

3

Les voyages politiques en Europe (XVIII^e-XX^e siècles)



**a cura di Pierre-Marie Delpu e
Christophe Poupault**

www.viaggiatorijournal.com

Direttore scientifico Fabio D'Angelo - direzione@viaggiatorijournal.com

ISSN 2532-7623 (online) – ISSN 2532-7364 (stampa)

VIAGGIATORI. CIRCOLAZIONI SCAMBI ED ESILIO

www.viaggiatorijournal.com

Direttore della rivista: Fabio D'Angelo

direzione@viaggiatorijournal.com

Vicedirettore: Pierre-Marie Delpu

pmdelpu@orange.fr

Segreteria di redazione: Luisa Auzino

segreteria redazione@viaggiatorijournal.com

Luogo di pubblicazione: Napoli, Via Nazionale 33, 80143

Periodicità: semestrale (settembre/marzo)

Direttore della pubblicazione/Editore: Fabio D'Angelo

ISSN 2532-7623 (online) ISSN 2532-7364 (stampa)

Pubblicazione: Anno 2, Numero 1, 27 settembre 2018

Deposito legale: _____

Comitato scientifico: Mateos Abdon, Anne-Laure Amilhat Szary, Sarah Badcock, Laura Barletta, Pierre-Yves Beaurepaire Gilles Bertrand, Agostino Bistarelli, H el ene Blais, Jean Boutier Alfredo Buccaro, Catherine Brice, Fran ois Brizay, Eugenio Burgio, Albrecht Burkardt, Santi Fedele, Rivka Feldhay, Marco Fincardi, Vittoria Fiorelli, Myriam Houssay-Holzschuch, Mario Infelise, Maurizio Isabella, Phyllis Lassner, Brunello Mantelli Luigi Mascilli Migliorini, Rita Mazzei, Giuliano Milani Rolando Minuti, Sarga Moussa, Daria Perocco, Dhruv Raina Sandra Rebok, Fiammetta Sabba, Isabelle Sacareau, Lorenzo Scillitani, Mikhail Talalay, Franca Tamisari, Anna Tylusińska-Kowalska, Ezio Vaccari, Sylvain Venayre,  Eric Vial

Comitato di lettura: Irini Apostolou,  tienne Bourdeu, Andrea Candela, Rosa Maria Delli Quadri, Alejandrina Falc n, Roberto Ferreira Garc a, Thomas Haddad, Peter Kone n y, Ildik  Krist f Gilles Mont gre, Khyati Nagar, Christophe Poupault, Pierrick Pourchasse, Gabriele Proglione, Fr d ric Sall e, Duran Saltuk Romy Sanchez, Luis Teixeira, Helge Wendt

Comitato di redazione: Marco Bernardi, Marco Bettassa Marianna Calabretta, Alessia Castagnino, Antonio D'Onofrio Giuseppe Greco, Matthieu Magne, Alessandra Orlandini Carcreff, Elisabetta Serafini

La rivista è a libera consultazione sul sito www.viaggiatorijournal.com. Chi desiderasse la copia cartacea, a pagamento, può indirizzare la richiesta ad associazione@viaggiatorijournal.com.

Referaggio

I saggi sono sottoposti a *double-blind peer review*. Vengono inviati a due *referees*, di riconosciuta competenza in specifici ambiti di studio, interni ed esterni alla redazione e al comitato scientifico della rivista.

Il saggio viene rifiutato o riconsegnato all'autrice/autore con gli eventuali commenti.

L'elenco dei *referees* anonimi e delle procedure di referaggio sono a disposizione degli enti di valutazione scientifica nazionali e internazionali. Si prega di indirizzare la richiesta alla direzione della rivista direzione@viaggiatorijournal.com, oppure consultare la sezione *Statistiche* nella home page del sito www.viaggiatorijournal.com.

Viaggiatori pubblica ad accesso aperto i suoi contenuti per assicurare la più ampia diffusione e circolazione al sapere storico vagliato dalla comunità scientifica. *Viaggiatori* non prevede costi per la sottomissione e/o la peer review degli articoli.

Tutto il materiale pubblicato è distribuito con licenza “Creative Commons – Attribuzione” (CC-BY 4.0). Gli autori mantengono il copyright sui loro contributi, garantendo tuttavia a chiunque la possibilità di scaricare, riusare, ristampare e distribuire i materiali pubblicati da *Viaggiatori*, con la sola condizione che siano correttamente citati l'autore e il titolo della rivista.

Laboratoire Universitaire Histoire Cultures Italie Europe
Université Grenoble-Alpes

Scuola Superiore di Studi Storici
Università della Repubblica di San Marino

Università degli studi di Napoli Suor Orsola Benincasa

**VIAGGIATORI
CIRCOLAZIONI SCAMBI ED ESILIO**

3

***Les voyages politiques en Europe
(XVIII^e-XX^e siècles)***

*A cura di Pierre-Marie Delpu e Christophe
Poupault*

Indice

Introduction

di Pierre-Marie Delpu e Christophe Poupault p. 1

Dossier monografico

Le législateur en voyageur politique. Le cas du représentant en mission Prieur de la Marne

di Suzanne Levin p. 14

Un guide politique de la Rome de Pie VII : le Tableau de Rome vers la fin de 1814 de Guinan Laoureins

di Nicolas Bourguinat p. 38

Un art mêlé de politique. Les voyages du comte de Clary-Aldringen dans l'Europe des Restaurations (1816-1822)

di Matthieu Magne p. 85

Les employés américains de la Fondation Rockefeller en voyage dans l'Allemagne des années 1930 : des observateurs singuliers de la crise de la République de Weimar et du nazisme

di Judith Syga-Dubois p. 122

Les touristes allemands de III^e Reich face à l'autre Allemagne lors de l'Exposition Internationale de Paris (1937)

di Ute Lemke p. 151

La strada verso la cooperazione europea. Il viaggio politico di De Gasperi in Belgio e Francia nel 1948

di Alberto Carrera p. 176

Frontiere simboliche e circolazioni politiche: i primi viaggi di François Mitterrand in Spagna e Portogallo (1974-1976)
di Judith Bonnin p. 201

Varia

Pescados, pinnípedos, cetáceos, crustáceos, aves acuáticas y otros animales marinos en los archipiélagos de Portugal – Azores y Madeira – en los siglos XV-XVI. Una breve panorámica
di Alice Tavares p. 225

