

CONOCIMIENTOS NÁUTICOS Y REPRESENTACIONES DEL MAR EN LA BAJA EDAD MEDIA: EL EJEMPLO DEL ATLÁNTICO PRÓXIMO¹

Michel Bochaca

Université de La Rochelle – UMR 7266 LIENSs

Beatriz Arízaga Bolúmburu

Universidad de Cantabria

INTRODUCCIÓN

La presente comunicación se basa en una pregunta simple: ¿ cómo se imagina el Atlántico la gente que tiene un cierto conocimiento del mar a finales de la Edad Media ? Esta familiaridad con el océano puede ser esencialmente teórica en el caso de los cartógrafos o practica cuando se trata de marineros o de viajeros que han surcado el mar varias veces adquiriendo una experiencia náutica. Para no introducir una posible distorsión entre la manera de percibir el entorno marítimo según éste sea bien conocido de antemano o descubierto por primera vez durante un viaje de exploración, nos limitaremos a la parte del Atlántico mejor conocida antes del primer viaje de Cristóbal Colón en 1492. Nos centraremos en las aguas próximas a las costas occidentales de Europa y sus prolongaciones hasta las islas atlánticas controladas por los Europeos (Azores, Madeira, Canarias). No trataremos aquí las teorías desarrolladas por los intelectuales sobre la configuración geográfica del Atlántico

1. Este estudio forma parte de los proyectos I+D HAR 2012-32264, dirigido por Maribel del Val Vadivieso (Universidad de Valladolid) y HAR 2009-08474, «*De mar a mar*». *Los puertos castellanos en la Baja Edad Media* dirigido por Eduardo Aznar Vallejo (Universidad de La Laguna), financiados por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Gobierno de España.

al inicio de los viajes de descubrimiento² o sobre la naturaleza del agua de mar³. Los límites cronológicos adoptados permiten dejar fuera del estudio las representaciones artísticas de la mar⁴. Así quedan a nuestra disposición dos tipos de fuentes: unas náuticas (mapas, derroteros) y otras que relatan experiencias de navegación por parte de marineros (diarios de abordo, informes de viajes), o de pasajeros que cuentan sus hazañas a bordo de los barcos donde han subido (relatos de viajes). En un seminario enfocado al mundo ibérico haremos lo posible para privilegiar ejemplos peninsulares.

EL MAR EN LAS FUENTES NÁUTICAS: MAPAS Y DERROTOS

En un mundo de marineros donde el conocimiento náutico se adquiría navegando y se transmitía oralmente de una generación a otra, la producción de documentos náuticos fue escasa mientras se trataba de cruzar el Mediterráneo y el Atlántico próximo donde la experiencia práctica y una buena memoria bastaban desde el punto de vista técnico. Aunque se pusiese por escrito este saber práctico en unos mapas y derroteros, muy pocos son los que llegaron hasta nosotros a consecuencia de la difícil conservación de estos documentos. Su uso regular y la humedad a bordo de los barcos los estropeaba⁵. Cuando han llegado hasta nosotros, muchas veces su permanencia no tiene que ver directamente con el mundo marítimo.

Los mapas

Algunos de los mapas no son auténticas cartas marinas destinada a un uso náutico⁶. Mas bien son mapas de gabinete de interés estratégico y geográfico

2. RANGLES, W. G. L., *De la terre plate au globe terrestre. Une mutation épistémologique rapide (1480-1520)*, Paris, Armand Colin, 1980.

3. ARROUYE, J., «L'en-dessous et l'en-dessus de la mer», dans CONNOCHIE-BOURGNE, C. (dir.), *Mondes marins du Moyen Âge*, Aix-en-Provence, Publications de l'université de Provence, 2006, pp. 27-41. JAMES-RAOUL, D. et THOMASSET, C. (dir.), *Dans l'eau sous l'eau. Le monde aquatique au Moyen Âge*, Aix-en-Provence, Publications de l'université de Provence, 2002.

4. Las representaciones del paisaje marítimo (puertos, trozos de litoral, brazos de mar, alta mar, barcos, peces...) en las miniaturas medievales sirven como ambientación de las escenas que ilustran el texto. En la mayoría de los casos el artista no se preocupa por reproducir un espacio concreto.

