

## Rutas, puertos y memorias. Una aproximación a la construcción del paisaje mediterráneo en los derroteros hispánicos del siglo XVII<sup>1</sup>

**Álvaro Casillas Pérez**

Universidad Complutense de Madrid

email: [alcasill@ucm.es](mailto:alcasill@ucm.es)ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4139-4400><https://dx.doi.org/10.5209/chmo.97886>

Recibido: 12 de septiembre de 2024 • Aceptado: 5 de mayo de 2025

**ES Resumen:** Aunque poco empleados por la historiografía marítima dedicada al mar Mediterráneo, los “derroteros” suponen una fuente única para estudiar distintos aspectos relacionados con su navegación en la edad moderna. El contenido de estas obras se compone de información práctica para la travesía de un determinado espacio marítimo, donde, a la descripción de sus rutas, puertos, o de su litoral, añaden un conjunto de historias o anécdotas del pasado que asociaron a lugares concretos. Esta investigación analiza cinco derroteros vinculados a la marina del Rey Católico para reflexionar sobre cómo construyeron una imagen particular del paisaje mediterráneo, examinando a sus autores y al propio manuscrito para juzgar su intencionalidad, y valorando su potencialidad para un conocimiento más profundo del *Mare Nostrum* y de sus habitantes.

**Palabras clave:** derrotero; paisaje marítimo; navegación costera; ruta marítima; mar Mediterráneo.

## **EN Routes, ports and memories. An approach to the construction of the Mediterranean seascape in the Spanish rutters of the 17<sup>th</sup> Century**

**Abstract:** Although not much examined by the maritime historiography dedicated to the Mediterranean Sea, the *derroteros* are a unique source for studying different aspects related to its navigation in the early modern age. The content of these works consists of practical information for the journey through a certain maritime space, where, in addition to the description of its routes, ports, or coastline, they add a set of histories or anecdotes from the past that were associated with specific places. This research analysis five rutters linked to the Catholic King's navy in order to examine how they constructed a particular image of the Mediterranean seascape, examining their authors and the manuscript itself to judge their intentionality, and assessing their potential for a better knowledge of the *Mare Nostrum* and its inhabitants.

<sup>1</sup> Este artículo ha sido realizado en el marco de la “Ayuda Postdoctoral V.I. Margarita Salas”, financiada con fondos europeos “Next Generation EU” para los años 2022-2024; y de los proyectos: I+D *POLEMHIS. Comunicación política, gestión de la información y memoria de los conflictos en la Monarquía Hispánica (1548-1725)* (PID2020-112765GB-I00) financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación (Agencia Estatal de Investigación)-Fondos FEDER, en la Universidad Complutense de Madrid, e *Integración y diversidad en las monarquías ibéricas: el caso del reino de Cerdeña (ss. XIV-XVIII)* (Referencia CIGE/2023/84)”. Agradezco a Inma González Sánchez, conservadora del Museu Marítim de Barcelona, la referencia y la posibilidad de consultar el derrotero de Zaccaria Rispolo.

**Keywords:** rutter; seascape; coastal navigation; maritime route; Mediterranean Sea.

**Sumario:** Introducción. Los derroteros a estudio. Autores, cronología y características principales. Rutas, puertos y memorias. Una aproximación a la construcción del paisaje mediterráneo en los derroteros hispánicos del siglo XVII. Conclusiones. Bibliografía.

**Cómo citar:** Casillas Pérez, Álvaro (2025). Rutas, puertos y memorias. Una aproximación a la construcción del paisaje mediterráneo en los derroteros hispánicos del siglo XVII, en *Cuadernos de Historia Moderna* 50.1, 109-126.

## Introducción

*Oratione devota per li naviganti*

*Oremus*

*Deus, qui transtulisti pater nostros per mare Rubrum et transvexisti eos per aquam ni miam laudem tuam nominis decantantes. Te supplices deprecamur, ut in navi famulos tuos repulis adversitasibus et erroribus universis securat tibi serviat libertate.*

*Per Christus Deus Nostrus*

*Amen*<sup>2</sup>.

Cuando el maltés Zaccaria Rispolo decidió escribir su portulano del mar Mediterráneo lo hizo a sabiendas de los enormes desafíos que aguardaban a todo aquel que decidiera recorrer sus aguas. Su rol como piloto en la escuadra de galeras de Sicilia en algún momento entre finales del siglo XVI y principios del siglo XVII le permitió conocer, y seguramente experimentar, algunos de los riesgos que imponía a la navegación su medio físico, natural y humano. Fondos marítimos traicioneros, tormentas imprevisibles, o corsarios decididos a asaltar sus embarcaciones son sólo una muestra de cómo sus marineros tuvieron que abandonarse a los designios de la fortuna toda vez que clavaban sus remos en el mar o izaban sus velas al viento, y rezar a Dios para que su travesía terminara en buen puerto.

En verdad, contaban con otra herramienta, quizá mucho más certera, para superar todos estos contratiempos. Con cada generación de navegantes que habitó el *Mare Nostrum* se fue construyendo un conjunto de conocimientos que definía al completo sus contornos, señalaba sus peligros más habituales y la manera más eficaz de sortearlos, e indicaba los lugares donde se podía atracar una embarcación con seguridad, para hacer reparaciones o para abastecer a su tripulación. En un principio, esta información era transmitida de forma oral, a bordo del propio navío, junto al resto de saberes propios de su acervo profesional; y, en algún momento determinado, recogida y fijada por escrito en unos “libros portulanos” o “derroteros” que pasaban a formar parte del utillaje empleado por los pilotos en los navíos y flotas mediterráneas.

La obra de Rispolo se integra entonces en una tipología documental que contiene una gran cantidad de datos útiles para estudiar cuestiones que diversas corrientes historiográficas han abierto en los últimos años. En general, tanto los derroteros como las cartas portulanas han sido conocidos y empleados con mayor o menor profundidad por distintos historiadores del ámbito de los estudios del Mediterráneo para entender cómo era habitado, comprendido, y representado este mar por los diversos agentes que operaron en su seno, subrayando la centralidad de su

<sup>2</sup> Portolano di tutte le parti e luoghi da stanziare navi e galere per tutto il Mare Mediterraneo isole, porti, con le sue traversie e luoghi pericolosi, incominciando dal Capo San Vincenzo fino al Capo Buccadoro, Zaccaria Rispolo, ca. 1640, Biblioteca de Catalunya (BC), Ms. 1364, fol. 164r. Este derrotero puede ser consultado en la web: Biblioteca de Catalunya, consultado el 21/03/2025, <https://mdc.csuc.cat/digital/collection/manuscriptBC/id/43052>.

geografía en distintos procesos históricos<sup>3</sup>. Desde un punto de vista más amplio, y con respecto a esta última idea, algunos investigadores han considerado estas fuentes cartográficas como instrumentos que transmiten una visión determinada de un espacio cualquiera, construida a partir del trabajo de un creador, que imprime en ella un discurso político y/o un enfoque cultural concreto. Esta imagen fija construida sobre el papel, o la carta, pudo ser constantemente reelaborada y resignificada por otros cartógrafos en lugares o tiempos diferentes, o con propósitos diversos<sup>4</sup>.

Esta razón ha hecho que algunos investigadores hayan puesto el foco en sus autores, tratando de analizar cómo distintos individuos y/o grupos profesionales pusieron en común sus diferentes conocimientos para su elaboración<sup>5</sup>. Así, por ejemplo, la revolución cartográfica sucedida e impulsada desde los imperios marítimos y coloniales de Portugal y España en la edad moderna habría sido posible por la colaboración estrecha que se habría dado respectivamente en los *Armazéns da Guiné e Índia* y en la Casa de Contratación entre hombres de ciencia, instruidos en las universidades, y hombres prácticos, adiestrados por la experiencia en sus respectivos oficios<sup>6</sup>.

Por otra parte, el análisis de estos documentos puede aportar nuevos datos a unos historiadores que han empeñado sus esfuerzos en pensar los diferentes espacios en que se desarrollaron todas las facetas de la vida de los seres humanos<sup>7</sup>. Una de las líneas de estudio más sugestiva ha sido aquella que ha examinado el entramado de símbolos o significados de naturaleza múltiple que empleó la sociedad que los habitó para darles sentido, recurriendo a nociones como “paisaje” o “territorio”<sup>8</sup>. Recientemente se ha introducido al debate historiográfico un nuevo concepto, “*sailscapes*”, para definir la construcción práctica y simbólica realizada por los navegantes a la hora de describir la ruta marítima seguida en su travesía mediante diversas fórmulas de representación. A la hora de crear esta imagen partieron de su propia experiencia, de la visión de su entorno percibida desde su navío, y la interpretaron a partir de su *background* cultural, con el que identifica, localiza y organiza puntos concretos en el mar<sup>9</sup>.

Un ingrediente fundamental para definir un paisaje –terrestre o marítimo– fue asociar a ciertos lugares el recuerdo de eventos importantes para una comunidad específica<sup>10</sup>. A este respecto,

<sup>3</sup> Desde distintas perspectivas y cronologías, véanse como ejemplos los trabajos de: Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo 1 y 2 (México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1976); John H. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992); Peregrine Horden y Nicholas Purcell, *The corrupting sea: a study of Mediterranean history* (Oxford: Blackwell, 2000); Eloy Martín Corrales, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII): el comercio con los «enemigos de la fe»* (Barcelona: Bellaterra, 2001).

<sup>4</sup> Christian Jacob, *The Sovereign Map Theoretical Approaches in Cartography throughout History* (Chicago: University of Chicago Press, 2006), 98-101; José María García Redondo y José María Moreno Martín, «Maps and Cartographic Ideas in Motion: Circulation, Transfers and Networks. Introduction to the Special Issue», *Culture & History Digital Journal* 10, n.º 2 (2021): 1-4.

