

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 20



EL *PORTULANO DE MARE* DE GIO GENTILE
Y LA «INSTRUCCIÓN PARA CRUZAR POR DELANTE
DEL FARO DE MESINA» (SIGLO XVII)

Año XXXII

2014

Núm. 126

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

EL *PORTULANO DE MARE* DE GIO GENTILE
Y LA «INSTRUCCIÓN PARA CRUZAR POR DELANTE
DEL FARO DE MESINA» (SIGLO XVII)

Andrés Díaz Borrás
Vicente López García





CONSEJO RECTOR:

Presidente: José Antonio González Carrión, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Juan Pablo Estrada Madariaga, capitán de navío.

Redactor Jefe: Jose Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Antonio Contreras Fernández, capitán de navío, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Historia; Juan de la Herrán Vidaurrázaga, coronel de Intendencia, Departamento de Cultura Naval; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es



<http://publicaciones.defensa.gob.es/>

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2014.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-467-X.
NIPO: 083-14-082-6 (edición en papel).
NIPO: 083-14-083-1 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.
CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores.

Andrés Díaz Borrás es doctor en Historia Medieval por la Universidad de Valencia y especialista en aspectos relacionados con los problemas económicos que representaron el corso y la piratería en aguas del Mediterráneo durante la baja Edad Media, en concreto en la ciudad de Valencia. Como fruto de esta preocupación han visto la luz, entre otros libros: *Los orígenes de la piratería islámica en Valencia. La ofensiva musulmana trecentista y la reacción cristiana* (CSIC, Barcelona, 1993), *El miedo al Mediterráneo: la caridad popular valenciana y la redención de cautivos bajo poder musulmán* (CSIC, Barcelona, 2000) y *El ocaso cuatrocentista de Valencia en el tumultuoso Mediterráneo, 1400-1480* (CSIC, Barcelona, 2001). Además, es autor de más de sesenta artículos y de media docena de libros sobre estos temas y otros que les son próximos, relacionados con la guerra, la regulación jurídica y las leyes o el mundo norteafricano. Díaz Borrás es también profesor en el IES Camp de Morvedre de Sagunto.

Vicente López García es licenciado en Historia Moderna por la Universidad de Valencia. Especializado en la historia de Nápoles por la Università degli Studi Federico II de la ciudad meridional italiana, en la actualidad trabaja como *Support Worker* y *Supply Teacher* en un centro para alumnos mayores con dificultades cognitivas que depende de la Future Education de Londres, y perfecciona su inglés al tiempo que trabaja en un proyecto de investigación libre sobre Gio Gentile y el *Portulano de mare*.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

**EL *PORTULANO DE MARE* DE GIO GENTILE
Y LA «INSTRUCCIÓN PARA CRUZAR
POR DELANTE DEL FARO DE MESINA»
(SIGLO XVII)**

ÍNDICE

	Págs.
Introducción	9
La cartografía histórica. Clasificación y fuentes	10
Los portulanos.....	11
Mapamundis y atlas	14
Los libros portulanos.....	15
Antecedentes de los portulanos	16
El <i>Portulano de mare</i> de Gio Gentile. Cuestiones previas	20
Contexto político. Nápoles, virreinato español.....	20
Orígenes y semblanza de Gio Gentile. Hipótesis de trabajo.....	22
El manuscrito	28
La navegación mediterránea	29
El paso del estrecho de Mesina.....	30
Sinopsis del <i>Portulano de mare</i>	32
Primera ruta.....	32
Segunda ruta.....	36
El influjo de la Luna y los vientos	38
Conclusiones	42
Bibliografía	43

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos. .

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.
C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

EL PORTULANO DE MARE DE GIO GENTILE Y LA «INSTRUCCIÓN PARA CRUZAR POR DELANTE DEL FARO DE MESINA» (SIGLO XVII)

Andrés DÍAZ BORRÁS
Vicente LÓPEZ GARCÍA (*)

Introducción

EL gregarismo o la pereza intelectual nos inducen a dar por irrefutablemente sentada la bondad de ciertos tópicos que, tras su apariencia de venerables máximas, ocultan una falaz estupidez que queda al desnudo a poco que uno se moleste en analizarlos. En lo tocante a la historia, esta actitud de pereza intelectual hacia los lugares comunes se traduce en dar por incuestionablemente veraces infundios en toda regla detrás de cuya propagación, en ocasiones, se hallan verdaderos falseadores que, unas veces por ignorancia, otras por prejuicios ideológicos y a veces por la mezcla de lo uno y de lo otro, conducen al lector incauto por derroteros resbaladizos, sinuosos, a los que bien podríamos caracterizar como «camino de perdición».

Algo de esto hay en los planteamientos científicos de la cartografía, especialmente detectable para quienes, como nosotros, no proceden del campo de la pura geografía y pretenden introducirse en los dominios de la cartografía histórica, mucho más próxima al ámbito de las humanidades que al de las ciencias, entendidas estas en su acepción más popular. De este modo, la cartografía histórica, tal y como se concibe hoy en día, ha sufrido la temeridad de algunos pretendidos expertos que, confundiendo el deseo con la realidad, han llegado a conclusiones pintorescas, excéntricas y desprovistas del menor rigor. Así, está muy extendida la especie de que la ciencia cartográfica ha sido una exclusiva de las administraciones políticas y las fuerzas militares, que han detentado su cultivo en régimen de monopolio (1), cuando en todo tiempo y

(*) Agradecemos a «Anaenmicux» su gentileza de asumir el diseño gráfico.

(1) «La cartografía ha estado circunscrita durante siglos al ámbito militar o a la Administración del Estado. Su comprensión y uso, reservado a los especialistas, ha tardado en llegar al ciudadano. Pero en las últimas décadas se ha producido un cambio significativo, el mapa ha pasado a ser un elemento imprescindible no solo para especialistas, sino también para turistas,

lugar, en la representación gráfica que del territorio, del mar y de la perspectiva general que de las tierras acaba teniendo el ser humano, han coadyuvado otros factores ajenos a los ámbitos «institucionales», por así decirlo. Dentro de esos factores se hallan en primerísimo término personas anónimas que realizaron a título particular aportaciones cartográficas no por estímulo político o necesidad militar, sino por simple interés comercial o pura curiosidad viajera.

Por fortuna, junto con estos temerarios estudios conviven otros más rigurosos que, en pro de la seriedad, aparte de intentar acotar una definición del concepto de cartografía, incluso han realizado tentativas de sistematizar su contenido. Semejante aportación es tanto más interesante cuanto que existen dificultades, en ocasiones, para diferenciar los distintos campos de esa disciplina —al respecto, repárese en que nosotros estamos siempre hablando de «cartografía histórica», de modo que nuestro trabajo no se dirigirá en absoluto a la *ciencia cartográfica*, de la que no pretendemos redactar una especie de prontuario, sino que nuestro interés se restringirá a desgranar su pasado (2)—. Así pues, antes de entrar en materia creemos pertinente proceder a una labor preliminar de delimitación terminológica de una serie de conceptos clave, conexos pero distintos, en el ámbito que nos ocupa.

La cartografía histórica. Clasificación y fuentes

Por lo pronto, dentro de este concepto base de *cartografía histórica* ya hemos de sentar una primera distinción y diferenciar entre la cartografía histórica *figurativa* y la cartografía histórica *literaria*. Dentro de la primera se incluirían los mapas de tipo tradicional, en los que se refleja, de manera proporcionada y más o menos afortunada, la forma del relieve, las costas y otros accidentes geográficos de la superficie terrestre. Dentro de este apartado debemos distinguir a su vez entre mapas «*de batalla*», dicho sea coloquialmente, es decir, concebidos para su manejo cotidiano, en cuanto utensilio de navegación, por pescadores, comerciantes, viajeros o gente de la milicia, y mapas *de lujo*, editados con fines eminentemente estéticos para deleite de poderosos coleccionistas amantes de las obras de arte, de función ornamental

viajeros y curiosos, de tal forma que proliferan las ediciones de atlas, callejeros o guías dirigidas al gran público, en las que la cartografía es el elemento fundamental». CORTÉS, p. 41.

(2) VARELA MARCOS (2008[a], p. 22) proporciona las siguientes definiciones de esta ciencia: «Deseamos empezar esbozando una definición: “Cartografía Histórica como la ciencia que estudia los acontecimientos humanos a través de su representación en el teatro de operaciones donde ocurrieron, o su plasmación en esquemas comprensibles, caso de los mapas, retratos literarios, pinturas o esquemas, que empleando imágenes o signos reseñan una realidad sucedida”. Necesitamos exponer lo que entendemos en la actualidad por Cartografía Histórica. Pensamos que es: la ciencia que emplea como base fundamental para la reconstrucción de los hechos históricos la cartografía. Así pues, las cartas, los mapas no son objeto de estudio como elemento de adorno o composición, e incluso, de apoyo documental, ni tan siquiera expresión de una voluntad, sino que son la Historia misma». Véase igualmente PORRO GUTIÉRREZ.

y escasa o nula utilidad náutica. Por fin, conviene mencionar, aunque sea someramente, la cartografía histórica *literaria*, en la que hallaríamos dos grandes apartados, no exactamente idénticos aunque en ocasiones se solapan. Nos referimos, por un lado, a las *acotaciones* que en muchas ocasiones encontramos en los márgenes de los propios mapas y cuyas descripciones, de puro prolijas, pueden llegar a constituir un apartado con entidad propia, hasta el punto de que pueden ser el único vestigio del conjunto cartográfico del que en origen formaban parte y ofrecer un elenco descriptivo muy interesante de la naturaleza geográfica de una zona determinada. Por otro lado, detrás de este membrete de cartografía histórica literaria también pueden hallarse *textos* en sentido estricto, actuales o pretéritos, escritos con propósitos literarios y que, pertenecientes al género de la literatura de viajes, incluyen descripciones de gran interés geográfico (3).

Los portulanos

Las consideraciones precedentes son muy necesarias cuando intentamos abordar una cuestión como la que nos ocupará en este trabajo: el análisis de un portulano del siglo XVII. La palabra «portulano» no es unívoca. Tiene al menos dos acepciones, relacionadas estrechamente, pero no intercambiables. Así pues, cuando hablamos de «portulano» hemos de aclarar inmediatamente a qué nos referimos: si al *mapa* portulano, o si al *libro* portulano, una especie de rutero equivalente al libro de derrota moderno. Hasta bien entrada la edad moderna, y aún en la actualidad, los libros de derrota se han venido empleando como guía de aproximación a un puerto por lo común mediterráneo, ámbito donde nunca se han dejado de emplear. No obstante, estos manuales reúnen en nuestros días una serie de características técnicas que los hacen difícilmente equiparables con los portulanos del seiscientos, cosa lógica teniendo en cuenta los progresos experimentados desde entonces por la cartografía, la geografía y la tecnología, si bien su esencia y propósito son los mismos que los de sus antecesores (4). Sea como fuere, la inmensa mayoría de las veces el término *portulano* se usará en su acepción de «mapa», no de «libro».

(3) VARELA MARCOS: 2008(a), pp. 22-23.

(4) «PORTULANO (del it. *portolano*, y éste del lat. *portus*, “puerto”). Hidro. Colección de planos de puertos que antiguamente acostumbrábase encuadernar, recibiendo el nombre de la costa en que estuvieran comprendidos. Il Plano de puerto. CARTAS DE COMPÁS. Sin estar admitido por la Academia, se ha generalizado el denominar *portulanos* a las cartas de compás que, pese a sus grandes errores, fueron las primeras cartas que se pueden denominar náuticas, por ser concebidas para uso de los navegantes...». MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN: 1958, pp. 511 y 513. En realidad, la entrada continúa ampliando *in extenso* la referencia a las cartas de compás, con una copiosa bibliografía de las publicadas hasta esas fechas. Todavía más ostensible es la identificación que en francés existe entre portulano y carta náutica. Aquí ha desaparecido por completo la referencia a la colección de planos de puertos. VERGÉ-FRANCESCHI : «PORTULAN: Voir CARTE MARINE», p. 1179.

En la actualidad, está muy extendida la idea de que *el portulano es un mapa* que ofrece una panorámica cartográfica del territorio comprendido entre el mar Mediterráneo, el Mar Negro y la parte nororiental del océano Atlántico. No obstante, esta definición es algo engañosa pues, si acudimos a un diccionario científico, es fácil que, en la acepción del lema *portulano*, se emplee como sujeto indistintamente el término «mapa» y la locución «conjunto de mapas», pero sin que se especifique, en este último caso, si este conjunto constituía una colección de hojas sueltas o formaba un auténtico libro, en el que encontraríamos también textos descriptivos y explicativos (5). Por otro lado, a lo largo del siglo XVI y en las centurias siguientes aparecieron portulanos de partes del globo terráqueo distintas del Mediterráneo, específicamente de las costas atlánticas de América, mares frecuentados por castellanos y portugueses, quienes estaban acostumbrados a manejarse con este tipo de cartografía, esencialmente mediterránea.

La diferencia entre *carta portulana* y *libro portulano* es mucho más profunda de lo que parece y ha venido ensanchándose con el tiempo. En contraste con el libro portulano, que resulta especialmente útil para las travesías por lo detallado de las informaciones que aporta en cuanto a vientos, distancias o corrientes, esenciales cuando se navega lejos de la costa, los datos aportados por las cartas portulanas sobre estas magnitudes adolecen de cierta vaguedad; sin embargo, debieron de ser un instrumento de primer orden dentro del utillaje del marino medieval, es decir, del pescador que no se despegaba de la vista de la costa por temor a perderse y cuyos conocimientos, por consiguiente, eran mucho más elementales todavía que los del navegante por estima (6), de modo que estos pergaminos debieron de resultarle preciosas fuentes de información. Y así, el portulano más antiguo, el *Compasso da navigare* (s. XIII), de origen italiano, es un mapa del mar Mediterráneo que recoge distancias entre puertos, direcciones de uno a otro punto de la costa, profundidades, perfiles costeros y abrigos o entradas portuarios (7). La nómina de cartas

(5) Así, si repasamos el *Vocabulario científico y técnico* de la Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, podremos persuadirnos de estos extremos. Respecto de *portulano* dirá: «Conjunto de cartas marinas utilizadas en la Edad Media para la navegación por el Mediterráneo y mar Negro. Algunas se extendían por el Atlántico hasta Irlanda. V. CARTA PORTULANA». Si vamos a esta definición, hallaremos que se trata de una «carta de navegación utilizada en la Edad Media a partir del siglo XIII. Representaba los accidentes geográficos, escollos, entradas a los puertos, etc. Llevaba, además, impresa una complicada red de rosas de los vientos y rumbos que permitía al navegante fijar sus derrotas en la navegación». Por supuesto remite a *portulano*. Como vemos, resultan prácticamente sinónimas dos cosas que no deberían serlo por fuerza.

(6) El miedo a no encontrar el camino de vuelta, a aparecer en tierras enemigas o ignotas, estimuló la imaginación y la fantasía. Y así, el pescador del Medievo imaginaba que, mar adentro, acechaba un mundo pavoroso poblado de monstruos marinos y sirenas maléficas. Era el océano exterior, que según la creencia medieval rodeaba las tierras emergidas y en cuyo confín sus aguas se precipitaban bruscamente en un abismal precipicio. Amedrentados por un bestiario semejante, no es de extrañar que los marinos de los siglos oscuros no perdieran nunca de vista el litoral.

(7) MOTZO.

portulanas continuaría con la de Angelino Dulcet, de 1339, a la que seguirían las de los hermanos Pizzigani, de 1367 (8); Abraham Cresques, de 1375 (9); Macià de Viladestes, de 1413; Giacomo Giroldi, de 1425; Gabriel de Valseca, de 1439; Grazioso Benincasa, de 1468; Juan de la Cosa, de 1500; Juan Vespucci, de 1526 (10); Jacobus Russus, de 1535 (11); Battista Agnese, de 1544; Mateu Prunes, de 1563 (12); Diogo Homen, de aproximadamente 1566 (13); Joan Martínez, de 1570 (14); Bartolomé Olives, de aproximadamente de 1570; Juan Riczo Oliva, de 1580 (15); Domingo Villarroel, de 1589, o Joan Oliva, de aproximadamente 1592, entre otros. Pero, a medida que la navegación fue alejándose de la costa, estas representaciones cartográficas fueron perdiendo su condición de útiles de navegación para convertirse en piezas ornamentales muy del gusto de monarcas, nobles y poderosos, ideales para engalanar los aposentos de estas altas dignidades amantes de la cartografía, pero cuyo provecho era discutible cuando el marino surcaba aguas con las que no estaba familiarizado.

En las postrimerías de la Edad Media, la navegación por estima comenzó a sustituir al cabotaje cerrado, que raramente perdía de vista la costa. En un principio, los marinos se alejarían de la costa en pos de islas no muy distantes, para arribar a las cuales había que pasar una jornada, medio día, como máximo dos, sin avistar la tierra. Los marineros sabrían que al término de esta breve travesía se toparían con tierra conocida a poco que se cumplieran unas simples reglas —que se tuviera en cuenta la dirección del viento, que se navegara con dirección constante...—. Y, en este tránsito del cabotaje a la estima, la experiencia acumulada y los conocimientos tradicionales transmitidos de generación en generación, registrada a veces en anotaciones náuticas conteni-

(8) Zuane Pizzigano, de ascendencia veneciana, realizó este portulano al parecer el 22 de agosto de 1424. Como en muchos de esta época, a poniente de Portugal aparece un grupo de islas míticas conocidas como «Antillas y Satanazas», nombres algunos de ellos que durante la era de los descubrimientos fueron adjudicados a lugares reales, aproximadamente situados donde los cartógrafos los habían querido poner. CORTESÃO, pp. 1-13.

(9) CRESQUES. Hay una edición de esta carta náutica de Jesús Varela Marcos, publicada en 2002. El original se encuentra actualmente en la Biblioteca Nacional de París. Este portulano de 1375, conocido también como *Atlas catalán*, fue obra del cartógrafo mallorquín de ascendencia judía Abraham Cresques y de su hijo Jafuda, quien adoptaría el nombre de Jaume Riba tras su conversión al cristianismo. Precisamente se sitúa a Jafuda en el origen de la generación de cartógrafos portugueses que a finales del siglo XIV sentaron las bases para el despegue naval lusitano del cuatrocientos. El mapa muestra todo el Mediterráneo. Es curioso que a poniente de Portugal, en un sitio ignoto, aparezca una isla llamada «Antilla». Se trata sencillamente de la ubicación de una tierra mítica, que con el tiempo daría origen a las islas Antillas, pero que no pretendía reflejar una existencia imposible. Para una introducción al mundo de la ciencia náutica portuguesa de la época, véase FONTOURA DA COSTA.