Cabbage for Californian Island (on 300th anniversary of Kapus's death)
di Stanislav Južnič p. 259

Navegar al servicio de la monarquía de España: una descripción de las costas del Mediterráneo Occidental a mediados del siglo XVI
di Victor Muñoz Gómez e Enrique J. Ruiz Pilares p. 331

Fonti

Dalla missione scientifica al pellegrinaggio politico: il Viaggio da Napoli a Pizzo di Mariano D'Ayala (1843)
di Pierre-Marie Delpu p. 378

Recensioni

Marco Fincardi, Simonetta Soldani (a cura di), *Soggiorni culturali e di piacere. Viaggiatori stranieri nell'Italia dell'Ottocento (Memoria e ricerca, 46/2014, Milano, Franco Angeli)*
di Gilles Bertrand p. 401

Carlo Ranzo, *Relatione d'un viaggio fatto da Venetia in Costantinopoli*, saggio critico, trascrizione e commento a cura di Alessandro Gallotta, Firenze, Phasar Edizioni, 2017
di Alessia Castagnino p. 408

Annette Becker, *Messagers du désastre*, Paris, Fayard, 2018
di Nicolas Charles p. 413

Nota

Un'esperienza di scrittura. Il progetto Le fonti e la storia al Liceo Classico "G. Garibaldi" di Napoli
di Fabio D'Angelo p. 418

Il Vesuvio in eruzione, pensieri ed emozioni
di Francesca Pia Tuccillo p. 420

Introduction

di Pierre-Marie DELPU - Christophe POUPAULT

L'histoire des voyages est devenue depuis plusieurs années un champ de recherches particulièrement fécond. Depuis les *Enquêtes* d'Hérodote, ils sont indissociables d'une meilleure connaissance du monde, favorisant les échanges, les contacts, les mobilités, nationales ou internationales, et les opérations de transferts culturels. L'Europe a de tout temps été traversée par des soldats, des marchands, des pèlerins, des intellectuels, pour des déplacements souvent utilitaires, avant de découvrir à la Renaissance le voyage de curiosité que l'on entame volontairement pour assouvir une soif de connaissances et élargir ses horizons. Depuis, jusqu'à l'avènement du tourisme de masse après la Seconde Guerre mondiale, dont les origines s'observent dès la fin du XIX^e siècle¹ et qui est souvent accusé d'avoir fait perdre au voyage sa richesse initiale², les déplacements temporaires n'ont

¹ M. BOYER, *Histoire du tourisme de masse*, Paris, Presses Universitaires de France, 1999 ; M. BOYER, *Histoire générale du tourisme du XVI^e au XXI^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2005 ; J. K. WALTON (dir.), *Histories of Tourism. Representation, Identity and Conflict*, Clevedon, Buffalo, Channel View Publications, 2005 ; P. FRASCANI, *Il mare*, Bologne, il Mulino, 2008 ; L. SEGREGTO, C. MANERA et M. POHL (dir.), *Europe at the seaside. The economic history of mass tourism in the Mediterranean*, New York-Oxford, Berghahn Books, 2009 ; E. G. E. ZUELOW (dir.), *Touring Beyond the Nation. A Transnational Approach to European Tourism History*, Farnham, Ashgate, 2011 ; A. BERRINO, *Storia del turismo in Italia*, Bologne, il Mulino, 2011.

² J. BUZARD, *Beaten Track. European Tourism, Literature, and the ways to culture 1800-1918*, Oxford, Oxford University Press, 1993.

jamais cessé de croître, facilités par les progrès dans les transports³ et le développement des guides touristiques⁴.

Parmi cette multitude de périples, le voyage politique, forcé ou libre, retient particulièrement l'attention. Ce numéro spécial de la revue *Viaggiatori*, pour la première fois, a pour ambition d'en examiner les formes, la diversité et les mutations en Europe de la fin du XVIII^e siècle, période de transformation et d'intensification des mobilités qui ne sont plus désormais limitées aux seuls voyages d'aristocrates ou de savants, à la fin du XX^e siècle. Dans le cadre d'une histoire générale de la mobilité⁵, l'objectif, à partir des apports récents de l'historiographie et des sciences politiques, est de s'interroger sur de potentielles distinctions entre des types ou des formes de voyages politiques, selon les conceptions revendiquées par les voyageurs. Pour la période

³ G. DUC, O. PERROUX, H.-U. SCHIEDT et F. WALTER (dir.), *Histoire des transports et de la mobilité. Entre concurrence modale et coordination (de 1918 à nos jours)*, Neuchâtel, Alphil-Presses Universitaires suisses, 2014. Sur les cas français et italien, voir G. SABATINI (dir.), *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale*, L'Aquila, Amministrazione Provinciale, 1996, F. CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, deux tomes, Paris, Fayard, 2005 et S. MAGGI, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologne, Il Mulino, 2005.

⁴ G. CHABAUD, É. COHEN, N. COQUERY et J. PENEZ (dir.), *Les guides imprimés du XVI^e au XX^e siècle. Villes, paysages, voyages*, Paris, Belin, 2000.

⁵ J. CHESNAUX, *L'Art du voyage. Un regard (plutôt) politique sur l'autre et l'ailleurs*, Paris, Bayard, 1999 ; P. GERBOD, *Voyager en Europe, du Moyen Âge au III^e millénaire*, Paris, L'Harmattan, 2002 ; A. FAHRMEIR, O. FARON et P. WEIL (dir.), *Migration Control in the North Atlantic World. The Evolution of State Practices in Europe and the United States from the French Revolution to the Inter-War Period*, New York, Berghan Books, 2003 ; D. ROCHE, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003 ; G. BERTRAND (dir.), *La culture du voyage. Pratiques et discours de la Renaissance à l'aube du XX^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2004 ; S. VENAYRE, *Panorama du voyage 1780-1920. Mots, figures, pratiques*, Paris, Le Belles Lettres, 2012.

de la fin du XVIII^e et du début du XIX^e siècle, des travaux récents ont par exemple mis en évidence les spécificités du « voyage républicain » qui s'est affirmé à l'époque de la Révolution française, dans un contexte viatique alors dominé par le Grand Tour⁶. Au XIX^e siècle, pour lequel la pratique n'a été que très peu étudiée, l'intensification des voyages politiques a facilité la circulation des expériences révolutionnaires ou contre-révolutionnaires à l'échelle européenne, tout en connaissant une évolution quantitative avec la naissance du tourisme dans les premiers temps de la culture de masse. Durant l'entre-deux-guerres, puis la guerre froide, les régimes autoritaires et totalitaires ont suscité un grand intérêt qui a motivé des déplacements spécifiques pour en saisir les réalisations et les finalités⁷. Dans

⁶ G. BERTRAND et P. SERNA (dir.), *La République en voyage, 1770-1830*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013. Sur le Grand Tour, voir A. BRILLI, *Il viaggio in Italia : storia di una grande tradizione culturale*, Bologne, il Mulino, 2006 et G. BERTRAND, *Le Grand Tour revisité. Pour une archéologie du tourisme : le voyage des Français en Italie, milieu XVIII^e-début XIX^e siècle*, Rome, École française de Rome, 2008.