<sup>5</sup> Antonio Sánchez Martínez, «The “empirical turn” in the historiography of the Iberian and Atlantic science in the early modern world: from cosmography and navigation to ethnography, natural history, and medicine», *Tapuya: Latin American Science, Technology and Society* 2, n.º 1 (2019): 317-34; Antonio Sánchez Martínez, «Cultura marítima y hombres prácticos en la época de Magallanes y Elcano», en *Primus circumdedisti me: la odisea transoceánica de Magallanes-Elcano, 1519-1522* (Madrid: Sociedad Española Transdisciplinar de Investigación y Divulgación Científica-SETIDC, 2022), 9-18.

<sup>6</sup> Sánchez Martínez, «Cultura marítima y hombres prácticos en la época de Magallanes y Elcano», 9-18; Antonio Sánchez Martínez, «Artesanos, cartografía e imperio. La producción social de un instrumento náutico en el mundo ibérico, 1500-1650», *Historia Crítica* 73 (2019): 21-41.

<sup>7</sup> Barney Warf y Santa Arias, eds., *The Spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives* (New York: Routledge, 2014), 1-10.

<sup>8</sup> Isabel Avendaño Flores, «Un recorrido teórico a la territorialidad desde uno de sus ejes: el sentimiento de pertenencia y las identificaciones territoriales», *Cuadernos Intercambio sobre Centroamérica y el Caribe* 7, n.º 8 (2010): 13-35.

<sup>9</sup> José María García Redondo, «Sailscapes. La construcción del paisaje del Océano Pacífico en el Giro del Mundo de Gemelli Carreri», *Anuario de Estudios Americanos* 69 (2012): 253-75.

<sup>10</sup> Pamela J. Stewart y Andrew Strathern, «Introduction», en *Landscape, Memory and History: Anthropological Perspectives* (Londres: Pluto Press, 2003), 1-15; Timothy Clack, «Thinking Through Memoryscapes: Symbolic Environmental Potency on Mount Kilimanjaro, Tanzania», en *Thinking through the Environment: Green Approaches to Global History* (Cambridge: White Horse Press, 2011), 115-34.

algunos investigadores han dirigido sus estudios a explorar los mecanismos de formación y transmisión de la memoria en la edad moderna, y a valorar la importancia de rememorar el pasado y su utilidad como método de cohesión dentro de un grupo reducido o de una comunidad más amplia<sup>11</sup>. Entre otras cuestiones, también se han estimado las estrategias seguidas por distintas comunidades para perpetuar este conocimiento, ya sea con la narración de sucesos pretéritos en eventos sociales, en crónicas o relatos, o con su vinculación a objetos o a elementos del paisaje que ayudaban en su conmemoración<sup>12</sup>. A este respecto, se han analizado las maneras en que determinados individuos organizaron, interpretaron y narraron sus propias vivencias, advirtiendo que este relato está siempre mediado por unas convenciones sociales y culturales. Un ejemplo interesante sobre esta cuestión se halla en las autobiografías escritas por soldados durante este periodo histórico, que se componen no tanto con momentos introspectivos –habituales en las memorias contemporáneas– sino con narraciones sobre hechos en los que estuvieron involucrados<sup>13</sup>.

Sobre estas reflexiones se ha planteado un estudio que tiene por objetivo analizar cinco derroteros manuscritos para entender cómo se representó en ellos el espacio costero e insular definido por el *Mare Nostrum*. El primer apartado se ha centrado en estudiar los propios documentos, examinando aspectos como su temática, sus autores y la cronología en que fueron creados. El segundo, en cambio, se ha dedicado a mostrar las características más importantes que definieron una imagen particular del paisaje mediterráneo que se habría construido en sus páginas. Aquí se ha querido subrayar tanto la dimensión práctica de las descripciones ofrecidas sobre los distintos lugares reseñados, como también el uso de historias y anécdotas con fines memorísticos, ejemplificadores, e incluso identitarios. En ambas secciones, además, se ha querido discutir el proceso creativo que involucró la escritura de estas fuentes, advirtiendo las semejanzas y las diferencias existentes entre ellas. El artículo se cierra con unas conclusiones en las que se han puesto en cuestión algunas de las ideas surgidas durante su redacción, juzgando la validez y las posibilidades de esta investigación para un conocimiento más profundo sobre el mundo marítimo mediterráneo, sobre su geografía, y sobre aquellos que recorrieron sus aguas y habitaron sus orillas.

## Los derroteros a estudio. Autores, cronología y características principales

Es posible definir un “derrotero” como una obra manuscrita o impresa que contiene información práctica para la navegación de un espacio costero concreto. Aunque pueden hallarse algunos ejemplos en la Antigüedad, su origen puede determinarse hacia finales del siglo XIII e inicios del XIV. En este momento, los marineros del mar Mediterráneo comenzaron a emplearlos para complementar, e incluso sustituir, a unos mapas que consideraron demasiado imprecisos. De hecho, su desarrollo durante el periodo bajomedieval, junto al de las cartas náuticas y al resto de instrumentos de navegación, fue lo que permitió no sólo desplegar una travesía por aproximación o estima con el que abandonar la segura visión de la costa como método habitual para surcar sus mares; sino también alcanzar las costas del continente americano y recorrer sus contornos<sup>14</sup>.

Su autoría fue, en la mayoría de los casos, responsabilidad del piloto, encargado de dirigir una embarcación en su singladura. De extracción social baja, alfabetizado pero sin educación formal,

<sup>11</sup> Jasper van der Steen, Judith Pollmann, y Erika Kuijpers, «Introduction. On the Early Modernity of Modern Memory», en *Memory before Modernity: Practices of Memory in Early Modern Europe*, ed. Erika Kuijpers, Judith Pollmann, y Johannes Müller (Leiden: Brill, 2013), 1-23.

<sup>12</sup> Steen, Pollmann, y Kuijpers, «Introduction. On the Early Modernity of Modern Memory».

<sup>13</sup> Steen, Pollmann, y Kuijpers, «Introduction. On the Early Modernity of Modern Memory»; Yubal Norari Harari, *Renaissance Military Memoirs: War, History, and Identity, 1450-1600* (Woodbridge: Boydell & Brewer Ltd., 2004), 1-22.

<sup>14</sup> Andrés Díaz Borrás y Vicente López García, «El Portulano de Mare de Gio Gentile y la “Instrucción para cruzar por delante del Faro de Mesina” (siglo XVII)», *Revista de historia naval* 32, n.º 126 (2014): 1-50; Víctor Muñoz Gómez, «“Palabra de marino”: el conocimiento de la costa meridional ibérica a la luz de la práctica de la navegación en la Era de los Descubrimientos (siglos XV-XVI)», *En la España medieval* 37 (2014): 333-62; Jesús Varela Marcos, «La Cartografía Histórica», *Revista de estudios colombinos* 4 (2008): 21-30.

estos hombres aprendieron su oficio a bordo, familiarizándose con las condiciones de navegación de un determinado espacio marítimo surcando sus aguas una y otra vez<sup>15</sup>. Algunos de ellos decidieron en un momento determinado conservar y transmitir por escrito todo este saber práctico adquirido en sus viajes, como una recopilación de notas o apuntes primero, para después construir un corpus textual más amplio. Para su redacción combinaron los conocimientos desarrollados durante el desarrollo de su profesión, con los consejos o anécdotas obtenidos en conversaciones con otros navegantes, que supusieron una fuente de información nueva sobre lugares menos transitados por ellos mismos<sup>16</sup>. Estos “derroteros” o “libros portulanos” suponen entonces para el futuro marino lector un acervo de datos que ilustra la ruta, distancia y rumbo a seguir para guiar un navío desde un punto a otro; y que referencian los puertos, accidentes geográficos y marítimos, características meteorológicas y demás bondades y peligros que definen y determinan todo este recorrido.

Estas breves aclaraciones permiten comprender mejor los cinco manuscritos sometidos a análisis en esta investigación. Todos ellos, en verdad, ofrecen muy poca información en su interior sobre aspectos tan relevantes para su estudio como la identidad de sus creadores, el momento en que escribieron sus obras, o las circunstancias que les habrían movido a tal acción. Es más, sólo uno hace explícita su autoría y su año de redacción, dos dan el primer dato y otro únicamente el segundo, mientras un último no aporta ninguna de estas referencias. Por fortuna, para el caso del derrotero escrito “por el capitán Alonso de Contreras del havito de san Juan natural de Madrid”, es posible recurrir a otra fuente que arroja más de luz sobre todos estos aspectos. Esta es su propia autobiografía, su *Discurso de mi vida*, donde alude explícitamente a cómo adquirió el conocimiento necesario para redactar esta obra y cuál era su paradero en el momento de escribir sus memorias, junto a otros datos que permiten elucubrar una fecha para su escritura<sup>17</sup>.

Con su lectura se descubre que nació en Madrid el seis de enero de 1582, en el seno de una familia humilde, y que sólo debió de recibir una educación de primeras letras antes de decidir a la edad de quince años dedicar su vida al servicio de las armas. Sus primeros pasos en el ejército le condujeron al mar Mediterráneo, donde terminó por enrolarse como soldado en diversas expediciones corsarias realizadas por orden del duque de Maqueda, virrey de Sicilia. Fue en estos viajes donde se despertó una afición por el arte de navegar que le llevó a observar y a aprender de los pilotos, “viéndoles cartear y haciéndome capaz de las tierras que andábamos, puertos y cabos”. Estas primeras nociones supusieron el comienzo de su instrucción marítima, que complementó y enriqueció con sus propias acciones de corso desplegadas contra los territorios del norte de África y de Levante, fundamentalmente, bajo el amparo de la orden de Malta. Ello le dotó del material suficiente para redactar un libro portulano que, en el momento en que escribió sus memorias, en 1633, “anda de mano mía por ahí, porque me lo pidió el príncipe Filiberto para velle y se me quedó con él”<sup>18</sup>.