(10) PALADINI CUADRADO.

(11) RUSSUS. Para la introducción del norte de África en el mundo de la cartografía medieval, véase FALL.

(12) MARTÍN-MERÁS: 2005.

(13) ALBUQUERQUE y otros.

(14) MARTÍN-MERÁS y otros.

(15) MARTÍN-MERÁS: 1987.

das en cuadernos, papeles sueltos o auténticos libros, suplieron las carencias de las cartas portulanas.

A tenor de lo dicho, estos grandes mapas —hablamos ahora de los libros portulanos— fueron un auxilio impagable para la navegación por estima, la única conocida a finales del siglo xv —conviene recordar que Colón empleó este método para llegar hasta América, si bien, como es obvio, no sin dificultades—. La navegación por estima requiere inexcusablemente que quien la practica atesore una gran experiencia y mucho sentido común a la hora de emplear un instrumental rabiosamente impreciso, y demanda, por añadidura, que a quien la ejerce le asista una no desdeñable dosis de fortuna. La intuición de los navegantes, la experiencia y el conocimiento de los mares que se recorrían en cada momento del año, que son la esencia de la navegación por estima, hacían de esta un arte más bien que una ciencia. En consecuencia, al menos en la Edad Media y en la moderna, los libros portulanos fueron empleados por patrones de barco y capitanes con cierta solvencia marinera. Desde luego lo usual era que estos hombres de mar practicaran una navegación de cabotaje, pero esporádica y fugazmente tenían que alejarse de la costa, y para ello emplearon, entre otros útiles, sus libros de apuntes y notas, es decir, los portulanos.

Mapamundis y atlas

Como hemos señalado en el apartado anterior, tanto las cartas portulanas como los libros portulanos contenían información útil para la navegación —los libros en mayor medida que las cartas—. Este aspecto los diferencia de los *mapamundis* medievales, de tradición universitaria y monástica, que no buscaban proyectar en el plano una imagen del mundo lo más ajustada posible a la real, sino representar una geografía teológica en la que, inevitablemente, Jerusalén aparecía como centro de la Tierra. Sus contornos lucían una rica iconografía bíblica y una primorosa ornamentación, donde se plasmaba una simbología religioso-cultural que los eruditos y estudiosos actuales se han dedicado a analizar con objeto de buscar explicaciones plausibles a elementos raros o sorprendentes (16).

Los *atlas* surgieron como compendios regionales mucho más específicos que los *mapamundis*, a mitad de camino entre las representaciones generales de la Tierra y las del Mediterráneo, que complementaban o ampliaban ligeramente la información sobre las tierras del planeta siguiendo criterios continentales o regionales. Conviene indicar que la proliferación de atlas, a partir del siglo xvi y, sobre todo, del xvii, constituyó una novedad potenciada por el cambio de época: el descubrimiento de América, la revitalización del comercio marítimo o la atmósfera científica de aquel tiempo nuevo, que primero

(16) Para una primera aproximación al mundo de los mapas medievales, véase MAS GALVÁN.

potenció la remoción de los atlas clásicos y después acometió la sugestiva labor de mejorarlos, tarea en cuyo fomento la monarquía hispánica, consciente de la relevancia geoestratégica de poseer minuciosos estudios corográficos, mostró un interés político especial (17).

Los libros portulanos

La acepción más antigua y genuina de la palabra «portulano» es la segunda a la que hacíamos referencia anteriormente: la de libro portulano. Es muy raro tropezarse hoy en día con un ejemplar de estos ruterios, básicamente porque casi nunca han constituido un artículo de lujo sino que, por el contrario, se los ha considerado una herramienta, y las herramientas, cuando se estropean, se destruyen o se tiran. Tradicionalmente han estado ausentes de los repertorios bibliográficos clásicos (18). En efecto, la tradición cartográfica ha optado por la marginación de unos textos que no se atenían a los cánones científicos, por extendido que estuviese su uso (19). Sus autores no eran gente docta, sino los propios hombres de mar, que necesitaban conocer las mejores rutas, las direcciones de los vientos, la forma de los puertos y del litoral y los mejores accesos a aquellos, es decir, el tipo de datos que, minuciosamente consignados, aportan los libros portulanos, que lógicamente, en su elaboración, no se atenían a un protocolo metodológico preestablecido, sino que iban pergeñándose a golpe de notas sueltas. Su empleo, como ocurrió con las cartas, se extendió con la ampliación de los horizontes marítimos de Occidente, después del descubrimiento de América. Por ese motivo todavía hoy en día se pueden encontrar libros portulanos muy acotados del litoral, con indicaciones técnicas, profundidades, accesos a los puertos para buques de gran calado, ubicación de luces, boyas fijas y un sinfín de detalles más (20).

Por desgracia, la densísima y muy interesante bibliografía existente en relación con las cartas portulanas contrasta con la incuria historiográfica que padecen los libros portulanos (21). Los buenos estudios sobre la materia son

(17) PEREDA y MARÍAS, pp. 129-157.

(18) No los encontramos en los textos franceses, ingleses, alemanes o italianos que, desde el punto de vista europeo, eran los más importantes para la historia de la navegación. Véase, por ejemplo, la revista. AUBIN; RÖDING; NEUMAN; STRATICO. Sí se advierte, por el contrario, en la documentada y enjundiosa obra de FERNÁNDEZ NAVARRETE, Martín: 1831. Al hablar del concepto portulano, dirá: «Colección encuadernada de planos de puertos, que adquiere la denominación o título de la costa particular a que se contrae; como portulano de la de Cataluña; de la de Tierra-firme; de la Isla de Cuba, etc.».

(19) Véase, por ejemplo, VICOMTE DE SANTAREM.

(20) Véase como ejemplo, por lo que se refiere a los portulanos antiguos, GORGOLIONE, así como CUESTA DOMINGO y VARELA MARCOS. En orden a los contemporáneos, véase DIRECCIÓN HIDROGRÁFICA.

(21) BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA: 2008(a) y 2008(b); DOMÍNGUEZ BORDONA; GARCÍA-ARÁEZ: 1992 y 1998; HARVEY; KUPCĪK; LÍTER CURIESES; LÍTER, SANCHIS y HERRERO; SÁNCHEZ MARIANA.

casi inexistentes —intentar descubrir bibliografía al respecto acerca de un siglo determinado es poco menos que imposible (22)—, y las ediciones críticas de libros portulanos se pueden contar con los dedos de una mano. Es sintomático sobre el particular que, por ejemplo, quien puede ser considerado el mejor conocedor de la historia moderna del Mediterráneo, Fernand Braudel, en la extensísima nómina de fuentes y bibliografía de *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* no cite un solo libro portulano y en cambio sí enumere una buena relación de mapas (23).

Pero, a despecho de toda esta penuria, para un historiador el valor de un único portulano supera al de una decena de mapas. Frente a la representación panorámica sin detalles de la carta portulana, el libro portulano posee la minuciosidad de un mosaico, un mosaico ensamblado con teselas aportadas a lo largo de los tiempos por un sinfín de navegantes anónimos. Y es que en las páginas de estas joyas documentales se funde un saber ancestral acumulado de generación en generación, símbolo del genio natural y de la inteligencia vital. De este modo, uno de estos compendios de rutas marineras nos ofrece una vista de conjunto de la entera historia de la navegación mediterránea, a la que, a través de sus páginas, podemos contemplar casi en vivo.

Antecedentes de los portulanos

Antes de entrar en la exposición de las características del paso del faro de Mesina y de centrarnos en el contenido del *Portulano de mare*, conviene dar un repaso a los antecedentes de los portulanos y explicar por qué podemos considerarlos sus más remotos antepasados. Para situarnos en sus orígenes debemos remontarnos hasta la Grecia preclásica, cuando la razón se emancipaba del mito y empezaba a bullir el magma primigenio e indiferenciado del saber del que luego brotarían multitud de ciencias particulares. Este es el momento en que la ciencia de Clío daba sus primeros pasos de la mano de unos marinos jonios que, como fruto de sus numerosos viajes, compondrán unos relatos donde se entretienen historia, costumbrismo y descripción geográfica. Nos referimos a los *logógrafos*, cuyas relaciones sobre los pueblos próximos a la Hélade y las regiones que habitaban, a diferencia de la crónica hagiográfica —de sesgo apologético— o los sucintos anales cronológicos —de utilidad fundamentalmente administrati-

(22) No hay prácticamente bibliografía sobre los libros portulanos. Como excepción, véanse GAUTIER DALCHÉ y también MEDAS. Pero existen numerosos estudios sobre cartografía náutica de entre los siglos XIV y XVII, entre los que podemos citar los de CAMPBELL; CEREZO MARTÍNEZ; FERNÁNDEZ NAVARRETE, M.: 1846; GARCÍA-BAQUERO: 1974 y 1992; DE LA RONCIÈRE y MOLLAT DE JOURDIN; IBÁÑEZ CERDÁ; MARTÍN-MERÁS, GIMÉNEZ LORENTE y PALADINI; REY PASTOR y GARCÍA CAMARERO.

(23) BRAUDEL, t. II, pp. 820-825. Tales mapas enumerados por Braudel son cartas portulanas que se custodian en archivos como el de Simancas o el Nacional de París, con características ciertamente diversas —atlas, descripciones de una ciudad o puerto...—, pero que desde luego siempre ofrecen panorámicas íntegras de la cuenca mediterránea.

va— que las precedieron, se caracterizan por la independencia y la exhaustividad. No obstante sus licencias (24) —los logógrafos eran poco cuidados con la cronología y no solían contrastar sus fuentes—, su propósito era que lo narrado se ajustará rigurosamente a la verdad, por lo cual todo lo consignado en sus escritos debía ser fruto de la investigación y averiguación personal. Asimismo aspiraban a describir el mundo objetivamente, tal como lo veían sus ojos, de modo que de sus escritos están ausentes el mito y la leyenda, a la que consideraban ridícula. Sirva pues adicionalmente este trabajo como homenaje a aquellos precursores de la historia como ciencia humana (25).

Pues bien: en estos tiempos, cuando despunta la historia como disciplina separada de la poesía épica o la mitografía (26), en los escritos de los logógra-

(24) Estas licencias darían pretexto a historiadores posteriores para, tendenciosamente, desacreditar el valor como fuente de los relatos de este género, a los que tildan de narraciones puras y duras. Es innegable que los escritores colocados bajo la rúbrica de «logógrafos» echan mano de los recursos de la literatura de viajes, pero ello no convierte necesariamente en ficción todo el caudal de datos que recogen.

(25) «A partir de mediados del siglo VI —el momento en que al parecer escribió Cadmo de Mileto— se asiste a una extensión brusca de los conocimientos positivos en todos los dominios. El hombre real, en la medida en que se encontraba en una situación determinada, vive de tal forma, habita en tal paisaje y fábrica tal objeto, se convierte en centro de preocupación. La causa está, efectivamente, en el desarrollo del comercio y las relaciones entre las “naciones” y entre los individuos. Ya se ha mejorado profundamente la técnica de la navegación: las distancias han sido reducidas y el aventurero es sustituido poco a poco por el comerciante que se dedica a un tráfico regular; los cargamentos transportados son más importantes y las vías de navegación más seguras. Aunque todavía es muy rudimentario, el transporte por tierra se hace con más seguridad, y con frecuencia las ciudades consiguen reprimir el banditaje. La producción misma ha alcanzado un gran desarrollo y en ella se manifiesta una especialización que hace necesarios los intercambios: cada Estado tiende a exportar sus fabricaciones más rentables y a suplantar comercialmente a su vecino. Asia Menor, en particular, que ya estaba adelantada con respecto a la península; continúa siendo, incluso bajo la dominación bárbara, una zona de intensa actividad y constituye el punto de reunión de las corrientes comerciales llegadas de Europa, Asia y “Libia”: los títulos, precisamente, de las partes de la Περίοδος Γῆς de Hecateo. Se concibe entonces fácilmente el interés de dar informes sobre estas tierras extranjeras, indicando el modo de vida de sus habitantes, las leyendas que reverencian y los acontecimientos significativos de su pasado. En este nivel, se trata más de una etnografía —trataremos de demostrar la importancia que tal noción tiene para Herodoto— que de una investigación histórica propiamente dicha. Sin embargo, al lado de estas indagaciones muy generales se elaboran genealogías cuya orientación historiadora es más cuidada.= En efecto, en esta época aparece el logógrafo, que se opone al mítógrafo, relata los hechos que se han producido en el devenir efectivo y tiende a descartar la tradición legendaria de los poetas». CHÂTELET, t. I, pp. 47-48. Véase también ROLDÁN, pp. 23ss.

(26) Platón (entre los ss. V y IV a.C.) ha sido considerado en ocasiones uno de los arquitectos de la filosofía de la historia. En alguno de sus diálogos (*Timeo*, la *República*, el *Político*) hay referencias a los ciclos cósmicos, al origen de la humanidad, a las edades del mundo o a la sucesión de los regímenes políticos. Sin embargo, el aporte fundamental de los griegos a la ciencia histórica debemos buscarlo en otra parte. Incipientemente, está en los poemas homéricos o en Hesíodo, donde la concepción de la historia es aún enteramente religiosa. Pero será con Hecateo de Mileto (s. VI a.C.) cuando la historia se separará definitivamente de la epopeya y la leyenda y, en consecuencia, se dispondrá no tanto a entretener al lector cuanto a darle una información segura, a veces recogida de primera mano por el propio autor en el curso de sus numerosos viajes. MITRE FERNÁNDEZ, p. 26. Véase también VIVIEN, p. 275.

fos aparecen también las primeras referencias a los procedimientos para ganar una determinada costa y los puertos con ella relacionados, así como la descripción de estos y de sus gentes, costumbres, negocios y formas de vida, de modo que en ellos podemos reconocer cierta proximidad con los portulanos.

Entre el final de la antigüedad y la alta Edad Media, estos textos fueron languideciendo, en paralelo al declinar de las travesías por el Mediterráneo. No tenemos constancia de que estas travesías mediterráneas llegaran a desaparecer, y tampoco existe información que nos aclare si durante estos siglos largos los libros de derrota y los portulanos se extinguieron. De todos modos, probablemente nunca fueron desterrados por completo del imaginario colectivo.

Efectivamente, se considera que los portulanos recuperaron el formato de libro a comienzos de la baja Edad Media, como consecuencia de la inadecuación de los mapas eclesiásticos, de los grandes y globales mapas ecuménicos, totalmente inservibles para su uso por marineros, y de la poco significativa representación de la realidad propia de las cartas portulanas. Por ese motivo, los navegantes mediterráneos continuaron cultivando la costumbre de tomar breves apuntes en sus tránsitos de un puerto a otro. La recopilación de estos papeles acabó, en ocasiones, formando pequeños cuadernos personales, tal vez transmitidos de padres a hijos, o intercambiados entre fieles colegas de profesión o amigos entrañables. Enriquecidos por nuevas experiencias y travesías inéditas, acabaron convirtiéndose en auténticas y perfectas piezas de navegación práctica por aproximación, aquello que se conoce como «navegación por estima» (27). Esta era la forma de proceder en el Mediterráneo, pero probablemente también —puesto que Colón era mediterráneo— fue la manera en que se llegó a América.

El navegante por estima en principio debía tener muy claro el funcionamiento de la brújula o aguja imantada (28), y saber usar el compás para llevar el cálculo de las millas adelantadas (29); no obstante, para que el uso del compás resultara útil debían conocerse la ruta y la velocidad de la travesía, y muchas veces no era así. Se trabajaba por estimaciones, que solían ser más bien subjetivas, obtenidas valiéndose de una ampolleta, para medir el tiempo, y de una madeja de cuerda, procedimiento de cálculo, de más está decirlo, no muy riguroso. La cuerda, que iba anudada a tramos regulares, se amarraba a popa por un lado y a una madera por el otro. Al iniciar la singladura se lanzaba por la borda. Acto seguido, el patrón anotaba la dirección del viento, y el tiempo que la cuerda tardaba en desenrollarse completamente marcaba la velocidad a que iba la nave, que por esta razón aún hoy se expresa en nudos. Esta operación se repetía varias veces al día, y de este modo se podía tener

(27) Sobre las generalidades de la tecnología náutica, véanse G.^a FRANCO; GERNEZ; TAYLOR; WATERS; CASSON; PRIOR.

(28) MARTÍNEZ-HIDALGO y TERÁN: 1946.

(29) LANE.

una estimación aproximada de la distancia recorrida y la dirección seguida. La aparición de la aguja magnética en las postrimerías del siglo XIII, unida a la experiencia del patrón, permitiría realizar a partir de entonces estimaciones con cierto rigor, sobre todo si se contaba con la inestimable ayuda de un buen portulano (30).

Ya hemos visto cómo los textos que capitanes, patronos o marineros han tenido a su disposición para orientar su navegación a estima cuando, *motu proprio* o debido a causas circunstanciales, se alejaban de la costa, tuvieron una vida azarosa y probablemente acabaron perdiéndose o desapareciendo. Ciertamente, los libros portulanos más tempranos no pueden remontarse a mucho antes del siglo XIII. Acabamos de mencionar el enorme progreso que para la navegación representó la aguja de marear. Es difícil encontrar anotaciones anteriores a su aparición, pues antes de ella las travesías eran escasas y, carentes quienes manejaban las naves de buena información, por fuerza tuvieron que ser azarosas. A finales del siglo XII encontramos un ejemplo de ello. Una escuadra de la república de Pisa intentará llegar hasta las Baleares para castigar a la piratería de la taifa de Denia, pero los conocimientos de los expedicionarios acerca del litoral son tan rudimentarios y pobres que terminan en la desembocadura del Ebro, tierras de cuyo señorío y filiación religiosa no están seguros. Afortunadamente, aquellas resultaron ser tierras de los cristianos condes de Barcelona, que hospitalariamente les permitieron invernar en sus dominios (31). Jaime el Justo, unos años después, mandó adquirir lo que según Antoni de Capmany debió de ser una recopilación de cartas marinas, probablemente un atlas —quizá el de Ptolomeo— o un portulano. Efectivamente, siguiendo al mismo autor, en las ordenanzas navales de Pedro el Ceremonioso, de 1359, se disponía que todas las galeras de la Corona de Aragón venían obligadas a llevar a bordo al menos dos cartas portulanas (32). Todos estos indicios dan a entender que, si el empleo de la cartografía no era masivo, las cartas o libros portulanos eran conocidos y utilizados con alguna frecuencia.