⁷ F. KUPFERMAN, *Au pays des Sovièts. Le voyage français en Union soviétique 1917-1939*, Paris, Gallimard, 1979 ; A. SCHWARZ, *Die Reise ins Dritte Reich. Britische Augenzeugen im nationalsozialistischen Deutschland (1933-1939)*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1993 ; S. CŒURÉ, *La grande leur à l'Est : les Français et l'Union soviétique, 1917-1939*, Paris, Seuil, 1999 ; R. MAZUY, *Croire plutôt que voir ? Voyages en Russie soviétique (1919-1939)*, Paris, Odile Jacob, 2002 ; F. SANTOS, *Españoles en la Alemania nazi : testimonios de visitantes del III Reich entre 1933 y 1945*, Madrid, Ediciones Endymion, 2012 ; C. POUPAULT, *À l'ombre des faisceaux. Les voyages français dans l'Italie des Chemises noires (1922-1943)*, préface d'Emilio Gentile, Rome, Collection de l'École française de Rome n°499, 2014 ; F. SALLÉE, *Sur les chemins de terre brune. Voyages dans l'Allemagne nazie (1933-1939)*, Paris, Fayard, 2017 ; M. CORNICK, M. HURCOMBE et A. KERSHAW, *French Political Travel Writing in the Interwar Years. Radical Departures*, New York, Routledge, 2017 ; O. DARD, E. MATTIATO, C. POUPAULT et F. SALLÉE (dir.), *Voyager dans les États autoritaires et totali-*

ces différents contextes, la dimension des pratiques du voyage doit être particulièrement questionnée en s'interrogeant sur leur inscription dans une culture politique ou leur possible partage entre des acteurs relevant d'horizons politiques divergents.

S'interroger sur le voyage politique conduit à en définir dans un premier temps le cadre et le champ d'analyse. Il peut être engagé par des personnes ou des groupes fort divers mais qui accomplissent tous un déplacement temporaire, dans leur pays ou à l'étranger, pour des raisons politiques. Parmi les acteurs concernés, deux catégories sont à distinguer. La première est celle du politique proprement dit, pour lequel le voyage est souvent une nécessité, consentie ou non, à l'instar des chefs d'État⁸, des chefs de gouvernement ou des ministres qui mettent en scène le pouvoir. La pratique est ancienne, attestée dès l'époque moderne avec les « tours royaux » des monarchies lorsque se renforce l'autorité royale⁹, mais elle s'est diversifiée pour ne plus se limiter aux seuls acteurs étatiques. Lorsqu'apparaissent les partis politiques modernes, dans les dernières décennies du XIX^e siècle, devenant des entités nationales et organisées dotées de structures de financement centralisées, des chefs de parti, des militants parfois réinvestissent cette pratique¹⁰. Cette

taires de l'Europe de l'entre-deux-guerres : confrontations aux régimes, perceptions des idéologies et comparaisons, Chambéry, Éditions de l'Université Savoie Mont Blanc, 2017 ; O. DARD et A.-I. SARDINHA, *Célébrer Salazar en France. Du philosalazarisme au salazarisme français (1930-1974)*, Bruxelles, Peter Lang, 2018.

⁸ J.-W. DEREYMEZ, O. IHL et G. SABATIER, *Un cérémonial politique : les voyages officiels des chefs d'État*, Paris, L'Harmattan, 1998.

⁹ Pour la France du XVI^e siècle, voir J. BOUTIER, A. DEWERPE et D. NORDMAN, *Un tour de France royal. Le voyage de Charles IX (1564-1566)*, Paris, Aubier, 1984.

¹⁰ Sur la formation des partis politiques modernes, voir D. CARAMANI, *The Nationalization of Politics. The Formation of National Electorates and Party Systems in Western Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

dernière doit être comprise dans les logiques plus larges de la propagande, de la diplomatie et de la représentation, qui ne se limitent pas aux seules sphères du pouvoir. La seconde catégorie regroupe des voyageurs qui ne sont pas des « professionnels » de la politique mais qui accomplissent un déplacement qui prend une dimension politique ou qui s'effectue dans un cadre politique. C'est le cas des hauts fonctionnaires, des conseillers ou des « experts » dans leur domaine¹¹, des déplacements de journalistes ou d'écrivains-journalistes à l'occasion de reportages politiques, qui connaissent un grand développement dans la première moitié du XX^e siècle¹², des militaires qui peuvent assurer des missions d'ordre politique, particulièrement à l'étranger¹³,

Sur le rôle des voyages pour les partis politiques, voir J. BONNIN (dir.), *Relations internationales et diplomatie de partis*, « Matériaux pour l'histoire de notre temps », n°119-120, 2016/1-2.

¹¹ Citons l'exemple des agents du Ministère de l'Intérieur en France dans les années 1820 et 1830 : P. KARILA-COHEN, « De l'enquête politique comme voyage : les agents itinérants des ministères de la police et de l'intérieur sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », in S. VENAYRE (dir.), *Le Siècle des Voyages*, « Sociétés & Représentations », ISOR/Credhess, n°21, avril 2006, pp. 135-146. Citons également le cas de Jean Monnet, haut fonctionnaire français, qui s'est mis en juillet 1940 au service de la mobilisation économique américaine et qui est envoyé à Alger en février 1943, par le président Roosevelt, avec pour mission de réconcilier De Gaulle et Giraud.

¹² M. BOUCHARENC, *L'écrivain-reporter au cœur des années trente*, Ville-neuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2004 ; M. MARTIN, *Les Grands Reporters. Les débuts du journalisme moderne*, Paris, Audibert, 2005.