Sobre la base de esta última información, algunas investigaciones han estimado que su escritura debió de producirse hacia 1615, ya que fue entonces la última vez en que ambos personajes pudieron encontrarse. En este mismo año, Alonso de Contreras –ya capitán y miembro de la orden de San Juan– debió de recibir en Malta una orden desde la corte que le conminaba a formar una compañía de soldados, ponerse a su cargo y dirigirse hacia las islas Filipinas para reforzar

<sup>15</sup> Sánchez Martínez, «Artesanos, cartografía e imperio. La producción social de un instrumento náutico en el mundo ibérico, 1500-1650»; Sánchez Martínez, «Cultura marítima y hombres prácticos en la época de Magallanes y Elcano».

<sup>16</sup> Díaz Borrás y López García, «El Portulano de Mare de Gio Gentile y la “Instrucción para cruzar por delante del Faro de Mesina” (siglo XVII)».

<sup>17</sup> Las dos obras mencionadas, la autobiografía y el derrotero de Alonso de Contreras, cuentan ya con ediciones críticas. Las utilizadas en este trabajo de investigación son: Alonso de Contreras, *Discurso de mi vida*, ed. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes (Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2000), <https://www.cervantesvirtual.com/obra/discurso-de-mi-vida--0/>; Alonso de Contreras, *Derrotero universal del Mediterráneo: manuscrito del siglo XVII*, ed. Ignacio Fernández Vial (Málaga: Algazara, 1996). Por otro lado, existen diversos estudios realizados sobre distintos aspectos de su autobiografía como por ejemplo: Henry Ettinghausen. «Alonso de Contreras: un episodio de sa vie et de sa “Vida”», *Bulletin hispanique* 77, n.º 3 (1975): 293-318.

<sup>18</sup> Contreras, *Discurso de mi vida*.

sus efectivos militares. Sin embargo, cuando estaba a punto de partir de Sanlúcar de Barrameda, se dispuso que, en su lugar, formaran parte de la armada de Manuel Filiberto de Saboya, capitán general de las galeras del Mediterráneo, y que defendiera las aguas del estrecho de Gibraltar ante la venida de una flota holandesa. Un desafortunado accidente en El Diamante –escollo que se encuentra a la entrada de la bahía de Cádiz– le hizo perder el navío que comandaba, aunque no así a ningún miembro de su tripulación. En este momento fue hecho prisionero, y encerrado en un galeón mientras toda la escuadra patrullaba incesantemente la zona, “aguardando la armada que jamás vimos”, hasta que fue liberado en enero de 1616 por el “Consejo de Guerra [...] viendo no tenía yo culpa”. Contreras habría aprovechado entonces este periodo para escribir su derrotero, como una manera de congraciarse con los miembros de esta asamblea por sus faltas, y de transmitir al príncipe Filiberto conocimientos que pudieran serle útiles en futuras acciones militares<sup>19</sup>.

De los otros dos autores conocidos, de Zaccaria Rispolo y de Martín de Estrada, apenas es posible conocer algo más que algunos detalles de sus biografías y del momento y de las circunstancias en que escribieron sus respectivas obras. En ambos casos, su identidad queda descubierto al presentar su obra, añadiendo junto a su título, su nombre y su oficio, para confirmar su responsabilidad en la creación del texto y subrayar su autoridad sobre la veracidad y la utilidad de su contenido. Así, el primero afirma ser “maltese piloto reale della squadra delle galere di Sicilia”<sup>20</sup>, y el segundo, “capitan [...] que lo fue de una de las galeras de la escuadra de España”<sup>21</sup>.

En su primera página se revela también que Estrada vivió en El Puerto de Santa María, Cádiz, en 1636. No parece desacertado pensar que esta fecha sea también el año de escritura del derrotero. Para reforzar esta idea, es posible acudir al final del documento, donde su autor decidió incorporar un breve relato con el que informar sobre un terremoto acaecido allí el doce de octubre de ese mismo año, “a las dos del medio día”, que “duro como un credo tal cual nunca en la memoria de los hombres se avia visto ni oído”, y que hizo caer parte de la iglesia y acabó con la vida de un clérigo y de un muchacho<sup>22</sup>. El hecho de incluir esta noticia al cierre de su descripción sobre el mar Mediterráneo, previo al índice, indica que este fue uno de los últimos contenidos en incorporar a su obra, y puede entonces pensarse que su autor lo añadió como una manera de contar –y con ello rememorar– un suceso de interés ocurrido en el momento en que terminaba su trabajo. Si esta hipótesis no fuera acertada, este dato sirve al menos para enmarcarlo dentro de un arco cronológico que tiene esta fecha como límite.

Siguiendo con la lectura de esta parte del manuscrito, encabezando la página sucesiva, se observa una anotación en un espacio en blanco dejado en su tabla de contenidos que informa sobre como “este libro es del capitán Geronimo Bueno Faraude, que lo enquadernó en Napoles año de 1693”<sup>23</sup>. Este detalle aporta una dimensión de gran interés para una cuestión ya abierta con el caso de Contreras, y que tiene que ver con el empleo que se debió de dar a este tipo de fuentes después de su creación. Aunque escrito por el marino portuense, tuvo que cambiar de manos en algún momento y llegar a su nuevo dueño que lo utilizó, probablemente, para navegar las aguas del mar Mediterráneo durante buena parte del siglo XVII. Este no sólo debió de empastarlo sino que además quiso recordar a su autor original colocando precisamente el título que se ha examinado en las líneas anteriores, señalando que “este derrotero era del capitán Martín de Estrada” junto a todas las informaciones antedichas.

Esta misma cuestión se observa en el texto de Zaccaria Rispolo, aunque de una manera mucho menos evidente. Después de indicar en su primera página que el lector tiene ante sus ojos un “*Portolano di tutte le parti e luoghi da stanziare navi e galere per tutto il mare Mediterraneo, isole,*

<sup>19</sup> Jean-Marc Pelorson, «Le routier du capitaine Alonso de Contreras», *Bulletin hispanique* 68, n.º 1 (1966): 30-48; Alonso de Contreras, *Discurso de mi vida*.

<sup>20</sup> BC, Ms. 1364, fol. 2r.

<sup>21</sup> Derrotero del Mar Mediterráneo, Martín de Estrada, 1636, Biblioteca Nacional de España (BNE), Ms. 9660, fol. 1r. Este derrotero puede ser consultado en la web: Biblioteca Digital Hispánica, consultado el 21/03/2025, <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000043689>.

<sup>22</sup> BNE, Ms. 9660, fol. 88v.

<sup>23</sup> BNE, Ms. 9660, fol. 89r.



*porti con le sue traversie, e luoghi pericolosi*”, que comienza desde el cabo de San Vicente y que termina en el cabo Bojador, puede leer la identidad, el origen y la profesión de su compositor, y descubrir, a continuación, que “*il quale morì in Spagna*”. Este último detalle hace pensar que, o bien este manuscrito fue, de nuevo, encuadernado por una segunda persona, o que sea una copia del original escrito por el piloto maltés. Otro aspecto más complicado de conocer es el momento exacto en que habría sido redactado, aunque su repositorio de conservación indica que se habría producido con anterioridad a 1640<sup>24</sup>.

Por el contrario, todo apunta que el manuscrito Ms. 10663 fue escrito en el año 1614, pues así viene especificado en su título, aun cuando nada se sabe de quien pudo ser su autor ni de cuál fue la circunstancia en que fue creado<sup>25</sup>. Menos suerte hay con el Ms. 8878 pues a primera vista no aporta ningún dato sobre ninguna de estas cuestiones<sup>26</sup>. A pesar de ello, quizá este sea uno de los documentos más interesantes para este estudio porque es el único que, junto al texto escrito que conforma el derrotero, incorpora cuatro cartas portulanas. En cada una de ellas está diseñada una sección del *Mare Nostrum* que muestra el margen de los continentes europeo y africano, y de las islas que pueblan su interior de forma aproximada, destacando especialmente aquellos hitos geográficos o hidrográficos característicos de una zona concreta y posiblemente reconocibles en su navegación práctica. Superpuesta a estas representaciones hay una malla de líneas de rumbos que nacen de sus respectivas rosas de los vientos<sup>27</sup>.

Entrando más en detalle, para marcar la costa, su autor opta por una línea de trazo grueso de distintos colores, rojo, verde y azul; y, para escribir los nombres de los puertos más relevantes, por hacerlo desde esta hacia el interior del territorio con dos tintas distintas, negra y roja, usando esta última para subrayar su mayor importancia. En el caso de las islas, cuando la superficie de su dibujo no es suficiente, anota directamente la denominación de sus fondeaderos en el espacio marítimo. También sus contornos son dibujados con un trazo rojo, verde, y azul, aunque aquellas de menor tamaño están coloreadas completamente con los mismos tonos. Esta misma característica aparece en otras de mayores dimensiones, en las que quiso señalar la entidad que posee –en el momento de su realización– o poseyó estos territorios pintando en su interior su enseña. Así, Mallorca es identificada con la señora, Malta y Rodas con la cruz de San Juan, y Quíos con la de San Jorge, por su correspondiente adscripción a la corona de Aragón, a la orden de Malta y a la república de Génova. Curiosamente, en el momento de la escritura del manuscrito –propuesto más adelante– estas últimas habrían sido ya conquistadas por el Imperio otomano, en 1521 y 1566 respectivamente.

