

DERROTEROS, MEMORIALES Y SABERES NÁUTICOS EN LAS COSTAS MERIDIONALES IBÉRICAS DURANTE LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS (1526-c. 1555) *

Sailing directions, memorials and nautical knowledge in southern Iberian coast along the Age of Discovery (1526-c. 1555)

Nombre del autor XXX**

RESUMEN

En este artículo presentamos tres testimonios documentales de excepcional interés para el conocimiento de las costas meridionales de la Península Ibérica entre el final de la Edad Media y el inicio de la Edad Moderna. Se trata de tres memoriales que hacen relación del estado y accidentes de las costas entre el cabo de San Vicente y el cabo de Palos conservados en el Archivo General de Simancas y el Archivo General de Indias. Fueron redactados entre 1526 y poco después de 1555, a instancias de las autoridades de la Monarquía española por razones estratégicas, militares y comerciales. A partir de ellos es posible levantar una detallada topografía del litoral meridional ibérico en esta época. Además, estamos ante una evidencia de extraordinario valor acerca de los conocimientos técnicos y prácticos atesorados por marinos y otros profesionales de la navegación expertos en este espacio marítimo entre el Mediterráneo y el Atlántico a lo largo de los siglos XV y XVI, en el contexto de la Era de los Descubrimientos.

Palabras clave: Historia Marítima. Corona de Castilla. Andalucía. Reino de Granada. Reino de Murcia. Algarve. Era de los Descubrimientos. Navegación. Conocimientos náuticos

ABSTRACT

In this paper, we present three exceptional documentary evidences for the knowledge of southern Iberian coast in the Late Middle Ages and the beginning of Early Modern Ages. They are three memorials preserved in Archivo General of Simancas and Archivo General of Indias that report the landforms and seabed in the coast from Cape St. Vincent to Cape Palos. They were wrote up between 1526 and shortly after 1555 at the request of Spanish Monarchy for strategic military and commercial reason. Thanks to them, it is possible to analyse deeply the topography of southern Iberian littoral in this age. Furthermore, they represent an outstanding testimony of technical and practical knowledge hoarded by experienced seamen and other navigation professionals in this maritime space between the Atlantic Ocean and the Mediterranean within the context of the Age of Discovery, along 15th and 16th Centuries.

Key words: Maritime History. Crown of Castile. Andalusia. Kingdom of Granada. Kingdom of Murcia. Algarve. Age of Discovery. Coastal Topography. Navigation. Nautical knowledge

* Este trabajo forma parte del proyecto de investigación *Proyecto*, financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad.

** Filiación académica

El proyecto de investigación *Proyecto*, desarrollado en estos últimos años en el seno del grupo de investigación XXX de la Universidad de XXX, tenía entre sus objetivos iniciales realizar un estudio concienzudo de la topografía costera del sur de la Corona de Castilla entre los siglos XV y XVI¹. En este sentido, dentro del equipo de trabajo éramos muy conscientes de que el análisis último de la red portuaria castellana en el tránsito entre la Edad Media y la Edad Moderna pasaba necesariamente por la puesta en consideración de los factores físicos y humanos que pudieron afectar a la organización de esos espacios marítimos. Unas cuestiones, además, íntimamente interrelacionadas con la práctica de la navegación y con la codificación y transmisión de los conocimientos acerca de tales espacios costeros en el período histórico estudiado².

Recientemente tuvimos ocasión de dedicar algunas páginas a las aproximaciones historiográficas realizadas en las últimas décadas acerca del litoral meridional ibérico y, más específicamente, del andaluz, y a las fuentes disponibles para su estudio durante la Baja Edad Media y los albores de los siglos modernos³. Significativamente, llamábamos la atención sobre la sobresaliente ampliación de nuestros conocimientos en torno al ámbito costero granadino, fruto de una sugerente combinación del estudio del registro arqueológico, de las fuentes cartográficas y de la documentación escrita. Por contraste, el bagaje científico respecto a la geografía costera de la baja Andalucía y a su aprehensión por los contemporáneos de los siglos XIV-XVI ha resultado un tanto más

¹ En relación a la trayectoria del grupo de investigación y la propuesta planteada para este proyecto de investigación, véanse en el portal web del mismo: WEB XXX (Consultado el 11-III-2014).

² Esta afirmación se sostiene sobre el convencimiento de que el análisis histórico no puede desatender a la condición volitiva de la relación entre las sociedades humanas y el espacio a lo largo del tiempo. Es decir, al carácter dinámico y cambiante de esa relación, fruto de la acción continua de los grupos humanos que habitan, explotan y conciben ese espacio, organizándolo y construyéndolo como tal. Sobre el interés del historiador como científico social por el desenvolvimiento de determinadas prácticas, conceptos y discursos que se integra dentro de dinámicas más profundas de génesis social del espacio y de encuadramiento en el mismo, algunas ideas cenitales en Michel de Certeau, *La invención de lo cotidiano. I. Artes de hacer*, México, 1996 (1ª ed. francés, París, 1980), sobre la noción de “lugar creado” (pág. 129), pero también en la formulación de “organización social del espacio” del profesor José Ángel García de Cortázar, de influencia central en la evolución historiográfica del medievalismo español en los treinta años [José Ángel García de Cortázar, Ermelindo Portela, Emilio Cabrera, Manuel González y José Enrique López de Coca, *Organización social del espacio en la España medieval. La Corona de Castilla en los siglos VII a XV*, Barcelona, 1985; José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre, “Organización social del espacio: propuestas de reflexión y análisis histórico de sus unidades en la España medieval”, *Studia Historica. Historia Medieval*, 6 (1988) págs. 195-236; José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre, “Organización del espacio, organización del poder entre el Cantábrico y el Duero en los siglos VIII a XIII”, en José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre (ed.), *Del Cantábrico al Duero. Trece estudios sobre organización social del espacio en los siglos VIII a XIII*, Santander, 1999, pp. 15-48; José Ángel García de Cortázar y Ruiz de Aguirre, *Sociedad y organización del espacio en la España medieval*, Granada, 2004.

³ Autor, 2013.

discreto⁴. Nos referíamos en este mismo estudio a algunas de las diferentes fuentes depositadas en archivos y bibliotecas aptas para afrontar esta tarea, no queriendo aquí tratar sobre los testimonios de tipo literario ni sobre la cartografía náutica sino sobre el otro bloque documental que ahí tratamos: derroteros y memoriales descriptivos de las costas.

Libros portulanos y roteros fueron un reflejo fundamental de la recopilación de experiencias prácticas en el ejercicio de la navegación durante los siglos bajomedievales, reuniendo datos de gran valor sobre la el estado de conocimientos sobre el cálculo de la distancia en el mar, los regímenes de vientos activos en las costas y en los accesos a puertos, las calidades y dificultades de fondeaderos y surgideros, el reconocimiento de bajas y escollos peligros para las naves o sobre la propia percepción global de ese espacio marítimo. Ejemplos sobresalientes de ello pueden reconocerse en el italiano *Compasso a mostrare a navigare...* de Giovanni di Antonio da Uzzano, redactado en 1442, o el *Grand routtier et pyllotage et encrage de la mer...* elaborado por el gascón Pierre Garcie entre 1483 y 1484⁵. En el caso portugués, por su parte, el desarrollo de la exploración de las costas africanas desde mediados del siglo XV también dieron lugar, además de a su plasmación cartográfica, a un interesante despliegue de obras de contenido científico y técnico ya desde el siglo XVI⁶.

Por su parte, por lo que respecta a la Corona de Castilla y al entorno andaluz, tampoco tenemos noticia de la redacción de tratados de estas características con anterioridad al siglo XVI, de manera similar a lo ocurrido en Portugal, siendo los tres documentos más tempranos de esta naturaleza los que tenemos ocasión de publicar aquí. Ya en su momento pudimos hacer una breve presentación de estas relaciones náuticas⁷, lo cual no obvia el interés de su edición al menos por tres motivos, siendo el primero de

⁴ Autor, 2013.

⁵ Giovanni Pagnini del Ventura, *Della decima e di varie altre gravezze imposte dal Comune di Firenze. Della moneta e della Mercatura de fiorentini fino al secolo XVI*, vol. IV: *Contenente la Pratica della Mercatura scritta da Giovanni di Antonio da Uzzano (nel 1442)*, Lisboa-Lucca, 1766 (facsimil de Forni Ed., vol. II, Bologna, 1967, págs. 199-276); Pierre Garcia dit Ferrande, *Le grand routtier et pyllotage et encrage de la mer... tant des parties de France, Bretagne, Angleterre, Espagne, Flandres, haultes Allemaignes, avecques les dangers des ports, havres, rivières, chenal des parties & régions susdites*, Poitiers, 1521; <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54143h.r=pierre+garcie+dit+ferrande.langES>, consultado el 14-V-2013).