¹³ À l'instar de celle conduite par le maréchal Joffre aux États-Unis en 1917, envoyé par le gouvernement français pour organiser la coopération militaire franco-américaine et convaincre Washington de la stratégie française : P. LESOUËF, « La mission du maréchal Joffre aux États-Unis en avril-mai 1917 », in C. CARLIER et G. PEDRONCINI (dir.), *Les États-Unis et la Première Guerre mondiale*, Paris, Economica, 1992.

des pèlerinages politiques, dont les formes sont multiples¹⁴, des séjours d'intellectuels et d'artistes engagés¹⁵, bien étudiés dans le cadre des régimes autoritaires¹⁶, ou encore des voyages touristiques qui présentent une dimension politique. Cette liste¹⁷ prouve une pluralité d'approches possibles, aussi bien concernant la préparation et les buts du voyage, que son organisation,

¹⁴ L. CHANTRE, P. D'HOLLANDER et J. GRÉVY (dir.), *Politiques du pèlerinage, du XVII^e siècle à nos jours*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2014. On parle de « tourisme politique » lorsque des personnes ou des groupes visitent à dessein des sites qui témoignent de la culture politique ou de la vie politique d'un État ou d'une région. Il peut s'agir de la maison familiale d'un ancien chef d'État, d'un lieu de pouvoir ou de circuits touristiques directement liés à un événement politique précis, à l'instar de la Révolution de 1917 à Moscou et à Saint-Petersbourg. Quand le voyage va jusqu'au soutien idéologique concernant les événements dont il est question sur les lieux visités, il s'agit d'un tourisme militant. Les pèlerinages dans la vallée de *los caídos* près de Madrid, pour célébrer le franquisme, ont par exemple provoqué de nombreuses polémiques en Espagne : M. ALBERT LLORCA, « Les avatars de la mémoire des morts de la guerre civile espagnole (1936-1939) et le mausolée du *Valle de los Caídos* », in A. BOUCHY et M. IKESAWA (dir.), *La mort collective et le politique. Constructions mémorielles et ritualisations*, Tokyo, Institut des sciences sociales et humaines de l'Université de Tokyo, 2011.

¹⁵ G. COGEZ, *Les écrivains voyageurs au XX^e siècle*, Paris, Seuil, 2004 ; A. DULPHY, Y. LÉONARD et M.-A. MATARD-BONUCCI (dir.), *Intellectuels, artistes et militants. Le voyage comme expérience à l'étranger*, préface de Gilles Bertrand, Bruxelles, Peter Lang, 2009.

¹⁶ F. DUFAY, *Le Voyage d'automne. Octobre 1941, des écrivains français en Allemagne. Récit*, Paris, Plon, 2000 ; F. HOURMANT, *Au pays de l'avenir radieux. Voyages des intellectuels français en URSS, à Cuba et en Chine populaire*, Paris, Aubier, 2000 ; O. LUBRICH, *Voyages dans le Reich. Récits*, Arles, Actes Sud, 2008 ; S. CŒURÉ et R. MAZUY (dir.), « *Cousu de fil rouge* ». *Voyage des intellectuels français en Union soviétique. 150 documents inédits des archives russes*, Paris, CNRS Éditions, 2012.

¹⁷ Le voyage diplomatique, comme mission commanditée par l'État pour les besoins de la représentation, est volontairement exclu du numéro parce qu'il incarne une autre forme de mobilité.

l'interface avec les populations sur place, la diffusion des analyses et des perceptions au retour, le déplacement lui-même, souvent laissé dans l'ombre alors qu'il est symptomatique d'une époque, d'un contexte ou du fonctionnement d'un régime¹⁸, sans jamais perdre de vue les parcours et les objectifs des voyageurs.

Il s'agira donc de comprendre la pratique du voyage politique dans sa spécificité par rapport à des formes de mobilités mieux étudiées du fait de leur dimension politique plus évidente. Il s'oppose par exemple à la mission professionnelle, politique ou scientifique mandatée par le pouvoir¹⁹, ou encore à l'exil, émigration contrainte ou choisie pour des raisons d'opposition politique à un gouvernement et qui se construit sur le long terme autour de l'objectif d'un retour hypothétique. Les travaux sont nombreux à avoir établi la finalité politique de l'exil et leur apport à la construction des identités idéologiques ou partisans, par-delà la diversité des cultures politiques impliquées²⁰.

La perspective dominante, à partir de recherches sur des groupes ou des individualités, doit être d'analyser la fonction et la finalité du voyage politique en s'interrogeant sur son aspect

¹⁸ Voir par exemple C. POUPAULT, *Franco en février 1941. Un déplacement révélateur des rivalités en Méditerranée au début de la guerre*, « Guerres mondiales et conflits contemporains », n°269, janvier-mars 2018, pp. 73-89.

¹⁹ La pratique a été bien étudiée pour la période révolutionnaire. Voir sur les missions politiques, dans le cas de la France, M. BIARD, *Missionnaires de la République. Les représentants du peuple en mission (1793-1795)*, Paris, CTHS, 2002. Sur les missions scientifiques, voir F. D'ANGELO, *Dal Regno di Napoli alla Francia. Viaggi ed esilio tra Sette ed Ottocento*, Naples, Dante & Descartes, 2018.

²⁰ Par exemple pour l'Italie du XIX^e siècle, plusieurs auteurs ont montré comment la pérégrination politique forcée avait constitué l'un des moteurs de la construction nationale : M. ISABELLA, *Risorgimento in Exile ? Italian Emigrés and the Liberal International in the Post-Napoleonic Era*, Oxford-New York, Oxford University Press, 2009 ; A. BISTARELLI, *Gli esuli del Risorgimento*, Bologne, Il Mulino, 2010.