Su presencia en el interior del derrotero no sólo representa de forma cartográfica el espacio mediterráneo descrito, sino que también sirve para articular la información plasmada en sus páginas. De este modo, su contenido está estructurado en cuatro grandes apartados con los que describe el litoral mediterráneo ilustrado en cada uno de los mapas, que coloca siempre en su inicio. Para hilar su narración sigue en todas ellas el sentido de las agujas del reloj, alternando el recorrido por la costa norte, por la costa sur, y por las islas según se muestran en las cartas

<sup>24</sup> Biblioteca de Catalunya, consultado el 06/09/2024, [https://explora.bnc.cat/permalink/34CSUC\\_BC/1n22j00/alma991003789319706717](https://explora.bnc.cat/permalink/34CSUC_BC/1n22j00/alma991003789319706717).

<sup>25</sup> Derrotero del Mar Mediterráneo, Anónimo, 1614, Biblioteca Nacional de España (BNE), Ms. 10663. Este derrotero puede ser consultado en la web: Biblioteca Digital Hispánica, consultado el 21/03/2025, <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000144091>.

<sup>26</sup> Derrotero de las costas meridional y oriental de España, islas Baleares, costa de Berbería, Cerdeña, Córcega, Reino de Nápoles, Sicilia, Malta, Grecia, Macedonia, Siria y Egipto, Anónimo, s. f., Biblioteca Nacional de España (BNE), Ms. 8878. Este derrotero puede ser consultado en la web: Biblioteca Digital Hispánica, consultado el 21/03/2025, <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000042359>.

<sup>27</sup> Las cuatro cartas portulanas contenidas en el derrotero Ms. 8878 han sido empleadas en un proyecto digital como base para marcar mediante el *software* QGIS los lugares sobre los que diversos actores mediterráneos realizaron acciones corsarias según la información contenida en todos los derroteros analizados en este artículo. Para la visualización en detalle de estos documentos gráficos, como para la consulta del resultado de este estudio se remite al lector a la dirección web: Atlante digitale di Storia Marittima del Regno di Sardegna, consultado el 18/03/2025, <https://storia.dh.unica.it/asmsa/it/portolani-della-monarchia-ispanica>.

portulanas. Así, la primera sección comienza con dos capítulos que abarcan respectivamente desde el cabo de San Vicente, en Portugal, hasta los alfaques de Tortosa, en Tarragona, y desde el cabo Tenés, en Argelia, hasta el cabo Bojador, en el Sáhara occidental. La segunda continúa por el litoral ibérico, francés e italiano hasta llegar al Monte Circeo, en el Lacio, y por el norteafricano desde el cabo de La Capulia, cercano a Mahdia, en Túnez, hasta el anterior promontorio argelino. Esta última incluye, además, otros cinco capítulos dedicados a presentar las islas de Ibiza, Mallorca, Menorca, Cerdeña y Córcega. En la tercera, se avanza hacia el este describiendo, por un lado, las costas del reino de Nápoles hasta el cabo de Otranto, desde donde salta hacia Corfú, Macedonia y el Peloponeso y, por el otro lado, desde el cabo Rezuto, en Libia, hasta el enclave tunecino, reseñando también las islas de Sicilia y Malta. La última está centrada exclusivamente en el Levante mediterráneo, con dos capítulos dedicados a Creta y a Chipre. Dentro de cada uno de estos capítulos, los lugares descritos son introducidos por unos epígrafes colocados en el margen izquierdo o en la parte superior del párrafo. Con ellos no sólo se organiza la información contenida en el documento, sino que también sirven como una guía de lectura con la que poder localizar de forma más rápida un punto determinado. Este elenco de enclaves se realiza de forma encadenada, relacionando puertos y accidentes geográficos de importancia que se encuentran uno a continuación del otro siguiendo la línea de costa.

El resto de manuscritos examinados para esta investigación sigue un esquema muy similar al Ms. 8878 a la hora de componer su contenido. Excepto Estrada, que parte de Lisboa, Contreras, Rispolo y el autor del Ms. 10663 vuelven a empezar su narración en el cabo de San Vicente, y la continúan siguiendo el litoral, sin alterar su dirección, en el sentido de las agujas del reloj hasta llegar todos ellos al cabo Bojador. En este recorrido, el tercero es el único que se adentra en el mar Adriático, en lugar de pasar del cabo de Otranto a la isla de Corfú como hacen los demás autores. Su interior, sin embargo, está estructurado de una manera muy diferente: probablemente la razón sea que no comparecen las representaciones cartográficas que acompañan al anterior, y ello les permite componer su discurso en distintos capítulos con los que fragmentan sus márgenes en segmentos amplios y definidos por dos puntos de importancia. Dentro quedan descritos los distintos lugares de relevancia que se encuentran desde uno y otro, recurriéndose sólo en el documento anónimo a epígrafes con sus nombres para conducir la lectura. De nuevo, el piloto portuense se diferencia del resto en esta cuestión, pues no emplea grandes apartados sino este mismo recurso para articular su discurso, convirtiéndolos en una suerte de encabezado.

Los espacios insulares son reseñados según avanzan en su exposición sobre la línea de costa, a excepción de Ibiza, Mallorca, Menorca, Cerdeña, Córcega, Sicilia, Malta, Lampedusa y Pantelaria que aparecen, en todos los casos, al final de las obras como cierre. El piloto maltés destaca también en esta ocasión por incluir otras islas tanto del Mediterráneo occidental como en el oriental que no ha explicado a lo largo de su texto. No obstante, en el Ms. 10663 se opta por añadir dos nuevas secciones que probablemente fueron incluidas para ampliar la formación del futuro lector en asuntos marineros. La primera consiste en un completo vocabulario de términos específicos empleados por los navegantes de la época<sup>28</sup>; y la segunda, en un breve tratado sobre aspectos estructurales y constructivos de una embarcación. En este último, el autor aprovecha para dar algunos consejos sobre la fabricación o el diseño de naves según sus propias experiencias, lo que permite sugerir que este no sólo era un experto marino de sus aguas, sino también de las posibilidades técnicas que existieron en los arsenales de su tiempo.

Todos los aspectos hasta aquí examinados permiten comprender y afirmar que estos derroteros fueron escritos por distintos autores cuyas biografías comparten rasgos similares, y que trabajaron en cronologías próximas guiados por motivaciones parecidas. A partir de la biografía de Alonso de Contreras, y de los escasos datos aportados sobre Martín de Estrada, sobre Zaccaria Rispolo y sobre los dos autores anónimos del Ms. 8878 y del Ms. 10663, es posible determinar al menos que todos ellos fueron hombres experimentados en surcar el mar Mediterráneo

<sup>28</sup> Este vocabulario ha sido estudiado y editado por: Juan Carlos Galende Díaz, «Vocabulario de términos marinos en la Edad Moderna», *Revista de historia naval* 17, n.º 65 (1999): 93-114.



y que formaron parte –o que pudieron hacerlo– de los cuadros marinos de las armadas hispánicas. En algún momento determinado de sus vidas, habrían decidido crear estos documentos como depósito de conocimientos que consideraron útiles para desempeñar su oficio, e incluso para transmitirlos a un tercero que pudo continuar con su uso y aprender con ellos a navegar sus aguas.

El análisis de su contenido arroja, por el contrario, un problema de interpretación mayor y, quizá, mucho más interesante. No deja de resultar curioso que todos ellos decidan estructurar su discurso de una manera similar, siguiendo el sentido de las agujas del reloj para describir un espacio marítimo que se encuentra entre Lisboa/el cabo de San Vicente y el cabo Bojador. Más allá de esta cuestión, si se comparan los textos de cada una de estas obras es fácil reparar en una característica que, de hecho, hace sembrar dudas sobre la originalidad de estas creaciones. Esta particularidad tiene que ver con que al contrastar las informaciones que acompañan y describen a cada uno de los lugares mencionados, se observa que existen grandes similitudes entre unos manuscritos y otros, y que frecuentemente estas se expresan con las mismas palabras.

## Los derroteros en la construcción del paisaje marítimo mediterráneo: una aproximación

Es posible examinar el contenido de estos manuscritos desde una luz diferente a la que ha subrayado únicamente su utilidad práctica para la navegación del *Mare Nostrum*. Bajo esta perspectiva de estudio se entiende que sus páginas no sólo habrían servido para mostrar al marino lector las bondades y peligros que podía encontrar en su travesía por este mar, sino también para construir ante sus ojos la imagen de un paisaje marítimo que emplearía todos estos datos como materia prima fundamental. Estas descripciones habrían sido mediadas, entonces, por los respectivos puntos de vista de unos autores que, como pilotos, examinaron concienzudamente su entorno desde la cubierta de sus respectivos navíos. A la hora de redactar sus obras, estas observaciones fueron pensadas, explicadas y representadas por escrito, recurriendo a su propio saber náutico o a su acervo cultural para dar forma a esta realidad marítima con una finalidad concreta<sup>29</sup>.

El espacio mediterráneo compuesto en los derroteros se fundamenta principalmente en la explicación de las características físicas de los distintos lugares que lo conforman, las condiciones meteorológicas que rigen su navegación, las particularidades de sus fondeaderos, naturales o artificiales, las posibilidades de encontrar agua y vituallas, o de realizar reparaciones a las embarcaciones, y los distintos puntos de referencia que definen la línea de costa. A ello unen consejos y advertencias sobre cómo aproximarse a una determinada zona o sobre cómo desempeñarse ante un posible peligro impuesto por la presencia de enemigos, por el relieve marítimo, o por las inclemencias del clima. En algunas ocasiones, además, asocian a puntos concretos de la geografía narrada recuerdos sobre acontecimientos pasados, historias asociadas a la mitología clásica o a la tradición cristiana, o aspectos relativos a la cultura naval de este entorno, que debieron circular habitualmente en sus medios comunicativos.