⁶ Para una aproximación a la cartografía y la tratadística náutica ibérica, castellana y portuguesa, vid. Armando Cortesão (ed.), *História da cartografia portuguesa (Vol. 2. Con dois capítulos sobre História de Náutica)*, Lisboa, 1970; Ricardo Cerezo Martínez, *La Cartografía Náutica Española en los Siglos XIV, XV y XVI*, Madrid, 1994; Alfredo Pinheiro Marques, "La cartografía portuguesa en la era de los Descubrimientos / The portuguese cartography in the era of Discoveries", en *Atlas Universal de Diogo Homen*, Barcelona, 2002, págs. 11-213.

⁷ Autor, 2013.

ellos su cronología, que podemos situar entre 1526 y poco después de 1555. El segundo de estos aspectos no es otro que la extraordinaria riqueza de las informaciones en ellos vertidas, de las cuales tenemos en muchos casos por primera vez referencia escrita en estos documentos. Finalmente, la tercera razón que podemos aducir para justificar el interés por ellos es que no estamos ante tratados de tipo científico o técnico sino frente a informes levantados por profesionales del mundo de la navegación a instancias de los principales órganos del gobierno de la Monarquía española y, por tanto, redactados al servicio de los intereses estratégicos políticos, militares y comerciales de la Corona. Aunque los tres pueden ponerse en relación con la tratadista hispana de materia náutica e hidrográfica aparecida a partir de este siglo, como es el caso de la *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso (1519) o la *Hydrografia* de Andrés de Poza (1585)⁸, esto no tiene que ver tanto con la detección de influencias respecto a estas obras – que no hemos podido corroborar – sino con otro contexto mucho más interesante si cabe. Nos referimos a una dinámica común de tradiciones, conocimientos y prácticas marineras que hundían sus raíces en la Edad Media y que estaban cristalizando, normalizándose y transmitiéndose en forma escrita a partir del Renacimiento en España, en un contexto político, social, económico y cultural dominado por la hegemonía hispana en Europa y el doble eje de intereses navales hacia el Mediterráneo, en relación con Italia y con la amenaza turca y berberisca, y hacia el Atlántico, ligado a la expansión, conquista y colonización de las Indias⁹.

El resultado conjunto de estos tres memoriales permite disponer de una imagen notablemente completa del estado de reconocimiento de las costas meridionales de la Península Ibérica, desde el Algarve portugués hasta el cabo de Palos – sólo el área de la costa mediterránea entre Gibraltar y La Herradura (Almuñécar) aparece reconocida de forma menos intensiva –, que, entre finales del siglo XV y los años centrales del siglo XVI, podía ser manejado por los marinos veteranos en estas aguas. No es nuestra

⁸ El proyecto *Dicter 2.0*, coordinado desde el Centro de Investigaciones Lingüísticas de la Universidad de Salamanca para la elaboración del Diccionario de la Ciencia y la Técnica del Renacimiento español, ha reunido en su portal web un total de setenta y cuatro tratados científico-técnicos elaborados a lo largo del siglo XVI y el primer cuarto del siglo XVII y clasificados en doce áreas temáticas, todos ellos consultables en versión digital. Entre ellos, se consideran, dentro de las áreas de Cosmografía y Geografía y de Náutica y Arquitectura Naval, hasta catorce textos, entre ellos los arriba citados. Para mayor información acerca del proyecto, de la literatura náutica hispana de la Alta Edad Moderna y de estas obras, véase <http://dicter.eusal.es/> (consultado 8-IV-2013).

⁹ Un acercamiento actualizado al fenómeno de la expansión atlántica europea bajomedieval y altomoderna desde la óptica hispana en José Ramón Díaz de Durana Ortiz de Urbina y José Antonio Munita Loinaz (eds.), *La apertura de Europa al mundo atlántico. Espacios de poder, economía marítima y circulación cultural*, Bilbao, 2011.

intención aquí ofrecer un análisis sobre la topografía costera y la red portuaria reconocida en esta área a partir de tal documentación náutica¹⁰, sino, a partir del estudio y transcripción de esta valiosa documentación, dar cuenta esas dinámicas de incrementación y compilación de conocimientos navales prácticos en el tránsito entre la Edad Media y la Edad Moderna en todo este ámbito andaluz y, en general, meridional castellano de las que hablábamos.

Unos saberes que originalmente sólo habrían circulado en una escala más restringida, ceñida a ámbitos socio-profesionales y espaciales más estrechos ligados a las gentes del mar que desarrollaban sus actividades en los puertos atlánticos y mediterráneos de esta zona de la Península Ibérica. En este estado fueron objeto de atención por parte de los órganos polisinodiales de gobierno de la Monarquía de España y, posteriormente y de manera paulatina, darían el salto a la amplia difusión por toda Europa a través de la letra impresa a partir de mediados del siglo XVI tras haber merecido previamente. De manera más temprana, serían objeto de compilación aquellas informaciones que se referían a las estimaciones de distancias, rumbos, direcciones de los vientos y localización de accidentes geográficos en el litoral de los reinos de Sevilla, Granada y Murcia – además del Algarve y de otras costas del Mediterráneo occidental, como veremos –, para posteriormente incorporarse a esta difusión datos hidrográficos tan fundamentales para la navegación como los correspondientes a las sondas de los fondos costeros¹¹.

¹⁰ Esa tarea, basada en el contraste de las informaciones sobre puertos y surgideros en estos tres memoriales y en la principal tratadística que procedió a la descripción de las costas meridionales peninsulares entre 1483 y 1585, ha sido abordada en Autor, 2014 (en prensa).

¹¹ Ese cambio progresivo en el conocimiento de los detalles necesarios para la navegación de cabotaje puede apreciarse bien en la práctica documentada de la contratación de marinos locales o veteranos en estas costas por mercaderes y patrones extranjeros para asegurar el acceso a los puertos de sus navíos en época bajomedieval, con anterioridad a que este tipo de saberes superase su nivel de normalización y difusión más allá del conocimiento transmitido de forma empírica y por vía fundamentalmente oral. Así, algunos ejemplos interesantes acerca del recurso por comerciantes y navegantes italianos a marinos y embarcaciones andaluzas y vascas en estas maniobras y travesías que afectaban a la Península Ibérica y a la conexión del Mediterráneo con el Atlántico en el siglo XV en Jacques Heers, “Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^e siècle (d’après les archives de Gênes)”, *Bulletin Hispanique*, 57 (1955), págs. 292-324, en concreto págs. 309 y 316; Raúl González Arévalo, “La costa del reino de Sevilla en la documentación náutica italiana (siglo XV), en Antonio Malpica Cuello, Rafael G. Peinado Santaella y Adela Fábregas García (eds.), *Historia de Andalucía. VII Coloquio*, Granada, 2010, CD-Comunicaciones, págs. 301-317, en concreto págs. 315-316; Raúl González Arévalo, “Curso, comercio y navegación en el siglo XV: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia”, *En la España medieval*, 34 (2011), págs. 61-95, en concreto pág. 90. Estos aspectos también han sido puestos de manifiesto por Michel Bochaca en su conferencia “Del Mediterráneo al Atlántico: parla y representaciones marineras en la primera mitad del siglo XV”, de pronta publicación [*Cuadernos del Cemyr*, 22 (2014)].

Así pues, la primera y más antigua de estas relaciones fue la confeccionada a finales de 1526 a instancias de Ramiro Núñez de Guzmán, veedor de las fortalezas y gentes de guerra del reino de Granada. Entre la abundante documentación generada por su misión de inspección de las guarniciones y defensas del reino frente a la amenaza de sublevaciones moriscas y al peligro que suponía el curso berberisco¹², se encuentra esta relación, que nos ofrece una muy puntual descripción de las costas mediterráneas de la Corona de Castilla, incluido el reino de Granada, entre el cabo de Palos y Gibraltar¹³.

Efectivamente, la *Memoria de los puertos y calas que ay desde el cabo de Palos hasta la punta del Carnero que es junto con Gibraltar y el Estrecho, adonde se pueden abrigar navíos de rremos, fustas y galeras*, tal y como es intitulado de forma ilustrativa el documento, numera los principales accidentes geográficos, puertos y surgideros de las costas del reino de Murcia y del reino de Granada con un extraordinario nivel de detalle. Así, esta memoria se estructura de este a oeste, considerando los distintos lugares enumerados de acuerdo con los siguientes aspectos. Por una parte, su distancia en leguas, tanto al este como al oeste, respecto al puerto mayor más próximo, entendiéndose como tales Cartagena, Almería y Málaga. Por otra, el régimen de vientos con el que cada uno de estos puertos y surgideros podía ser practicado para acceder a él. Además de todo ello, habitualmente se menciona la calidad de esos lugares para fondear y surgir con los vientos señalados como propicios para ello, en términos como "...buena de...", o "...razonable de...", y, de manera más excepcional, se recoge su aptitud para determinados tipos de navíos.