politique dès le départ ou sur sa politisation au cours du déplacement. Cette question de la politisation est centrale parce qu'elle permet à l'historien de remettre en perspective un voyage qui n'a pas, *a priori*, une dimension politique au début mais qui l'acquière au cours du déplacement, voire une fois celui-ci terminé. Le poids des conjonctures dans lesquelles le voyage s'inscrit peut ainsi être déterminant, comme dans le cas du séjour en France d'Arthur Young, agronome britannique parti effectuer un voyage d'observation en 1787 et devenu un observateur privilégié du déclenchement de la Révolution française²¹. Le cas des mobilités aristocratiques du premier XIX^e siècle est comparable : la famille des Clary-Aldringen, originaire de Bohême, en est représentative, conduisant à la production de savoirs et d'informations sur les situations politiques des pays fréquentés²². Ces quelques cas révèlent une tension fondamentale entre des voyages qui relèvent au départ d'une finalité politique et d'autres mobilités qui sont l'objet d'un processus de *politisation*. Cette catégorie, empruntée aux sciences politiques, désigne la manière dont un objet *devient* politique alors qu'il est au départ étranger à ce champ. Une riche production de sciences sociales a montré la diversité de ses formes qui investissent notamment des pratiques sociales ordinaires²³. Ainsi, il faut s'interroger sur les raisons qui peuvent donner à un voyage cette dimension et sur la

²¹ A. YOUNG, *Travels, during the years 1787, 1788 and 1789, undertaken more particularly with a View of ascertaining the Cultivation, Wealth, Resources and National Prosperity of the Kingdom of France*, Londres, Bury St Edmund's, 1792.

²² M. MAGNE, *À Teplitz et dans le monde. Les Clary-Aldringen, une maison princière dans l'Europe des Habsbourg au temps des révolutions*, thèse de doctorat en histoire, Université de Nice Sophia Antipolis, 2017.

²³ J. LAGROYE (dir.), *La politisation*, Paris, Belin, 2003. Sur les politisations dites « ordinaires », voir C. JUDGE DE LARIVIÈRE et J. WEISBEIN (dir.), *Politiques du commun (XVI^e-XIX^e siècles)*, numéro spécial de « Politix », n° 119, 2017/3.

façon dont les personnes ou les groupes, consciemment ou non, tracent une frontière éventuelle entre politique et apolitique. Dans les dictatures, l'encadrement politique du tourisme, qui impacte nécessairement les voyageurs, est une entrée stimulante pour en analyser les effets sur les étrangers qui viennent visiter le pays concerné²⁴. Il en est de même pour certaines périodes, à l'instar de la guerre froide²⁵, qui donnent une dimension politique sous-jacente aux déplacements. L'approche par les acteurs et par la typologie des voyages permet d'envisager des éléments de réponse, dans la mesure où chaque type de déplacement prouve la complexité d'appréhender son caractère « politique », au regard des multiples situations. Concernant les voyages des chefs d'État, qui sont les plus médiatisés, l'aspect politique dès le départ ne fait aucun doute. Ils peuvent être entamés pour rencontrer un homologue, officiellement ou officieusement, une population, tester l'efficacité sociale des rituels politiques, mettre en scène le pouvoir ou bien participer à des réunions ou des sommets fondamentaux. Dans certains cas, ils permettent de capter la présence populaire pour sonder l'opinion, comme lors du tour de France du président Louis-Napoléon Bo-

²⁴ Pendant la guerre civile espagnole par exemple, voir M. C. RODRIGUEZ, *Le tourisme de guerre franquiste, à l'aune des modèles de tourisme encadrés durant l'entre-deux-guerres*, thèse de doctorat en histoire en préparation, Université de Lausanne.

²⁵ C. ENDY, *Cold War Holidays. American Tourism in France*, Chapel Hill, University of North Carolina, 2004 ; C. M. KOPPER, *The breakthrough of the package tour in Germany after 1945*, « Journal of Tourism History », n°1, 2009, pp. 67-92 ; N. M. ROSENDORF, *Franco Sells Spain to America. Hollywood, Tourism and Public Relations as Postwar Spanish Soft Power*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2014.

naparte en septembre-octobre 1852, peu de temps avant le rétablissement de l'Empire²⁶, ou à l'occasion des voyages présidentiels de la Troisième à la Cinquième République²⁷. Ils peuvent aussi permettre de servir le régime, par des mises en scène spécifiques, comme l'illustrent parfaitement les dictatures. Les nombreux déplacements d'Hitler en Allemagne à la fin des années 1930²⁸, ou plus récemment ceux de Kim Jong-un en Corée du Nord, le montrent. Par leur dimension politique évidente, ces voyages sont toujours construits préalablement et très organisés pour ne rien laisser au hasard, avant tout parce qu'ils peuvent être risqués et provoquer des incidents diplomatiques, comme lors du voyage du général de Gaulle au Québec en 1967²⁹, voire être dramatiques, à l'image de l'assassinat du roi Alexandre de Yougoslavie à Marseille en octobre 1934, ou du président Kennedy à Dallas en novembre 1963. Si tout voyage induit une préparation en amont, les déplacements de chefs d'État, de chefs de gouvernement ou de ministres ne peuvent évidemment pas être mis sur le même plan que ceux d'autres acteurs comme les reporters, les touristes ou même les intellectuels engagés.

Ce numéro de *Viaggiatori* a ainsi vocation à baliser le voyage politique, qu'il soit national ou international, comme objet d'histoire central dans la diffusion des idées et des expériences politiques, la compréhension des régimes étrangers et la constitution de réseaux nationaux ou internationaux, à partir d'une étude globale qui insiste sur la variété temporelle et spatiale des situations, selon une approche multiscale et diachronique. Celui qui voyage possède une autorité parmi ses pairs

²⁶ É. ANCEAU, *Napoléon III*, Paris, Tallandier, 2008, pp. 205-208.

²⁷ N. MARIOT, *Bains de foule. Les voyages présidentiels en province, 1888-2002*, Paris, Belin, 2006.

²⁸ F. SALLÉE, *Sur les chemins de terre brune*, op. cit., p. 99.

²⁹ M. LEFÈVRE, *Charles de Gaulle. Du Canada français au Québec*, Montréal, Léméac, 2007.

parce que le déplacement lui confère une connaissance érudite d'un pays, d'un régime. L'expérience est essentielle et le voyage est une preuve irréfutable acquise lors d'un séjour. Certes, il n'est pas toujours efficace comme objet d'histoire et peut même renforcer l'aporie, en raison notamment de la durée du déplacement. Mais le voyageur est dans tous les cas un passeur de connaissances qu'il veut vraies, si bien que la profession de foi d'objectivité s'impose à tous parce qu'elle engage la crédibilité, particulièrement du politique, de l'intellectuel ou du journaliste. Dans ce cadre, les récits de voyages, sous forme de témoignages ou de souvenirs, doivent être analysés en fonction des conceptions propres aux auteurs en tenant compte du contexte de leur rédaction/publication et des processus de réécriture lorsqu'ils sont rédigés ou publiés longtemps après les événements, sans jamais perdre de vue la subjectivité des propos, en dépit des régulières déclarations de neutralité. Le voyageur voit, entend et parfois diffuse, surtout il interprète, selon ses propres grilles de lecture. Plus généralement, l'analyse des voyages politiques doit tenir compte de la pertinence des sources envisagées, qu'il est nécessaire de hiérarchiser (archives publiques ou privées, documentation administrative, reportage, écrits personnels).