Como no es nuestro deseo resultar prolijos enumerando vestigios, rastros o testimonios de libros portulanos, concluiremos volviendo a uno de los autores con los que abríamos esta breve introducción. Se trata de Jesús Varela, quien al referirse a los libros de derrota a las cartas portulanas, que en definitiva eran los textos empleados por los marineros en sus faenas cotidianas, manifestaba: «Estas obras son escasísimas porque, debido a la frecuencia de su uso, se perdieron, además no tenían valor artístico suficiente como para ser conservadas. Aun así, podemos disponer de algunos raros apuntes que nos permiten hacernos una idea de su formato» (33). En efecto, la clave para comprender al autor o autores de estos textos es intentar identificarlos en la medida de nues-

(30) DENOIX.

(31) VERONÉS.

(32) SALAZAR: pp. 7-8. Véanse también CLADERA y asimismo CAPMANY I MONTPALAU, pp. 128-129.

(33) VARELA MARCOS: 2008(b), pp. 22 y 23.

tras posibilidades. Varela, cuando habla del origen de los portulanos, nos pone sobre la pista: «En ese tipo de navegación [de cabotaje o, más técnicamente, navegación por estima] había unos lugares y unos personajes clave: los puertos y sus vigilantes. Los primeros, por ser las escalas o destinos posibles en las travesías náuticas; los segundos, porque conocían y controlaban a los primeros, porque eran los “prácticos” en la navegación en sus particulares espacios. Unos prácticos que junto a los marineros pudieron describir el litoral de la región navegada de un modo minucioso, primero de forma oral y, enseguida, escrita. Eran los denominados marineros “portulanos”» (34). Así pues, en las próximas páginas vamos a intentar desentrañar quién fue Gio Gentile y qué papel desempeña su libro portulano en el Mediterráneo del siglo XVII.

El Portulano de mare de Gio Gentile. Cuestiones previas

Contexto político. Nápoles, virreinato español

Los años centrales del dominio español en Nápoles, a lo largo del siglo XVII, se nos antojan, como mínimo, agitados (35). El virreinato español, y con él tal vez los tres personajes que firman el portulano que nos ocupa, se verá azotado por convulsiones sociales periódicas que evidenciarán una actitud de los lugareños que podría interpretarse como distante con respecto a todo lo español. Entre algunos sectores de la población napolitana habría arraigado la especie, por ejemplo, de que el estado de postración y decadencia del reino, rayano en la esclavitud, se debía a que los oficios más importantes, los de mayor peso político y social y económicamente más relevantes, eran ejercidos en exclusiva por españoles, hurtándoselos a los naturales de la tierra (36). Esta aseveración, detrás de la que laten intereses de clase más que anhelos de soberanía política, con ser cierta no era necesariamente la única causa de la decadencia del reino.

Por otro lado, estos deseos emancipatorios alentaban ante todo entre un clero y una nobleza celosos de sus privilegios, pero temerosos del poder español. Por ello, aun manteniendo con la administración extranjera un trato formulariamente cortés, instigaban a adoptar una actitud levantisca a las clases no privilegiadas, a las que por otra parte despreciaban pese a que en sus hombros descansaba todo el peso de la actividad productiva. Así las cosas, los

(34) *Ibidem*, p. 29.

(35) La bibliografía sobre la presencia española en Italia, a lo largo del siglo XVII o, por extensión, durante la modernidad, es relativamente densa. Nosotros nos vamos a circunscribir a algunos clásicos. Citamos, a título meramente introductorio: PARDUCCI; QUAZZA; GANCI y ROMANO; THOMAS y DE GROOF; SIGISMONDO; MUSI: 1994, 1997, 2000; CONTINISIO y MOZZARELLI; MARINO: 2002; MUTO: 2002.

(36) GALASSO: 1982, pp. 207-208. También el clásico de SAAVEDRA. La versión más actualizada, en PANICCIA. Para una visión general de las revueltas antiespañolas, véanse ENCISO ALONSO-MUÑUMER y también RIBOT GARCÍA: 2004.

complots, intrigas, conspiraciones o atentados antiespañoles proliferarán, lo que hará que el recelo hacia la población autóctona se instale entre los administradores virreinales (37). Pese a este ambiente de distanciamiento entre las élites autóctonas y las autoridades del virreinato, estas adoptaron siempre una actitud conciliadora..., pero sin envainar nunca la espada, que siempre estaba lista para asestar el oportuno y merecido castigo a quienes pretendieran desviarse de las demandas reales o entorpeciesen las funciones de la administración virreinal (38), la cual, sin embargo, aunque ahogaba sin mucho esfuerzo las conspiraciones en pro de la independencia, nunca consiguió extirparlas de raíz.

Ayunos de soberanía política, los napolitanos, a semejanza de los estoicos, se desentendieron de los asuntos públicos y se recluyeron en un cerrado mundo propio cuyos códigos eran difíciles de descifrar para los forasteros. Confortablemente anclados en esta actitud hermética, los habitantes de la ciudad cultivarán un localismo de cuño estetizante a través del cual irán cobrando una acusada conciencia de su singularidad, de su contundente diferencia respecto del resto del mundo (39), incluida la misma Italia. Esta reclusión en lo propio, no obstante, no degenerará en hostilidad hacia el forastero. La ciudad no perderá su talante acogedor y hogareño, que se evidenciará en la floración editorial de guías para extranjeros que se registra en el siglo XVII.

Dentro de este culto a la propia idiosincrasia, el mar se convertirá en uno de los emblemas del imaginario colectivo de la ciudad, en símbolo eminente de su forma de ser, de su poder. Y así, en el Nápoles del siglo XVII encontramos una especie de trasunto de la tradición veneciana de las bodas entre la república y el mar, matrimonio de intereses, pero también de tradición y cultura. El Nápoles mediterráneo expresará su aprecio por el mar mediante las procesiones a través del puerto que saludaban el arribo de los virreyes, auténticas ceremonias cívicas de orgullo ciudadano. También será exponente de lo mismo el nunca disimulado apego por los mapas, atlas o portulanos (40), cuya pujanza editorial correrá parejas con la de las guías urbanas antes indicada —la urbe y el puerto, dos facetas de la ciudad indisolublemente unidas—. Esta vocación marinera, o cierto sentido hedonista de la existencia, expresado, por ejemplo, en el gusto por la charla distendida y callejera, alejada del insano

(37) GALASSO, pp. 206-207.

(38) BRANCALASSO; GIANNONE; NISCIA; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE; NAPPI; MANTELLI; ROSA; CONIGLIO: 1987 y 1991; MARINO: 1988; MUTO: 1989 y 2001; CASTILLO SOTO; CALABRIA y MARINO; BRAY: 1990 y 1991; CALABRIA; ASTARITA; GARCÍA GARCÍA; FENICIA: 1993; GALASSO: 1994; MUSI: 1996; PEYTAVIN: 1997 a y b, 1998; PORTER; COMPARATO; DELILLE; MARIN y otros; BOSSE y STOLL; SABATINI.

(39) En un magnífico y enternecedor trabajo sobre el gran Giambattista Vico, Giorgio Alberto PINTO nos describe la Arcadia feliz que para este filósofo representó su ciudad, de la que apenas salió, y nos enseña sus lugares, calles y plazas. Una lectura recomendable para entender lo peculiar y distinto que era Nápoles respecto de otras ciudades. Sobre las guías para forasteros, véase *Libri per vedere*... También es interesante el libro de GALASSO: 1998.

(40) MAFRICI, CARRIÓ-INVERNIZZI. Como caso ejemplar, véase ESCARTÍN SÁNCHEZ.

agobio laboral, conformarán las señas de identidad del napolitano, entre las que no puede tampoco faltar la secular queja contra el gobierno extranjero.

No obstante, este marco general, forzosamente esquemático, quedaría muy incompleto sin hacer mención de una parte más dramática, pero no menos real, del Nápoles de mediados del seiscientos. Nos referimos al empobrecimiento, la depresión económica y la despoblación resultantes de la espantosa peste de 1656. La pandemia, lejos de ser una desgracia azarosa y coyuntural, fue el corolario de un sínfin de malos pasos que, sin producir consecuencias visiblemente nocivas a corto plazo, a la postre vinieron a sumar sus efectos larvados en este dramático final (41). Desde mediados del seiscientos, la crisis napolitana es inocultable y, eclipsando la cara amable de la ciudad, dará el tenor del reino de manera definitiva.

Así pues, este será el trasfondo en el que se moverán Gio Gentile, Salomone y Bernardino Muti, signatarios del *Portulano de mare*, trasfondo multifacético pero presidido por una nota dominante: la de un reino en decadencia, huérfano de fondos con que defender el país o acometer las necesarias reformas (42).

Orígenes y semblanza de Gio Gentile. Hipótesis de trabajo

Desalentadoras, como mínimo, son nuestras perspectivas a la hora de averiguar quiénes fueron Gio Gentile y sus compañeros. De hecho, a veces tenemos la impresión de que no se trata de unas personas reales o, por mejor decir, de unos seres individuales, sino de arquetipos simbólicos del mundo marino napolitano, quintaesencias de los marinos, de los dibujantes de cartas portulanas o de los pintores de escenas de ciudades y puertos. Más abajo explicaremos el porqué.

Adjudicaremos a Gio Gentile el honor de haber escrito el *Portulano*, concluido en 1689 si prestamos crédito a la indicación previa al manuscrito (43). Sin embargo, fuera de esto es muy poco lo que sabemos de él. No hemos encontrado ningún cartógrafo que encaje con el nombre de nuestro protagonista en los repertorios o nóminas de especialistas en esta disciplina (44), de modo que la primera conclusión que sacamos, aunque sea por eliminación, es que no se trataba de un técnico en la materia, si bien, como es obvio, poseería conocimientos marinos suficientes. Dicho de otra forma, no siendo cartógrafo,

(41) DE SETA, p. 160. La población, que sumaba 450.000 habitantes antes de 1656, después de la peste se redujo hasta los 240.000 o 270.000, cifra que algunos autores, exageradamente, rebajan aún más, hasta dejarla en 140.000 supervivientes.

(42) MARTINO y RODRÍGUEZ REBOLLO.

(43) Archivo Municipal de Valencia, Biblioteca Serrano Morales (AMV-BSM), Ms. 7225, *Portolano de mare fatto in luce da me Giovanni Gentile*, p. 1r. Por lo tanto podemos prescindir de otras posibles alternativas al desarrollo de la abreviatura Gio, Giovanni, como por ejemplo Giorgio.

(44) TOOLEY. Véase también *Tooley's Dictionary of Map-makers*.

probablemente fue un marino con cierta competencia, un piloto experto o un oficial buen conocedor de su oficio. Eso explicaría también la naturaleza de la obra, un auténtico portulano para uso de los marinos, con pocas concesiones al lujo, aunque no exento de detalles pintorescos y coloristas. Y dado que, como llevamos apuntando, es verosímil que los recopiladores del saber contenido en los libros portulanos no sean cartógrafos sino marinos, patrones de embarcación, navegantes curtidos en suma, no es descabellado conjeturar que Gentile fuese uno de ellos (45).

A esta conjetura cabría objetar que acaso «Gio Gentile» sea un apócrifo. Avanzando por el camino abierto por esta hipótesis, incluso podríamos llegar a considerar que las tres firmas que aparecen en el portulano son heterónimos de una misma persona —los otros dos nombres que aparecen en el manuscrito se hallan envueltos en idéntico misterio. Nos referimos al supuesto encargado de la realización de los dibujos del portulano, que responde a «Solomone» (46), nombre o apellido de matriz hebrea, y a «Bernardino Muti», diseñador del mapa portulano que sirve de contrasolapa de las tapas del manuscrito (47)—. Este camino nos parece ocioso y carente de todo fundamento. Resulta mucho más razonable pensar que Gio Gentile es el nombre verdadero de un hombre de mar, con ciertas habilidades intelectuales pero sin fortuna ni nobleza, lo que explicaría la absoluta carencia de referencias acerca de él con que tropezamos.

Descartada la hipótesis de la heteronomía, nos conviene buscar referencias de los tres personajes. De Gentile hemos encontrado muchas más que de los otros dos signatarios del portulano, si bien estas referencias, por más que relativamente abundantes, no por ello dejan de ser mínimas, circunstanciales y poco esclarecedoras. Y es que este apellido, Gentile, está muy extendido por Italia y por lo tanto resulta poco significativo para buscar procedencias o aclarar orígenes.

Sabemos que hubo nobles Gentile originarios de Barletta (Apulia), asentados en Bitonto (Bari), en Nápoles e incluso en Sicilia, de procedencia genovesa (48). Adelantado algo sobre el contenido del *Portulano de Mare*, es reseñable que Gentile comienza en Nápoles el periplo por los puertos de los que se

(45) En el manuscrito se especificará literalmente que Gio habría nacido en un barco, bajo las velas: «Mà se nato son sott'una paneta chel' cuor' mi spince à dover sempre il mar' solcare». («No obstante, por lo visto, como he nacido debajo de una vela, y el corazón me empuja al deber de surcar siempre el mar, para cumplir mi destino».) AMV-BSM, p. 2.

(46) Respecto del nombre Solomone, aparece en todos los dibujos que se encuentran en el manuscrito sin que haya constancia de su existencia. Véase TOOLEY y *Tooley's Dictionary of Map-makers*. No obstante, resulta significativo que firmara todas y cada una de las ilustraciones, como si pretendiese preservar la propiedad de los dibujos. Por esa razón pensamos que se trataba de un individuo distinto de Gentile y de Muti. En cuanto a los hebreos de Nápoles, véanse GIURA y también SEGRE.

(47) TOOLEY y *Tooley's Dictionary of Map-makers*.

(48) *Elenco ufficiale*.... Véase también GRANDE. Por ejemplo, Francesco Gentile, de Barletta, dramaturgo de hacia 1647. TOPPI, t. II, p. 332. Aparece otro Patritio Gentile da Graviña, del que no se proporciona ninguna información. ÍDEM, t. I, p. 121.

ocupa en su obra, para desde allí subir hacia el norte y luego bajar al sur. Por otra parte, el texto no es homogéneo, en tanto en cuanto el autor demuestra estar mucho más versado en el conocimiento de determinados mares que en otros, posiblemente en función de la distinta frecuencia con que surcó unos y otros. Todos estos indicios apuntarían a un origen napolitano de nuestro autor, si bien el hecho de hacer de Nápoles el eje de sus recorridos hacia levante y poniente puede deberse tan solo a que esta ciudad del sur de Italia ocupa una posición axial en el Mediterráneo. Pero también puede significar que era el puerto base desde donde iniciar las travesías. Las dos alternativas son razonables. Nosotros intentaremos demostrar, en cualquier caso, que una de ellas lo es en una medida mucho mayor que la otra, esto es que el autor del *Portulano de mare* conocía al detalle los puertos mediterráneos, y específicamente la mayoría de los situados al sur de Roma, mientras que su conocimiento de determinados puertos ibéricos, africanos, de Asia Menor o incluso de las proximidades del Cuerno de Oro es manifiestamente mejorable. En definitiva que Gio Gentile evidencia una familiaridad con Nápoles y los mares de sus proximidades que nos permite mantener razonablemente la hipótesis de su origen napolitano o, cuando menos, ubicarlo en alguna de las ciudades y villas próximas. Sin embargo, como hasta ahora ha ocurrido, un halo de misterio rodea todo lo relativo a Gentile, así como a Muti o Solomone.

No obstante, los vestigios de este apellido son muy escasos, fragmentarios y poco seguros (49). En los repertorios de documentos del siglo XVII relativos a Nápoles hemos localizado cuatro Gentile, que evidentemente no son nobles. El primero sería el genovés Cesare Gentile, difunto esposo de una tal Aurelia, la cual disfrutaba de una discreta renta en Nápoles pese a sus orígenes ligures, probablemente debido a que se establecieron en el sur de Italia a comienzos del siglo XVII, puesto que el documento en cuestión está fechado en 6 de febrero de 1619 (50). El segundo de los Gentile será el obispo de Caserta Deodato Gentile, que gobernaba la diócesis en la primera parte del siglo XVII, en concreto en 1608. Sabemos de él por una serie de escritos que cruzó con el virrey o que este remitió a Madrid, escritos en los que informaba de las dificultades económicas que podían derivarse de la nueva política restrictiva respecto de Inglaterra, potencia muy activa en los puertos napolitanos (51).

Por fin encontramos a un Giovanni Maria Gentile, asentado en la Terra di Bari y contribuyente efectivo con cantidades muy reducidas al «Residuo», impuesto establecido en 1620 y 1621 para sufragar los gastos de la *Cassa*

(49) Aparece algún conocido Gentile de procedencia napolitana, como Gentile da Lionessa, *capitano* que vivió durante el siglo XV. Otro Gentile de procedencia napolitana, Gio Valentino, acabó abrazando el calvinismo hasta su muerte. RICCIO: pp. 145 y 145-146, respectivamente. También los encontraremos en DE LELLIS: *Parte prima*, pp. 280-82 y 398, y *Parte seconda*, p. 210.

(50) CONIGLIO: 1990. vol. II, p. 1014. Respecto al arraigo genovés de los Gentile, véase *Narrazione dell' origine...*, pp. 17 y 18.

(51) CONIGLIO: 1990, vol. I, pp. 429-47. Hasta cinco documentos.

Militare (52). Cabe conjeturar si esta sería la rama de la que procedería nuestro Giovanni Gentile, es decir que el origen familiar de Gio se localice en la Terra di Bari y que alguna de las sucesivas generaciones se trasladase a Nápoles, o que nuestro personaje fuese el primero en abandonar el solar familiar en un momento más o menos temprano de su vida. Abunda en esta idea el hecho de que junto a Giovanni Gentile apareciera otro miembro de la familia, Tarquinio Gentile, también asociado con el pago del Residuo de 1621, lo que nos hace suponer que el apellido Gentile no estaba circunscrito a un núcleo familiar exclusivo, sino que, aunque específico de la Terra di Bari, se había ramificado en el lugar (53). Algo similar ocurre con Portia Gentile, la última componente de la familia, también indirectamente asociada a la Terra di Bari, quizá a sus salinas. Tal vez hemos de creer el vínculo entre los Gentile y Bari, bien con sus salinas, bien con algún género de actividades no muy lucrativas en el primer cuarto del siglo XVII. Encontramos asimismo una familia Gentile dedicada al pastoreo de ovejas en Castel di Sangro, en concreto en Capracotta (54), territorio integrado en el reino de Nápoles. De todos modos, más significativo es que Gentile no aparezca entre los repertorios de nombres de la gente de mar más o menos relacionada con la administración del reino (55).