¹² En relación esta misión en concreto y, en general, a la organización de la defensa costera del reino de Granada en desde la época de los Reyes Católicos y en el siglo XVI, *vid.* José Enrique López de Coca Castañer, "Financiación mudéjar del sistema de la vigilancia costera en el Reino de Granada (1492-1501)", *Historia. Instituciones. Documentos*, 3 (1976), págs. 397-416; José Enrique López de Coca Castañer, "Consideraciones sobre la frontera marítima", en Pedro Segura Artero (ed.), *Actas del Congreso La Frontera Oriental Nazarí como Sujeto Histórico (S.XIII-XVI). Lorca-Vera, 22 a 24 de noviembre de 1994*, Almería, 1997, págs. 391-408; Antonio Jiménez Estrella, "La Capitanía General del reino de Granada durante el reinado de Carlos V", en José Luis Castellano Castellano y Francisco Sánchez-Montes González (eds.), *Carlos V. Europeísmo y Universalidad. Vol. II. La organización del poder*, Madrid, 2001, págs. 339-368; Antonio Jiménez Estrella, *Poder, ejército y gobierno en el siglo XVI. La Capitanía General del Reino de Granada y sus agentes*, Granada, 2004.

¹³ Archivo General de Simancas, Cámara de Castilla. Diversos, C^a. 44, n^o. 15. La relación recogida en este interesante documento puede ser contrastada con otros documentos contemporáneos expresivos de la importancia concedida a determinados puntos costeros granadinos, a razón del establecimiento de guardas para su vigilancia y defensa (*vid.* Archivo General de Simancas, Cámara de Castilla, Libros de Cédulas, n^o. 27, fols. 33v.-55v., editado en Pedro Arroyal Espigares, Esther Cruces Blanco y María Teresa Martín Palma, *Cedulario del reino de Granada (1511-1514)*, Málaga, 2008, págs. 91-119, citado en Antonio Malpica Cuello y Adela Fábregas García, "Embarcaderos y puertos en la costa del reino de Granada", en Adela Fábregas García (ed.), *Navegación y puertos en época medieval y moderna*, Granada, 2012, págs. 75-10, en concreto págs. 89-92).

Las informaciones vertidas en el documento denotan el concurso de un marino versado en el conocimiento práctico de este litoral y en los saberes náuticos de tradición mediterránea ligados a la navegación en esta zona. Prueba de ello es su minuciosidad a la hora de nombrar hasta calas de entidad muy menor y sus condiciones náuticas precisamente para navíos de propulsión mixta, a vela y remos, típicos de estas aguas. Más aún, esta experiencia puede apreciarse a partir de la citación de los vientos siempre por su denominación mediterránea, reconociéndose justamente aquéllos que operaban en la zona del Estrecho y el mar de Alborán: levante, poniente y vendaval. Igualmente, las orientaciones geográficas de cada uno de los lugares respecto a los tres puertos principales señalados son aportadas bajo nomenclatura mediterránea, levante o poniente.

Muestra también de la condición de práctico del informante de la relación puede encontrarse en que, en cualquier caso, es la costa entre el cabo de Palos y el sector oriental del reino de Granada, hasta La Herradura en Almuñécar, la que es referida con todo lujo de detalles. Mientras, la descripción del litoral entre este último puerto y Gibraltar se despacha sin mención a ningún otro fondeadero o accidente geográfico cuando su existencia desde época islámica era notoria, como podían ser los casos de Fuengirola, Marbella o Estepona¹⁴. Estas ausencias apuntan a los propios factores a los que pudo obedecer la elaboración del documento y, vinculado a ello, el acceso a la fuente de información. Puesto que todo apunta a que se recurrió a las referencias de marinos expertos en el cabotaje de esta zona entre el cabo de Palos y Málaga para la elaboración de esta *Memoria*, bien pueden manejarse dos opciones. Una, que el litoral mediterráneo más occidental hasta el Estrecho fuese, de manera casual, poco conocido para el o los informadores y apenas manejasen más que datos generales sobre calas y surgideros en esta costa, al contrario que al este de La Herradura. Dos, que este desconocimiento del informante o su desatención hacia el área occidental del mar de Alborán viniera motivado por el interés del veedor militar para el reino de Granada. Esto es, que su cometido se centraba en la coordinación de la defensa costera del reino granadino frente a la mayor incidencia corso berberisco, en torno a un eje Cartagena-Almería-Málaga que también tocaba al reino de Murcia pero no así el litoral mediterráneo más occidental hasta el Estrecho y, por tanto, no se tuviese reparo en no disponer de información más detallada para esta parte de la costa a poniente de la

¹⁴ Raúl González Arévalo, “La costa del Reino de Granada...”, art. cit., págs. 27-28; Antonio Malpica Cuello y Adela Fábregas García, “Embarcaderos y puertos...”, art. cit., págs. 86, 88-90.

ciudad de Málaga. No obstante, no hay que dejar de lado tampoco la incidencia que pudo tener la reorganización del poblamiento en determinadas comarcas del reino de Granada tras la conquista cristiana. Ésta tuvo, entre otras consecuencias, el despoblamiento parcial de algunas de esas comarcas a causa de la emigración de parte de la población morisca al norte de África, de la continuidad de la amenaza de este corso y de los contactos mantenidos entre los moriscos con los piratas. No hay que descartar que estos factores incidieran en la articulación del espacio costero granadino y en su percepción en términos náuticos, plasmada al menos en parte en la *Memoria*¹⁵.

Pasando al segundo de estos memoriales, se puede datar poco después de 1554 y, por su contenido, puede deducirse que fue redactado por el patrón o el piloto de una de las naos que participó en el socorro de las tropas del emperador Carlos V comandado por Alonso Luis de Lugo, tercer adelantado mayor de Canarias, a la ciudad de Calvi, en Córcega, sitiada por los franceses y los turcos¹⁶. Se presenta como una *Relación de los puertos y cauos de la costa de España desde el cauo de Ysuer en Fuenterrauía al estrecho de Gibraltar y adelante*, pero recoge datos en este sentido correspondientes a toda la Península Ibérica y a todo el Mediterráneo occidental, comprendiendo también las costas del sur de Francia, las de la Península Itálica bañadas por el mar Tirreno y las del norte de África entre Ceuta y Túnez, además de las de las islas y archipiélagos que se encuentran en esta cuenca¹⁷. Todo indica que esta memoria fue requerida a instancias de alguno de los consejos principales de la monarquía española – Estado o Guerra, presumiblemente – como una información técnica necesaria para la protección de los intereses estratégicos marítimos de la Corona en esa zona del Mediterráneo.

¹⁵ Vid. nota 12 y José Enrique López de Coca Castañer, "Granada y el Magreb: la emigración andalusí (1485-1516)", en Mercedes García Arenal y María Jesús Viguera (eds.), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI). Actas del coloquio (Madrid, 17-18 de diciembre, 1987)*, Madrid, 1988, págs. 409-451.

¹⁶ Las noticias respecto a la intervención del adelantado Alonso Luis de Lugo en Córcega son bien conocidas (Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de León*, 9. Vols., Madrid, 1895-1903, Vol. I., pág. 290). A partir de la mención que se hace en el documento al socorro de Calvi, se intentó sondear la posible identidad del autor de la relación en caso de que pudiera tratarse del mismo adelantado o de alguno de los oficiales de la flota que hizo el transporte a Córcega. Un primer acercamiento a la documentación simanquina sobre esta acción de armas no ha dado resultados positivos, no habiéndose localizado nexo entre este memorial y el adelantado de Canarias (Archivo General de Simancas, Catálogo de Diversos, nº. 1.206, 1.221) ni tampoco noticias sobre la intervención de una nao *ynfanta de España* entre algunas de las que sí se han podido documentar empeñadas en el transporte de tropas a Calvi (Archivo General de Simancas, Estado España, leg. 104; Estado Génova, leg. 1.383, fols. 263-264). Tal vez una investigación más profunda en los papeles del Consejo de Estado en Simancas y en Archivo Histórico Nacional pueda dar mejores frutos. Quiero, en todo caso, agradecer a Patricia Rodríguez Rebollo, investigadora y amiga, su ayuda y orientación acerca de estos fondos en relación con este asunto.

¹⁷ Archivo General de Indias, Indiferente General, C^a. 1.528, nº 39.