5. Tampoco se han conservado numerosos mapas náuticos de los siglos XVII, XVIII o XIX utilizados a bordo de los barcos.

6. El mapa náutico mas antiguo conservado hoy en día es el llamado «mapa pisanos» (final del siglo XIII) que representa el Mediterráneo y, de manera muy esquemática, la costa atlántica de Europa [Paris, Biblioteca nacional de Francia, CPL GE B 1118 (RES)]. Por la simplicidad de su trazado y la ausencia total o casi total de decoración se pueden considerar también como documentos náuticos el mapa de Giacomo Girolodi (s. XV – New York, Hispanic

con un valor estético indudable⁷. Algunos han sido encuadernados para confeccionar atlas como por ejemplo el Atlas Cornaro que perteneció a la rica familia veneciana que le dio su nombre⁸. Se puede considerar que el saber náutico de la gente de mar se ha conservado al pasar las informaciones de los marineros a los cartógrafos que trabajaban para autoridades políticas y personajes importantes. Para los siglos xiv y xv, hasta el primer viaje de Cristóbal Colón, se han conservado un número reducido de mapas que cartografían una parte mas o menos amplia del Atlántico desde Europa hasta el noroeste de África⁹. Además unos son simples copias o variantes de un ejemplar que sirvió de patrón y fueron elaborados por un mismo cartógrafo o taller cartográfico como en el caso de Grazioso Benincasa¹⁰.

Dejando al lado los mapamundis, representaciones del conjunto del mundo terrestre conocido, podemos distinguir dos tipos de mapas según la escala utilizada. Unos a gran escala, centrados en el Mediterráneo, figuran en su margen occidental todo o parte del Atlántico conocido en la época de su realización. Pertenecen a este grupo los mapas de Guillermo Soller (1385)¹¹, de Angelino Dulcert¹², de Giacomo Girolodi (principios del siglo xv)¹³, de Gabriel Valseca (1449)¹⁴, de Albino de Canepa (1480)¹⁵ y también el mapa que pudo pertenecer a Cristóbal Colón antes de zarpar en 1492¹⁶. Otros mapas a escala mas reducida se centran en el Atlántico que baña las costas

Society of America) y el otro mapa de un autor anónimo (fin del s. xiv – principio del xv, Lucerna, Staatsarchiv).

7. Es el caso de los mapas de los siglos xiv y xv dibujados por Angelino Dulcert, Guillelmus Soleri, Albertinus Virga, Mecia de Viladeste, Giacomo Girolodi, Petrus Roselli, Grazioso Benincasa, Albino Canepa, Pedro Reinel, que representan el Atlántico.

8. British Library, Egerton MS 73.

9. PUJADES I BATALLER, R. J., *Les cartes portolanes: la representació d'una mar solcada*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 2007. Richard Pflederer (*Census of Portulan Charts & Atlases*, publicación privada, Estados Unidos, 2009) ha contabilizado 34 mapas náuticos del siglo xiv y 144 del xv. Habría que contar a parte los mapas que representan la parte del Atlántico que estudiamos.

10. Varios mapas similares representan las costas occidentales de Europa desde Escocia hasta Portugal, algunas hasta el noroeste de África: Vicenza, Biblioteca Cívica Bertoliana, 598 b, 1465; París, Biblioteca nacional de Francia, Ge DD1988 (Rés.), 1467; Palma de Mallorca, Fundación Bartolomé March Servera, 1468; Roma, Biblioteca Apostólica Vaticana, Vat. Lat. 9016, 1471; Viena, Österreichische Nationalbibliothek, MS. 355 (Hist. Prof. 79), 1480.