Hay otra vía de aproximación a Gentile. Nos referimos a la revisión de los enfrentamientos navales habidos entre la monarquía francesa y la española en aguas del Mediterráneo. En esta pesquisa hemos tenido algo de suerte al localizar a un Gentile en 1636 —ignoramos si se trata del mismo Gio o de algún pariente más o menos próximo—. Ante la poderosa escuadra francesa que había pasado al Mediterráneo desde el Atlántico y que amenazaba la hegemonía española en el golfo de Liguria, las fuerzas hispánicas contaban con muy pocos efectivos en disposición de plantar cara a los enemigos —apenas la Escuadra de Nápoles—. Entre los capitanes de esta flotilla se encontraba un Gentile (56).

(52) *Ibidem*, vol. III, pp. 1289 y 1291.

(53) *Ibidem*, p. 1291.

(54) Rossi, p. 74.

(55) Ni Gio ni ningún otro Gentile se encuentran entre los nombres relacionados con las escuadras y flotas de galeras del siglo XVII. Véase CONGLIO: vol. I, pp. 439 y 523; vol. II, pp. 664, 792, 907, 923, 924, 925, 927, 944, 993, 995, 1001, 1070, 1073; vol. III, p. 1214; vol. IV, p. 1722. Tampoco lo hallamos entre las personas vinculadas con fragatas y otras embarcaciones. ÍDEM: vol. II, pp. 617, 636; vol. III, pp. 1183, 1211, 1215, 1325; vol. IV, p. 1722. No parece que se le pueda ligar con los arsenales o atarazanas napolitanas. ÍDEM: vol. I, pp. 335, 338; vol. II, pp. 597, 614, 615, 1036, 1052, 1053; vol. III, pp. 1186, 1187, 1213, 1220, 1317 y 1328. No se le puede detectar entre las naves relacionadas con venecianos. ÍDEM: vol. II, pp. 1000, 1001, 1017-1029, 1031, 1032, 1035-1044, 1048, 1050-1058, 1062, 1063, 1064, 1067, 1068, 1073 y 1074. No se le puede relacionar con el cargo de *portolani*, una especie de práctico de puerto que guiaba a los barcos en condiciones de poca visibilidad. ÍDEM: vol. I, pp. 145, 393, 395; vol. II, pp. 618, 863; vol. III, pp. 1201 y 1319; vol. IV, pp. 1838.

(56) «Los armamentos continuaban con la lentitud tradicional, sin que en todo el año se pusiera en ser más escuadra que la de Nápoles, de 30 naves y algunas tartanas, por entender en ellas los asentistas Masibradi, Martolosi é Gentile. Llevaron al ejército de Milán 10.000 infantes y 300 caballos; buen servicio». FERNÁNDEZ DURO, t. IV, p. 155. Sobre la escuadra napolitana, véanse RIBOT GARCÍA: 1995, y FENICIA: 2007.

Desconocemos su nombre, pero al menos sabemos que se le consideraba un *asentista*, es decir, un marino que ofrecía sus servicios y el de su barco o barcos a la Monarquía a cambio de un salario. Junto a Gentile figuran un tal Martolosi, personaje cuyo origen ignoramos, y Masibrandi, que puede tratarse de un capitán genovés, de nombre Nicolás, al servicio de la Monarquía, o del almirante Jerónimo Masibrandi, originario de Ragusa. Esos personajes prestarían servicio al rey de España asentados en Nápoles, desde donde trabajarían como miembros de la escuadra napolitana. Quizá Gentile, el personaje del que menos sabemos, sea el único originario de aquellas tierras.

En 1637 volvemos a encontrarlo, ahora atravesando una situación más dramática. En efecto, un destacamento español había desembarcado en la isla de Santa Margarita, perteneciente al archipiélago de las Lérins, frente a Cannes. Se trata de un capítulo del enfrentamiento franco-español en el escenario mediterráneo dentro de la Guerra de los Treinta Años. Por desgracia, las fuerzas navales hispánicas estaban en franca minoría y, por lo tanto, absolutamente a la defensiva. Pese al golpe de fortuna que facilitó la ocupación del Fort Royal en Santa Margarita, entre las autoridades navales españolas anidaba el temor a una represalia de gran calado de la poderosa flota real francesa. Por ese motivo se descartó todo intento de mantener una posición ofensiva y se optó por tratar de proteger los flancos más débiles, en este caso la isla de Menorca, la más próxima a territorio francés y cuyas defensas eran punto menos que inexistentes (57). Las tropas francesas consiguieron sitiar a los españoles en el Fort Royal de la isla, sometiéndolos a un cerco muy estrecho. Gentile intentó romper el bloqueo para llevar refresco a los asediados, y en el lance fue duramente acometido por el enemigo, que quemó su nave (58). No nos han quedado otros vestigios de este Gentile. Ignoramos si pereció en el incidente en cuestión o sobrevivió. Lo único cierto es que en los ulteriores enfrentamientos ya no se le menciona. Y así, nada se dice de él, por ejemplo, en relación con el intento de sublevación de Nápoles, instigado por Francia, desbaratado por Juan José de Austria en 1648.

Como se ve, estos detalles son poco esclarecedores. Con todo, lo que podemos vislumbrar de los otros dos personajes todavía es mucho menos. De Bernardino Muti, el autor de los mapas portulanos de la contrasolapa, apenas sabemos otro cosa que su origen napolitano —se reconoce «fili neapolitani»—. Fuera de este significativo detalle, es poco lo que podemos intuir (59). Por lo que se refiere a su apellido, Muti, Angelo Bongioanni considera que tal

(57) PARPAL Y MARQUÉS.

(58) «Todo el tiempo que duró el sitio anduvo por las inmediaciones de las islas D. Melchor de Borja con 18 galeras, sin hallar ocasión de auxiliar á los sitiados, y menos pudieron hacerlo algunos navíos de vela de la escuadra de Nápoles. En uno de éstos, de Gentile, que penetró en el canal de las islas, hicieron los bloqueadores el primer ensayo afortunado de los navíos de fuego, abrasándolo». FERNÁNDEZ DURO, t. IV, pp. 159-160.

(59) Sabemos, eso sí, que un Muto Mutii de Terano escribió algunas obras sobre su localidad. TOPPI, vol. I, p. 217. Véase también, para Giulia Mutii, DE LELLIS: *Parte prima*, pp. 248 y 256, y *Parte terza*, pp. 80 y 119.

vez proceda del nombre Gugliermo y de su originario germánico, Wilhelm, y que podría ser un diminutivo devenido en apellido (60). Tampoco debemos olvidar la tendencia entre los apellidos italianos a subrayar características o defectos físicos, algo de lo que *Muti*, «los mudos», podría ser exponente.

En lo tocante a Salomone, es evidente que, se trate de un apellido, se trate de un nombre, es de de origen judío. Conviene recordar la condición de judíos de algunos de los mejores cartistas de la historia. También «Gentile» podría ser un apellido de raíz hebrea, proveniente de *gentil*, que tal era la condición de los judíos para los cristianos. De hecho, en ocasiones este apellido era alusivo al origen no cristiano de quien lo portaba (61). Además, el ser o haber sido correligionarios podría explicar su amistad o relación (62).

Esto sería cuanto se puede decir de Salomone si no fuera por la coincidencia entre su nombre y el de un personaje francés casi coetáneo suyo: Salomón de Caus, pero, en caso de que este Salomón y nuestro personaje fuesen la misma persona, tendríamos que descartar un origen napolitano de este último, cosa que nos parece harto improbable. En efecto, como acabamos de señalar, hemos podido seguir la pista de un Salomón casi coetáneo de Gio Gentile y que realizaba una tarea semejante a la de nuestro dibujante de vistas portuarias. De origen francés, como ha quedado dicho, este Salomón de Caus (63) fue un personaje singular, ingeniero militar, diseñador de máquinas y de jardines barrocos considerados por algunos herméticos, lo que da pie a que los tales lo vinculen con la masonería, vínculo tan manido como discutible (64). Además, para mayor atractivo del personaje, De Caus fue hugonote y, al servicio del rey de Francia, durante la Guerra de los Treinta Años recorrió buena parte de Europa ejerciendo de espía y facilitando información acerca del poderío español. Ciñéndonos a lo que nos interesa, este ingeniero militar realizó una profusa labor cartográfica, elaborando colecciones completas de mapas e ilustraciones donde dio rienda suelta a su capacidad creativa en el campo de la perspectiva, apartado en el que aportó innovaciones y descubrimientos técnicos de primer orden (65). Ni que decir tiene que este cristiano

(60) BONGIOANNI, p. 131.

(61) Angelo Bongioanni explicaba de la siguiente forma cuanto pensaba que tenía que ver con la palabra «Gentile»: «Nome oggi non più usato, se non tra gli Israeliti ma un tempo non raro, come attestano i cogn. Gentile, *-li*, *-lini*, *-loni*. Gli israelitici Gentilli, Gentilomo, Zentilomo, forse sono tradotti dal tedesco Edel, Edelman». BONGIOANNI, p. 113.

(62) *Ibidem*. Por lo que se refiere a Salomone, dice (p. 201): «Nome ebraico, equivalente al germanico Federico, al griego Ireneoed al latino Pacifico. Intorno a lui si formò nel medio evo un vasto ciclo di leggende. Cognome in Piemonte e nell'Italia meridionale».

(63) BUISSERET, p. 142.

(64) Para una hipotética aplicación de los principios mecánicos de la máquina de vapor a la construcción naval, ya a comienzos del siglo XIX era reconocido como uno de los precursores de esta fuerza de propulsión. Véase HOMANS, p. 19. Por lo que hace referencia a Salomón de Caus, diseñador de jardines, fuentes y perspectivas originales, véase MORGAN. Su relación con la masonería en GONZÁLEZ.

(65) D'ORGEIX, pp. 97-111. Salomón de Caus realizó, entre 1624-1662, una buena cantidad de planos de Italia y España, hoy pertenecientes a una colección particular a la que no es

hugonote pertenecía a un linaje judío, y esta debió de ser la razón de que Salomón y su familia emigraran a Inglaterra, donde tanto judíos como hugonotes tenían menos problemas que en la católica Francia. Tanto Salomón como su pariente de nombre Isaac, tal vez un hijo, un hermano o un sobrino, continuaron cultivando el arte de la jardinería en la Inglaterra de mediados del siglo XVII y probablemente no regresaron nunca a Francia.

El manuscrito

Disponemos de una segunda vía para abordar la procedencia del portulano e identificar su autoría. Las pesquisas sobre el origen de su redacción nos condujeron por un camino sin salida. El manuscrito se halla custodiado en la Biblioteca Serrano Morales de Valencia; sin embargo, nuestra ignorancia acerca de cómo llegó el texto a esta biblioteca particular de un erudito local es absoluta. Por desgracia, en la memoria de la institución no se conserva ninguna indicación de cómo este notario afincado en Valencia hacía las adquisiciones. No obstante, es cierto que existen sospechas respecto del procedimiento, habitual en buena parte del siglo XIX al calor de la política bibliotecaria liberal de la primera mitad del siglo XIX (66).

Parece ser que el interés de las autoridades por preservar la documentación archivística, los tesoros bibliográficos o las obras de arte tropezaba con la disponibilidad presupuestaria y, muchas veces, con la competencia profesional del funcionariado o la previsión administrativa. De este modo, un sinfín de libros, manuscritos y papeles acabaron siendo subastados al peso para, una vez adquiridos por traperos o tratantes de papeles viejos, terminar convirtiéndose en pasta de papel. El sentido común o el instinto hizo que estas personas anónimas salvaran de este destino, muchas veces en virtud de criterios cuya ingenuidad nos conmoviera. Ignoramos, pues, muchos de los títulos que se perdieron para siempre, indeseado efecto colateral de la desamortización, pero algunos acabaron en baldas de librerías de viejo, expositores excelentes para que los bibliófilos se hicieran con ellos. En Valencia, personalidades como Nicolau Primitiu o Serrano Morales fueron atesorando magníficas colecciones de manuscritos, libros o papeles procedentes, por lo general, de instituciones religiosas desamortizadas. Se trataba de obras de todo género de las que, al menos en el caso de las adquiridas por José Enrique Serrano Morales, no se conserva ni registro de compra ni constancia de su procedencia. Así las cosas, conocer de dónde procede el *Portulano de mare* se halla lejos de nuestro alcance. De nuevo la incertidumbre se apodera de nuestra tarea. Incluso se

fácil acceder. Véase *Plans d'Italie et d'Espagne (1624-1642)*, atlas adquirido en la subasta realizada por Sotheby's en Londres entre el 27 y 28 de junio de 1991 (nota 158). Algunos de las ilustraciones que componen este trabajo muestran un significativo parecido con las de nuestro portulano.

(66) MUÑOZ FELIU, pp. 133-141.

puede especular con la paradójica idea de que, si se tratase de un texto desamortizado, cuyo aparente destino podría haber sido desparecer transformado en pasta de papel o en envoltorio de huevos frescos, por poner un ejemplo, la oportuna mano del erudito Serrano Morales y de algún intuitivo traperero salvaron el texto del desastre para, con el tiempo, devolverlo al seno de una gran biblioteca. En efecto, José Enrique Serrano acabará donando su colección al Ayuntamiento de Valencia, con lo que el círculo de la irónica paradoja puede darse por cerrado (67).

En realidad, cabe hacerse otra pregunta, igualmente inquietante: ¿qué pasaría si el *Portulano* no procediera de una biblioteca desamortizada y sí de la compra en una librería de lance valenciana o de otra parte de España, o incluso de Italia u otro lugar de Europa?

La navegación mediterránea

Gio Gentile fue un marino napolitano y, por lo tanto, formado en la cultura de la navegación por estima (68). Esta antigua fórmula era la evolución lógica de ir costeando o saltando de un lugar a otro. La navegación por estima se había desarrollado en el Mediterráneo, y fue en este mar donde más tiempo resistió a la navegación científica, la astronómica, basada en elaborados conocimientos matemáticos y en la manipulación experta de complejos instrumentos de cálculo astronómico. En comparación con la mediterránea, la navegación astronómica era especialmente precisa en superficies marinas extensas como los océanos, en los que las grandes distancias multiplicaban los efectos perniciosos del mínimo error de cálculo. Durante el siglo XVII la navegación por estima había sido definitivamente desterrada por la astronómica. Los barcos atlánticos eran más modernos y podían vencer a los mediterráneos en casi todos los terrenos. No obstante, y aunque nuestro mar interior había perdido la hegemonía de que gozó sobre la Europa del norte en el Medievo, todavía guardaba sorpresas.

La travesía mediterránea siempre había sido complicada y difícil. El mero hecho de posponer la vela al remo es sintomático de las dificultades con que los marinos locales se tropezaron para moverse por estas aguas, las cuales, a diferencia de las del inmenso océano, con sus vientos constantes y sus largas distancias, dan poco tiempo para la reacción. El surgimiento entre las culturas mediterráneas de la vela latina, mucho más versátil que la cuadra, permitió la sustitución, con éxito, de las costosas galeras de transporte por unidades más ligeras y rentables. Pero este avance técnico no solventó los problemas, y estos tipos mediterráneos de embarcación hubieron de enfrentarse con los mismos problemas que sus antecesores: vientos tornadizos y variables, tormentas peligrosas y, tal vez lo peor de todo, escollos, bajíos, modificacio-

(67) CARBONELL BORJA, pp. 429-438.

(68) GARCÍA CRUZ, pp. 185-199.

nes de los fondos, arenales que aparecían y desaparecían, y, cómo no, las consecuencias inevitables de un relieve atormentado, erizado de islas, penínsulas, golfos, cabos...

El paso del estrecho de Mesina

Entre los accidentes geográficos mediterráneos sobresalían tres estrechos singularmente importantes: Gibraltar, el Bósforo y Mesina (69), el primero, en occidente; el segundo, en oriente, y el tercero, en el centro del Mediterráneo. Sin duda los dos primeros, situados en ambos extremos del *Mare nostrum*, pueden considerarse enclaves estratégicos, puesto que de su control depende el acceso al mar central. Pero el de Mesina, por su parte, era la clave del tráfico comercial en el área medular de la cuenca, razón por la que debía de ser muy transitado. El paso de este canal, no obstante, era muy dificultoso, hasta el punto de generar un mito etiológico sobre el particular. Dada la peligrosidad que para los marinos griegos de la antigüedad representaba el paso de Mesina, argumentaron los clásicos helenos, aquello debía de ser cosa de dos de los más afamados monstruos de su mitología: Escila y Caribdis, dos criaturas inmortales e irresistibles que en la *Odisea* acosan a Ulises y que el imaginario popular trasplantó al paso que separa el Tirreno y el Jónico.

Escila era un ser fantasmagórico, de seis cabezas y el mismo número de pares de pies. Sus horribles cuellos, largos y sinuosos como serpientes, se coronaban con repugnantes cabezas en las que destacaban bocas con tres filas de dientes de tiburón. Al mismo tiempo en sus entrañas sonaban como gruñidos o ladridos de perros del ultramundo. Este ser se acantonaba en una siniestra cueva del litoral para que su presencia pasase inadvertida a los pocos humanos que transitaban por los aledaños del escondrijo. No obstante, cuando esta treta no le bastaba, enfurecido por haber sido perturbado agitaba las aguas con inusitada violencia, desatando oleajes briosos y remolinos que llevaban a pique y a la muerte a los más avezados marinos. Algo parecido hacía Caribdis, que se ocultaba, también de modo disimulado, debajo de una higuera, en una cueva similar a la descrita en el párrafo anterior, pero al otro lado del estrecho. Este monstruo, de una sed y glotonería insaciables, bebía y eructaba con frecuencia las aguas del estrecho, lo cual, en opinión de los griegos que crearon el mito, era la causa del mar bravío y arremolinado con que debían bregar los barcos que atravesaban la zona. Para finalizar este dantesco acceso secreto al infierno, cabría mencionar a Fata Morgana, la mítica bruja que, aprovechando lo inhóspito del canal, edificó en él su palacio de cristal, aunque en una ubicación ciertamente imprecisa o, por mejor decir, secreta. Esta última componente de la tríada maligna, para ocultarse de las miradas indiscretas,

(69) Los estrechos mediterráneos parecen ser un semillero para la mitología. Para el caso del estrecho de Gibraltar, véase GOZALBES CRAVIATO. Sobre la naturaleza geográfica de este mar, véase BRAUDEL, t. I, pp. 27ss. Sobre Mesina, VILLARI y también DI BELLA.

haciendo uso de sus hechizos y conjuros fue capaz de camuflar su residencia mediante un verdadero mar de cristal que reflejaba un mundo irreal de ciudades o paisajes lejanos que desorientaba a los navegantes.