Que nos encontramos de nuevo ante la exposición de los conocimientos de un navegante experimentado en estas aguas es algo que viene reflejado por distintos elementos recogidos en la relación. El más expresivo de todos acaso sea la propia declaración de su autor, al finalizar su *Relación*, en que reconoce cómo el informe redactado es el fruto de su propia experiencia náutica en estas costas, levantado sin el concurso de cartas ni libros de derrota, asumiendo las posibles inexactitudes menores en la medición de las distancias y de los rumbos a seguir o el olvido a la hora de consignar alguno de los lugares marítimos del litoral descrito. No es, de todos modos, el único factor a considerar a este respecto. Así, el relator recoge los principales accidentes geográficos y puertos en todo el espacio descrito, consignando las distancias en leguas que separaban cada uno de ellos respecto del punto costero anteriormente señalado. Además, se indican los rumbos de derrota por el litoral también, para lo cual son referidas las direcciones de los vientos mediante nomenclatura atlántica (este, oeste, etc.) y, en ocasiones, algunas mediciones en grados para el seguimiento del rumbo respecto a la costa. Todo ello es muy ilustrativo del horizonte de conocimientos náuticos manejado por autor en el momento de redacción y de la propia amplitud de su experiencia de navegación. No obstante, las noticias aportadas acerca del reconocimiento del litoral y sus hitos reseñables, como podremos observar por lo que toca a las costas del sur ibérico, tienen un carácter fundamentalmente sumario. El autor de esta relación proporciona una síntesis de aquellos puertos y accidentes geográficos considerados a su juicio de mayor relevancia para el ejercicio de la navegación en un espacio practicado extraordinariamente amplio, alejado del grado de detalle que hallamos en la *Memoria* de 1526 para la costa del mar de Alborán, Con todo, incluso por esa misma lógica de síntesis basada en la experiencia personal que se aprecia en la relación aportada por este marino ante la solicitud realizada por los organismos de gobierno de la monarquía, estamos ante un testimonio sobresaliente de las prácticas marineras de la época, que pueden asociarse con la acumulación de saberes en gran medida empíricos relativos al cabotaje de las costas peninsulares entre el final de la Edad Media y los inicios de la Edad Moderna.

Por lo que toca al último de los documentos, es poco más tardío que el anteriormente citado, seguramente no muy posterior a 1555, al señalarse en su relación la referencia al desastre sufrido ese año en el golfo de Cádiz por la flota de la *carrera de Indias* capitaneada por Cosme Rodríguez Farfán. Como es sabido, la flota sufrió distintas penalidades en el tornaviaje desde América hasta que una tempestad acabó por

ocasionar la dispersión del convoy y la pérdida de perderse buena parte de los barcos, que naufragaron, quedaron varados y simplemente desaparecieron en el mar sin mayor noticia de ellos en un área tan vasta como la comprendida entre el estuario del Tajo, frente a Lisboa, y la isla de Tarifa¹⁸. A la hora de concretar la datación del documento, hemos tenido en cuenta que su autor no reflejó en ella ninguna referencia a otros naufragios posteriores sufridos en el golfo de Cádiz o al remontar el Guadalquivir hacia Sevilla por las naves de la *carrera de Indias*, que se conocen por ejemplo para 1561, 1563 y 1592, que el citado de la flota mandada por Cosme Rodríguez Farfán. Tampoco se aprecia en el contenido del texto un posible influjo a partir de las descripciones hidrográficas de las costas atlánticas hispanas que aparecen en el tratado de Andrés de Poza impreso en 1585¹⁹. A su vez, referencias a estimaciones de distancia dentro del texto con expresiones como “...que es limpio y estarán vn tiro de lombarda de tierra...”, o “...va de luengo de la costa de las Harenas Gordas obra de vn tiro de arcabuz”²⁰, en combinación con los otros argumentos que aportamos, invitan a considerar que la descripción original estuviera fechada en el tercer cuarto del siglo XVI.

Resulta difícil precisar los motivos que condujeron a su elaboración pero de nuevo hay que pensar en un requerimiento emanado del aparato de gobierno polisinodial de la Monarquía española, esta vez vinculado acaso con el control del tráfico naval hacia Indias, que se traduciría en una información general sobre los puertos y barras del litoral atlántico del Algarve y de Andalucía. La precisión técnica en sus

¹⁸ El tornaviaje de la flota de Cosme Rodríguez Farfán desde América a España terminó convirtiéndose en una tragedia mayúscula a causa de la pérdida de un buen número de naves, de la carga transportada y de las vidas de muchos tripulantes y pasajeros. Entre ellas se contó la *San Andrés*, nao capitana de Farfán frente a la playa de Zahara el 22 de enero de 1555. Estos acontecimientos, sin embargo, han dejado una importante huella documental, en buena medida por la investigación que motivó el descubrimiento de que la *San Andrés* transportaban grandes cantidades de metales preciosos no declarados, fraude en el que actuaron en connivencia el mismo capitán de la flota, el propietario de la nao y algunos importantes magistrados de la Audiencia del Nuevo Reino de Granada. Sobre el viaje y naufragios de la flota, *vid.* Archivo General de Simancas, Cámara de Castilla. Diversos, C^a. 40, n^o 67 (6); Archivo General de Indias, Contratación, leg. 2.000 y 5.108; Archivo General de Indias, Consulado, leg. 841, n^o. 5; *Catálogo de la Colección de don Juan Bautista Muñoz. Documentos interesantes para la Historia de América. Tomo II*, Madrid, 1955, págs. 278, 289, 297, 304-306, 309-310, 315, 317-318, 481-482; Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, 1979, Vol. II, pág. 390; Ángeles Flores Moscoso, “Naufragios en el golfo de Cádiz”, en Bibiano Torres Ramírez, y José J. Hernández Palomo (eds.), *Andalucía y América en el siglo XVI. Actas de las II Jornadas de Andalucía y América, [celebradas en la] (Universidad de Santa María de la Rábida, marzo, 1982)*, Sevilla, 1983, Vol. I, pp. 333-360, en concreto pp. 349-352; Pablo Emilio Pérez Mallaína Bueno, *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*, Sevilla, 1996, págs. 43, 89, 91.

¹⁹ Andrés de Poça, *Hydrografia la mas curiosa que hasta aqui ha salido a luz: en que de mas de vn derrotero general, se enseña la nauegacion por altura y derrota, y la del Este Oeste: con la Graduacion de los puertos, y la nauegacion al Catayo por cinco vias diferentes, compuesto por el Licenciado Andres de Poça*, Bilbao, 1585, Libro Segundo, Capítulos I-VI, fols. 2 v.-21 r.

²⁰ AGI, Indiferente General, C^a. 1.528, n^o 44, fols. 1 r. y 3 v., respectivamente.

informaciones lleva a pensar que su autor fuera un buen entendido en la tratadística náutica del siglo XVI y de los saberes reglados y prácticos manejados por los pilotos veteranos en la navegación en esta costa, lo que podría apuntar hacia un marino andaluz u otra persona con conocimientos navales y cosmográficos reconocidos ligada de algún modo al entorno de la Casa de la Contratación de Sevilla. El título que encabeza el texto puede ser ilustrativo de esta condición: *Relación de los puertos y barras que ay en la costa dende el cabo de Sant Vicente hasta el cabo de Trafalgar y las señales de tierra que sobre los dichos puertos ay y el fondo y señales de sonda que assimismo tiene cada puerto y remitiéndome a algún mejor rotero que en ello puede auer en alguna parte d'ella*²¹.

La *Relación de los puertos y barras...* expuesta por el autor se corresponde con fidelidad a la descripción que hace de la misma en su inicio, por más que aquella se extiende más al sur de cabo Trafalgar hasta alcanzar Gibraltar. En efecto, probablemente se trate de la descripción más detallada del conjunto de la costa del golfo de Cádiz, entre el cabo de San Vicente y Gibraltar de la que tenemos noticia con anterioridad al final del siglo XVI. En este sentido, resulta aún más exhaustiva y precisa que la posteriormente recogida para esta región por el licenciado Andrés de Poza en su *Hydrografía*, impresa en 1585, y, por otra parte, da pie a la comparación de su contenido náutico con el recogido para las costas de la Andalucía atlántica en el derrotero manuscrito de 1579 del piloto de la *carrera de Indias* Isidro de la Puebla²². Así, notifica las distancias entre puntos en leguas, las calidades de puertos, los regímenes de corrientes y vientos a tener en cuenta para la navegación de cabotaje y la entrada y salida en los surgideros, además de los potenciales peligros que se encontraban en el litoral por la presencia, fundamentalmente, de bajas en zonas habitualmente transitadas por los navíos que surcaban el litoral del golfo de Cádiz. La exhaustividad de estas informaciones alcanza también a la apreciación como adecuada o no de los surgideros, adras y barras de las costas del Algarve y de la Andalucía atlántica

²¹ AGI, Indiferente General, C^a. 1.528, n^o 44.