11. Florencia, Archivio di Stato CN 3.

12. París, Biblioteca Nacional de Francia, GE B 696 (RES).

13. Nueva York, Hispanic Society of America.

14. Barcelona, Museo Marítimo.

15. Roma, Società Geografica Italiana.

16. París, Biblioteca nacional de Francia, GE AA 562 (RES).

occidentales de Europa¹⁷. Algunos, en la misma hoja o en una hoja suplementaria, incorporan el Atlántico mas lejano hasta las islas (Azores, Madeira, Canarias) y la costa noroeste de África¹⁸. En todos estos mapas el mar, tanto el Atlántico como el Mediterráneo, se inscribe en negativo como un espacio vacío en comparación con los continentes. La «mar oceana» se representa como un espacio abierto y ninguna bandera indica una apropiación política fuera de las islas. Hay que esperar el tratado de Tordesillas de 1494 para que aparezca el meridiano separando la zona de expansión castellana de la zona portuguesa¹⁹. Las representaciones de barcos son excepcionales. En un mapa de Grazioso Benincasa de 1482 figura una carraca y una galera en el espacio dedicado al Atlántico²⁰. Hay que esperar el siglo XVI para que los barcos y los animales marinos aparezcan mas frecuentemente en los mapas²¹. A diferencia del agua dulce de los ríos que transcurren a través de la tierra, el agua salada del mar no tiene un tratamiento grafico específico. A parte de las islas, el vacío de los espacios marítimos contrasta con el trazado de las costas que refuerzan los nombres de los puertos inscritos del lado de la tierra. Las únicas referencias a la navegación en una superficie que no se caracteriza específicamente como líquida son las rosas de los vientos y las líneas de rumbos que salen a partir de ellas. Incorporadas en el cuadro o incluidas a manera de cartuchos unas escalas graficas permiten medir las distancias con la ayuda de un compás. Ninguna indicación hace referencia a la latitud. El tratamiento cartográfico del Atlántico no se distingue de la manera de representar los otros mares, por ejemplo el Mediterráneo, el mar mas y mejor representado en la cartografía europea de finales de la Edad media.

17. Es el caso de varias variantes de un mismo mapa de Grazioso Benincasa: 1465, Vicenza, Biblioteca Cívica Bertoliana, 598 b; 1471, Roma, Biblioteca Apostólica Vaticana, Vat. Lat. 9016; 1480, Viena, Österreichische Nationalbibliothek, MS. 355. Un mapa de Giacomo Girolodi del principio del siglo XV constituye otro ejemplo (Roma, Biblioteca Apostólica Vaticana, Rossiano 676).

18. Ver por ejemplo el mapa de Pedro Reinel de 1483 (Burdeos, Archives départementales de la Gironde, 2Z 1582 bis).

19. Ver por ejemplo el planisferio d'Alberto Cantino fechado de 1502 y conservado en la Biblioteca Estense de Modena (Italia). Alberto Cantino, espía a sueldo del duque de Ferrara, sacó clandestinamente el mapa de Portugal y lo trajo a Italia.

20. Bolonia, Biblioteca Universitaria.

21. Ver por ejemplo los dibujos de barcos en el Atlas Miller [1519, París, Biblioteca Nacional de Francia, CPL GE DD 683 (RES)] y en el Atlas Vallard [1547 – San Marino (California), Biblioteca Huntington]. La *Carta marina* dibujada por el clérigo sueco Olaus Magnus, publicada por primera vez en Venecia en 1539, representa el norte del Atlántico y el mar Báltico con numerosos barcos y animales marinos (Munich, Staatsbibliothek).

Los derroteros

Los derroteros atlánticos –routiers de la mer en francés, rutters of the sea en inglés, seebuch en alemán– corresponden a un tipo de documento náutico que los marineros del Mediterráneo llaman portulanos. Indican los principales puertos y fondeaderos que se encuentran a lo largo de una costa con las distancias que les separan²². Explican también como ir de una costa a otra perdiendo temporalmente la tierra de vista y calculando la ruta en alta mar a partir del rumbo a seguir y de la distancia a recorrer. Unos dan además indicaciones prácticas: profundidad y naturaleza del fondo del mar, dirección de las corrientes de mareas, detalles topográficos para identificar un sector de costa o una entrada de puerto, métodos nemotécnicos para calcular las fases de la luna, datos necesarios para saber si la marea sube o baja. A diferencia de los manuales que enseñan a partir de la primera mitad del siglo XVI el «arte de navegar»²³, los derroteros conservados para la Baja Edad Media no incluyen conocimientos de astronomía para el cálculo de la latitud con la ayuda de un astrolabio o de una ballestilla (bastón de Jacob). Enseñan solamente métodos prácticos para calcular las fases de la luna porque éstas condicionan la amplitud de las mareas.