La proverbial dificultad para atravesar el paso era tan sobradamente famosa en todo el Mediterráneo que es muy fácil encontrar referencias al mito asociado con el paso «delante del faro de Mesina» en buena parte de la mejor literatura de todos los tiempos, y la española no es una excepción (70). Evidentemente, en el siglo XVII ya no era preciso recurrir a la vía poético-mítica para dar razón de por qué la travesía por el paso era una empresa bien arriesgada (71), pero hasta finales del siglo XIX no fue posible ofrecer una explicación del fenómeno pormenorizada y genuinamente científica (72). Hoy sabemos que el estrecho de Mesina se formó, no por actividad volcánica, muy presente en la región, sino como consecuencia de la orogénesis alpina, movimiento telúrico de gran alcance que motivó la aparición de una estructura más alargada de lo que es hoy en día, modificada por diversos factores a lo largo del tiempo, siendo como es un área que registra una intensa actividad sísmica (73). En la actualidad, la longitud del canal alcanza los 33 kilómetros, siendo su anchura mayor de 16 kilómetros, entre Punta Pellaro y Capo d'Alì, y la menor, de unos tres kilómetros, entre Torre Cavallo y Capo Peloro.

El estrecho de Mesina separa el mar Jónico, al sur, del mar Tirreno, al norte. Debido a que el segundo está más elevado que el primero, se genera una corriente de agua de sur a norte conocida como *rema montante*, y otra de norte a sur, la *rema scendente*. Estas corrientes, que se alternan a intervalos aproximados de seis horas, alcanzan hasta 9 km/h. Además, ambas generan contracorrientes a sus flancos, donde hay más fondo o donde chocan las corrientes. Cuando se encuentran aguas procedentes de direcciones contrarias se forman remolinos, denominados *garofali* y *refoli*. El vórtice *garofalo* se origina en las costas de Calabria —morada de Escila—, mientras que el *refolo* se genera en las proximidades de Sicilia —refugio de Caribdis—. Estos vórti-

(70) «El 10 de Octubre, día en que D. Beltrán de la Cueva se determinó á penetrar por el estrecho del Faro de Mesina, lugar temeroso de violentas y encontradas corrientes, reputado desde la antigüedad remota como contraste del marinero necesariamente puesto entre los escollos de Scylla y Charybdis, la fortaleza estaba rendida, y una vez más podía decirse conducía el socorro proverbial de España». FERNÁNDEZ DURO, t. v, p. 103. Sobre los acontecimientos de la rebelión de Mesina, véase GALASSO: 1972, cap. IX.

(71) Véase, por ejemplo, CERVANTES SAAVEDRA, p. 388. Florencio Sevilla Arroyo y Antonio Rey Hazas, responsables de esta edición del *Quijote*, registran la presencia del mito en obras tan distantes cronológicamente como la *Odisea* y el *Guzmán de Alfarache*, entre otras. También podemos encontrar menciones de él en obras más prosaicas, como la *Historia compostelana*, ed. cit. en bibliografía, p. 67

(72) Sobre la adaptación del mito a la realidad, véase DEFANT. No obstante, el primer trabajo integral sobre los aspectos técnicos y científicos se demorará hasta finales del siglo XIX: LONGO; RIBAUD. Una versión más actual en VERCELLI; VERCELLI y PICOTTI; MOSETTI; DE DOMENICO; CORTESE y DE DOMENICO.

(73) COSENTINO y FICARRA; MARAMAI y otros; PIGNATELLI y otros; SMEDILA y otros; SOLOVIEV y otros.

ces son a veces tan violentos que pueden poner en peligro a las naves pequeñas. Cuando se produce la *rema scendente*, en el faro de Mesina se forma un torbellino, y si sopla siroco, con Luna llena o nueva, el mar se agita entre La Grotte y San Ranieri. A la altura de Santa Ágata, Punta Grotte, San Salvatore dei Greci, Punta Pezzo o Catona se forman más remolinos *garofali*. Por último, a la altura del Etna, en el estrecho de Mesina se da un fenómeno de reverberación parecido al que se produce en los desiertos como consecuencia de la elevada temperatura. Este fenómeno se conoce como *fata morgana*, pues los efectos ópticos que produce, similares a los espejismos, evocan el palacio de cristal de la bruja Morgana (74).

Sinopsis del *Portulano de mare*

Gio Gentile llamó a las anotaciones relativas al cruce de este estrecho «Instrucción para atravesar por delante del *faro* de Mesina». El hecho de denominar «faro» al estrecho puede resultar chocante, pero lo cierto es que esta denominación conoció un sólido arraigo que perduró hasta finales del siglo XIX, cuando fue sustituida por la de estrecho. Más complicado resulta encontrar referencias a esa idea tan peculiar como es el de la «Instrucción para atravesar por delante del faro de Mesina», pero hemos hallado otro portulano, debido al genovés Sebastiano Gorgoglione, editado en Nápoles a comienzos del siglo XVIII. Esta obra, el primer compendio impreso del conocimiento tradicional de la marinería italiana o mediterránea en general, sigue en cierto modo el modelo de Gentile. Probablemente, esta coincidencia obedezca a que ambos proceden de una fuente tradicional común, y no a que el genovés copiase literalmente el texto del napolitano, si bien no está de más señalar que el portulano de Gentile, unos años anterior al de Gorgoglione, se nos antoja más detallado que el del genovés (75).

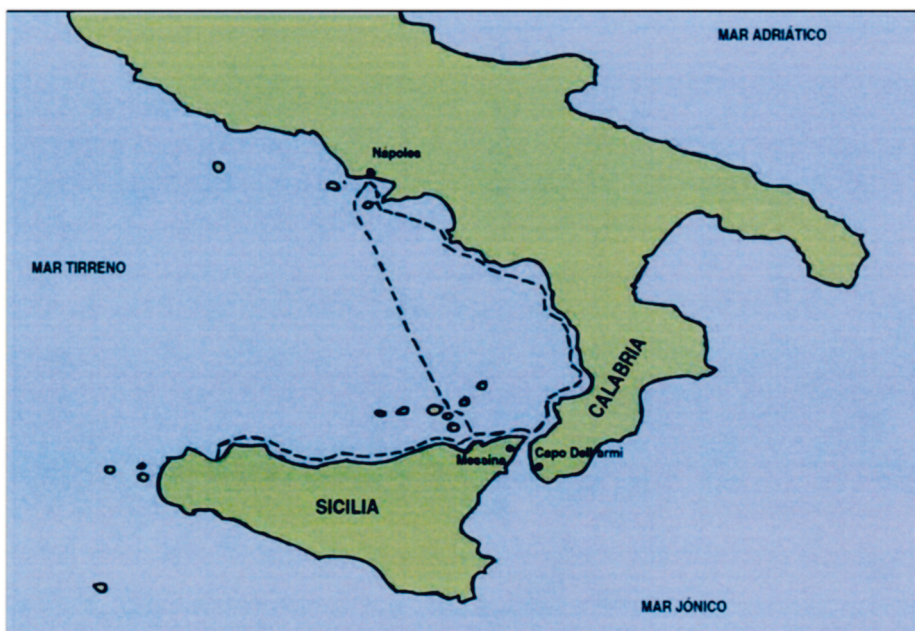
La «Instrucción» utiliza tres tipos de medidas: para las distancias, *millas marinas*, equivalentes aproximadamente a 1,852 km; como medida de capacidad dentro del mar, *pasos*, con una equivalencia que ronda los 0,75 m, y por último, *brazas*, de unos 2 m cada una, para medir la profundidad.

Primera ruta

Gentile comienza ocupándose del acceso al faro de Mesina desde el mar Tirreno. Al fin y al cabo, el autor era napolitano y es razonable que intentara comenzar por la ruta más próxima a su puerto base. Desde el norte había solamente dos alternativas para la travesía, teniendo en cuenta que en la época de que hablamos se desconocían los métodos astronómicos de navegación: seguir

(74) BOSSOLASCO y DAGNINO.

(75) GORGOGNONE



Rumbos de la instrucción para cruzar ante el faro de Messina, según Gio Gentile.

el curso del litoral calabrés, o pasar desde Nápoles hacia las islas Eólicas para, desde allí, buscar la embocadura del paso de Mesina. Y es que, si bien el paso del faro de Mesina era muy estrecho, de modo que, si se optaba por un rumbo centrado, probablemente se divisarían las costas calabresa y siciliana, la dificultad de bregar con las corrientes y los vórtices debía de tener un efecto disuasorio a la hora de considerar seguir esta ruta (75). Nuestro autor, al parecer, se inclinaba por ir de Nápoles a las islas Eólicas. Una vez en estas, Gentile busca la embocadura del faro de Mesina (77) siguiendo la costa norte de Sicilia en navegación de cabotaje, tomando como referencia tres hitos fundamentales: San Biagio, el faro de Mesina y, en un punto equidistante de ambos unos 25 kilómetros (78), un gran espolón que hoy conocemos como Milazzo (79). Superados estos tres hitos, virará hacia el sur y entrará por fin en el canal del faro de Mesina.

(76) GENTILE, p. 191. En unos términos muy similares se expresa GORGOGLIONE, p. 67.

(77) COSTA.

(78) Veinticinco millas náuticas equivalen a 46,3 kilómetros pero, probablemente, la milla náutica napolitana o italiana mediría menos.

(79) San Biagio es una pedanía de la villa de Piraino, en la provincia de Mesina, que se halla a unos 2 km del mar, encaramada sobre una leve loma que no alcanza los 500 m. Véase PRINCIOTTA y STANCAMPIANO. Sobre el peñón, PIAGGIA. El faro de Mesina se halla en cabo Perolo. Véanse MAIN; SAYERS.

Nada más acceder al canal, a la altura de la torre del faro romano de Capo Perolo, Gentile señala la existencia de un surgidero, un puerto natural de unos 65/75 metros de superficie y buena profundidad. Teniendo en cuenta que, una vez dentro del estrecho, es muy fácil hallarse con dificultades graves, nuestro autor lo considera un buen sitio para buscar refugio. En cualquier caso, siempre vendrá bien, al menor asomo de apuro, echar la proa en tierra y abrigarse de las corrientes marinas o de los vientos cambiantes y fuertes. De hecho, podemos sospechar que este varadero sería empleado por los pescadores de la zona y que, andando el tiempo, daría origen a un poblado que acabaría convirtiéndose en un barrio periférico de Mesina. Este villorrio estaría presidido por la mole del faro romano próximo, de planta octogonal, y ya bien entrado el siglo XVI iría ganando empaque con alguna construcción de mayor categoría que las rústicas barracas de pescadores. En definitiva, se trataba de un lugar estratégico desde donde controlar el acceso desde el Tirreno hasta el canal (80). La iglesia de la Annunziata se hallaba junto al propio faro de Mesina, levantada para dar servicio a los pescadores, cuya población, ya en plena Edad Media, comenzaba a aumentar en Capo Perolo. Sabemos que se levantó en 1170 a espaldas de la iglesia de la Candelara, más pequeña (81).

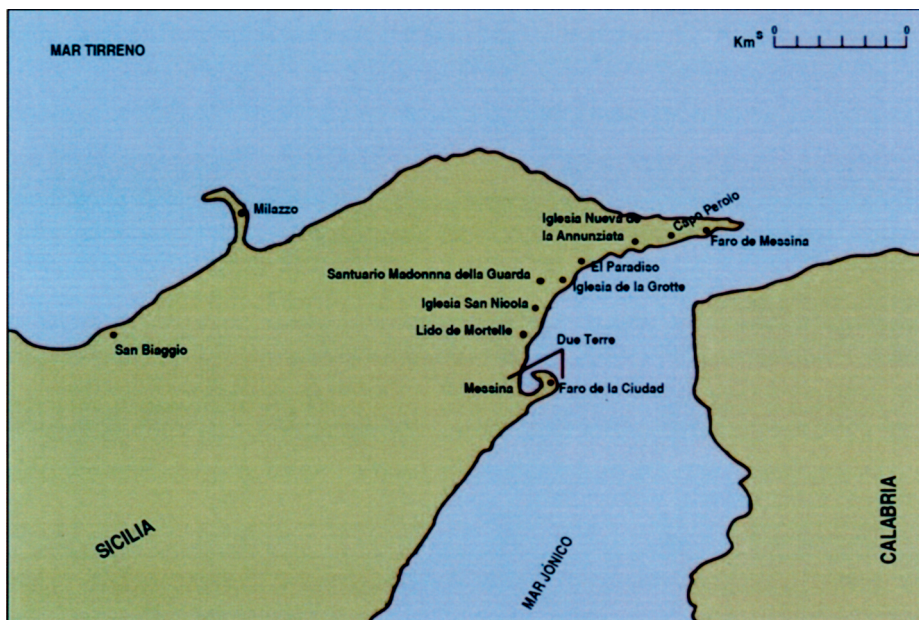
Con el crecimiento de la pedanía donde se estableció la iglesia de la Annunziata proliferaron los topónimos con este mismo nombre. Así, el barranco que separaba el villorrio del resto de Mesina acabará siendo conocido como la Annunziata. Más al sur se encontraría el Paradiso, topónimo este que respondía a la existencia, en las amplias playas del estrecho, de una villa perteneciente a Raimondo Marchetti, donde a veces se produce la fata morgana. La profundidad del espacio entre la ribera de la Annunziata y el Paradiso era considerable —Gentile la cifra en 14 brazas, algo más de 25 metros de profundidad (82)—. Avanzando hacia el sur, junto al Paradiso se encontraría la iglesia de la Grotte, donde la profundidad se ahonda hasta alcanzar unos 85 pies (más de 150 m), a ambos lados del templo (83).

(80) «Delante de la Torre vigía se hallará buen surgidor, con amplitud y profundidad de entre 35 o 40 pasos. No obstante, conviene dar con la proa en tierra, para evitar las corrientes y la formación de bajíos, que siempre son peligrosos». GENTILE, p. 191. Gorgoglione lo ignoraba todo acerca de este hito.

(81) ALIZIO. La unidad náutica de profundidad mide poco menos de dos metros, por lo tanto nos hallaríamos ante una profundidad de unos 25 metros o de algo más.

(82) «Desde la Iglesia nueva de la Annunziata hacia el Paradiso hay 14 brazas de profundidad, estando todo despejado de obstáculos», GENTILE, p. 191; GORGOGNONE, p. 67. Este autor explica que el rumbo se hallaba despejado cerca de tierra, pero resultaba más peligroso lejos de la costa.

(83) «Entre Paradiso y la entrada a la Grotta, aproximadamente, el paso está despejado. Por la parte de dentro [pegado a tierra] conviene escorarse todo lo posible a Mediodía. Tanto por un lado como por el otro de la Grotta encontraremos profundidades alrededor de 85 brazas sin obstáculos». GENTILE, p. 191. Gorgoglione desconoce muchos de estos detalles.

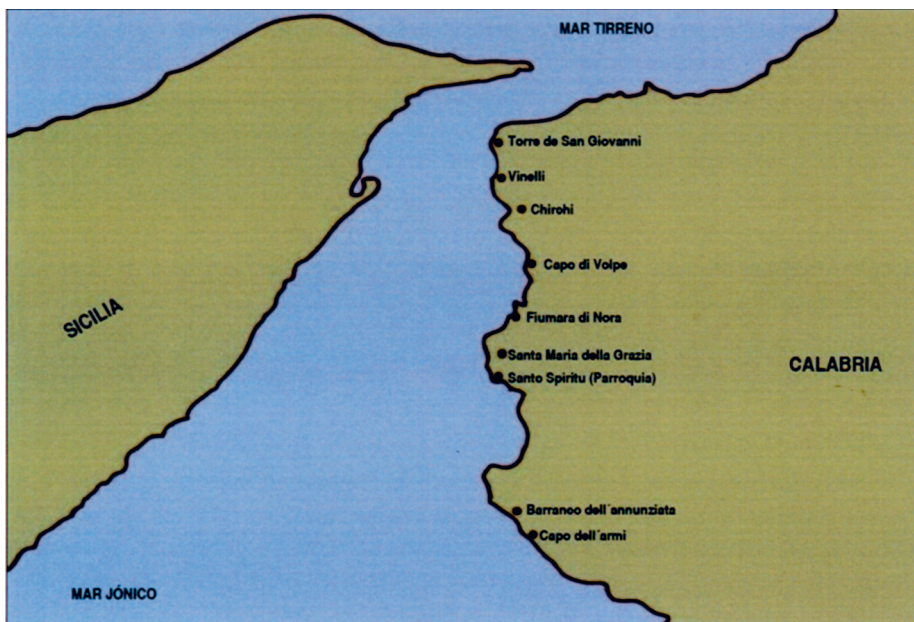


Podemos destacar que los hitos que Gentile va estableciendo a lo largo de la costa eran fácilmente identificables —cabe suponer que desde el mar—, siendo como son edificios singulares, como ermitas, iglesias o santuarios. Muy cerca de la iglesia de la Grotte se hallaría el santuario de la Madonna della Guarda del Faro Superiore di Messina, quizá el último hito antes de entrar en la ciudad de Mesina propiamente dicha. Se hallaría a milla y media de la iglesia de la Grotte, es decir, aproximadamente a 2.800 metros de la de San Nicola (84). Desde esta iglesuela hasta el Lido Martelle habría otra milla, ya casi frente al puerto de Mesina (85). En estas dos zonas acechaba algún que otro escollo peligroso a tener en cuenta para evitar riesgos. Por último, del Lido Martelle hasta Due Terre —es decir, el enclave formado por el puerto de Mesina y la lengua natural de tierra que, cerrándolo desde el sur, lo defiende— había una profundidad considerable, de hasta 80 brazas. A la altura del faro de la Ciudad habría unas 10 brazas, que podían llegar hasta las 150 (86).

(84) GENTILE, p. 191. Desde la Guardia hasta San Nicola hay alrededor de milla y media. Por este rumbo, se encuentra un escollo peligroso para dar fondo. GORGOLIONE, p. 67.

(85) GENTILE, p. 191. De San Nicola a Mortelli hay, aproximadamente, una milla. Esta travesía es amplia, pero hacia tierra hay un escollo que entorpece la maniobra de dar fondo, y conviene tenerlo presente. Gorgoglione no habla de distancias. GORGOLIONE, p. 67.