²² Aunque este derrotero se ocupa fundamentalmente de los pormenores para la navegación en la ruta hacia las Antillas, Cartagena de Indias, Veracruz, La Habana y el definitivo retorno a Sevilla, un buen número de folios del texto son dedicados a detallar la derrota, sondas y señales de las costas entre el cabo de San Vicente y el estrecho de Gibraltar, cuyo conocimiento era, por otro lado, fundamental para los pilotos de la *carrera de Indias*. Vid. Isidro de la Puebla, *Derrotero hecho por el... piloto Isidro de la Puebla...desde la barra de Sanlúcar hasta San Joan de [U]lúa de la Nueva España, con otras derrotas y navegaciones... muy necesario y provechoso para qualquiera persona que quisiere seguir la navegación de Indias...*, s. l., 1579, fols. 54 r.-75 r. (Biblioteca Nacional de España, Mss. 4.541; <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000047802&page=1>, consultado el 12 de febrero de 2014).

para naves de mayor o menor calado y en determinadas condiciones del mar, Sin embargo, la singularidad de este documento toca a algunos aspectos más.

Así, resultan de particular significación las múltiples referencias que el autor aporta para el reconocimiento desde el mar de los lugares de la costa. No son, en este sentido, extrañas, las alusiones a elementos destacados de la orografía del litoral, cuyo reconocimiento se estima de ayuda para una mejor orientación del navegante, tales como, por ejemplo, la presencia de montañas visibles desde los navíos en el mar, señaladas en la barra de Ayamonte, en el caso de la sierra de Cabras respecto al acceso a la bahía de Cádiz o de las alturas que corren paralelas a la costa al sur del cabo de Trafalgar, entre otros casos dentro de la *Relación de los puertos y barras...*

Junto con ello, hay que subrayar la consignación detallada de distancias entre el mar y la costa y, asociadas a ello, de las referencias a las condiciones de los fondos marinos más próximos a esta costa. Dos elementos referidos en el texto sustentan estas indicaciones. Por un lado, la toma de sondas de tales fondos, que permitían reconocer la profundidad de los mismos, medida en brazas, y la morfología de los materiales de dichos fondos, a las cuales se remite insistentemente en el documento. Hasta donde nosotros tenemos constancia, éste es el primer texto conocido en que estas informaciones sobre las sondas y fondos de la costa andaluza atlántica aparecen recogidas²³. Por otro lado, a su vez ligado con todo lo antes citado respecto al reconocimiento de los relieves de la costa y el sondeo de los fondos, las citas precisas a la localización y descripción de las bajas de mayor peligro para la práctica de la navegación de cabotaje y el acceso a los fondeaderos existentes en ella²⁴.

²³ Es ya en el citado derrotero de Isidro de la Puebla de 1579 (*vid. supra* nota 22), en la *Hydrografía* de Andrés de Poza (Andrés de Poça, *Hydrografía...*, Libro Segundo, Capítulos I-VI, fols. 2 v.-21 r.) y en los mapas del *Spiegel der Zeevaart* de Waghenauer, impreso en Leiden entre 1584 y 1585 (manejamos aquí la siguiente edición: Lucas Jansz Waghenauer, *Pars Prima. Speculum nauticum super navigatione maris Occidentalis confectum...*, Leyden, 1588, fols. 18 r.-20v. (Biblioteca Nacional de España, GMG/1025; <http://bdh.bne.es/bnearch/Search.do?>, consultado el 12 de febrero de 2014), donde hallamos informaciones de sondas de los fondos marinos del litoral atlántico andaluz y se sitúan con criterio las principales bajas en la entrada al Guadalquivir por la barra de Sanlúcar y en los accesos a la bahía de Cádiz. En estas fuentes, sin embargo, aunque se hace referencia a los brazajes de las sondas, podemos notar cómo ninguno de los dos impresos recogen las características de los fondos y los tipos de materiales extraídos de ellos durante los sondeos, como al contrario de ello sí ocurre en la *Relación de los puertos y barras...* que aquí tratamos y en el *Derrotero...* de Isidro de la Puebla (*vid. supra* nota 22, fols. 65 r.-75 r.).

²⁴ Entre las muchas bajas señaladas, puede ser muy ilustrativa la descripción de las que se hallan en el acceso a la barra de Sanlúcar: la roca Salmedina, el Picacho, el Hostial, las Tres Piedras y el Alandar (Archivo General de Indias, Indiferente General, C^a. 1.528, n^o 44, fols. 3 r.-3v.). O también, las que se encontraban en la bahía de Cádiz, llamadas las Puercas, el Diamante y los Frailes (*ibidem*, fol. 4 v.), o las de cabo de Trafalgar, la de Valdevaqueros, próxima a Tarifa, y otra frente a la punta del Carnero en la entrada de la bahía de Algeciras (*ibidem*, fols. 5 r.-6 r.).

Tal reunión de referencias permitía al autor, al fin, ofrecer consejos bien fundados para sortear todos estos riesgos en la singladura por estos litorales y penetrar del modo más seguro en los surgideros y puertos de mayor interés para el tráfico naval de la zona. Buenos ejemplos del modo de proceder del autor los hallamos en las presentaciones que realiza de los accesos a la barra de Sanlúcar, para remontar el Guadalquivir hasta Sevilla, o a la bahía de Cádiz, buscando el gran puerto que representaba Cádiz como escala de primero orden del comercio a larga distancia entre el Mediterráneo y el Atlántico, a los bajíos de cabo de Trafalgar o a los localizados en torno a Tarifa y la punta del Carnero para enfilarse el paso del estrecho de Gibraltar y penetrar en el abrigo ofrecido por la bahía de Algeciras.

De este modo, la *Relación de los puertos y barras...*, junto con la *Memoria de 1526* y la *Relación* posterior a 1554, ofrece un panorama notablemente sistematizado del horizonte de conocimientos náuticos acumulados por los profesionales del mar en los espacios marítimos meridionales de la Península Ibérica a la altura de las décadas centrales del siglo XVI. Dotados de fundamentación teórica, su base se manifiesta, no obstante, como fundamentalmente técnica y práctica, sustentada en tradiciones del ejercicio de la navegación mediterráneas y atlánticas diferenciadas, de origen medieval. Unas tradiciones que, en cualquier caso, en el tránsito entre la Edad Media y la Edad Moderna estaban tendiendo a confluír en un saber náutico común, al calor de la intensificación del tráfico comercial por las rutas que conectaban el Mediterráneo con el Atlántico y de las nuevas necesidades estratégicas de una Monarquía española en expansión hacia Europa y América. Un conocimiento que terminaría formando parte de un acervo geográfico y naval más amplio, extendido a todo el continente europeo, gracias a su compilación y difusión impresa.

DOCUMENTOS

s.d. [noviembre-diciembre de 1526]

Memoria de los puertos y calas que hay desde el Cabo de Palos hasta la punta del Carnero que es, junto con Gibraltar y el estrecho, donde se puede abrigar navíos de remos, fustas y galeras, redactada a instancias de Ramiro Núñez de Guzmán, veedor de las fortalezas y gentes de guerra del reino de Granada.

Archivo General de Simancas, Cámara de Castilla-Diversos, C^a. 44, n^o. 14

/1^r. Memoria de los puertos y calas que ay desd'el cabo de Palos hasta la punta del Carnero que es junto con Gibraltar y el Estrecho, adonde se pueden abrigar navíos de rremos, fustas y galeras.

Primeramente, el cabo de Palos, çinco leguas hazia levante; es bueno de Poniente y Vendaval.

Pormín, tres leguas a Levante de Cartajena; bueno de Levante y Poniente.

El Gorger, dos leguas de Cartajena; puerto de Levante.

Tarfajuror, puerto de Poniente, vna legua y media de Cartajena.

Escombrera, media legua a levante²⁵ de Cartajena; buen puerto de todos tienpos y tan bueno como Cartajena.

Cartajena; muy bueno de todos tienpos.

Rrotilz (?), buena cala de Levante; vna legua a levante de Cartajena.

La Yngalada; bueno de Poniente.

La Zubia; bueno de todos los tienpos para navíos de rremos.

Maçarrón; bueno de Poniente, siete leguas de Cartajena para poniente.

La ysla de Maçarrón; buena de Levante.

La cala del Adelantado; buena de Levante, VIII leguas de Cartajena hazia Poniente.

/1^v. 26

El Copo; bueno de Poniente; 8 leguas de Cartajena.

Cala Verdina; bueno de Levante.

Las Ágilas; buenas de Levante y Poniente.