Se conservan pocos derroteros medievales y todos no incorporan rutas marítimas atlánticas. Entran en esta última categoría el derrotero de Michalli da Ruodo (Miguel de Rhodas), marinero veneciano muerto en 1445²⁴, el *Grant routtier, pylottage y encrage de la mer* de Pierre Garcie Ferrande, maestre de barco francés de Saint-Gilles sur Vie que escribió en los años 1483-1484²⁵, y el Seebuch, literalmente «libro del mar», escrito en alemán²⁶. Los derroteros compilan conocimientos prácticos fruto de la experiencia de varias generaciones de marineros. Para ellos el mar es un espacio de trabajo donde tienen que desplazarse con sus barcos de la manera más segura que sea, transportando hombres et bienes o para ir a pescar en caladeros lejanos. Esta superficie líquida tiene medidas y unos contornos terrestres conocidos al este a lo largo de las costas europeas y africanas. El reconocimiento y

22. ARÍZAGA BOLUMBURU, B. et BOCHACA, M., «Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge d'après le *Grant routtier, pylottage et encrage de la mer* de Pierre Garcie dit Ferrande», *Cuadernos del CEMYR*, 15, 2007, pp. 91-107.

23. Pedro de Medina, *Arte de navegar*, Valladolid, 1545. Edición francesa: *L'Art de naviguer*, Lyon, 1554.

24. *The Book of Michael of Rhodes. A Fifteenth-Century Maritime Manuscript*, O'LONG, P. y alii (eds), Cambridge (Mass.) and London, MIT Press, 3 vol.

25. WATERS, D. W., *The Rutters of the Sea. The Sailing Directions of Pierre Garcie*, New Haven and London, Yale University Press, 1967.

26. KOPPMANN, K., *Das Seebuch*, Bremen, Küthmann, 1876.

la conquista de las islas Canarias, de las Azores y de Madeira a lo largo del siglo xv permitió disponer de puntos de apoyo para la ampliación de los horizontes oceánicos hacia el oeste y el sur-oeste. Todavía todos los marineros europeos no eran capaces de llegar hasta allí. La mayoría de ellos se limitaban a surcar las aguas atlánticas próximas a las costas de Europa. Pero allí también el mar se mueve al ritmo de las mareas, datos que se deben incorporar para calcular la ruta e esquivar peligros cerca de tierra. La profundidad del agua cambia en función de la marea hasta correr el riesgo de encallar el barco.

EL MAR VISTO DESDE LA CUBIERTA: DIARIOS DE A BORDO Y RELATOS DE VIAJES

Comparando con el Mediterráneo los relatos de viajes por mar en el Atlántico próximo hasta Colón en 1492 son escasos y han sido poco estudiados²⁷. Gran parte de ellos no fueron redactados por marineros de profesión sino por pasajeros embarcados para cumplir una misión (militares, embajadores) o por asunto personal (mercaderes, peregrinos). La mayoría son cortos –el paso del mar representa un simple tramo de un itinerario principalmente terrestre– por lo cual aportan un número reducido de datos sobre el entorno marítimo que los viajeros descubren muchas veces por primera vez²⁸. Para paliar estas dificultades nos centraremos en los testimonios de dos narradores que poseen una fuerte experiencia náutica: Cristóbal Colón²⁹ y Gutierre Díaz de Games, autor del *Victorial* o crónica de don Pero Niño, conde de Buelna³⁰.

27. POUGET-TOLU, A., *Navires et navigation aux XIV^e et XV^e siècles d'après les récits de voyages*, Paris, L'Harmattan, 2002. Este libro desarrolla sobre todo ejemplos de viajes mediterráneos.