(86) GENTILE, p. 191. «De Mortelli hacia Due Terre hallamos el rumbo despejado y libre de impedimentos con un fondo de 80 brazas, pero hay un banco ancho de arena en el medio que es el único obstáculo, el resto está despejado». Gorgoglio habla de que la ruta por fuera está despejada pero hacia tierra se encuentran escollos. Habla siempre de Due Terre. GORGOLIO-



Hitos calabreses de la instrucción para cruzar ante el faro de Messina, según Gio Gentile.

Segunda ruta

El portulano continúa presentando la otra opción para cruzar el estrecho de Mesina. Hemos explicado que, desde el mar Tirreno, había dos opciones para cruzar el paso. La primera, por el lado de Sicilia, salvando desde las islas Eólicas hasta la isla, y luego costeano el litoral siciliano de oeste a este. La otra alternativa es franquear el estrecho costeano sin solución de continuidad por el litoral peninsular italiano, siguiendo una ruta que desde el *Molosiglio* de Nápoles, el pequeño muelle que se hallaba frente al palacio real y al arsenal, hoy día transformado en jardín, tras rebasar el estrecho de Mesina llega hasta el cabo dell'Armi, en Calabria, ruta que abarca un total de unas 180 millas, alrededor de 350 kilómetros (87). No obstante, Gentile, al describir los

NE, Sebastiano: *Portulano del mare Mediterraneo...*, p. 67. «De Due Terre hasta el faro de la ciudad, tanto por dentro como por fuera, se encontrará un fondo de 10 brazas. Está exento de obstáculos hasta la mitad de la travesía, encontrándose hasta 150 brazas a esta altura. Tanto por un lado como por el otro, conviene surgir a mitad de trayecto más cerca de Tramontana que de Mediodía. En cualquier caso, conviene dar con la proa en tierra». No aparece este último párrafo en GORGOLIONE, p. 67.

(87) En realidad, Gentile habla de 30 u 80 millas, pero es evidente que es imposible una distancia tan corta. Entre Nápoles y Lazzaro habrá alrededor de 180 millas, y es fácil que al copiar se comiera la unidad de centenas. GENTILE, p. 191. «Desde Siglio (*sic*) directamente hasta el

hitos de esta ruta, seguirá el orden en que se suceden cuando se navega del Jónico al Tirreno, posiblemente porque existía cierta creencia popular en que resultaba más fácil cruzar Mesina por Sicilia si se provenía del norte, y por Calabria si se navegaba en dirección sur-norte. Así pues, nuestro autor empieza su descripción en el cabo dell'Armi, tradicional inicio por el Jónico de la ruta del estrecho de Mesina (88). Al norte del cabo se halla el torrente de l'Annunziata, a dos millas de dell'Armi, pero por supuesto muy próximo al lugar conocido en la actualidad como Lazzaro.

Probablemente en la frontera entre Lazzaro y el sur de Reggio Calabria se ubicaba el barrio de Santo Spirito, con su correspondiente iglesia, que distaría poco de la de Santa Maria delle Grazie, más hacia el interior del territorio (89). Adentrándose en el área urbana de Reggio Calabria, se destacaba el barranco della Nora, ya en pleno centro del núcleo de población. En el litoral de esta zona empiezan a aparecer bancos de arena, escollos y bajíos (90). Desde este lugar, por lo tanto, la navegación puede comenzar a complicarse, y así continúa hasta el cabo delle Volpe, que marca el límite aproximado entre Reggio Calabria y Villa San Giovanni (91). Este cabo marca un hito a partir del cual la costa se despeja de obstáculos, tanto por lo que se refiere al poniente, es decir, hacia el interior del estrecho de Mesina, como hacia el norte. Este buen navegar se puede prolongar por varias millas, hasta Chirchi, a tres millas de distancia, y desde aquí hasta Vinelli, a otras cuatro (92). En este lugar, en

Cabo dell'Arme hay hasta 180 millas». Mención aparte merece el hecho de que Gentile confunda Siglio con Giglio, la isla toscana próxima a los presidios españoles. En realidad, a lo que se refiere Gentile es a *Molosiglio*. Estos errores nos hacen sospechar que este apartado no fue copiado por el mismo Gentile, porque confusiones tan graves solo parecen posibles en caso de que el autor no fuera napolitano y, por consiguiente, fuese un absoluto desconocedor de aquello de que está hablando. Será Sebastiano Gorgoglione quien nos aclare el problema al escribir *Ciglio* en lugar de *Giglio*. Si del segundo no cabe la menor duda de a qué hace referencia el segundo nombre se pueden extraer algunas enseñanzas. Puede muy bien referirse a *-siglio*, una terminación diminutiva muy española trasplantada a Nápoles, hasta hacer del muellecito frente al Palacio Real el *Molosiglio*. GORGOLIONE, p. 67.

(88) GENTILE, p. 191. Desde este lugar, en dirección a l'Annunziata hay dos millas y el rumbo está despejado. Lazzaro es una pedanía de Motta San Giovanni, población situada en el interior. No es de la misma opinión el marino genovés, que entendió el corto trayecto desde la Anunziata hasta Capo dell'Armi como complicado y lleno de pequeños obstáculos. GORGOLIONE, p. 67.

(89) GENTILE p. 191, «... y de Santo Spirito hasta Gratia hay una milla y 18 pasos». Sebastiano nos explica que por el flanco más próximo a tierra no existen impedimentos, pero que mar adentro las cosas cambian. GORGOLIONE, p. 67.

(90) GENTILE, p. 191. «Vi un obstáculo de arena, de tamaño medio, y tramos limpios hasta la rambla de Nora». Para Gorgoglione se encontrarán escollos tanto hacia la línea de la costa como hacia el exterior. GORGOLIONE, p. 67.

(91) GENTILE, p. 191. Esta área es mala para todo y se prolonga dos millas hasta el cabo delle Volpe. Sebastiano establece que desde la «Fiumara de la Nora» hasta el «Coda delle Volpe» hay tres millas, totalmente despejadas de compromisos. GORGOLIONE, p. 67.

(92) GENTILE, p. 191; GORGOLIONE, p. 67.

cambio, aparecían obstáculos de cierta relevancia que se van a prolongar por el resto de la fachada marítima de Reggio Calabria hasta alcanzar la Torre de San Giovanni (93). Aquí el texto de la instrucción se vuelve un poco oscuro, aunque entendemos que Gentile pretende decir que en la línea de playa la navegación es factible y, en caso de necesidad, se puede dar con la proa en tierra, mientras que desde el cabo dell'Armi hacia el estrecho de Mesina los obstáculos hacen la travesía más dificultosa, obstáculos que no siempre son identificados, pero cuya presencia es creciente a medida que nos adentramos en el estrecho.

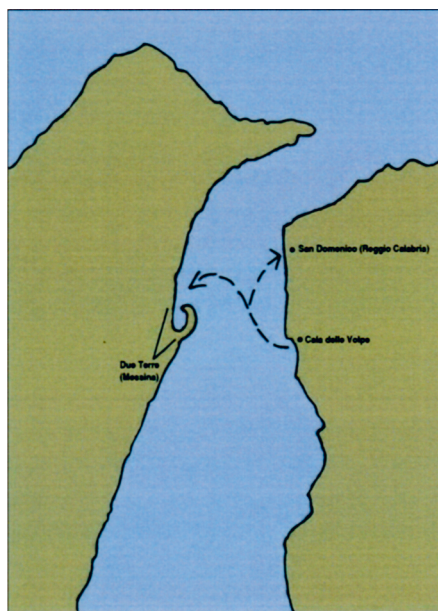
El influjo de la Luna y los vientos

El paso frente al faro de Mesina no estaría completo sin que se nos advirtiera de los cambios en corrientes y mareas en función de las distintas fases de la Luna, y sin olvidar, por supuesto, el efecto de los vientos sobre el comportamiento del mar. Por lo que se refiere al alcance de las mareas, conviene advertir que existe una relación directa entre el estrecho de Gibraltar y el de Mesina. Ambos espacios se encuentran coordinados, de manera que la corriente de dirección norte se produce en el estrecho de Mesina 1 hora y 45 minutos antes que la pleamar en Gibraltar. Es conocido que existe un flujo de agua del Mediterráneo al océano Atlántico y viceversa, aunque, debido a la evaporación, en el mar es más intensa la entrada de agua procedente del océano. Pues bien, aparte de esta interferencia, que se nota también en el paso del faro de Mesina, la influencia fundamental está relacionada con las fases lunares y sus movimientos a lo largo del tiempo. Gentile explica que las corrientes entran dos veces en el estrecho y salen otras dos, es decir, registran fases de pleamar con la entrada y de bajamar con la salida. Esta creciente y este reflujo máximos determinan en buena parte los vórtices y las corrientes, teniendo en cuenta que pueden producir un aumento o disminución del nivel del mar de hasta 27 centímetros. Parece ser que, aproximadamente, estos fenómenos se originan hacia las 14.00, con Luna nueva, y se prolongan hasta las 20.00, momento en que principia el fenómeno contrario. Es decir, entre las 20.00 y las 02.00, la corriente fluye hacia afuera del canal, para tornarse a la situación anterior entre las 02.00 y las 08.00, y cerrar el círculo con la corriente fluyen-

(93) GENTILE, p. 192, «... y vi que estaba despejado hasta Vinelli, donde hay un obstáculo de unos 30 pasos, continua despejado hacia tierra hasta Reggio, pero vi obstáculos hacia fuera, que se prolongaban, incluso hacia tierra hasta la Torre de San Giovanni. Desde allí vi todo despejado hacia tierra, con profundidades de 40 brazas. No obstante, hacia fuera encontré obstáculos discontinuos que se pueden prolongar hasta el Cabo dell'Arme, estando despejado hacia dentro para poder dar con la proa en tierra. Sebastiano continúa este mismo criterio. La travesía por Bendinelli es de treinta pasos despejados de obstáculos cerca de tierra pero más complicados mar adentro. Advertimos el cambio en el topónimo. El resto de la ruta hasta la Torre del *Torreoni* en San Giovanni estaba despejado salvo a la altura de la misma torre». GORGOLIONE, pp. 67-68.



Primera advertencia de Gio Gentile. Situación vientos favorables SSO (Solano-Garbí) constantes. Adecuados travesía Calabria-Cherchell.



Primera advertencia de Gio Gentile. Situación de vientos favorables (tramonta). Adecuados para travesía de Calabria y viceversa, pero muy peligrosos en condiciones adversas de la mar.

do hacia afuera del estrecho entre las 08.00 y las 14.00. Esta situación paradigmática se produciría el día de Luna nueva, y desde entonces iría modificándose a razón de tres cuartos de hora de retardo por día (94).

En el curso de la travesía por el estrecho de Mesina, la Luna no saldrá por el mismo lugar todos los días. Dependiendo del sitio por donde comience a crecer, la influencia sobre las aguas del estrecho variará en intensidad. Gentile nos ofrece un modelo adecuado de los períodos en que la influencia lunar es más intensa y de cómo repercute esto en la navegación. El napolitano habla de hasta cuatro posibilidades. La primera, cuando la Luna crece por siroco (SE). En estos casos, indica que la corriente del estrecho fluye en dirección a mediodía (S). Cuando el astro manifiesta su presencia en dirección lebeche (SO), la corriente fluye hacia tramontana (N). Si el satélite se

(94) GENTILE, p. 192. «Queriendo saber cómo fluye la corriente del Faro hay que hacer y decir de esta manera: Cuando ha de crecer la Luna influye en la corriente especialmente a partir de las 14 horas, hasta aproximadamente las 20 horas, hacia dentro. Del mismo modo, desde las 20 horas hasta las dos horas de la noche la Luna determina la corriente hacia fuera y luego vuelve hacia dentro. Además, habrá que establecer que la corriente crece, cada día, tres cuartos de hora, en tanto que igualmente la Luna lo hace. Esta regla se repetirá indefinidamente». En idéntico sentido se pronunciará GORGOLIONE, p. 68.

alza por mistral (NO), la corriente correrá para solano (S). Por último, si la Luna sale por gregal (NE), la corriente comenzará dirigiéndose hacia tramontana (N), para pasar luego a siroco (SE) (95). Lo cierto es que las corrientes podían tener cierta influencia en la navegación, pero no constituían un factor determinante a la hora de verificar el tránsito por el canal de Mesina (96). Había otros factores que, unidos a los anteriores, sí condicionaban notablemente la travesía.

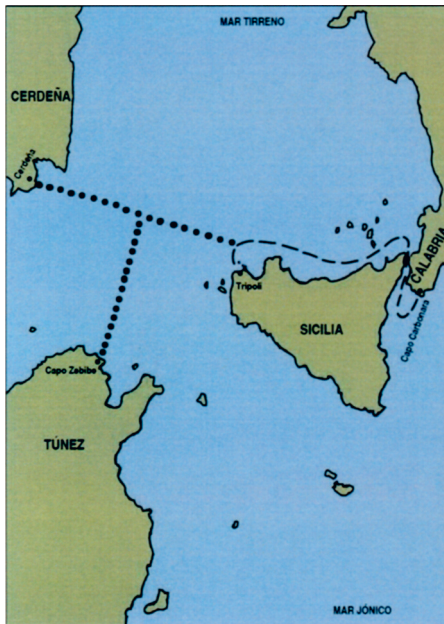
Cosa muy distinta es lo que ocurre con la circulación de vientos. Gentile nos da hasta cuatro consejos útiles para aprovechar la circulación por el canal de Mesina y evitar disgustos o incidentes desagradables. El primero hace referencia a los vientos que soplan a favor de corriente, vaya esta en dirección a solano o a tramontana. En el primer caso, la corriente y los vientos favorables, que soplen hacia mediodía, pueden conducir con facilidad en dirección sursuroeste, hasta alcanzar Cherchell, en Argelia. Por el contrario, si los vientos soplan hacia tramontana, desde el interior del propio paso del faro de Mesina empujarán hacia el norte, hacia la embocadura del puerto de Mesina, por un lado o, de manera alternativa, hacia San Domenico, en Reggio Calabria, al otro lado del estrecho. En cualquiera de los casos, no habrá dificultades. Pero Gio Gentile advierte de que las cosas pueden cambiar ostensiblemente si por casualidad se viene la noche encima y la mar está picada o en estado de marejadilla. Entonces convendrá aferrarse bien al timón, armarse de paciencia, hacer acopio de serenidad y tener valor, aparte de encomendarse a Dios, para salir con bien del trance (97).

La segunda indicación se centra en la travesía hacia Trapani desde el cabo Carbonara, en la parte sur de Calabria. La dificultad de este tramo radica en que sople gregal, lo cual repercutiría en la imposibilidad o en la dificultad de remontar el estrecho del faro de Mesina y virar hacia el oeste. Para evitar los inconvenientes que eso representa, Gentile recomienda evitar las zonas próximas a la costa, donde el viento puede soplar más fuerte. Y así, indica que, si hay bonanza, convendrá separarse al menos una cuarta de la costa. Sin embargo, si el viento es muy fuerte, uno puede acabar en Cerdeña o incluso

(95) GENTILE, p. 192. «Queriendo saber cómo influye la Luna, dependiendo de la situación de sus fases, en la marea alta y baja y en las corrientes podemos llegar a la siguiente conclusión: cuando la Luna se levanta en Siroco, la corriente fluye por Mediodía. Cuando la Luna se levanta por Lebecce, la corriente fluye por tramontana, cuando la Luna se halla en Mistral, la corriente fluye por Mediodía, cuando la Luna se alza por el Greco, la corriente fluye por Tramontana y después gira a Siroco».

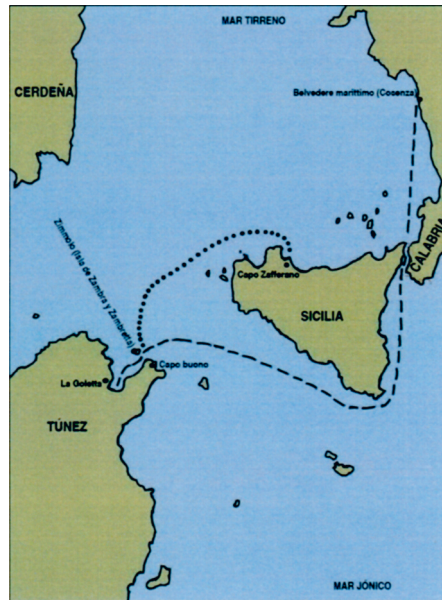
(96) De hecho, Sebastiano no se preocupa por ofrecernos su particular versión al respecto, omitiendo absolutamente este aspecto. GORGOLIONE, p. 68.

(97) GENTILE, p. 192. «Cuando la corriente va a Mediodía te llevará de Calabria a Cherchell. De igual manera, cuando la corriente va hacia Tramontana te puede llevar de la Cala delle Volpe a Due Terre. Igualmente, puede llevarte a San Domenico y si te hallas por la noche y con mal tiempo encomiendate a Dios bendito y gobierna el timón con sabiduría». Sebastiano hace un seguimiento muy similar al de Gentile, pero con algunas modificaciones en los topónimos. Así, habla de la «Coda di Volpe» (Cola de Zorra) en lugar de Cala de la Zorra; de la «Fiumara del Zenara», en lugar de San Domenico... GORGOLIONE, p. 68



..... Posibles rumbos forzados por los vientos o por la carencia de destreza de la tripulación o del capitán.

Segunda advertencia de Gio Gentile Situación vientos favorables capo carbonara-Trapani, con los problemas y desviaciones si no se fija un rumbo adecuado.



..... Posibles rumbos forzados por los vientos o por la carencia de destreza de la tripulación o del capitán.

Tercera y cuarta advertencia de Gio Gentile sobre la navegación entre marittimo (Cosenza) y el golfo de Túnez, con las desviaciones inevitables ante vientos desfavorables y decisiones equivocadas del patrón.

desviarse hasta Berbería, a la altura del cabo Zebibe, en las proximidades de Porto-Farina y Bizerta. Como los vientos siempre soplarán por estribor, conviene no despegarse de ese flanco, so pena de acabar desviándose hacia mediodía (S) (98).