Para llevar a cabo todo este ejercicio recorren la costa en sentido horario, y la dividen en rutas o segmentos determinados por dos puntos separados normalmente por una corta distancia. Estos pueden ser dos puertos, dos accidentes geográficos, o un puerto y un accidente geográfico. A la hora de realizar esta descripción, marcan primero cuál es el lugar inmediatamente anterior al que van a reseñar e indican la distancia que los separa –expresada en leguas en los territorios ibéricos, y en millas en el resto–, y la dirección a seguir según la rosa de los vientos, como también las peculiaridades que definen su travesía. Después se centran exclusivamente en el lugar a referir, señalando las peculiaridades más importantes para su navegación. Un ejemplo puede ser la descripción que de Cartagena se realiza en el manuscrito Ms. 8878<sup>30</sup>:

<sup>29</sup> García Redondo, «Sailsapes. La construcción del paisaje del Océano Pacífico en el Giro del Mondo de Gemelli Carreri»; Matthew Boyd Goldie, «An Early English Rutter: The Sea and Spatial Hermeneutics in the Fourteenth and Fifteenth Centuries», *Speculum* 90, n.º 3 (2015): 701-27.

<sup>30</sup> BNE, Ms. 8878, 5r.

De Cavo Tiñuso á Cartagena ·2· leguas buen puerto a la entrada de lebante ay un yslotte grande que se puede passar por de fuera con nabío grande es menester apartarse de la punta de la dicha ysla largo dos ustos porque ay una laxa que tiene tan solamente ·15· palmos de agua aunque se puede passar por entre la dicha ysla y la laxa y es descubriendo la canal que ay entre la dicha ysla y la tierra firme de levante guiaras por entre las dos puntas del puerto y estando entre ellas y querendo entrar en el dicho puerto de Cartaxena te arimaras á una parti ú otra di la tierra firme porque en medio di la bocca del dicho puerto ay una laxa que la muxa el agua y la maretta rompe en ella y su marca es el campanario de Sant Liandro con una torre bermeja que esta a la tierra adentro = Y estando dentro del puerto con nabios grandes se formexan con anclas y proeses y con galeras se va debaxo de la çiudad junto amuelle =

El autor coloca a su futuro lector en el cabo Tiñoso y le indica que ha de recorrer con su embarcación tan sólo dos leguas hasta llegar a Cartagena, subrayando las dificultades que puede tener en su entrada si se aproxima con una de grandes dimensiones. Una vez allí, le explica cómo es su puerto y cómo debe proceder si quiere ingresar en él. De hecho, si se atiende al tono en que está escrito el texto, se observa que en un momento lo interpela directamente para recomendarle cómo debe realizar este movimiento, esto es, arrimándose a uno de los lados de la entrada porque en su mitad hay una roca cubierta por el agua que puede dañar su estructura. Para poder localizar este peligro ofrece una referencia, la torre bermeja del campanario de San Leandro, que sería perfectamente visible desde el mar. Según su tipología, podría quedar finalmente atracado en el muelle o en una zona próxima de mayor calado.

Otro caso similar es la descripción realizada sobre la ciudad de Génova, donde además es posible destacar esas similitudes que, como se decía en la sección anterior, presentan los textos analizados. Ciertamente, todos los derroteros saben señalar que la ciudad dista seis o siete millas de la cercana localidad de Pegli, y que es una ciudad grande, con buen puerto para poder atracar navíos, y con un faro que advierte a los navegantes de la presencia de su costa y les sirve de punto de referencia. Más allá de esto, se observa cómo, en la práctica, tanto Alonso de Contreras como el autor del Ms. 10663 escribieron el mismo texto, cambiando levemente la ortografía y la escritura de las frases y palabras. Así, tras indicar en breve el origen de la ruta, la distancia a cubrir, las dimensiones de la ciudad y la existencia de esta construcción particular, ambos señalan que tiene un muelle que no es seguro con vientos ponientes y lebeches, esto es, con vientos que soplan desde el oeste y el suroeste, hasta el punto de que “hanse perdido en el muchos navios”, pero que “mas adentro esta una darcena buena aunque suele aver resaca dentro”<sup>31</sup>.

Más completa es la información ofrecida por el anónimo del Ms. 8878 y por Martín de Estrada que, por otro lado, también es básicamente la misma. La capital es descrita por los dos, además de como una ciudad grande, como “populosa abastecida de todos bastimentos muy rica de mercadurías y de mucho trato”<sup>32</sup>, pero mientras el primero cierra la frase indicando que ello es porque “comúnmente son los genoveses aplicados á tratto y mercaduria”<sup>33</sup>, el segundo añade que también tienen “suptuosos edifiçios y tan altos que pareçe compiten con las estrellas todos pintados”<sup>34</sup>. Por lo demás, continúan su narración haciendo referencia a las mismas cuestiones con ligeras diferencias. Los dos indican que, en la banda de poniente, encima de una peña cortada y de una torre muy alta se ubica la linterna, y que al levante de ella está “un muelle echo por fuerça que no es muy seguro con punientes y lebiçches” –o con “ponientes lebeches y medioxorno leveche” según el piloto portugués– donde, como habrían expresado los dos anteriores, se habrían perdido muchos barcos. Más adentro tendría una dársena cerrada con cadena destinada

<sup>31</sup> BNE, Ms. 10663, 14v. Esta misma descripción aparece en: Contreras, *Derrotero universal del Mediterráneo*, 97.

<sup>32</sup> BNE, Ms. 9660, 27v.

<sup>33</sup> BNE, Ms. 8878, 14v.

<sup>34</sup> BNE, Ms. 9660, 27v.

a amarrar embarcaciones a remo y segura a pesar de que la afectan los mismos vientos. Para entrar en ella se ha de hacerlo “con la palamenta desarmada o acorullada”<sup>35</sup>.

Zaccaria Rispolo es el único que difiere de todos ellos en la manera de elaborar una descripción sobre la capital de la Liguria que, por otro lado, añade pocos datos diversos a los ya expresados anteriormente. El piloto maltés habla de la construcción de un “*molo nuovo*”, aunque vuelve a señalar que, dentro de él hay otro donde “*si ormeggiano le navi con ancore et prodisi, et vi sono cinque passi di fondo*”, afectado por vientos del suroeste y del sur<sup>36</sup>. Para terminar, señala la existencia de otra dársena buena donde se pueden quedar galeras con cualquier tipo de tiempo meteorológico.

Faros, campanarios, o cualquier otro elemento del paisaje que rompiera la horizontalidad de la costa y que fuera visible desde el mar a una distancia razonable eran buscados y registrados por los autores de los derroteros con el fin de guiar la travesía marítima y marcar la entrada en sus puertos. Sobre este último particular, de gran importancia para la navegación, es posible sumar a los ejemplos anteriores los casos de Villanueva de Portiman –actual Portimão, en Portugal– donde, tradicionalmente, se accedía a su fondeadero a través de un canal viejo que se encontraba en la banda de levante, a la vista de la ermita de Santa Catalina, sólo practicable “en los quartos de luna”, aunque también se podía dar fondo en otro espacio reconocible desde la nave por estar cerca de otra iglesia, la de San Francisco; y el monasterio de La Rábida en la costa onubense, cuyo perfil señalaba un espacio seguro para atracar galeras siempre que, como aconsejaban Martín de Estrada y el autor anónimo del Ms. 8878, se contara con un piloto experto en la navegación de este litoral, o que al menos conociera bien esta entrada, por ser difícil de atravesar<sup>37</sup>.

Si se daba el caso, es decir, si las condiciones atmosféricas, el ataque del enemigo o las necesidades del navío o de sus tripulantes así lo obligaban, el piloto también podía utilizar cualquier cabo, bahía, ensenada o playa que reuniera ciertos requisitos para proteger la integridad de su embarcación. A este respecto, en las páginas de estas obras los marineros del Mediterráneo no sólo aportaron una descripción suficiente sobre estos lugares, sino también advertencias sobre los riesgos, y consejos para poder superarlos. Así, aunque todos coincidieron en señalar que el cabo Licosa, en Salerno, era un excelente abrigo para vientos maestrales y de tramontana –o de dirección noroeste y noreste–, también indicaron que era peligroso pasar con galeras bordeando su punta, pues un arrecife conectaba este punto con un islote cercano, y que sólo era practicable con navíos de poco calado.

Mucho más amable era la Laguna de Melilla –llamada actualmente Mar Chica o laguna de Nador–, pues todos la reconocen como un puerto natural seguro donde fondear incluso un gran número de embarcaciones. Los autores del Ms. 8878 y del Ms. 10663 refieren prácticamente la misma información sobre este punto, aunque cambia ligeramente su redacción. Para introducirse en ella hay que localizar y emplear una boca angosta de poca profundidad, pero una vez dentro “ay mucho fondo y capaz para muchissimas galeras”, pudiendo hallarse en él “muchissimos conejos” y “en cavando en el arena [...] aguas aunque poca”<sup>38</sup>. Tanto Estrada como Contreras son más parcos a la hora de describir este espacio: ambos indican brevemente sus características principales, aunque aquí el piloto portuense hace hincapié en que las galeras han de pasar por su entrada de una en una pero, una vez dentro, puede haber “muchísima armada”<sup>39</sup>. Por su parte, Rispolo ofrece algunos detalles interesantes que no dan ninguno de los anteriores. Su portulano indica que el lugar también es llamado “Porto Nuovo” y que la embocadura de su canal es, en realidad, de tránsito dificultoso, recomendando sondear su fondo con una pica para saber si es suficientemente profunda como para atravesarla<sup>40</sup>.