28. BOCHACA, M. «Sea Travel at the End of the Middle Ages Based on the Account of the Embassy to Spain and Portugal Given by Roger Machado (1489)», *The Mariner's Mirror*, t. 98/4, 2012, p. 436-447. *Idem*, «Navigation entre la France et l'Écosse d'après le récit de l'ambassade de Regnault Girard auprès de Jacques I^{er} Stuart (1434-1436)», *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 119/4, 2012, p. 35-54. *Idem*, «Un voyage par mer d'Angleterre à Bordeaux et retour en 1442-1443 d'après *A Journal by one of the Suite of Thomas Becketon*», *Annales du Midi*, t. 125-283, 2013, pp. 369-388. BOCHACA, M. et AZNAR VALLEJO, E., «Navigation atlantique de trois galères castillanes au début du XV^e siècle d'après *Le Victorial*: de la chronique chevaleresque à l'histoire maritime», *Anuario de estudios medievales*, vol. 44/2, 2014, pp. 733-768.

29. Cristóbal Colón, *Textos y documentos completos, relaciones de viajes, cartas y memorias*, VARELA, C. (ed.), Madrid, Alianza, 1982. Nos limitaremos a la parte del viaje de ida entre Saltes y el archipiélago canario y entre las Azores y Lisboa a la vuelta.

30. Gutierre DÍAZ DE GAMES, *El Victorial*, BELTRÁN LLAVADOR, R. (ed.), Madrid, Santillana Ediciones Generales, 4^a edición, 2005.

La visión de Cristóbal Colón en el diario del primer viaje

No se puede cuestionar la reputación marinera de Colón. Tal y como Bartolomé de Las Casas ha transmitido en el diario del primer viaje, copiando unos trozos y resumiendo otros a su manera, la palabra «agua» figura pocas veces relacionada con el mar³¹. En el viaje de ida Colón se da cuenta que «el agua de la mar hallavan menos salada desde que salieron de las Canarias» (p. 22), y a la vuelta nota: «por ser el agua más fría» (p. 120), «mandó adereçar el navío y hinchir las pipas de agua de la mar por lastre» (p. 131). Se refiere al «mar» de manera muy general, empleando la palabra con varios matices. La expresión «mar Océána» (p. 16) o «mar Océano» (p. 17) designa lo que llamamos hoy en día el océano Atlántico. Pero a su vez éste se descompone en dos elementos distintos, uno líquido, «la mar», y el otro sólido, «las tierras». Colón se propone «de hazer carta nueva de navegar, en la cual situaré toda la mar e tierras del mar Océano en sus propios lugares, debaxo su viento» (p. 17).

Los pocos detalles encontrados a lo largo del diario se refieren a los diversos tipos de movimientos que afectan la superficie de la mar. De una manera un poco simple Colón opone una mar «llana como un río» (pp. 23, 25, 121), «mansa y llana» (p. 24), «llana y buena» (p. 25), «bonança y llana» (p. 27), «muy llana» (pp. 120, 123), que le parece un don de Dios, y una mar agitada: «aquí començó a tener mar grande y tormenta» (p. 125). Pero no siempre el propio Colón o Bartolomé de Las Casas cuando éste resume el texto del Almirante establecen una clara diferenciación entre el movimiento general de la superficie del mar y las olas: «tuvo mucha mar por proa que les estorbaba el camino» (p. 20), «tuvieron mucho mar» (p. 28), «mar muy alta» (p. 125), «creçía mucho la mar y el viento» (p. 125), «la mar era altíssima aunque iva algo baxandose... la mar venía muy alta del Güeste» (p. 128), «la mar era muy alta» (p. 132), «grandes olas y mar» (p. 133).

Las olas adquieren protagonismo en el relato cuando su fuerza y su carácter desordenado ponen a prueba los barcos y su tripulación: «cruzavan las olas que atormentavan los navios» (p. 125), «las olas eran espantables, contraria una de otra, que cruzavan y embaraçaban el navío que no podía passar adelante ni salir de entre medias d'elas y quebravan en él» (p. 125), «avía quitado el papahigo de la vela mayor, por miedo que alguna onda de la mar no se lo llevase del todo» (p. 128). El otro movimiento que afecta la

31. No se considera aquí el uso de la palabra «agua» en el sentido de agua dulce, empleada para la bebida de la tripulación.

superficie del mar son las corrientes marinas que a veces mejoran la progresión de los barcos («ayudabales la corriente», p. 21) y a veces son desfavorables porque frenan su marcha («las corrientes le eran contrarias», p. 20) o les hacen derivar fuera de la ruta prevista («las corrientes, que siempre avían echado los navíos al Noroeste», p. 24). Colón tiene también que tomar en cuenta las mareas, así «con la marea de montante, entró por la barra de Saltés hasta dentro del puerto de donde avía partido a tres de Agosto del año pasado» (p. 137)³².