Cala Rredeña; bueno de Poniente.

Los Terreros Blancos, doze leguas de Cartajena; buenos de Levante.

La Mesa de Roldán; buena de Levante y Poniente, veynte leguas a poniente de Cartajena.

La cala del Plomo; buena de Poniente.

San Pedro el Arraíz; bueno de Levante.

Puerto Gino; vezes de Levante y Poniente, XX IIII leguas a poniente de Cartajena.

La Vela Blanca; buena de Levante.

El cabo de Gata; bueno de Levante.

Almería; buena de Levante, XX IX leguas a poniente de Cartajena.

Las Rroquetas; buenas de Poniente y Vendaval, tres leguas a poniente y media d'Almería.

Las Albuferas; buenasde todos tienpos, siete leguas a poniente d'Almería.

La misma Guarda Vieja; buena de Levante.

Castil de Ferro; bueno de Poniente, doze leguas de Almería a poniente²⁷.

²⁵ d'Escombrera] Ms. tachado.

²⁶ Del capytán Dyego de Rrojas] Ms. anotado en la esquina superior derecha, ajeno al texto.

/2r.

El Arrayhana; bueno de Poniente, junto a Castil de Ferro.

La cala del Arena; buena de Poniente y rrazonable de Levante, catorze leguas de Almería hazia poniente.

Salobreña; buena de Levante, que abriga tra Falçaiz (?), catorze leguas a poniente de Almería.

Velilla; bueno de Poniente y Vendaval.

Los Berengeles; buenos de Poniente y Vendaval.

La Herradura; buana de Levante.

Málaga; rrazonable de Poniente, treynta y çinco leguas a poniente de Almería.

Gibraltar; veynte leguas a poniente de Málaga, bueno de Levante.

La punta del Carnero; veynte y tres leguas a poniente de Málaga, es buena del Vendaval y Poniente y ay jetares (?) buenos abrigos.²⁸

Nº. 2

s.d. [posterior a 1554]

Relación de los puertos y cabos de la costa de España desde el cabo de Higuier al estrecho de Gibraltar y en el Mediterráneo occidental entre África, Italia y España
Archivo General de Indias, Gobierno, Indiferente General, 1528, nº. 39

/1r. Relación de los puertos y cauos de la costa de España desde el cauo de Ysuer en Fuenterrauía al estrecho de Gibraltar y adelante.

Cauo de Iguer de la prouinçia de Guipúzcoa con Machaçacu; Está'l este oeste vna quarta de nordeste sudeste. Ai diez y seis leguas. Lugares: Fuenterrauía, Pasaje, San Seuastián, Orio, Çarauz, Guetaria, Çumaya, Deua, Motrico, Ondárroa, Lequetio, Hela, Mandaça, Bermeo; diez y seis leguas.

Machaçacu con el cayo de la Sardinera de Santander. Está'l este oeste tomando vna quarta de noroeste sudeste. Ay diez y siete leguas. Lugares: Plaençia, Portogalete, Casto, Laredo, Santander. 17

El cauo de la Sardinera con las Penas de Punçón. L'este oeste a San Viçente, siete leguas, y de aí a las Penas (*sic*), vente y tres. Son 30.

Las Penas están con el cauo de Finesterra al mesmo rumbo. Hazemos sesenta y quatro leguas. Lugares de puertos: Auilés, Harra, Ferrol, Viuero, Curuña; el cauo, çinquenta y siete leguas.

El cauo de Finiestera está con las yslas de Vayona, de ayor Norte sur, treze leguas. Puertos: Bigo, Punta Vedia, Curcubión. Treze.

²⁷ Llábase Martín de Monegro, teniente de alcajde de la Fongirola] Ms. anotado cabeza abajo en la esquina inferior derecha, ajeno al texto.

²⁸ Memoria de los puertos y calas que ay desd'el cabo de Palos hasta la punta del Carnero, tres leguas a poniente de Gibraltar] Ms. anotado al dorso del documento.

De las yslas de Vayona a las yslas de Bilinsa, cincuenta y cinco leguas. Está en quarenta grados y medio. 55.

De las Belinsas al cauo de San Vicente, çincuenta y dos leguas. Está la costa norte sureste en treinta y siete grados. En este medio está Lisboa. 52

Del cauo de San Vicente al cauo de Santamaría, la costa al est' oeste y lo mismo hasta el cauo de Sanlúcar de Varrameda, ay çincuenta leguas y siete; a Cádiz, 57; son 97 leguas.

De Cádiz a leuante la costa d'España

Al estrecho de Gibraltar por el mismo rrunbo, ay diez y ocho leguas.

De Gibraltar a Maruella, tres leguas; y a Málaga, diez leguas. La costa corre l' este oeste hasta cauo del Palo.

/^{1v}De Málaga a Vélez Málaga, siete; y de Vélez a la Herradura y Almería.

Cauo de Gata a Lunbreras Viejas, Cartajena, cauo de Palos, Funjirola, el ysla, e pasan las naos para Alicante, ponen çiento e quarenta e cinco leguas de Alicante a Peñas de Alvir y cauo de Martín. Corre la costa l' este oeste a Valencia desde Alicante 22 leguas. Va la costa a Tortosa.

De Tortosa a Saló, donde se rreparan con levante, treçe leguas. Vien<en> de Varçelona a esta vaía a rreparar.

Tarragona a tres leguas.

Varçelona a nueue leguas.

Palamós a doze leguas.

Rosas, XVIII leguas (*tachado*) que diuiden Catalunya con Narbona, tierra de França.

Córrese esta costa de leuante a poniente, l' este oeste hasta Aguas Muertas de Malgolfo. Marsela.

Tolón, buen puerto.

Ysla d'Eras, tanuién.

Cauorroxo, tierra del duque de Saboya.

A Niça e Vilafranca de Niça.

La rriuera de Genoa.

De Genoa a Puerto Veneri.

A Puerto Espeçia.

Puerto Castana. Aquí envarcan los soldados que uan donde Lonuardía.

Entra la mar de Luca. Luego tiene poco trpno. (?) de mar ni puerto sino el Villarejo, que es playa y mala.

A Liorna es playa, del señorío de Florençia; ay de Génoua 37 leguas. Buena playa.

/^{2r}Punblín, a siete leguas.

Orvitelo, castillo fuerte como La Goleta. Es de Florençia. Çinco leguas.

Puerto Ercoles <es> de sen (*borrón*), dos leguas de Orvitelo.

Ciuita Vieja, de Rroma puerto, 5 leguas de Puerto Ercoles.

El rrió Tiguer de Rroma a trese leguas.

La playa rromana; no ay puerto.

A Nápoles desde Ciuita Vieja, 65 leguas.

A Micina en Çiçilia, çincuenta leguas de Nápoles.

Rixoles, a dos leguas de Meçina.
Cauo de Espartiuientos, çinco leguas.
El cauo de Santa María. 75.
El cauo de la Pulla, veinte y ocho; buelue al golfo de Veneçia.
Manfardonia, castillo y cargadero de trigo.

Cargadores de trigo en Çiçilia y puerto d'él.
Trápana, a esta parte del poniente al cauo de la ysla.
A Palermo, vente y dos al est'oeste.
Solanto, a dos.
El cargador de Timenes.
Están a la parte del nordeste Bulcán y Bulcanete y Liper, despoblados, eçeto Liper. De los bulcanes caen al mar como ladrillos quemados del fueso y están encima la ma, de lo qual es hecojido.
Melaço está de Palermo en quarenta y tres leguas; buen puerto.
Al faro de Meçina ay çinco leguas.
Del faro a Meçina, dos leguas.
/2^v. De Meçina a Catania, siete a la parte del sueste.
Brucola, otro cargador.
Çaragoça de Çiçilia, de Meçina, 22 leguas al sur.
Alicata, cargador; ²⁹ buen lugar de mucho trigo. Véese Malta al sur.
Xurgento, lo mesmo. Véese Malta al sur.
Marçara, al oeste; de mucho trigo.
Trapana, a çinco leguas.
La Fauiana de Trapana, dos leguas al oeste.

La costa de Ueruería desd'el estrecho de Gibraltar
Çeuta enfrente de Gibraltar, nor nordeste, su sudueste.
La cala y rrió de Vélez, de buena agua; aquí vienen los de Argel <a> tomar agua despensada <a> para el estrecho. De ay toman plática d'España³⁰.
El peñón de Vélez.
Maçacauil a Orán.
De Orán Ager, sesenta leguas. La atrauesía es nor noroeste, con que se descalabró la armada del Emperador, año de 41 en Argel.
Buxía, a 32 leguas nor noroeste.
A Bona, (*en blanco*) leguas.
De Bona a la Goleta, 12.
Al golfo de Caliuia y en la mota sv castillo, ay quinze leguas de la Goleta.
Hus'a Monesterio; buena playa.
Al Faque del rr<ei> (*borrón*)nado de Tunez.
África.