<sup>35</sup> BNE, Ms. 9660, 27v.

<sup>36</sup> BC, Ms. 1364, 30r.

<sup>37</sup> BNE, Ms. 9660, 2v y 4r; BNE, Ms. 8878, 2v.

<sup>38</sup> BNE, Ms. 10663, 48r; BNE, Ms. 8878, 7v.

<sup>39</sup> BNE, Ms. 9660, 75v. La descripción dada por el piloto madrileño se encuentra en: Contreras, *Derrotero universal del Mediterráneo*, 174.

<sup>40</sup> BC, Ms. 1364, 100r.

Otro caso similar puede ser el cabo Tenes, esta vez en la costa argelina, también con mucha profundidad y capaz de albergar un gran número de embarcaciones. Una vez más, todos refieren los mismos detalles, pero con ligeras variantes en su escritura: en este enclave pueden atracar tanto en la banda de levante como en la de poniente, aunque esta última es su lado más amable pues cuenta con recursos para el avituallamiento. Aquí, se observa una ligera diferencia entre el capitán madrileño y el resto puesto que mientras él argumenta que es posible hacer aguada porque hay poco fondo<sup>41</sup>, los demás señalan que esto es así porque hay “*pochi mori*”<sup>42</sup>.

Encontrar un espacio para resguardarse de los peligros de la navegación, para reparar el navío o para avituallar a su tripulación era tanto o más acuciante cuando se decidía abandonar la visión segura de la costa para adentrarse en alta mar, donde las islas se convierten en verdaderos oasis. Así, Montecristo, isla “mediana, redonda y alta”, podía resultarle de gran utilidad al marino que viajara por el archipiélago toscano porque podía encontrar “muy buena agua a la banda de tramontana [y] [...] una cala muy buena con una antigualla encima y en ella una corriente de agua” y “otras calas donde se pueden guarecer galeras en las necesidades conforme los tiempos”<sup>43</sup>. Este pequeño enclave les ofrecía entonces una alternativa fiable para fondear sus velas en caso de que surgiera cualquier necesidad durante la navegación de altura practicada en la pequeña escala mediterránea.

Los derroteros también localizaron enclaves que podían ser visitados habitualmente por sus enemigos, encarnados en la armada del Imperio otomano o en los navíos del corso berberisco. De hecho, hicieron aparecer en sus páginas a actores que ya para el momento en que se escribieron estas obras habrían desaparecido del escenario mediterráneo, y que habitaban en la memoria de sus habitantes. Por ejemplo, al describir la isla de San Pietro, ubicada frente a la costa sur-occidental de Cerdeña, el autor del Ms. 8878 indica que se puede hacer “agua cavando en la arena” pero que también existía un pozo a “·1. milla la terra adentro” que fue realizado por “Çigala general de la armada del Turco =”. Este “Çigala” no era otro que Çiğalazade Yusuf Sinan Pasha, noble genovés que, prisionero de los turcos en la batalla de Djerba, en 1560, renegó de su fe y ascendió en la sociedad otomana hasta llegar a ocupar cargos como el de *kapudan pasha*, o almirante de la flota otomana, y el de gran *visir*. Este importante personaje de la política mediterránea vuelve a ser mencionado en al menos otras dos ocasiones en los manuscritos sometidos a estudio. La primera ocurre únicamente en el de Martín de Estrada cuando describe la Fosa de San Juan –actual Villa San Giovanni, en Calabria. Todos ellos refieren que este era un buen lugar donde obtener agua, excavando agujeros en una playa cercana; y, menos Zaccaria Rispolo, que esta condición fue causa de que la flota del sultán visitara frecuentemente este lugar en sus incursiones por el Mediterráneo central y occidental. Aquí el piloto portuense quiso añadir que, en ocasiones, esta llegó a estar hasta “quinzque días sin que nadie se lo estorbase porque es despoblado como lo hizo dos veces Çigarra general de la mar del Gran Turco”<sup>44</sup>. La segunda, en cambio, es advertida por todos los autores menos, de nuevo, el marino maltés. Al referir las islas que hay en el archipiélago del Dodecaneso, en el mar Egeo, hablaron de la existencia de una llamada “Los Hornos”, deshabitada, pero donde “Çigala hacia allí vizcocho para las armadas”<sup>45</sup>. Estrada vuelve aquí a marcar la diferencia al remarcar que era “general del Turco” y que “el se decía Sinan baja”<sup>46</sup>.

Al menos es posible añadir otros dos nombres propios que fueron citados en las páginas de los libros portulanos escritos en castellano. El corsario Morato arráez es nombrado a la hora de reseñar el cabo de Las Coronas –o cabo Couronne, cercano a Marsella– donde comentan la existencia de una pequeña bahía, resguardada de los elementos, donde habría despalmado, esto es, limpiado y dado mantenimiento a sus galeras. Por otro lado, menos en el texto de Alonso de

<sup>41</sup> Contreras, *Derrotero universal del Mediterráneo*, 168.

<sup>42</sup> BC, Ms. 1364, 97r.

<sup>43</sup> BNE, Ms. 8878, 16r.

<sup>44</sup> BNE, Ms. 9660, 42r.

<sup>45</sup> BNE, Ms. 10663, 33v.

<sup>46</sup> BNE, Ms. 9660, 60v. Sobre la figura de Çiğalazade Yusuf Sinan Pasha véase: Evrim Türkçelik, *Un noble italiano en la corte otomana: Çiğalazade y el Mediterráneo (1591-1606)* (Valencia: Albatros, 2019).

Contreras, en todos se menciona a Dragut arráez –figura central en el corso berberisco y en la flota otomana durante los años cincuenta del siglo XVI– cuando describen la pequeña isla de Lampedusa. Precisamente, aquí habría una cala llamada “de Dragut”, con unos pozos que el mismo corsario habría mandado hacer “con su armada del Turco de que era general de ella”<sup>47</sup>. Zaccaria Rispolo también hace aparecer a ambos personajes en dos lugares distintos del mar Mediterráneo. Al primero lo nombra en Sicilia, para dar a conocer que el cabo Passaro, el más exterior en su parte de levante, era conocido por este marino como “*capo d’Oro*”<sup>48</sup>. Al segundo, en cambio, lo convoca en Malta, cuando describe el puerto de Marsa Sirocco –hoy, Marsaxlokk– donde habría desembarcado con la armada del Turco y habría comenzado el asedio a la isla de los caballeros de San Juan; y cuando habla del fuerte Sant’ Elmo para recordar que fue allí donde encontró su muerte en 1565, en el curso de esta misma campaña<sup>49</sup>.

Los nombres de Dragut y de Morato arráez están íntimamente ligados al corso, una actividad que vivía uno de sus momentos de auge cuando estos manuscritos fueron redactados. Cierto es que, ya fuera practicado por cristianos o por musulmanes, el peligro impuesto por este fenómeno a la navegación condicionó durante largo tiempo la seguridad de las costas del mar Mediterráneo y la comunicación entre sus orillas<sup>50</sup>. Tan fue así que los autores de los derroteros analizados decidieran marcar los lugares asociados tradicionalmente a esta actividad, bien sea porque fueron frecuentados de forma habitual por estas figuras, para obtener recursos o reparar sus embarcaciones, o porque fueron empleados o atacados en sus expediciones de pillaje. Aparte de los ya mencionados, ejemplos de esta geografía corsaria pueden ser las islas “Alcavivas” o Habibas, en los mares argelinos, habituales fondeaderos temporales desde donde los berberiscos aguardarían el paso de las naves de suministro que abastecerían el cercano presidio de Orán; o las islas “de Conillera” o Kuriat, en aguas tunecinas, donde solían esconderse navíos cristianos para atacar las embarcaciones llegadas a la vecina Monastir. Aquí, dan a conocer un hábil truco por el que los habitantes de esta ciudad podían adivinar si los corsarios estaban en la zona. Desde una torre alta observaban si las gaviotas que moran en este lugar remontaban o no el vuelo: si así lo hacían, significaba que sus enemigos habían llegado.

Las acciones corsarias realizadas por las órdenes militares de San Juan y San Esteban en los mares levantinos y norteafricanos también son recordadas en los derroteros analizados. De este modo, en algún momento de finales del siglo XVI e inicios del siglo XVII, las galeras de Malta asaltaron Lepanto, llevándose, como de nuevo indican tanto el Ms. 8878 como Martín de Estrada, “180 cañones y 700 esclavos”<sup>51</sup>. Sólo el primero menciona que también arremetieron contra la fortaleza de “Petraçi” –actual Patras– que ambos coinciden en señalar que fue también atacada por veintidós galeras de Nápoles y Sicilia lideradas por Pedro de Toledo Osorio y Pedro de Leyva en 1595, “sacando muchísima riqueza de seda y paños finos y otras cosas de valor”<sup>52</sup>. Curiosamente, al describir la boca del golfo de Lepanto, en cuyo interior se encuentran ambos enclaves, todos los manuscritos escritos en castellano no dejan de subrayar como junto a las “islas Corculares” se celebró “la batalla nabal que gano el señor don Juan de Austria en el año de 1571 a 7. de ottobre”<sup>53</sup>.

Tales ejemplos permiten reflexionar sobre otro recurso utilizado en estas obras a la hora de construir el paisaje mediterráneo. Este es: recordar hechos ocurridos en lugares concretos en el pasado, reciente o remoto, con el fin de ejemplificar algún rasgo de su pertenencia, meteorología

<sup>47</sup> BNE, Ms. 9660, 88r.

<sup>48</sup> BC, Ms. 1364, 128v.