Les contributions qui suivent cherchent ainsi à saisir la diversité des temporalités et des acteurs des voyages politiques entre la fin du XVIII^e et la fin du XX^e siècle, en les rattachant à l'évolution des formes du voyage et de la participation politique. La contribution de Suzanne Levin, consacrée au législateur révolutionnaire français Prieur de la Marne dans les années 1790, montre l'hybridité de la figure du voyageur politique, entre sa mission de représentation au service de la Première République et la construction d'une expérience personnelle de la mobilité, à laquelle ses écrits personnels contribuent de façon décisive. Cette particularité de la littérature viatique, qui peut être chargée d'une dimension politique forte parce qu'elle est porteuse

d'idées spécifiques ou de l'observation d'une situation politique donnée, se retrouve dans l'article de Nicolas Bourguinat. Le *Tableau politique de Rome vers la fin de 1814*, publié deux ans plus tard par l'homme de lettres belge Guinan Laoureux, constitue à la fois un pamphlet, un texte d'observation et un guide à destination du voyageur dans un espace marqué par des évolutions politiques fortes, les États italiens de l'époque de la Restauration, par ailleurs l'une des destinations les plus courantes des mobilités touristiques européennes. Cette réflexion sur la nature politique du voyage apparaît également, pour un contexte proche, dans la contribution de Matthieu Magne. Il interroge, à partir du cas de la famille noble bohémienne des Clary-Aldringen, sur la conversion d'un voyage d'agrément, aristocratique, en une forme de mobilité plus spécifiquement politique.

Au XX^e siècle, la mutation et la massification des pratiques du voyage expliquent la diversification des mobilités politiques. Les régimes totalitaires de la première moitié du XX^e siècle en constituent un observatoire particulier, soit comme le réceptacle de voyages destinés à découvrir ces expériences politiques inédites, soit comme point de départ. Judith Syga-Dubois montre l'organisation à grande échelle, dans les années 1930, du voyage des Américains de la fondation Rockefeller dans les différents régimes que connaît l'Allemagne, de la République de Weimar au nazisme. Ute Lemke analyse, à l'inverse, les mobilités politiques sortantes depuis l'Allemagne nazie à travers le cas des touristes allemands partis visiter l'Exposition universelle de Paris en 1937. Les deux dernières contributions, enfin, interrogent les voyages des dignitaires politiques européens, qu'ils interviennent au titre de l'État ou d'un parti politique. Ils relèvent de stratégies diplomatiques inscrites dans un contexte de construction européenne accélérée au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Alberto Carrera montre comment le voyage en Belgique du Premier ministre italien Alcide De Gasperi a servi

à renforcer les liens avec d'autres européistes au nom de l'amitié politique internationale. L'article de Judith Bonnin aborde la place des voyages dans la formation des stratégies internationales des partis politiques : alors que se formait le Parti socialiste dans la France des années 1970, les liens que son dirigeant François Mitterrand a établis avec ses homologues espagnol et portugais ont contribué à former la stature internationale du parti.

*Navegar al servicio de la monarquía de España: una descripción de las costas del Mediterráneo Occidental a mediados del siglo XVI**

di Víctor MUÑOZ GÓMEZ
IEMyR – Universidad de La Laguna

Enrique J. RUIZ PILARES
Seminario Agustín de Horozco – Universidad de Cádiz

doi.org/10.26337/2532-7623/GOMPIL

Resumen: En este artículo se propone el estudio de una relación náutica española anónima de mediados del siglo XVI (1554-1557), la cual ofrece reveladoras informaciones acerca de las costas, puertos y accidentes geográficos de toda la Península Ibérica y el Mediterráneo occidental. La descripción, análisis y representación cartográfica de las informaciones náuticas y topográficas contenidas en el memorial permiten profundizar en dos cuestiones de relevancia. Por un lado, la práctica de la navegación y la percepción del espacio marítimo mediterráneo entre el final de la Edad Media y el inicio de la Edad Moderna. Por el otro, las preocupaciones navales de la monarquía de España en su estrategia de hegemonía en Italia y el Mediterráneo Occidental entre los reinados del emperador Carlos V y Felipe II frente a sus dos principales adversarios en la región: Francia y, sobre todo, el Imperio Otomano.

Abstract: This paper aims the study of an anonymous Spanish nautical report produced in the middle of the 16th century which provides enlightening information regarding the description of the ports and geographical features in the Iberian Peninsula coasts and the West Mediterranean basin. The description,

* Este trabajo forma parte del proyecto de investigación *Solidaridad y/o exclusión en las fronteras marítimas. Castilla en la Baja Edad Media* (Ref. HAR 2013-48433-C2-2-P), financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad.

analysis and cartographic depiction of nautical and topographic references contained on the statement allow to deepen two remarkable issues. On the one hand, the sailing skills and the space perception in the Mediterranean area during the Late Middle Ages and the beginning of the Early Modern Age. On the other hand, the naval concerns of the Spanish Monarchy throughout the reigns of Emperor Charles V King Phillip II, according to the major strategy to assure a hegemonic dominion in Italy and the Western Mediterranean in the face of the main opponent in this region: France and, above all, the Ottoman Empire.

Keywords: Keywords: Mediterranean – Spanish Monarchy – Sailing

Versione definitiva ricevuta in data 18 settembre 2018.