La tercera orientación atañe a la travesía desde «Marittimo» hasta el golfo de Túnez. Topónimos italianos que se refieran a Marittimo hay varios. Quizá Gio Gentile aludía a Belvedere Marittimo, lugar próximo a Cosenza, al sur de Nápoles. Pues bien, estimaba nuestro marino que la travesía hacia el golfo de Túnez no presentaría problemas, puesto que la corriente, a la que aconsejaba dejar a estribor, facilitaría el viaje. De este modo, convendría que el

(98) GENTILE, p. 192. «Advertencia respecto de la carrera de Cabo Carbonara hasta Trapani. Con Gregal, la corriente te sacará siempre de rumbo. Habrá que escorarse hacia fuera una cuarta, si hay bonanza. Pero si el viento y la mar están picados, puedes acabar fuera de rumbo, incluso de Cerdeña, y acabarás en Berbería, a la vuelta del Cabo Zebibe. Hay que advertir que las corrientes siempre te llevarán a estribor (banda derecha). Cíñete al viento si te liga por ese lado, porque de lo contrario te conducirá hasta Solano». Respecto de esta recomendación y de las siguientes, Sebastiano no proporcionará ninguna información. GORGOLIONE, p. 68.

Zimmolo quedara a sotavento, para embocar Capo Buono y, por allí, el golfo de Túnez (99).

La cuarta y última navegación es complemento de la anterior. Se ocupa de la travesía entre Zimmolo y La Goletta, el puerto de la ciudad de Túnez, y de su dificultad en determinadas circunstancias. En efecto, cuando sopla mistral resulta imposible virar hacia poniente o lebeche para adentrarse en el golfo, pues la fuerza del mistral te lanzará irreversiblemente hacia Capo Zafarana, en la costa siciliana, de donde será imposible salir, por lo que resulta conveniente dar con la proa en tierra (100).

Conclusiones

Hasta aquí las reflexiones de Gio Gentile sobre el modo en que se debe afrontar la travesía del estrecho de Mesina. Hemos visto lo pormenorizado y minucioso de las indicaciones contenidas en el *Portulano* al respecto, y ello nos debe poner sobre aviso acerca de la naturaleza de esta obra. Gentile no parece un científico, ni un navegante brillante, pero dispone de experiencia y conocimientos suficientes para conducir su barco, sin percance, de un punto a otro, incluso en condiciones adversas y en aguas difíciles como las del paso de Mesina. Así pues, las aportaciones del *Portulano* son preciosas y nos informan de las capacidades y grado de evolución que había adquirido la navegación por estima a lo largo del siglo xvii.

El documento conocido como *Portulano de Mare*, de Gio Gentile, es una auténtica joya, un testimonio de primer orden del elevado nivel de conocimientos que sobre el tiempo y los mares mediterráneos se tenía en el siglo xvii. En este sentido, y por lo que se refiere al paso del estrecho de Mesina, parece claro que a finales del seiscientos se disponía de un acervo de conocimientos que no sería superado hasta comienzos del siglo xx o, como muy pronto, a finales del siglo xix, cuando se consiguió dar explicación científica a todos los fenómenos marinos que hacen de esta travesía una empresa arriesgada. Gio Gentile, en cambio, no disponía más que de un instrumental básico, el cual, prácticamente, ha continuado siendo el único disponible hasta nuestros días.

Por otro lado, por desgracia, no son muchas las informaciones que se disponen sobre el nivel técnico y de conocimientos a finales del seiscientos.

(99) «Advertencia, que desde el Marittimo al Golfo de Túnez la corriente te tirará siempre hacia dicho golfo. Iréis bien y más que bien con la corriente, en un rumbo a estribor, y así encontraréis los vientos que os lleven a sotavento del Zimmolo y al Cabo Buono». GENTILE, p. 192. No ha resultado sencillo identificar el topónimo Zimmolo, pero probablemente se puede relacionar con la isla Zembra y su pareja, Zembretta, que se encuentran a poniente de Capo Buono.

(100) «Advertencia, si estuviere en Zimmolo y no se tuviesen buenos vientos de Mistral, no conviene poner rumbo a la Goletta, porque acabarás en la costa del Cabo Zafarana y no podrás navegar adelante, por lo que si no hay más remedio conviene surgir. GENTILE, p. 192. El «Capo Zafarana», en siciliano —Zafferano en italiano—, se halla entre Catania y Taormina.

Las aportaciones en este sentido son muy reducidas, y los estudios extensos acerca de ellas, más menguados aún. Por esta razón, profundizar en el estudio del *Portulano* se nos antoja fundamental para arrojar luz sobre un período que, desde el punto de vista marítimo, ofrece muchas zonas de penumbra, zonas que el estudio intensivo de la polifacética obra de Gentile podría esclarecer. Nuestro propósito ha ido en esa dirección (101).

Bibliografía

- ALBUQUERQUE, Luís de; DEBERGH, Minako, y DESTOMBES, Marcel: *Um portulano de Diogo Homem (c. 1566) na Biblioteca Geral da Universidade: homenagem a Marcel Destombes*, Coímbra, 1988.
- ALIZIO, Francesco (Monseñor): *Un paese distrutto. Faro Superiore*. Mesina, 1932.
- ASTARITA, Tommaso: *The Continuity of Feudal Power: The Caracciolo Di Brienza in Spanish Naples*. Cambridge, 1992.
- AUBIN, Nicolás: *Dictionnaire de Marine, contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale, avec les règles & proportions qui doivent y être observées. Ouvrage enrichi de figures, représentant divers vaisseaux, les principales pièces servant à leur construction, les differens pavillons des nations, les instruments de mathématique, outils de charpenterie & menuiserie concernant la fabrique; avec les diverses fonctions des officiers*. P. Brunel, Ámsterdam, 1702 (1.ª ed). 4.º (14), 776 pp. Hay otras ediciones, de 1722, 1736 y 1742 (3.ª).
- BLÁZQUEZ Y DELGADO AGUILERA, Antonio: «Estudio acerca de la cartografía española en la Edad Media, acompañado de varios mapas», en *Boletín de la Real Sociedad Geográfica* XLVIII, núm. 2. Segundo trimestre de 1906, pp. 190-237.
- XIX XIX: «Los manuscritos de los Comentarios al Apocalipsis de San Juan, por S. Beato de Liébana», en *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos* I, 1906, pp. 257-273.
- BONGIOANNI, Angelo: *Nomi e cognomi. Saggi di ricerche etimologiche e storiche*. Turín, 1928.
- BORONAT, Javier: *Portolans procedents de col·leccions espanyoles, segles XV-XVII*. Barcelona, 1995.
- BOSSE, Monika, y STOLL, André: *Napoli vicereyno spagnolo: Una capitale della cultura alle origini dell'Europa moderna, ss. XVI-XVII*, 2 vols. Nápoles, 2001.,.
- BOSSOLASCO, Mario, y DAGNINO, Ignazio: «Sulla turbolenza delle correnti marine nello Stretto di Mesina», en *Geofisica Pura e Applicata* XXXVII, núm. 1, 1957, pp. 318-324.
- BRANCALASSO, Julio Antonio: *Laberinto de Corte con los diez predicamentos de cortesanos*. Nápoles, 1609.
- BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 t. México, 1976, 1987.
- BRAY, Massimo: «L'Arcivescovo, il viceré, il fedelissimo popolo. Rapporti politici tra autorità civile e autorità ecclesiastica a Napoli dopo la rivolta del 1647-1648», en *Nuova Rivista Storica* LXXIV, núm. 3-4. Mayo-agosto 1990.
- : «La rivolta di Napoli del 1647-1648. Un problema di lettura storiografica», en *Hispania* LI, núm. 177, 1991, pp. 175-204.
- BUISSERET, D.: *Ingénieurs et fortifications avant Vauban: l'organisation d'un service royal aux XVI.^e-XVII.^e siècles*. París, 2002.
- CALABRIA, Anthony: *The Cost of Empire: The Finances of the Kingdom of Naples in the Time of Spanish Rule*. Cambridge, 1991.
- , y MARINO, John A.: *Good Government in Spanish Naples*. Nueva York, 1990.
- CAMPBELL, Tony: «Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500», en HARLEY, J.B., y WOODWARD, David (dirs.): *The History of the Cartography*. Tomo I: *Cartography in*

(101) En la actualidad, y desde hace algún tiempo, estamos completando la traducción, transcripción y estudio pormenorizado del *Portulano de mare* de Gio Gentile.

- Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*. Chicago-Londres, 1987, pp. 371-463.
- CAPMANY I MONTPALAU, Antonio de: *Quèstiones* (sic) *críticas sobre varios puntos de historia económica, política y militar*. Madrid, 1807.
- CARBONELL BORJA, M.^a José: «Los archivos de los eruditos valencianos de finales del siglo XIX. José Enrique Serrano Morales, un ejemplo», en SÁEZ SÁNCHEZ, Carlos (coord.): *Actas del VI Congreso Internacional de Historia de la Cultura Escrita*. Tomo II: *Libros y documentos en la Alta Edad Media. Los libros de derecho. Los archivos familiares*, pp. 429-438.
- CARRIÓ-INVERNIZZI, Diana: «Los virreyes de Nápoles bajo la sombra de Neptuno. El mar en la representación del poder en el siglo XVII», en GARCÍA HURTADO, M.R.; GONZALO LOPO, D., y MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, E. (dirs.): *El mar en los siglos modernos*, t. II. Santiago de Compostela, 2009, pp. 511-521.
- CASSON, L.: *Ships and Seamanhip in the Ancient World*. Princenton, 1971.
- CASTILLO SOTO, Josefina: «La revuelta napolitana de mediados del siglo XVII y don Juan José de Austria», en *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 4, 1989, pp. 195-206.
- CEREZO MARTÍNEZ, R.: *La cartografía náutica española en los siglos XIV, XV y XVI*. Madrid, 1994.
- CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de: *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha* (ed. de Florencio Sevilla Arroyo y Antonio Rey Hazas). Alcalá de Henares, 1994.
- CHÂTELET, François: *El nacimiento de la historia*, 2 t. Madrid, 1978.
- CLADERA, Cristóbal: *Investigaciones históricas sobre los principales descubrimientos de los españoles en el Mar Océano, en el siglo XV y principios del XVI*. Madrid, 1794.
- COMPARATO, Vittor Ivo: «Barcelona y Nápoles en la búsqueda de un modelo político: analogías, diferencias, contactos», en *Catalunya i Europa a l'Edat Moderna. Actes del IV Congrés d'Història Moderna de Catalunya* (1998). Barcelona, 2000, pp. 439-452.
- CONGLIO, Giuseppe: *Il vicerego di Napoli e la lotta tra spagnoli e turchi nel Mediterraneo*, 2 vols. Nápoles, 1987.
- : *Declino del vicerego di Napoli, 1599-1689*. Nápoles, 1990, 1991.
- CONTINISIO, C. , y MOZZARELLI C.: *Repubblica e virtù: pensiero politico e Monarchia Cattolica fra XVI e XVII secolo*. Bulzoni, Milán, 1995.
- CORTÉS JOSÉ, Joaquín: «La cartografía histórica», en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 26, 1998, pp. 41-54.
- CORTESÃO, Armando: «The North Atlantic Nautical Chart of 1424», en *Imago Mundi* X, 1953, pp. 1-13.
- CORTESE, G., y DE DOMENICO, E.: «Some Considerations on the Levantine Intermediate Water Distribution in the Straits of Messina», en *Boll. Oceanol. Teor. Appl* VIII, núm. 3, 1990, pp. 197-207.
- COSENTINO, P., y FICARRA, V.: «I terremoti in Sicilia dall'anno 1000 al 1968: uno studio analitico e statistico», en *Annals of Geophysics* XXVII, núm. 3-4, 2010, pp. 517-537.
- COSTA, Giorgio: «Il piano territoriale paesistico delle isole Eolie», en *Quaderno della Rivista Ricerche per la progettazione del paesaggio. Dottorato di ricerca in Progettazione paesistica. Università di Firenze*, 1/3, 2004, pp. 49-60.
- CRESQUES, Abraham y Jafuda: *Mapamundi del año 1375* (ed. de Manuel Moleiro Rodríguez). Barcelona, 1983. Hay otra edición de esta carta náutica, a cargo de Jesús Varela Marcos, publicada en 2002.
- CUESTA DOMINGO, Mariano, y VARELA MARCOS, Jesús: *El Portulano de Valladolid. Estudio del Atlas*. Valladolid, 1996.
- DEFANT, A.: «Scilla e Cariddi e le correnti di marea nello Stretto di Messina», en *Geofis. Pura Appl.*, núm. 2, 1940, pp. 93-112.
- DE DOMENICO, E.: «Caratteristiche fisiche e chimiche delle acque nello Stretto di Messina», en *Le Detroit de Messine, Evolution Tectono-Sedimentaire Recente (Pliocene et Quaternaire) et Environment Actuel* (ed. de Geronimo Barrier Mantenat). París, 1987, pp. 225-235.
- DE LELLIS, Carlo: *Discorsi delle famiglie nobili del regno di Napoli. Parte prima*. Nápoles, 1654; *Parte terza*, m.l., 1671.
- DE ROSA, Luigi: *Il Mezzogiorno spagnolo tra crescita e decadenza*. Milán, 1987.

- DELILLE, Gérard; MARIN, Brigitte; MUTO, Giovanni, y VENTURA, Piero : «Naples: capitale et microcosme», en *Mégapoles méditerranéennes: Géographie urbaine rétrospective. Actes colloque...* (mayo 1996). Roma, 2000, pp. 576-598.
- DENOIX, C.: «Les problèmes de navigation au début des grandes découvertes», en MOLLAT, M. (coord.): *Le navire et l'économie maritime du nord de l'Europe du Moyen-âge au XVIII^e siècle. Troisième Colloque International d'histoire maritime* (1958). París, 1960, pp. 131-139.
- DI BELLA, Saverio: *Caio barocco. Mesina e la Spagna, 1672-1678*. Cosenza, 2005.
- DI SETA, Cesare: *Le città nella storia d'Italia. Napoli*. Roma, 1984.
- DIRECCIÓN HIDROGRÁFICA: *Portulano de las costas de la península de España, islas adyacentes y parte de la costa de África*. Madrid, 1813.
- DOMÍNGUEZ BORDONA, J.: *Exposición de códices miniados españoles*. Sociedad Española de Amigos del Arte, Madrid, 1929.
- D'ORGEIX, Emilie: «Al servicio del rey. El espionaje francés de las plazas fuertes españolas en el siglo XVII», en *Los ingenieros militares de la Monarquía Hispánica en los siglos XVII y XVIII*. Madrid, 2005.
- Elenco ufficiale nobiliare italiano*. Turín, 1922, 1031 pp.
- ESCARTÍN SÁNCHEZ, Eduardo: «Virrey y virreinato: la jornada del cardenal Zapata, de Madrid a Nápoles», en *Pedralbes*, núm. 15, 1995, pp. 233-264.
- ENCISO ALONSO-MUÑUMER, Isabel: «Revueltas y alzamientos en Nápoles. La crisis de 1647-1648 en la historiografía», en *Studia Historica. Historia Moderna*. Vol. 26: *Italia en la Monarquía Hispánica*, 2004, pp. 129-153.
- FALQUE REY, Emma (ed.): *Historia compostelana*. Akal, Madrid, 1995.
- FALL, Yoko K.: *L'Afrique à la naissance de la cartographie moderne. Les cartes majorquines: XIV^e-XV^e siècles*. París, 1982.
- FENICIA, Giulio: «Tendencias comerciales en el reino de Nápoles durante la primera mitad del siglo XVI (1503-1556)», en *Estudis. Revista de Historia Moderna*, núm. 19, 1993, pp. 7-38.
- : «Napoli e la guerra nel Mediterraneo cinquecentesco. Nota storiografica», en CANCELILA, R. (dir.): *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, t. II. Associazione Mediterranea, Palermo, 2007, pp. 383-396.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española (desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón)*, 9 t. Madrid, 1895-1903 (ed. orig.). Hemos manejado la edición facsimilar de 1972-1973.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Eustaquio: *Libro donde se trata de los virreyes lugartenientes del reino de Nápoles y de las cosas tocantes a su grandeza. Compilado por José Raneó, año 1634*. Madrid, 1853.
- , Martín: *Diccionario marítimo español*. Madrid, 1831.
- : *Disertación sobre la historia de la náutica*. Madrid, 1846.
- FONTOURA DA COSTA A.: *A ciência náutica dos portugueses na época dos descobrimentos*. Lisboa, 1958.
- GALASSO, Giuseppe: *Napoli spagnola dopo Masaniello. Politica, cultura, società*. Florencia, 1982 (ed. orig., Nápoles, 1972).
- : *Alla periferia dell'impero. Il Regno di Napoli nel periodo spagnolo, secoli XVI-XVII*. Turín, 1994.
- : *Napoli capitale. Identità politica e identità cittadina. Studi e ricerche, 1266-1860*. Nápoles, 1998.
- GANCI, Massimi, y ROMANO, Ruggiero: *Governare il mondo. L'impero spagnolo dal XV al XIX secolo*. Palermo, 1991.
- GARCIA-ARÁEZ, H.: *La miniatura en los códices de Beato de Liébana*. Madrid, 1992.
- : *La cartografía medieval y los mapamundis de los Beatos*. Madrid, 1998
- GARCÍA-BAQUERO, M.: «Un portulano de Juan de Oliva de 1596», en *Boletín del Servicio Geográfico del Ejército*, núm. 28, 1974.
- : *La imagen del mundo. Quinientos años de cartografía*. Biblioteca Nacional-Fundación Santillana, Madrid, 1992.
- GARCÍA CRUZ, Juan Antonio: «El arte de llegar a puerto. Matemáticas y navegación desde la antigüedad hasta el siglo XVII», en MARRERO, Isabel (coord.): *Descubrir las matemá-*

