARD, Jean-Christophe, «Échos ponantais d'une navigation des galères castillanes en 1405-1406». *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, vol. 133 (2004), pp. 237-239.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, «La cartografía andaluz originada en el padrón real», *Actas de las IX jornadas de Andalucía y América*, La Rábida (1989), Sevilla, 1991, pp. 179-196.
- CRISTÓBAL COLÓN, *Los cuatro viajes y el testamento*. Ed. Consuelo Varela, Madrid, Alianza, 2000.
- DEBANNE, Alessandra, *Lo Compasso de navegare. Edizione del codice Hamilton 396 con commento linguistico e glosario*. Bruselas, P.I.E. Peter Lang, 2011.
- GUTIERRE DÍAZ, *El Victorial*. Ed. R. Beltrán Llavador, 4<sup>a</sup> edición, Madrid, Taurus, 2005.
- EDLER DE ROOVER, Florence, «Le voyage de Girolamo Strozzi de Pise à Bruges et retour à bord de la galère bourguignonne 'San Giorgio'», *Handelingen van het Genootschap / Société d'émulation te Brugge*, 1954, pp. 117-136.
- FALCHETTA, Piero, «Benedetto Cotrugli et son traité *De Navigatione* (1464-1465)». *The Historical Review/La Revue Historique*, vol. IX (2012), pp. 53-62.
- FASANO-GUARINI, Elena, «Au xvi<sup>e</sup> siècle : comment naviguent les galères». *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 16, núm. 2 (1961), pp. 279-296.
- FERRER I MALLOL, María Teresa, «Els corsaris castellans i la campanya de Pero Ninyo al Mediterrani (1404). Documentos sobre El Victorial». *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 5 (1968), pp. 265-338.
- GARCÍA FRANCO, Salvador, *La legua náutica en la Edad Media*. Madrid, Instituto Histórico de la Marina, 1957.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, Raúl, «Corso, comercio y navegación en el siglo XV: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia». *En la España medieval*, vol. 34 (2011), pp. 61-95.
- , «Las galeras mercantiles de Florencia en el Reino de Granada en el siglo xv». *Anuario de Estudios medievales*, vol. 41, núm. 1 (2011), pp. 125-149.
- RUY GONZÁLEZ DE CLAVIJO, *Embajada a Tamorlán*. Ed. F. López Estrada, Madrid, Clásicos Castalia, 1999.
- GUILLEN TATO, Julio Fernando, *La parla marinera en el diario del primer viaje de Cristóbal Colón*. Madrid, Instituto Histórico de Marina, 1951.



- HANHAM, Alison, *The Celys and their World. An English Merchant Family of the Fifteenth Century*. Cambridge, Cambridge University Press, 1985.
- ISASI MARTÍNEZ, Carmen, «Léxico mariner del Cantábrico en la época del descubrimiento: noticias vizcaínas», *Actas del XI Congreso Internacional de la Asociación de Lingüística y Filología de la América Latina Las Palmas de Gran Canaria, del 22 al 27 de julio de 1996*, vol. 3, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 1999, pp. 1923-1932.
- JAL, Augustin, *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*. París, 1848.
- KOWALESKI, Maryanne, «The French of England: A maritime *lingua franca*?», en J. Wogan-Browne (ed.), *Language and Culture in Medieval Britain: The French of England, c. 1100-c. 1500*, York, York Medieval Press, 2009, pp. 103-117.
- BARTOLOMÉ DE LAS CASAS, [Fray], *Diario del primer y tercer viaje de Cristóbal Colón*. Ed. Consuelo Varela, Madrid, Alianza, 1989.
- LOPEZ, Roberto S., «Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century». *Revue belge de philologie et d'histoire*, vol. 29, núm. 4 (1951), pp. 1163-1179.
- LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, José Enrique, «Las galeras venecianas de Poniente y Berbería desde la perspectiva española». *Medievalismo*, vol. 16 (2006), pp. 113-172.
- MALLET, Michael E., *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century, with The Diary of Luca di Maso degli Albizzi Captain of the Galleys 1429-1430*. Oxford, Clarendon Press, 1967.
- MALPICA CUELLO, Antonio (ed.), *Navegación marítima del Mediterráneo al Atlántico*. Granada, La Nao, 2001.
- ORTEGA VILLOSLADA, Antonio, «Viajes a Flandes e Inglaterra ¿Cabotaje o recta vía?». *Espacio, Tiempo y Forma*, vol. 16 (2003), pp. 229-249.
- , Antonio «La coca en el intercambio mercante Atlántico-Mediterráneo». *Anuario de Estudios Medievales*, vol. 38 (2008), pp. 429-444.
- , «Del Mediterráneo al Atlántico: apertura/reapertura del estrecho de Gibraltar en la Edad Media. Estado de la cuestión». *Bolletí de la Societat Arqueològica Lulliana*, vol. 865 (2011), pp. 101-122.
- , «Navegación mediterránea por el Atlántico. El caso de Mallorca (1230-1349)», *Minus*, 21, 2013, pp. 45-60.
- MARTÍN PRIETO, Pablo, «Las huellas del miedo en la literatura de viajes medieval: una aproximación metodológica». *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie III, Historia Medieval, vol. 25 (2012), pp. 255-284.
- MORAIS, G., «Viagens do Conde de Ourém (1429-1454)», en Carlos Ascenso André (coord.), *Actas do Congresso Histórico D. Afonso 4º Conde de Ourém e a sua época*, Ourém, Câmara Municipal de Ourém, 2004, pp. 205-222.
- POUGET-TOLU, Anne, *Navires et navigation aux xiv<sup>e</sup> et xv<sup>e</sup> siècles d'après les récits de voyages*. París, L'Harmattan, 2002.
- QUERINI, Pietro, Cristoforo FIORAVANTE y Nicolò DE MICHIEL, *Naufragés*. Ed. Claire Judde de Larivière, Toulouse, Anacharsis, 2007.