<sup>49</sup> Un estudio sobre Dragut arráez puede leerse en: Roberto Moresco, *Dragut Rais corsaro barbaresco: vita e imprese di un protagonista nel Mediterraneo del Cinquecento* (Livorno: Debatte, 2014).

<sup>50</sup> Salvatore Bono, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio* (Milán: Mondadori, 1993), 9-15; Una obra reciente sobre esta cuestión es: Gennaro Varriale, *Mare amaro: i corsari barbareschi sull'orizzonte italiano del Cinquecento*, Biblioteca della «Nuova rivista storica» (Roma: Società editrice Dante Alighieri, 2023). Para un estudio realizado sobre las referencias a esta cuestión en los derroteros analizados en este artículo, véase la cita 27.

<sup>51</sup> BNE, Ms. 8878, 25r; BNE, Ms. 9660, 47r.

<sup>52</sup> BNE, Ms. 9660, 47r.

<sup>53</sup> BNE, Ms. 8878, 25r.

o características físicas que puedan ayudar a sus lectores con la memorización de su descripción, o avisar de un riesgo concreto que pudiera tener su navegación. Entre todos los eventos evocados destacan particularmente aquellas acciones militares o desastres navales vinculados con la Monarquía hispánica. Así, a la anterior conmemoración de la célebre batalla de Lepanto, es posible añadir la mención a dos de los acontecimientos más importantes de la política norteafricana desplegada durante el reinado de Felipe III que son rememorados sólo en los derroteros escritos en castellano. Para ser más precisos, únicamente el Ms. 8878 y Martín de Estrada mencionan la conquista de Larache en 1610 al reseñar esta plaza, pero todos señalan la toma de La Mamora, actual Mehdía, en 1614 e identifican a don Luis Fajardo como el comandante que llevó a efecto esta acción<sup>54</sup>. En estos dos derroteros se menciona, además, que, en una barra cercana a este último lugar, se habían perdido muchos navíos y dos galeras, la Santiago y la San Martín, aunque sólo el piloto portuense indica que esto ocurrió en el año 1627 y que los “moros cautivaron la jente”<sup>55</sup>. La presencia de esta información en ambos manuscritos unida a la fecha anterior permite sugerir que la redacción del libro portulano anónimo se puede establecer en un momento no anterior a 1627, cuando habría ocurrido este acontecimiento.

Por otro lado, el que fuera uno de los accidentes navales más catastróficos de la armada española en edad moderna, el desastre de la Herradura, fue también señalado cuando reseñaron la bahía donde ocurrió este incidente. El 19 de octubre de 1562 un fuerte temporal de vientos huracanados hizo naufragar a veinticinco de las veintiocho galeras lideradas por don Juan de Mendoza y Carrillo que iban camino a socorrer Orán. A la destrucción completa de esta importante dotación naval se sumó la pérdida de entre dos mil quinientas y cinco mil personas que no lograron salvar su vida a nado. Este acontecimiento supuso, en definitiva, un fuerte varapalo para la fuerzas marítimas de la Monarquía hispánica en el mar Mediterráneo, ya heridas de gravedad desde la derrota en los Gelves<sup>56</sup>; y, por todo ello, debió de quedar grabado en la memoria de los marinos de la época. De este modo, cuando hablan de este lugar, muestran brevemente lo sucedido, identificando al capitán y señalando que, o bien fueron veinticuatro galeras las hundidas y tres las salvadas –según el Ms. 8878 y Estrada– o bien más de veinte, escapándose dos –como indican el Ms. 10663, Contreras y Rispolo. Todos los autores ubican en “Los Berengueles”, un abrigo a poca distancia de Almuñécar, el lugar donde acudieron los navíos que pudieron escapar de la tormenta para refugiarse.

Otro caso es el de “Torron” –El Terrón, Huelva– donde los tres últimos manuscritos hablan sobre cómo en el pasado, “abra 20 años”, se podían atracar embarcaciones, pero desde que “quedo en seco una vez la cappitana de España en tiempo del Adelantado [...] no entran galeras”<sup>57</sup>. En cambio, los dos primeros sólo refieren esta última anécdota para informar después que esta característica sólo debió de perdurar hasta el final de la primera década del siglo XVII, pues narran cómo el 26 de octubre de 1619, volviendo de Lisboa “de la jornada que su Magestad estuvo aquel verano [...] a jurar el príncipe de España” con la galera real “que pide 14 palmos de agua y esto con aguas muertas y pleamar y entramos y salimos muy a nostro gusto sin que tocasse galera ninguna =”<sup>58</sup>. Más allá de registrar este cambio en las condiciones físicas de este puerto, este dato, unido al conocimiento de la fecha de escritura del Ms. 10663, 1614, permite proponer un año de escritura para el derrotero de Rispolo. El piloto maltés no data la escritura de su documento, pero si se analizan los años y los eventos que aparecen en su interior es posible señalar que ninguno sobrepasa esta fecha de 1619. Si se tiene en cuenta, además, que en varias ocasiones se

<sup>54</sup> Sobre la toma de La Mamora y su importancia en la política mediterránea del momento, véase: Miguel Ángel de Bunes Ibarra, *Políticas de Felipe III en el Mediterráneo, 1598-1621* (Madrid: Polifemo, 2021), 145-81.

<sup>55</sup> BNE, Ms. 9660, 78r.

<sup>56</sup> Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. 2 (Madrid: Museo Naval, 1972), 41-54; José María Sánchez Laulhé y María del Carmen Sánchez de Cos, «Meteorología en el naufragio de la flota española de galeras en La Herradura (Almuñécar) en 1562», *Acta de las Jornadas Científicas de la Asociación Meteorológica Española* 32 (2012): 262-64.

<sup>57</sup> BNE, Ms. 10663, 1v.

<sup>58</sup> BNE, Ms. 8878, 2r.



advierte que distintos fragmentos de texto son prácticamente idénticos entre ambos dos manuscritos, es posible proponer este arco de 1614-1619 como momento de escritura.

A todas estas historias suelen añadir otro tipo de anécdotas con las que también completan la descripción de determinados lugares. En este caso, no parece que haya una finalidad ejemplarizante, sino que más bien completaría su descripción con una curiosidad que facilitaría su recuerdo. Como se ha sugerido ya para los casos anteriores, no es descabellado asumir aquí que todas ellas formarían parte de un acervo común a todos los marineros del *Mare Nostrum*, transmitidas de forma oral con el resto de conocimientos náuticos que después quedaron fijados por escrito en los derroteros. Así, por ejemplo, al describir el cabo de las Colonnas, en el reino de Nápoles, uno de los que delimitan el golfo de Esquilache junto al de Stilo, todos los derroteros escritos en castellano apuntan que recibe este nombre porque había “2 columnas antiguas donde dizen eran las escuelas de Pitágoras”<sup>59</sup>; mientras que al llegar a Corfú y reseñar el “cabo Casopoli”, hablan de cómo “antiguamente avia en el una antigualla que era la ciudad de Casopoli la qual se despoblo por las culebras”<sup>60</sup>.

Su argumento está relacionado habitualmente con historias y leyendas asociadas al pasado clásico y a la mitología, pero también a la tradición cristiana propia del mar Mediterráneo. Así, cerca del “cabo Genizaros” o “cabo de Troya”, próximo a Galípoli, era posible avistar las “murallas y ruynas de la ciudad de Troya ay alli algunos casares y abitados de pastores”<sup>61</sup>; la isla de Licos, en Salerno, era llamada también como “isla de las Sirenas” porque allí es donde habitaban estos personajes mitológicos; y, en el cabo Palinuro, a pocas millas del anterior, “un monte muy alto que parece a modo de isla” era donde “dice Virgilio que aporco alli nadando Palinuro piloto de Enea”<sup>62</sup>. A su vez, al pasar por la isla de Patmos todos señalan que fue aquí donde San Juan Evangelista escribió su Apocalipsis: y que, en Lampedusa, se encuentra la “cala de Nuestra Señora” donde hay una ermita con una gruta en su interior en la que se aloja una imagen de la virgen María junto al sepulcro de un morabito. Este lugar era respetado por los fieles de ambas religiones que dejaban allí limosnas con el fin de ser aprovechadas para su sustento por cualquier esclavo que escapara de las galeras de la cruz o de la media luna, y que pudieran alcanzar esta cala a nado.

## Conclusiones

Con todo, es posible afirmar que las descripciones ofrecidas en los derroteros analizados construyeron una imagen particular del paisaje mediterráneo, mediada por la intención de unos autores que desearon conservar y transmitir información práctica para recorrer sus orillas. Probablemente, todos ellos habrían formado parte de los cuadros marinos de la Monarquía hispánica y se habrían versado en el arte de marear navegando una y otra vez el *Mare Nostrum* en sus embarcaciones. Fruto de esta experiencia aprendieron las formas de su geografía, de su medio ambiente, de sus principales adversidades, y de todo aquello que pudiera mejorar o complicar su travesía. Esta intención, la de crear un compendio de datos que sirviera al marino –o más bien al piloto– en su oficio, y este saber práctico, adquirido durante toda una vida en el mar, animaron a la creación de estas obras y condicionaron la naturaleza de sus representaciones.

Lejos entonces de cualquier aspiración literaria o poética, ofrecieron una imagen cercana a la realidad de lo que pudieron ver desde la cubierta de sus barcos. Desde el cabo de San Vicente hasta el cabo Bojador, su mirada recorrió palmo a palmo el litoral, reseñando en los diferentes espacios costeros sus características físicas, atmosféricas y humanas más importantes para ayudar a sus futuros lectores en su navegación. Un análisis más detallado de esta información permitirá profundizar en temas ya abiertos por la historiografía marítima y naval dedicadas a este espacio, pensando diversas cuestiones desde la óptica de quienes habitaron sus aguas.