Pero al final son muy pocas las informaciones sobre el agua en comparación con otros detalles como la vegetación encontrada derivando en la superficie de la mar o la fauna marina, o las aves avistadas desde los barcos sobre todo en la parte del viaje entre Canarias y el Caribe.

La visión de Gutierre Díaz de Games en El Victorial

Retrocediendo unas décadas atrás en el tiempo, la crónica de Gutierre Díaz de Games ofrece un testimonio bastante similar a pesar de que el autor no sea un marinero profesional. Bajo las ordenes del noble castellano Pero Niño participa en dos campañas marítimas, una en el Mediterráneo en 1404 y otra en el Atlántico en 1405-1406. De estirpe nobiliaria, Gutierre Díaz adquiere una robusta experiencia náutica al servir a bordo de galeras como hombre de armas durante casi tres años. Atento a los detalles del entorno marítimo y de la vida a bordo, su relato se enriquece mucho al contar la campaña atlántica tras una iniciación a la navegación en un ámbito mediterráneo³³.

Como lo hemos visto con Colón, Gutierre Díaz utiliza poco la palabra agua para referirse al mar. Lo hace para dar cuenta de los movimientos que afectan su superficie en el caso de las mareas («començava a menguar el agua», p. 366)³⁴ o para describir su aspecto agitado («en el rax fázese el agua toda remolinos, e por esto es allí la mar muy peligrosa», p. 453)³⁵. En unas pocas ocasiones se refiere al aspecto líquido: «ay allí unos pescados que

32. Es probable que los tres barcos salieran del puerto de Barres el 2 de Agosto de 1492 aprovechando el reflujo de la marea.

33. BOCHACA, M., «Del Mediterráneo al Atlántico: parla y representaciones marineras en la primera mitad del siglo xv», *Las fronteras culturales en la Edad Media*, XXIIIº seminario del CEMYR, La Laguna (11-13 abril 2013), en prensa (Cuadernos del CEMYR).

34. Gutierre Díaz nota también: «quando menguase el agua», «con la menguante del agua» (p. 376).

35. Hablando del Ras en el viaje de ida, zona muy peligrosa situada al extremo de Breña para pasar del golfo de Vizcaya al canal de la Mancha, Gutierre Díaz había notado ya: «la mar que faze allí todo remolinos» (p. 360).

buelan sobre el agua» (pp. 427-428), «tanta hera la tormenta, que enbestian las galeas por proa, que lançavan dentro en las galeas la arena del suelo de la mar a bueltas con el agua» (p. 427).

Habitualmente Gutierre Díaz habla del mar pero emplea esta palabra con diversos sentidos según el contexto. A veces da a entender que las galeras se alejan de la costa: «entraron / salieron a la mar» (pp. 316, 358), «a la mar larga» (p. 316), «acordaron de se meter a la mar» (p. 316), cuando tienen la costumbre de navegar cerca de la costa. En algunos casos Gutierre Díaz se refiere a las mareas: «la creçiente de la mar» (p. 356), «tornó la mar con la creçiente» (p. 357), «creçía la mar. Entraron las galeas al Pasaje» (p. 465). Caracteriza el estado del mar según el tiempo: «fallaron la mar calma» (pp. 365, 430, 439), «esta mar es muy tormentosa» (p. 385), «levanto la mar tanto, que enbestían las olas por proa fasta media galea, e fizo girar las galeas por fuerça. Venían las olas tan altas como sierras, la mar cavada» (p. 362). Cuando la mar se hace muy fuerte aparece la palabra olas: «Las olas heran tan fuertes que davan en el costado de la galea, que la querían fazer pedaços, e toda la fazía sonar. E venían olas muy grandes por popa, que algunas dellas entravan por la galea». (p. 363), «Enbestían las olas muy grandes por las proas» (p. 453), «dixo que la galea suya abriera con la grand fuerça de las ondas» (p. 364).