²⁹ siete] Ms. tachado.

³⁰ pasada] Ms. al margen.

De cauo de Martýn (*cruz*) Por las yslas (*cruz*) Entre Valençia y Alicante.

A Ybuça est'oeste, vna quarta de noroeste sueste; ay 25 leguas.

^{3r}. La ysla de la Fromentera está por la vanda del sur. Passan las naos entre la ysla de Yuilça y Fromentera en seis y siete braças; en Yviça se haze sal.

A la ysla de Mallorcas, çinquenta leguas; ha de correr en el mesmo viento, llaman golfo de Narbona.

La ysla es de largo de cauo del Poniente al de leuante a Cauo de la Piedra, 55.

A la ysla y puerto de Maón, el mesmo viento y dos leguas. Muy buen puerto sin fuerça ninguna.

Cerdeña

De Maón a Çerdeña, golfo de fierro, çien leguas; córrese al mesmo viento.

A la parte del sur tiene dos yslas que llámanlas Toro, Vaca. Es buen reparo con poniente.

De ay a siete leguas, Cállar; muy buena playa.

La ysla de Córçega está a la parte del norte.

Los puertos de Córçega a la parte del oeste noroeste están Calui, que se defendió de la armada del Turco e França e yo entré con socorro de gente <con> vna nao infanta de España, ano de 54.

San Florenço, al norte, 7 leguas de Calui.

La Vastia, a la parte del este.

Vonifaçio, a la parte del sueste por donde ay pasaje entre Çerdeña y Vonifaçio.

De Cállar a Trapani es golfo de 50 leguas.

^{3v}. A la Goleta a Trapani ay 50 leguas. En medio del golfo está la ysla de Pantalale. Ay vn lugarejo; no tiene puerto; súrgese en 80 braças y más a la parte del l'este.

Esta relación se a echo a discreción y la memoria del hombre es holbidadizo y avnque todas las partes de q<ue> aquí ago memoria /andado e estado/ por aber escripto sin carta de marear ni libros de derrotas y legoas de vna punta a otra y de vn lugar a otro podría serlo errase en alguna parte en las leguas i vn quarto de viento a vna parte o a otra y otras que por no tener en memoria se dexan escriuir lugares de la marina e legoas, la falta V. S. perdone.³¹

Nº. 3

s.d. [posterior a 1555]

Relación de los puertos y barras que hay en la costa desde el cabo de San Vicente hasta el estrecho de Gibraltar con las señales de tierra sobre los puertos, los fondos y las señales de sonda para toda esta costa.

³¹ Memoria de los puertos y calas que ay desd'el cabo de Palos hasta la punta del Carnero, tres leguas a poniente de Gibraltar] Ms. anotado al dorso del documento.

/1^r. Relación de los puertos y barras que hay en la costa desde el cabo de San Vicente hasta el cabo de Trafalgar y las señales de tierra que sobre los dichos puertos ay y el fondo y señales de sonda que asimismo tiene cada puerto y rremitiéndome a algún mejor rotero que en ello puede auer en alguna parte d'ella.

³²En cabo de Sant Vicente es tierra alta y pareja y rroca tajada que deziende a la mar; y en la propia punta tiene vn monesterio de frayles que fuera en la mar blanquea mucho y siendo el día claro, que este monesterio pareciere como vna vela. Estarán cinco leguas de tierra y en este lugar no se hallará fondo para surgir. Y por encima d'este cabo parece vna sierra que se dize de Monchique; y quando esta sierra la vieren al nordeste estará el propio cabo al nordeste, y si la vieren all'este estarán en treinta y siete grados y medio al norte del cabo. Y en el dicho cabo a la parte dell'este está vna puerta que se dize Sagres en la playa y se puede surgir en ella en diez y en doze braças, que es limpio y estarán vn tiro de lombarda de tierra.

³³Yten, más adelante hazia ell'este quatro leguas está la baía de Lagos. Es baía grande y limpia para surgir y es capaz para mucha cantidad de nauios. Y pueden surgir dende las quinze brazas /1^v. fasta las diez y estarán desuiado de tierra vn tiro de cañón. Y su travesía de los vientos que allí hacen daño son los arriba dichos y los demás hacen abrigo. Y sobre esta baía de Lagos está la propia sierra de Monchique, que está sobre el cabo, que es toda vna; y quando pareciere esta sierra al nor-nordeste hará señal que está partida por medio y la parte que estuviere a la parte dell'este parecerá más pequeña que la del hueste y entonces demorará la baía de Lagos al norte.

³⁴Yten, más adelante en la propia costa está la barra de Villanueua. Esta barra es corta de la entrada y se entra en ella por marcas y éstas las mudan por respeto, que la dicha barra se muda muchas veces. Y tiene de agua hordinariamente dos braças de bajamar y de pleamar tres y media de aguas bibas. Y quando pareciere la quebrada de la sierra de Monchique, que es la propia del cabo de San Biciente al norte, estarán norte-sur con esta barra. Y dentro d'esta barra ay vn buen río y de mucho fondo y capaz para muchos nauíos. Y está el lugar media legua por el río arriba. Y de fuera d'esta varra pueden estar surtos como sea con los bientos arriba dichos que son travesías. Dende las beynte braças que es limpio y será media legua de tierra fasta las seys leguas.

Yten, más adelante dende esta barra de Billanueua se puede surgir por toda la costa fasta el cabo de Sancta María dende las veynte braças fasta las diez, que es todo limpio. Y estarán vn quarto de legua de tierra, guardándose de /2^r. de no surgir con los bientos arriba dichos porque son travesías en toda la costa.

³² Cabo de S. Vicente] Ms. al margen.

³³ La Baliera] Ms. al margen.

³⁴ Villanueua] Ms. al margen.

³⁵Yten, más adelante del cabo de Santa María arriba derecho está vna legua de allí la varra de Faro. Esta barra es de poca agua y muy larga a la entrada, que tiene media legua y más, y se muda y no se puede entrar en ella si no son nauíos chicos de veynte y treynta toneladas. Y sobre esta barra la tierra adentro está vna montana rredonda que se dize Monte de Higos. Y quando esta montana pareciere al norte, demorará assimismo la dicha barra al norte y el cabo de Santa María quedará a la parte del hueste. Y podrá surgir por toda esta costa, que es limpia desde las seys braças hasta las veynte, y estarán vn quarto de legua de tierra.

³⁶Yten, d' esta barra de Faro a la barra de Tabira ay quatro leguas y en toda la costa se puede surgir, que es limpio por las diez y doze braças vn quarto de tierra y menos. Esta barra es corta su entrada, tiene poca agua y no pueden entrar en ella sino nauíos pequeños de hasta cinquenta toneladas; y éntrase en ella por marcas que tienen puestas y si no parecen no se puede entrar. Tiene el lugar legua y media el rrío arriba; y el dicho rrío tienen muchos bajos y es de poca agua. Sobre esta barra la tierra adentro assimismo /^{2v}. viene la sierra de monte de Higos que adelante se declara y al remate d' ella está la dicha barra. E toda esta dicha costa y puerto que hasta aquí están declarados, con otros que aquí no se ponen por ser chicos y no ser capaces para nauíos grandes sino para varcos de pescar, es la costa del Algarue de Portugal.

³⁷Yten, d' esta barra de Tabira fasta la barra de Ayamonte ay cinco leguas y en toda esta costa se puede surgir, que es limpio como no sea con los bientos que están declarados que son trabesías. La barra de Ayamonte es larga a la entrada de media legua y más y de muchos bajos. Tiene de pleamar y de aguas bibas tres braças y en algunas partes menos. Por respeto que tiene muchos bancos y no es para nauíos grandes sino hasta cien toneladas. Dentro de la barra es el río bueno y grande y de mucha agua. Y tiene el lugar el rrío arriba vna legua de la dicha barra. Y sobre el dicho lugar está vn monte pequeño con tres mogotes pequeños; y quando estos mogotes demoran al nor-nordeste estarán al norte-sur con su barra.

³⁸Yten, desde la barra de Ayamonte a la de Guelba ay diez leguas poco minus; y en esta costa se puede surgir porque es limpia, resguardando siempre los bientos arriba dichos; y en ocho diez braças si surgeren estarán más de vna legua de tierra por ser baxío; y serle /^{3r}. serle aviso que toda esta costa desde Ayamonte hasta San Lúcar es playa de longo de la mar y tierra muy baja escepto las Arenas Gordas, son vn poco altas, y no tiene alta ninguna que se pueda ber de la mar; y assimismo lo es del fondo porque quando ay vna poca de fortuna rebienta la mar dos leguas de tierra y no ay de fondo en esta distancia ocho braças de agua; y siendo de inbierno combiene yr muy largo de tierra para yr a demandar la baýa de Cádiz o barra de Sanlúcar por respeto de la trabesía.