<sup>59</sup> Contreras, *Derrotero universal del Mediterráneo*, 115.

<sup>60</sup> BNE, Ms. 8878, 24r.

<sup>61</sup> BNE, Ms. 10663, 33v.

<sup>62</sup> BNE, Ms. 8878, 20v.

A esta descripción unieron en algunos lugares concretos la narración de acontecimientos ocurridos en el pasado, relatos asociados a la mitología clásica, y a la tradición cristiana, o anécdotas de temática náutica. A su vez, el hecho de que los derroteros analizados fueran escritos tanto en entornos creativos como por unos autores vinculados a las fuerzas navales de la Monarquía hispánica, hizo también que conmemoraran eventos marítimos y hazañas militares protagonizadas por su armada, o que indicaran su dominio por esta entidad política. Todas estas historias habrían sido parte de una tradición oral adquirida en conversaciones con otros marineros durante su formación. Al crear sus obras, algunas de ellas fueron fijadas por escrito y, con ello, preservadas del olvido gracias, por un lado, al uso continuado de estos documentos a lo largo del tiempo, y, por otro lado, a su conservación posterior en bibliotecas y archivos. Su inclusión se explica como método para ejemplificar algún aspecto positivo o negativo de ese enclave, para señalar su pertenencia, para reforzar su aprendizaje o, simplemente, para referir un hecho de interés.

Más allá de esta cuestión, es posible sugerir que la introducción de este recurso narrativo sirvió también como una manera de construir un marco de referencia para una comunidad profesional amplia. Rememorar directamente situaciones protagonizadas por las velas del Rey Católico permite centrar esta hipótesis exclusivamente en los marineros que sirvieron bajo su pabellón. No obstante, el resto de relatos, de carácter más general, pueden ser considerados a su vez como parte de un acervo de recuerdos, compartido por todos los navegantes que habitaron este espacio, y por ello, de una identidad común rememorada constantemente mediante su vinculación a lugares clave de una geografía que entendieron y recorrieron de forma habitual. En cualquier caso, esta hipótesis debe ser aún confirmada o matizada con un estudio más amplio que busque en obras de similar naturaleza, pero de proveniencia y/o de cronologías distintas, si comparecen estas mismas narraciones y si, por ello, fueron conocidas en otras tradiciones navales.

El examen de su contenido ha permitido señalar además algunos datos para sugerir un año o un periodo concreto para la escritura del manuscrito Ms. 8878 y el creado por Zaccaria Rispolo, aun cuando esta cuestión también requiere de un estudio mucho más profundo. Por otra parte, durante su estudio se ha advertido que estos ejemplares comparten notables paralelismos, con pasajes que son prácticamente idénticos. Sobre todo, ello ha arrojado serias dudas sobre su originalidad. Interesa aquí centrarse, sin embargo, en las diferencias que cada uno presenta: la declaración explícita de su autoría, las variaciones señaladas en los pasajes examinados, y los distintos añadidos –entre otros, cartas portulanas, vocabularios, anotaciones finales o plegarias– que decidieron incluir en su trabajo, son, entre otras, características que singularizan a cada uno de los manuscritos frente al resto. Esta divergencias llevan a pensar en un proceso creativo donde todos ellos habrían partido de un derrotero base, presente ya en los navíos donde se formaron, o llegado a su poder de mano en mano, y que lo enriquecieron con sus propias aportaciones. Así, los manuscritos estudiados pueden considerarse como variaciones de un mismo texto, conservando Alonso de Contreras, Martín de Estrada, Zaccaria Rispolo y los dos anónimos la responsabilidad de su creación<sup>63</sup>.

## Bibliografía

- Avendaño Flores, Isabel. «Un recorrido teórico a la territorialidad desde uno de sus ejes: El sentimiento de pertenencia y las identificaciones territoriales». *Cuadernos Intercambio sobre Centroamérica y el Caribe* 7, n.º 8 (2010): 13-35.
- Bono, Salvatore. *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*. Milán: Mondadori, 1993.
- Bunes Ibarra, Miguel Ángel de. *Políticas de Felipe III en el Mediterráneo, 1598-1621*. Madrid: Polifemo, 2021.
- Braudel, Fernand. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo 1 y 2. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 1976.

<sup>63</sup> Conflicto de intereses: ninguno.

- Clack, Timothy. «Thinking Through Memoryscapes: Symbolic Environmental Potency on Mount Kilimanjaro, Tanzania». En *Thinking through the Environment: Green Approaches to Global History*, 115-34. Cambridge: White Horse Press, 2011.
- Contreras, Alonso de. *Derrotero universal del Mediterráneo: manuscrito del siglo XVII*. Editado por Ignacio Fernández Vial. Málaga: Algazara, 1996.
- . *Discurso de mi vida*. Editado por Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2000. <https://www.cervantesvirtual.com/obra/discurso-de-mi-vida--0/>.
- Díaz Borrás, Andrés, y Vicente López García. «El Portulano de Mare de Gio Gentile y la “Instrucción para cruzar por delante del Faro de Mesina” (siglo XVII)». *Revista de historia naval* 32, n.º 126 (2014): 1-50.
- Ettinghausen, Henry. «Alonso de Contreras: un épisode de sa vie et de sa “Vida”». *Bulletin hispanique* 77, n.º 3 (1975): 293-318.
- Fernández Duro, Cesáreo. *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Vol. 2. Madrid: Museo Naval, 1972.
- Galende Díaz, Juan Carlos. «Vocabulario de términos marinos en la Edad Moderna». *Revista de historia naval* 17, n.º 65 (1999): 93-114.
- García Redondo, José María. «Sailscapes. La construcción del paisaje del Océano Pacífico en el Giro del Mundo de Gemelli Carreri». *Anuario de Estudios Americanos* 69 (2012): 253-75.
- García Redondo, José María, y José María Moreno Martín. «Maps and Cartographic Ideas in Motion: Circulation, Transfers and Networks. Introduction to the Special Issue». *Culture & History Digital Journal* 10, n.º 2 (2021): 1-4.
- Goldie, Matthew Boyd. «An Early English Rutter: The Sea and Spatial Hermeneutics in the Fourteenth and Fifteenth Centuries». *Speculum* 90, n.º 3 (2015): 701-27.
- Harari, Yubal Norari. *Renaissance Military Memoirs: War, History, and Identity, 1450-1600*. Woodbridge: Boydell & Brewer Ltd., 2004.
- Horden, Peregrine y Nicholas Purcell. *The corrupting sea: a study of Mediterranean history*. Oxford: Blackwell, 2000.
- Jacob, Christian. *The Sovereign Map Theoretical Approaches in Cartography throughout History*. Chicago: University of Chicago Press, 2006.
- Martín Corrales, Eloy. *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII): el comercio con los «enemigos de la fe»*. Barcelona: Bellaterra, 2001.
- Moresco, Roberto. *Dragut Rais corsaro barbaresco: vita e imprese di un protagonista nel Mediterraneo del Cinquecento*. Livorno: Debatte, 2014.
- Muñoz Gómez, Víctor. «“Palabra de marino”: el conocimiento de la costa meridional ibérica a la luz de la práctica de la navegación en la Era de los Descubrimientos (siglos XV-XVI)». *En la España medieval* 37 (2014): 333-62.
- Pelorsen, Jean-Marc. «Le routier du capitaine Alonso de Contreras». *Bulletin hispanique* 68, n.º 1 (1966): 30-48.
- Pryor, John H. *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- Sánchez Laulhé, José María, y María del Carmen Sánchez de Cos. «Meteorología en el naufragio de la flota española de galeras en La Herradura (Almuñécar) en 1562». *Acta de las Jornadas Científicas de la Asociación Meteorológica Española* 32 (2012): 262-64.
- Sánchez Martínez, Antonio. «Artesanos, cartografía e imperio. La producción social de un instrumento náutico en el mundo ibérico, 1500-1650». *Historia Crítica* 73 (2019): 21-41.
- . «Cultura marítima y hombres prácticos en la época de Magallanes y Elcano». En *Primus circumdedisti me: la odisea transoceánica de Magallanes-Elcano, 1519-1522*, 9-18. Madrid: Sociedad Española Transdisciplinar de Investigación y Divulgación Científica (SETIDC), 2022.
- . «The “empirical turn” in the historiography of the Iberian and Atlantic science in the early modern world: from cosmography and navigation to ethnography, natural history, and medicine». *Tapuya: Latin American Science, Technology and Society* 2, n.º 1 (2019): 317-34.

- Steen, Jasper van der, Judith Pollmann, y Erika Kuijpers. «Introduction. On the Early Modernity of Modern Memory.». En *Memory before Modernity: Practices of Memory in Early Modern Europe*, editado por Erika Kuijpers, Judith Pollmann, y Johannes Müller, 1-23. Leiden: Brill, 2013.
- Stewart, Pamela J., y Andrew Strathern. «Introduction». En *Landscape, Memory and History: Anthropological Perspectives*, 1-15. Londres: Pluto Press, 2003.
- Türkçelik, Evrim. *Un noble italiano en la corte otomana: Cigalazade y el Mediterráneo (1591-1606)*. Valencia: Albatros, 2019.
- Varela Marcos, Jesús. «La Cartografía Histórica». *Revista de estudios colombinos* 4 (2008): 21-30.
- Varriale, Gennaro. *Mare amaro: i corsari barbareschi sull'orizzonte italiano del Cinquecento*. Biblioteca della «Nuova rivista storica». Roma: Società editrice Dante Alighieri, 2023.
- Warf, Barney, y Santa Arias, eds. *The Spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives*. New York: Routledge, 2014.