Impresionado por la amplitud de las mareas y la fuerza de las corrientes marinas en el Atlántico, Gutierre Díaz se refiere frecuentemente a estos fenómenos: «començava a menguar el agua, e con la jusente salieron las galeas, e sacaron las naos fuera de la corriente» (p. 366), «e plogo a Dios que la corriente que las metió en el golfo por la una parte, esa misma corriente las sacó por la otra, que fue una grand maravilla» (p. 375), «Venía la creçiente e la grand corriente por las proas de las galeas, e el viento muy fuerte por popa» (p. 453). La mar que cubre y descubre los accesos a los puertos le fascina: «[Le Crotoy] puerto de baxamar queda en seco e non paresçe mar ninguna [...] en aquellas seys oras que dura la menguante [...] como menguo el agua [...] vino la creçiente» (p. 426), «Calés es una villa llana, e quando es la mar creçiente, llega la mar a la villa, e aun çércala alderredor; e de baxamar llegan a ella de parte de la tierra» (p. 429).

Gutierre Díaz insiste en los peligros de la mar de Poniente para las galeras en comparación con el Mediterráneo: olas, corrientes, ausencia de refugios para abrigarse de noche o en caso de mal tiempo (p. 454).

CONCLUSIÓN

La manera de representar el mar a finales de la Edad Media, tanto en el Atlántico próximo como en el Mediterráneo, no da lugar a una abundancia de detalles. La visión de los cartógrafos, de los marineros y de los viajeros bastante familiarizados con el entorno marítimo coincide en sus principales aspectos. El mar bañando las costas oeste de Europa y su prolongación oceánicas hasta el noroeste de África y las islas en medio del Atlántico norte forman un espacio de circulación dentro de unos límites conocidos. Varios movimientos previsibles (mareas, corrientes, olas) afectan esta superficie líquida pero con una amplitud superior a lo que ocurre en el Mediterráneo, lo que a veces sorprende al narrador poco familiarizado con el Atlántico. Los marineros tienen que tomar en cuenta esos movimientos para decidir la ruta a seguir y conducir sus barcos a buen puerto. Mas allá de la línea de costa el mar constituye un «territorio del vacío» para parafrasear la expresión de Alain Corbin³⁶. Al contrario de la superficie terrestre no parece propicio a largas descripciones excepto durante algunos momentos de peligro (tormentas, episodios de navegación difícil cerca de una costa hostil). Se ofrece un mundo sin colores, sin ruido, sin olores, casi sin vida. A diferencia de la observación minuciosa de la fauna (peces, aves) y de los vegetales (algas, hierbas y árboles a la deriva) encontrados durante los viajes de descubrimiento no se presta atención a estos signos de vida, por lo menos no se hace referencia a ellos. También las condiciones de vida incómodas por culpa del frío, de la humedad y de los movimientos del barco (cabeceo y balanceo propicios al mareo) parecen olvidadas una vez el viaje ha acabado.

Conocimientos náuticos básicos y representaciones del entorno oceánico cercano a finales de la Edad Media eran frutos de una experiencia marítima forjada a lo largo de la intensificación de la navegación atlántica a partir de las últimas décadas del siglo XIII. Constituyeron un bagaje técnico y conceptual fundamental a la hora de adentrarse en el océano en busca del lejano Oriente. Es esencial acercarse lo más posible a este conjunto de conocimientos medievales para entender mejor los cambios rápidos que ocurren en los siglos posteriores en la manera de navegar y de representar los distintos océanos, sabiendo que había que emplear desde luego la palabra en plural.

36. CORBIN, A., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*, Paris, Aubier, 1988. Este autor demostró que antes de la segunda mitad del siglo XVII la inmensidad del mar no se representa ni en la pintura ni en la literatura.