- QUERINI, Pietro, Nicolò DE MICHIELE, Cristofalo FIORAVANTE, *Il naufragio della Querina. Veneziani nel circolo polare artico*. Ed. P. Nelli, Roma, Nutrimenti, 2007.
- RANDLES, W.G.L., «La navigabilité de l'Atlantique au Moyen Âge selon les universitaires et selon les marins», en *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge. Contribution à l'histoire de la navigation*, xvii<sup>e</sup> congrès de la SHMESP, Nantes (1986), Nantes, CID Éditions, 1988, pp. 211-216.
- REDDAWAYS, T.F. y A.A. RUDOCK, «The accounts of John Balsall, Purser of the *Trinity of Bristol*, 1480-1». *Camden Fourth Series*, vol. 7 (1969), pp. 1-28.
- RENOUARD, Yves, «La capacité du tonneau bordelais au Moyen Âge». *Annales du Midi*, vol. 65 (1953), pp. 395-403.
- , «Recherches complémentaires sur la capacité du tonneau bordelais au Moyen Âge». *Annales du Midi*, vol. 68 (1956), pp. 195-207.
- SANDEHL, Bertil, *Middle English Sea Terms*. Upsala, 1951-1982, 3 vol.
- SARRAZIN DE MONTFERRIER, Alexandre (dir.), *Dictionnaire universel et raisonné de marine*. Paris, 1841.
- SCARLATTI, Lita, *Os homens de alfarrobeira*. Lisboa, Imprensa nacional, 1980, pp. 311-312.
- SERRÃO, J. y A.H. de OLIVEIRA MARQUES (dirs.), *Nova histórica da expansão portuguesa*. Lisboa, Estampa, 1998.
- Pero TAFUR, *Andanzas é viajes de Pero Tafur por diversas partes del mundo avidos (1435-1439)*. Madrid, Imprenta de Miguel Ginesta, 1874.
- TAVARES CARBONELL PICO, Maria Alexandra, *A terminologia naval portuguesa anterior a 1460*. Lisboa, Sociedade de lingua portuguesa, 1963.
- TENENTI, Alberto y Corrado VIVANTI, «Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitienes (xiv<sup>e</sup> et xv<sup>e</sup> siècles)». *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 16, núm. 1 (1961), pp. 83-86.
- TRANCHANT, Mathias, «Méditerranée et genèse du navire moderne: l'intervention basque (xiv<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècles)», en Christiane Villain-Gandossi, Louis Durteste et Salvino Busuttill (dirs.), *Mé-diterranée, mer ouverte*, t. I, du xvi<sup>e</sup> au xviii<sup>e</sup> siècle, Actes du Colloque de Marseille (1995), Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1997, pp. 239-253.
- TREFFORT, Cécile, «Le corps du noyé et le salut de son âme dans la tradition chrétienne occidentale», en Frédéric Chauvaud (ed.), *Corps submergés, corps engloutis. Une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Creaphis, 2007, pp. 113-121.
- TUCCI, Ugo, «Sur la pratique vénitienne de la navigation au xvi<sup>e</sup> siècle». *Annales, Économies, Sociétés, Civilisations*, vol. 13, núm. 1 (1958), pp. 72-86.
- VILLAIN-GANDOSSI, Christiane, «Le vocabulaire maritime aux x<sup>v</sup>-xvi<sup>e</sup> siècles», en Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dirs.), *La France et la Mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Tallandier, 1993, pp. 69-79.
- VILLAIN-GANDOSSI, Christiane, «Sur l'évolution du type de la coca bayonesca», en Jean Bourgoïn y Jacqueline Carpine-Lancre (dirs.), *L'aventure maritime du golfe de Gascogne à Terre Neuve*, Paris, CTHS, 1995, pp. 293-308.
- WARD, Robin, *The World of the Medieval Shipmaster. Law, Business and the Sea c. 1350 - c. 1450*. Woodbridge, The Boydell Press, 2009.



- WATERS, David W., *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie*. New Haven, Yale University Press, 1967.
- WATSON, W.B., «The Structure of the Florentine Galley Trade with Flanders and England in the Fifteenth Century». *Revue belge de philologie et d'histoire*, vol. 39, núm. 4 (1961), pp. 1073-1091 y vol. 40, núm. 2 (1962), pp. 317-347.
- ZURARA, *La Crónica de Guinea. Un modelo de etnografía comparada*. Eds. Eduardo Aznar, Dolores Corbella, y Antonio Tejera, Barcelona, Ediciones Bellaterra, 2012.