Introducción

Durante las últimas décadas, los estudios dedicados al conocimiento de los puertos y espacios costeros y a la navegación desarrollada en torno a ellos en la Corona de Castilla al final de la Edad Media y los inicios de la Edad Moderna han experimentado un notable desarrollo. Esta línea de trabajo, encabezada muy particularmente por los esfuerzos desplegados por los grupos de investigación especializados en estas temáticas en las universidades de Cantabria y de La Laguna, ha puesto de manifiesto como la proyección marítima de fundamentalmente, la región cantábrica y la de la Baja Andalucía resultó crucial en dos sentidos. Por un lado, a la hora de comprender la evolución política, social, económica y cultural de ambas áreas del reino. Por el otro, al poner de relieve el auge marítimo de ambos territorios desde mediados del siglo XIII y la progresiva transformación de Castilla en una gran potencia europea, fuertemente ligado a la intensificación de las conexiones marítimas entre los territorios del Mediterráneo y del Atlántico del Occidente medieval¹.

¹ Algunos ejemplos que pueden reflejar este esfuerzo historiográfico acerca del factor marítimo en la evolución histórica de la Corona de Castilla en la

En este sentido, por nuestra parte tuvimos la ocasión de llamar la atención sobre la importancia que reviste en relación con estos asuntos un estudio sistemático de las fuentes que recogían de forma explícita el estado y desarrollo de los conocimientos topográficos y, en general, náuticos acerca de las costas castellanas y la navegación en sus aguas entre el siglo XIV y mediados del siglo XVI: derroteros y tratados y memoriales descriptivos, de una parte, y documentación de carácter gráfico, básicamente cartografía y dibujos de la costa, de la otra². Más

Baja Edad Media en E. AZNAR VALLEJO, *Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico*, in *XXVII Semana de Estudios Medievales. Estella. 17 al 21 de julio de 2000. Itinerarios medievales e identidad hispánica*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2001, pp. 47-82; A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, *Papel del Atlántico en la configuración de Andalucía*, «Historia. Instituciones. Documentos», 35 (2008), pp. 85-105; *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, a cura di B. Arízaga Bolumburu, J. A. Solórzano Telechea, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005; *Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval*, a cura di J. Á. Solórzano Telechea, M. Bochaca, A. Aguiar Andrade, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2012; *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, a cura di E. Aznar Vallejo, R. J. González Zalacain, San Cristóbal de La Laguna, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 2015; A. AGUIAR ANDRADE, B. ARÍZAGA, E. AZNAR, M. BOCHACA, L. JEAN-MARIE, M. KOWALESKI, F. LAGET, M. LIMBERGER, F. MIRANDA, J. SOLÓRZANO, M. TRANCHANT, *Sociétés, mer et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Age: enjeux, objets et méthodes de la recherche depuis les années 1990*, in *La maritimisation du monde. De la Préhistoire à nos jours*, París, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2016, pp. 29-50; *Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media*, a cura di J. Á. Solórzano Telechea, B. Arízaga Bolumburu, M. Bochaca, (ed.), Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2016.

² Para un balance sobre las fuentes documentales para el estudio del fenómeno portuario bajomedieval en la Andalucía atlántica, *vid.* V MUÑOZ GÓMEZ, J. M. BELLO LEÓN, R. J. GONZÁLEZ ZALACAIN, *Nuevas propuestas con viejas fuentes: la documentación para el estudio de los puertos andaluces en la Época de los Descubrimientos*, in *XX Coloquio de Historia Canaria Americana. Homenaje a Francisco Morales Padrón*. Sevilla-Canarias-América. El

aún, centrándonos especialmente en el ámbito meridional ibérico, más concretamente en el litoral atlántico del antiguo reino de Sevilla y, en menor medida, en el correspondiente al reino de Murcia y al reino de Granada tras la conquista castellana completada en 1492, por lo que toca al área mediterránea, y al Algarve portugués, en lo correspondiente al Atlántico, tuvimos la ocasión de trabajar de forma sistemática muchas de estas fuentes³.

Justamente, esta preocupación por la descripción del espacio geográfico, físico y humano costero nos llevó a introducirnos en algunos memoriales náuticos, conservados en el Archivo General de Simancas y el Archivo General de Indias, inéditos hasta la fecha, dando lugar a su publicación⁴. Datados entre 1526 y el tercer cuarto del siglo XVI, su contenido era totalmente extraordinario para el estudio de la geografía costera del sur de la Península Ibérica por varios motivos. Por un lado, al ofrecer relaciones descriptivas más o menos detalladas de los puertos, surgideros y accidentes físicos de ese litoral. Por el otro, la posibilidad de su puesta en conexión con tratados de materia náutica fundamentales para el análisis de la navegación en estos espacios, como el

Atlántico como espacio de encuentro, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2014, pp. 180-912; V. MUÑOZ GÓMEZ, *Para el conocimiento de la costa de la Andalucía atlántica (siglos XIV-XVI): descripciones, relaciones y documentación náutica*, «Historia. Instituciones. Documentos», 40 (2013) pp. 179-205.

³ V. MUÑOZ GÓMEZ, *Palabra de marino: el conocimiento de la costa meridional ibérica a la luz de la práctica de la navegación en la Era de los Descubrimientos (siglos XV-XVI)*, «En la España medieval», 37 (2014), pp. 333-362; V. MUÑOZ GÓMEZ, *Puertos, abras, cabos e islas: la topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de las cartas portulanas (ss. XIV-XVI)*, in *De mar a mar...*, pp. 179-212.

⁴ V. MUÑOZ GÓMEZ, *Derroteros, memoriales y saberes náuticos en las costas meridionales ibéricas durante la Era de los Descubrimientos (1526-c. 1555)*, «Chronica Nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada», 42 (2016), pp. 425-451.

italiano *Compasso a mostrare a navigare...* de Giovanni di Antonio da Uzzano, redactado en 1442, o el *Grand routtier et pyl-lotage et encrage de la mer...* elaborado por el gascón Pierre Garcie entre 1483 y 1484⁵, pero también la tratadística hispánica en la materia del siglo XVI – como es el caso de la *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso (1519) o la *Hydrografia* de Andrés de Poza (1585)⁶. Al fin, el hecho de que estos memoriales náuticos fueron el resultado de una recopilación, por parte de sus autores, de experiencias prácticas de navegación por las aguas descritas en ellos, bien transmitidas a ellos por marinos veteranos en esos mares, bien vividas directamente por los autores en su calidad de navegantes.