³⁵ Faro] Ms. al margen.

³⁶ Tabira] Ms. al margen.

³⁷ Ayamonte] Ms. al margen.

³⁸ Guelba] Ms. al margen.

Esta barra de Guelba es de poca agua y muy cumplida; y va de luengo de la costa de las Arenas Gordas obra de vn tiro de arcabuz porque por allí es su canal. Y por este respeto es muy peligrosa y se entra en ella de norueste-sueste y tiene de fondo tres braças y más no se puede ver marca ni las tiene porque no ay comodidad en la tierra para ello.

³⁹Yten, desta barra de Guelba a la de Sanlúcar de Barrameda ay doze leguas y para yr largos de tierra por respeto de ser el fondo baxío se ha d'ir gouernando el sueste a demandar a Salmedina, que es vna baja grande que está dos leguas en la mar, fuera de la barra de Sanlúcar. La barra de Sanlúcar tiene casi /^{3v}. media legua de abra de vna tierra a otra pero su canal es muy angosta; tiene en ella quatro braças y media y cinco de agua en la pleamar de aguas bibas y no es la canal derecha por respeto de tener muchos bajos de piedra y arena antes que entren dentro de la barra y para yr entrando an de yr mudando siempre el camino hasta estar dentro. El primer bajo que tiene en mitad de la barra se dize el Picacho, y es piedra, y luego adelante está el banco principal, que es de arena y éste jamás se muda. Y luego dentro del banco está el Hostial, que es piedra, y luego adelante está otro bajo que se dizen las Tres Piedras, y más dentro está el húltimo bajo que se dize el Alandar, que es de arena. Y assí conbiene que los pilotos de la carrera de Yndias sean desaminados d'esta barra y sepan las marcas y señas d'ella.

⁴⁰Yten, desde el cabo de Sancta María hasta la barra de Sanlúcar son veynte y ocho leguas y gouernando ell'este yrás a dar en Calmedina (*sic*), que es la baxa arriba dicha. Y si en este camino tomares sonda y hallares en ella arena menuda y blanca, seate abiso que as de estar sobre las Arenas Gordas. Y si la dicha sonda hallares diez braças, estarás vna legua de tierra. Y si boluiendo /^{4r}. si boluiendo a sondar en el dicho camino hallares en la sonda arena negra como basa, estarás sobre Carbonero, que es dos leguas de la dicha barra de Sanlúcar y hallarás el propio fondo arriba. Y viniendo por el propio camino y boluieres a sondear y hallares baso suelta y muy blanda y que güele mal, auísate que estarás entonces sobre la propia barra de San Lúcar. Y en toda la distancia d'este camino se ha de hallar casi el propio fondo en quanto a las brazas.

⁴¹Yten, de la barra de Sanlúcar a la ⁴²baía (*sic*) de Cádiz ay siete leguas y es toda costa muy baxa la de la mar y ay poca playa; son todo arrasifes y corrales sucios, que no se puede surgir si no es hasta que se tenga la baía abierta que estará all'es(*borrón*)te y entonces podrán surgir aunque vengan de mar en fuera desde las treinta braças para tierra. Y en este fondo estarán tres leguas de tierra y hallará arenas hasta las beynte braças; y de aquí hasta las nueue braças hallarán bassa tiessa, que se apega el plomo a ella; y llegando a este fondo tendrá toda dicha baía descubierta para poder entrar en ella. Y sea el abiso que la bassa que hayase sobre esta baía no es como la que está sobre la barra de Sanlúcar por las razones dichas. Y quando fueres entrando por la baía, sea el

³⁹ San Lúcar] Ms. al margen.

⁴⁰ Sondas desde el cabo de Santa María fasta la barra de San Lúcar] Ms. al margen.

⁴¹ Cádiz] Ms. al margen.

⁴² a] Ms. tachado.

abiso que se a de desuiar /^{4v.} de la costa de Santa Catalina y llegarse a la parte de Cádiz junto a las Puercas por las cinco y seys braças por rrespeto de una baja que se dize el Diamante que está a la parte de Sancta Catalina y es muy mala, que se an perdido muchas naos en ella. Como seas en paraje de las dichas Puercas boluerás luego a buscar la canal a las siete braças por rrespeto de vna baja que está pasada las Puercas que se dizen los Frayles. E la baía de Cádiz es muy grande para muchas naos; y más adentro, donde dizen el Puntal, está otra baía muy capaz y es puerto muerto donde pueden estar gran cantidad de nauíos. Sobre esta tierra de Cádiz está vna sierra que se dize Sierra de Cabras, muy alta, y estando el cielo claro se pareze de doze leguas; y quando esta sierra demora al heste estará la baía all'este y quarta del nordeste. Y en pasando la baía de Cádiz hazia el Estrecho, viniendo de mar en fuera, y tomares sonda desde las cinquenta brazas hasta las diez braças, seate auiso que cada diez braças estarás vna legua de tierra o poco más; y si en la primera sonda que hechare tomares menos de cinquenta braças y dieres en piedra, estarás sobre la ysla de Cádiz, que es desde San Sebastián hasta Santi Petro. Y si yendo más adelante hazia el Estrecho tomares sonda de veynte o /^{5r.} de veynte o treynta braças, estarás tan largo de tierra como está dicho; y si en la sonda sacares cascajo o caracolillos, seate auiso que estarás dende Santi Petro fasta el cabo de Roch que es dos leguas de Conil hazia el Estrecho.

Y si en este paraje tomares sonda seys o siete leguas de tierra y hallares seys o siete braças no más y arena limpia, seate auiso que no te alteres ni espantes porque ésta es vna baxa de arena que tiene vn quarto de legua cumplido y se dice la cala de San Clemente; y es toda arena limpia y no hallarás menos en toda ella de siete y ocho braças y suelen muchos nauíos surgir en ella quando el viento es sobre la tierra.

Yten, más adelante hazia el Estrecho d'este cabo de Roche, dos leguas de allí está la playa de Conil y se puede surgir en esta costa, que es de arena limpia, y aquí se haze la pesquería de los atunes. Y de Conil a Trafalgar son ⁴³ quatro leguas y se pueden surgir hasta llegar cerca del cabo. Y en toda ella no ay puerto ninguno sino costa abierta. Y seate abiso que en paraje oeste cabo de Trafalgar, poco más de media legua a la mar, está vna baja muy mala donde se an perdido muchos nauíos, que ⁴⁴ no tiene más de braça y media de agua ençima. Y quien passare por este cabo se a de llegar junto con la tierra, a tiro de arcabuz, da (*sic*) de passar /^{5v.} más de vna legua a la mar largo de tierra para que passe seguramentes d'esta baxa. Y así antiguamente se dize por este cabo, El cabo de Trafalgar, v bien en tierra, u bien en la mar.

⁴⁵⁴⁶Yten, passado este cabo de Trafalgar vna legua hazia el Estrecho está la barra de Barbate y en ésta no pueden entrar si no son barcos pequeños; y tienen vn castillo a la boca de la entrada. Y vna legua adelante hazia el Estrecho están las almadauas de Çahara donde se perdió Farfán; en esta costa se puede surgir, que es limpio; y a un

⁴³ tres] Ms. tachado.

⁴⁴ tie] Ms. tachado.

⁴⁵ Trafalgar] Ms. al margen tachado.

⁴⁶ Barbate] Ms. al margen.

quarto de legua de tierra ay veynte y treynta braças y de aquí adelante se pierde el fondo porque se va entrando en el Estrecho. Es toda esta tierra muy alta de sierras.

⁴⁷Yten, pasadas estas almadrauas está la villa de Tarifa, en medio del Estrecho. Y junto a ella está vna ysla en el agua y junto a esta ysla está vna baja mala que tiene encima braça y media de agua no más y se llama Valdevaqueros; y conuiene el nauío que por allí passare, en llegando cerca d'esta ysla, llegarse a la parte de Berbería fasta aberla passado. Y más adelante quatro leguas de la dicha Tarifa está la punta del Carnero, que es la entrada de la baía de Gibraltar; y esta punta tienen gran baja de fuera d'ella y combiene dalle reguardo porque allí se han perdido muchos nauíos. Y en doblan /^{6r.} y en doblando se entra luego en la baía de Gibraltar, que es capaz para mucha cantidad de nauíos: y sólo vn viento es el que allí haze daño, que es sudeste.

⁴⁷ Tarifa] Ms. al margen.