- ticas hoy. Sociedad, ciencia, tecnología y matemáticas*. La Laguna (Tenerife), 2006, pp. 185-199.
- GARCÍA FRANCO, Salvador: *Historia del arte y ciencia de navegar. Desenvolvimento histórico de las «cuatro técnicas» de la navegación*, 2 vols. Madrid, 1947.
- GARCÍA GARCÍA, Bernardo José (conde de Olivares): *Una Relazione vicereale sul governo del Regno di Napoli agli inizi del '600*. Nápoles, 1993.
- GAUTIER DALCHÉ, Patrick: *Carte marine et portulan au XII.^e Le Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei. (Pise, circa 1200)*. Roma, 1995.
- GERNEZ, D.: «Les indications relatives aux marées dans les anciens livres de mer», en *Archives Internationales d'Histoire des Sciences*, núm. 28, 1948, pp. 671-691.
- GIACOMANTONIA, Michele: *Navigando nella storia delle Eolie*. Gioiosa Marea, 2010.
- GIANNONE, Pietro: *Istoria civile del regno di Napoli*, 4 t. El último de ellos —el que aquí nos interesa— corresponde a la época de los Austrias hispanos y se publicó en La Haya en 1753.
- GIMÉNEZ LORENTE y PALADINI: *Portolans procedents de col·leccions espanyoles, segles XV-XVII*. Barcelona, 1995.
- GIURA, Vincenzo: «Gli ebrei nel Regno di Napoli tra Aragona e Spagna», en *Gli ebrei a Venezia: secoli XIV-XVII*. Milán, 1987, pp. 771-780.
- GONZÁLEZ, Federico: *Hermetismo y masonería*. Buenos Aires, 2001, 270 pp.
- GORGOLIONE, Sebastiano: *Portulano del Mare Mediterraneo, di Sebastiano Gorgoglione Genovese nel quale si contiene tutta la Navigazione, che si fa da luogo in luogo, e la descrizione di tutti li luoghi, e Terre, Porti, Isole, Capi, Scogli, e Secche, che si trovano dalla nobile Città di Genova fino al Capo San Vincenzo verso Ponente, e da Genova sino alla Sapienza verso Levante. E così della Barbaria di terra ferma da Capo Spartello fino a Tripoli nuovo. Dove si contengono le miglia, che sono da un luogo all'altro, e per qual Vento si guardano li Capi, Isole, Porti, e Terre*. Nápoles, 1726, en 8.^o (4), 116 pp. La primera edición de este libro vio la luz, merced a G.F. Paci, en 1682. Hay otra edición, publicada en Livorno por Francesco Natali en 1799, de 148 páginas. Nosotros utilizamos otra de 1705.
- GOZALBES CRAVIATO, Carlos: «Mitología del estrecho de Gibraltar», en *Jábega*, núm. 23, 1978, pp. 17-23.
- GRANDE, Gennaro: *Origine de' cognomi Gentilizi nel regno di Napoli*. Nápoles, 1756.
- HARVEY, P.D.A.: *Medieval Maps*. British Library, Londres, 1991.
- HOMANS, Benjamin: «Steam machinery applied to navigation &c», en *The Army and navy chronicle*, vol. iv. Washington, 1837, p. 19.
- IBÁÑEZ CERDÁ, J. (editor y prologuista): *Atlas de Joan Martines*. Madrid, 1973 (ed. facs.)
- KUPC'IK, I.: *Cartes géographiques anciennes*. París, 1981.
- LA RONCIÈRE, M. de, y MOLLAT DE JOURDIN, M.: *Les portulans. Cartes marines du XIII.^e au XVII.^e siècle*. Friburgo, Office du Livre, 1984.
- LANE, F.C.: «The Economic Meaning of the invention of the Compass», en *The American Historical Review*, núm. 68, pp. 605-617.
- Libri per Vedere. Le Guide Storico-Artistiche Della Città di Napoli: Fonti Testimonianze del Gusto Immagini di Una Città*. Nápoles, 1995, en concreto la parte del seicentos, a cargo de Fiorella Angelillo y Enrica Stendardo, pp. 43-89.
- LÍTER CURIESES, R.: «Beato de Liébana», en *Tesoros de la cartografía española*. Biblioteca Nacional, Madrid, 2001.
- ; SANCHIS, F., y HERRERO, A.: *Geografía y cartografía renacentista*, Torrejón de Ardoz, 1992.
- LONGO, F.: *Il Canale di Messina e le sue correnti, con appendice sui pesci che lo popolano*. Mesina, 1882.
- MAFRICI, Mirella: «Il mezzogiorno d'Italia e il mare: problemi difensivi nel settecento», en CANCELILA, R. (dir.): *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, 2 vols. Associazione Mediterranea, Palermo, 2007, pp. 637-663.
- MAIN, Angelo: «Mesina e il suo porto», en *Rivista Internazionale di Scienze Sociali e Discipline Ausiliarie L*, núm. 197, 1909, pp. 35-47.

- MANTELLI, R.: *Il pubblico impiego nell'economia del Regno di Napoli: retribuzioni, reclutamento e ricambio sociale nell'epoca spagnola, sec. XVI-XVII*. Nápoles, 1986.
- MARAMAI, A.; GRAZIANI, L., y TINTI S.: «Investigation on tsunami effects in the central Adriatic Sea during the last century, a contribution», en *Nat. Hazards Earth Syst. Sci.*, núm. 7, 2007, pp. 15-19.
- MARIN, Brigitte; MUTO, Giovanni, y VENTURA, Piero: «Naples: capitale et microcosme», en *Mégapoles méditerranéennes: Géographie urbaine rétrospective. Actes colloque... Mai 1996*. Roma, 2000, pp. 576-598.
- MARINO, John A.: *Pastoral Economics in the Kingdom of Naples*. Baltimore, 1988.
- : *Early Modern Italy, 1550-1796*. Oxford, 2002.
- MARTÍN-MERÁS VERDEJO, M.^a Luisa: *Atlas de Oliva o Atlas portulano de Juan Riczo*. Madrid, 1987.
- ; GIMÉNEZ LORENTE, L., y PALADINI, A.: *Estudio del Atlas de Joan Martines de 1570*. Valencia, 1994 (ed. facs.).
- : *Estudio de la carta portulana de Mateo Prunes (1563) del Museo Naval de Madrid*. Madrid, 2005.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José M.^a: *Historia y leyenda de la aguja magnética. Contribución de los españoles al progreso de la náutica*. Barcelona, 1946.
- : *Enciclopedia general del mar*, 6 vols. Madrid-Barcelona, 1958.
- MARTINO, Aurora, y RODRÍGUEZ REBOLLO, Patricia: «Fernando Joaquín Fajardo, marqués de los Vélez, virrey de Nápoles (1675-1683)», en *Los señoríos en la Andalucía moderna. El marquesado de los Vélez*. Almería, 2007, pp. 321-335.
- MAS GALVÁN, Cayetano: «Una aproximación a la historia de la cartografía», en GIMÉNEZ, Enrique (dir.): *El mar. Camino de ciencia y cultura*. Alicante, 2001, pp. 17-29.
- MEDAS, Stefano: «Il piu antico testo portolanico attualmente noto: lo ΣΤΑΔΙΑΣΜΟΣΗΤΟΙ ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ —Stadiasmo o periplo del mare grande», en *Mayurqa*, núm. 33, 2009-2010, pp. 333-364.
- MITRE FERNÁNDEZ, Emilio: *Historia y pensamiento histórico*. Madrid, 1997.
- MORGAN, Luke: *Salomón de Caus and Early Seventeenth-Century Landscape Design*. Filadelfia, 2006. 312 pp.
- MOSETTI, F.: «Some News on the Currents in the Straits of Mesina», en *Boll. Oceanol. Teor. Appl.* VI, núm. 3, 1988, pp. 119-201.
- MOTZO, Bacchisio R.: «Il compasso da navigare, opera italiana della metà del secolo XIII», en *Annali Della Facoltà di Lettere e Filosofia Della Università di Cagliari*, núm. 8, 1947, pp. 1-137.
- MUÑOZ FELIU, Miguel C.: «Liberalismo, desamortización y política bibliotecaria. El caso valenciano», en *Anales de Documentación*, núm. 9, 2006, pp. 133-141.
- MUSI, Aurelio: *Nel Sistema Imperiale: l'Italia spagnola*. Nápoles, 1994.
- : «Nápoles y España en lo siglos XVI y XVII: estudios y orientaciones historiográficas recientes», en *Pedralbes*, núm. 16, 1996, pp. 237-257.
- : «Integration and Resistance in Spanish Italy, 1500-1800», en *Resistance, Representation and Community*. Oxford, 1997, pp. 305-319.
- : *L'Italia dei vicerè: Integrazione e resistenza nel sistema imperiale spagnolo*. Cava de' Tirreni, 2000.
- MUTO, Giovanni: «Il regno di Napoli sotto la dominazione spagnola», en *Storia della società italiana*. Milán, 1989, pp. 225-316.
- : «Capitale e province», en *Archivio Storico per la Provincie Napoletane*, núm. 119, 2001, pp. 411-445.
- : «Percezione del territorio e strategia del controllo nel Mediterraneo spagnolo, secoli XVI-XVII», en *Controllo degli stretti e insediamenti militari nel Mediterraneo*. Roma, 2002, pp. 169-190.
- NAPPI, Eduardo: *Aspetti della società e dell'economia napoletana durante la peste de 1656. Dai documenti dell'Archivio Storico del Banco di Napoli*. Nápoles, 1980.
- : *Narrazione dell'origine e unione delle 28 famiglie nobili genovesi e di Quelle Ad Esse Aggregate. Cavada Dalla Storia Inedita Di Cibo Recco*. Génova, 1845.

- NEUMAN, Henry: *A Marine Pocket-Dictionary of the Italian, Spanish, Portuguese and German Languages, with an English-French and French-English Index; being a collection of a great variety of the most useful sea-terms in the above idioms*. Vernor, Hood & Sharpe, J. Murray, T. Boosey, J. Aspener, Londres, 1799. 8.º, 343 pp. Hay otras ediciones, de 1800 (2.º) y 1808.
- NISCIA, Anibale di.: *Storia civile e letteraria del regno di Napoli*. Nápoles, 1847.
- PALADINI CUADRADO, Ángel: *Mapa portulano de Juan Vespucci: mapa del mundo conocido* (Sevilla, 1526). Valencia, 1999.
- PANICCIA, Ersilia: «Francesco Imperato. Napoli e la rivoluzione di Masaniello», en *Archigrafica* (Archigrafica Paperback, núm. 15, 2010, 71 pp.), publicación on-line (www.archigrafica.org.). Consultado el 3 de enero de 2012.
- PARDUCCI, Amos: *Italia e Spagna*. Roma, 1948.
- PARPAL Y MARQUÉS, Cosme: «El almirante don Antonio de Oquendo en Menorca (1637-1638)», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, núm. 33, 1898, pp. 477-490.
- PEREDA, Felipe, y MARÍAS, Fernando: «De la cartografía a la corografía: Pedro Texeira en la España del seiscientos», en *Eria*, núm. 64-65, 2004, pp. 129-157.
- PEYTAVIN, Mireille: «Naples au miroir espagnol: une contemplation amoreuse», en *Observation and Communication: The Construction of Realities in the Hispanic World*. Fráncfort del Meno, 1997(a), pp. 271-298.
- : «Naples, 1610: Comment peut-on être officier?», en *Annales HSS* LII, núm. 2. Marzo-abril 1997(b), pp. 265-291.
- : «Españoles e italianos en Sicilia. Nápoles y Milán durante los siglos XVI y XVII: sobre la oportunidad de ser “nacional” o “natural”», en *Relaciones* XIX, núm. 73. Invierno 1998, pp. 87-114.
- PIAGGIA, Giuseppe: *Nuovi studj sulle memorie della città di Milazzo e nuovi principj di scienza e pratica utilità derivati da taluni di essi*. Palermo, 1866.
- PIGNATELLI, C.; SANSÒ, P., y MASTRONUZZI G.: «Evaluation of tsunami flooding using geomorphologic evidence», en *Marine Geology*, núm. 260, 2009, pp. 6-18.
- PINTON, Giorgio Alberto: «La Nápoles de Vico», en *Cuadernos sobre Vico*, núm. 7-8, 1997, pp. 115-139.
- PORRO GUTIÉRREZ, Jesús M.º: «Los tesoros de los mapas: la cartografía como fuente histórica (de la antigüedad a la época colombina)», en *Anales del Museo de América*, núm. 12, 2004, pp. 53-80.
- PORTER, Jeanne Chenault: *Baroque Naples: A Documentary History, 1600-1800*. Nueva York, 1999.
- PRINCIOTTA, Roberto, y STANCAMPIANO, Roberta: *La terra di Piraino e la sua storia. Le origine, la baronia Lancia, il ducato Denti dopo il ducato*. Mesina, 2008.
- PRIOR, John H.: *Geography, Technology and War. Studies in the Maritime History of Mediterranean, 649-1571*. Cambridge, 1988.
- QUAZZA, Romolo: *Preponderanza spagnola, 1559-1700*. Milán, 1950 (2.ª ed.)
- REAL ACADEMIA DE CIENCIAS EXACTAS, FÍSICAS Y NATURALES: *Vocabulario científico y técnico*. Madrid, 1990.
- REY PASTOR, J., y GARCÍA CAMARERO, E.: *La cartografía mallorquina*. Madrid, 1960.
- RIBAUD, P.: *Trattato teorico, pratico e storico sulle correnti ed altre particolarità e sui fenomeni che hanno luogo nel Canale di Mesina*. Nápoles, 1884.
- RIBOT GARCÍA, Luis A.: «Las provincias italianas y la defensa de la monarquía», en *Manuscripts*, núm. 13, 1995, pp. 97-122.
- : «Las revueltas italianas del siglo XVII», en *Studia Historica. Historia Moderna*. Vol. 26: *Italia en la Monarquía Hispánica*, 2004, pp. 101-128.
- RICCIO, Camillo Minieri: *Memorie storiche degli scrittori nati nel regno di Napoli*. Nápoles, 1844.
- RICZO, Juan: *Atlas portulano* (ed. de M.ª Luisa Martín-Merás). Nápoles, 1580.
- RÖDING, Johann Hinrich: *Allgemeines Wörterbuch der Marine in allen Europaeischen Seesprache nebst vollstaendigen Erklarungen*, 4 vols. Nemnich (Hamburgo) y J.J. Gebauer, (Halle), 1793-1798, +8.º, 468 pp, y 474 pp. Hay edición facsimilar (Ámsterdam, 1969), con traducción al danés, holandés, inglés, francés, italiano, alemán, portugués, español y sueco.

- ROLDÁN, Concha: *Entre Casandra y Clío. Una historia de la filosofía de la historia*. Madrid, 1997.
- ROSSI, Roberto: *Produzione e commercio della lana nel regno di Napoli nel secolo XVII* (tesis doctoral, cuatrienio 2001-2005). Università degli studi di Napoli Federico II.
- RUSSUS, Jacobus: *Carta nautica de la Meditèrrània, les mars Negra i d'Azov i les costes atlàn-tiques d'Europa i del Nord d'África. Jacobus Russus messanensis me fecit in nobili ciuitate Messane anno Dm. 1563; per Johannes Antonio Talamo composta amen*. Barcelona, 1996.
- SAAVEDRA, Ángel de (duque de Rivas): *Sublevación de Nápoles capitaneada por Masanielo. Con sus antecedentes y consecuencias hasta el restablecimiento del gobierno español*. Madrid, 1847.
- SABATINI, Gaetano: «La spesa militare nel contesto della finanza pubblica napoletana del XVII secolo», en *Mediterraneo in Armi. Quaderni di Meditèrrania Recherche Storiche*, núm. 4, 2007, pp. 593-635.
- SALAZAR, Luis M.^a de: *Discurso sobre los progresos y estado actual de la Hidrografía en España*. Madrid, 1809.
- SÁNCHEZ MARIANA, M.: «Introducción histórica», en *El Beato de Liébana. Códice de Fernando I y doña Sancha*. Biblioteca Nacional, Madrid, 1994.
- SAYERS, William: «Le Far de Meschines/the Strait of Mesina: Origin and History of the Topographical Term», en *The Journal of Romance Studies* VIII, núm. 2, pp. 9-20.
- SEGRE, Renate: «Sephardic Settlements in Sixteenth-Century Italy: A Historical and Geographic Survey», en *Mediterranean Historical Review*, núm. 6, 1991, pp. 112-137.
- SMEDILA, A.; DE MARTINI, P.M.; PANTOSTI, D., y otros: «Possible Tsunami Signatures from an Integrated Study in the Augusta Bay Offshore (Eastern Sicily-Italy)», en *Marine Geology*, núm. 281, 2011, pp. 1-13.
- SIGISMONDO, G.: *L'Italia degli Austrias: Monarchia cattolica e domini italiani nei secoli XVI e XVII*. Mantua, 1993.
- SOLOVIEV, S.L.; SOLOVIEVA, O.N.; GO, C.N, y otros.: *Tsunamis in the Mediterranean Sea 2000 B.C.-2000 A.D.* Dordrecht, 2000.
- STRATICO, Simone: *Bibliografia di Marina nelle varie lingue dell'Europa o sia raccolta dei titoli dei libri nelle suddette lingue i quali trattano di quest'Arte*. Milán, 1823.
- TAYLOR, Eva G.R.: *The Haven-Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*. Londres, 1956.
- THOMAS, Werner, y DE GROOF, Bart: «Rebelión y resistencia en el mundo hispánico del siglo XVII», en *Actas del Coloquio Internacional. Lovaina, 20-23 de noviembre de 1991*. Lovaina, 1992.
- TOOLEY, Ronald Vere: *Map and Map-makers*. Londres, 1970.
- TOOLEY's Dictionary of mapmakers. Nueva York, 1979.
- TOPPI, Nicolo: *Biblioteca napoletana, et apparato a gli huomini illustri in lettere di Napoli, e del regno, delle famiglie, terre, citta, e religioni, che sono nello stesso regno. Dalle loro origini per tutto l'anno 1678*, 2 t. Nápoles, 1678.
- VARELA MARCOS, Jesús: «La cartografía histórica como manifestación científico-artística», en ZALAMA, M.A. (coord.): *Ciencia y arte. La construcción del espacio pictórico*. Valladolid, 2008(a).
- : «La cartografía histórica», en *Revista de Estudios Colombinos*, núm. 4, 2008(b), pp. 21-30.
- VERCELLI, F.: *Crociere per lo studio dei fenomeni dello Stretto di Mesina*. Tomo I: *Il regime delle correnti e delle maree nello Stretto di Mesina*. Venecia, 1925, 209 pp.
- , y PICOTTI, M.: *Crociere per lo studio dei fenomeni dello Stretto di Mesina*. Tomo II: *Il regime chimico-fisico delle acque nello Stretto di Mesina*. Venecia, 1926, 161 pp.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel : *Dictionnaire d'Historie Maritime*, 2 t. París, 2002.
- VERONÉS, Lorenzo: *La guerra de Mallorca* (ed. crítica en castellano del manuscrito latino a cargo de Jaime Juan Castelló). Barcelona, 1996.
- VICOMTE DE SANTAREM: *Essai sur l'histoire de la cosmographie et de la cartographie*. París, 1849.
- VILLARI, Rosario: «La rivolta di Mesina e la crisi del Seicento», en DI BELLA, Saverio (dir.): *La rivolta di Mesina (1674-1678) e il mondo mediterráneo nella seconda metà del seicento*. Cosenza, 2001, pp. 29-42.

- VIVIEN, L.: *Histoire des découvertes géographiques des nations européennes dans les diverses parties du monde*. París, 1843.
- WATERS, David W.: *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times*. Londres, 1958.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.



Suplemento núm. 20 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 126 de 2014



SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