Al fin, una última característica de suma relevancia común a estos escritos era que no estamos ante tratados de tipo

⁵ *Della decima e di varie altre gravetze imposte dal Comune di Firenze. Della moneta e della Mercatura de fiorentini fino al secolo XVI*, vol. IV: *Contenente la Pratica della Mercatura scritta da Giovanni di Antonio da Uzzano (nel 1442)*, a cura di G. Pagnini del Ventura, Lisboa-Lucca, 1766 (ed. an. Bolonia, Forni Ed., 1967, vol. II, pp. 199-276); P. GARCIA DIT FERRANDE, *Le grand routtier et pyl-lotage et encrage de la mer... tant des parties de France, Bretagne, Angleterre, Espagne, Flandres, haultes Allemaignes, avecques les dangers des ports, havres, rivières, chenal des parties & régions susdites*, Poitiers, 1521, URL

<<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54143h.r=pierre+garcie+dit+ferrande.langES>> consultado en el 14-09-2018).

⁶ El proyecto *Dicter 2.0*, coordinado desde el Centro de Investigaciones Lingüísticas de la Universidad de Salamanca para la elaboración del Diccionario de la Ciencia y la Técnica del Renacimiento español, ha reunido en su portal web un total de setenta y cuatro tratados científico-técnicos elaborados a lo largo del siglo XVI y el primer cuarto del siglo XVII y clasificados en doce áreas temáticas, todos ellos consultables en versión digital. Entre ellos, se consideran, dentro de las áreas de Cosmografía y Geografía y de Náutica y Arquitectura Naval, hasta catorce textos, entre ellos los arriba citados. Para mayor información acerca del proyecto, de la literatura náutica hispana de la Alta Edad Moderna y de estas obras, véase URL < <http://dicter.usal.es/> > (consultado en el 9-08-2018).

científico o técnico sino frente a informes levantados por profesionales del mundo de la navegación a instancias de los principales órganos del gobierno de la Monarquía española y, por tanto, redactados al servicio de los intereses estratégicos políticos, militares y comerciales de la Corona. Más allá de su puesta en relación, en efecto, con la literatura náutica de la época, lo que podemos observar en ellos es su participación en tradiciones, conocimientos y prácticas marineras que hundían sus raíces en la Edad Media y que estaban cristalizando, normalizándose y transmitiéndose en forma escrita a partir del Renacimiento en España. Propiamente, en un contexto político, social, económico y cultural dominado por el desarrollo de poderes monárquicos estatistas de raíz autoritaria en Europa y, más concretamente, por la hegemonía hispana. Una posición de preponderancia que, en términos navales, hay que entender desdoblada en un doble eje de intereses hacia, por una lado, el Mediterráneo, en relación con Italia y con la amenaza turca y berberisca y, por el otro, hacia el Atlántico, ligado al escenario de expansión, conquista y colonización protagonizado por la Corona de Castilla hacia el Atlántico y, en último término, hacia las Indias Occidentales, a caballo entre el Medievo y la Modernidad⁷.

Sin embargo, uno de estos memoriales excedía con creces en su contenido la descripción de costas y condiciones de navegación en aguas ibéricas. Se trata de una relación que podemos

⁷ Un acercamiento sintético sobre estas cuestiones en J. LYNCH, *Los Austrias, (1516-1700)*, Barcelona, Crítica, 1993 [or. inglése 1984]; *La apertura de Europa al mundo atlántico. Espacios de poder, economía marítima y circulación cultural*, a cura di J. R. Díaz de Durana Ortiz de Urbina, J. A. Munita Loinaz, Bilbao, Universidad del País Vasco. Servicio Editorial/Euskal Herriko Unibertsitatea. Argitarapen Zerbitzua, 2011; *Historia Militar de España. III Edad Moderna. I. Ultramar y la Marina*, a cura di H. O'Donnell, Madrid, Comisión Española de Historia Militar. Real Academia de la Historia, 2013, pp. 19-194, 229-252, 283-313; J. Elliot, *España y su mundo (1500-1700)*, Barcelona, Taurus Historia, 2018 [or inglése 1989].

datar poco después de 1554 y recoge datos de la naturaleza señalada para todo el litoral de la Península Ibérica pero también para el conjunto del Mediterráneo occidental. La presentada como una *Relaçión de los puertos y cauos de la costa de España desde el cauo de Ysuer en Fuenterrauía al estrecho de Gibraltar y adelante*⁸, pese a un primer estudio de ella y publicación de sus datos para las costas meridionales ibéricas ya referidos, desde el cabo de San Vicente en el Algarve hasta el cabo de Palos en el reino de Murcia, sigue sin haber sido analizada en profundidad por lo que toca al conjunto de sus informaciones topográficas y náuticas. Por ello, habida cuenta del interés que reviste una documentación de estas características para la mejor comprensión de las cuestiones ligadas a la navegación y el control estratégico planteado por la monarquía de España entre el Atlántico y el Mediterráneo en el siglo XVI, en las siguientes páginas trataremos de realizar esta tarea.

Para ello, en primer lugar, se analizará la autoría, contexto de producción y contenido de esta relación náutica, puesto que, como se podrá comprobar, en ella se aportaron no todas las referencias posibles a puertos, fondeaderos y accidentes geográficos en el amplia área geográfica descrita sino solo una selección de dichas informaciones que ha de vincularse a cuestiones como la experiencia de navegación del autor y las demandas requeridas en la elaboración del memorial. En segundo lugar, se presentará la información extraída del documento. Por una parte, con el listado de topónimos recogidos en el documento y su equivalencia actual, agrupados para cada una de las zonas descritas (costa cantábrica, atlántica y mediterránea de la Península Ibérica, costa mediterránea francesa, costa mediterránea de la Península Itálica, costas de Sicilia e islas menores próximas, co-

⁸ Archivo General de Indias, Indiferente General, C^a. 1.528, n^o 39.

sta norteafricana de Berbería y las islas Baleares, Cerdeña y Córcega). Por otra parte, gracias a una representación cartográfica detallada, desarrollada en siete cartas diferentes, del conjunto de esa topografía costera e insular, todo ello con el fin de facilitar la comprensión y estudio del memorial. Al fin, se ha optado por incluir una nueva transcripción del documento, toda vez que se pudieron localizar algunos errores en su primera edición que aquí han sido corregidos, además de aclararse ciertos datos que en una lectura inicial resultaron dudosos.

La Relación de los puertos y cauos de la costa de España...: un ejemplo de experiencia náutica en defensa de la Monarquía de España

Como señalábamos, la *Relación de los puertos y cauos...* abarca en su contenido un espacio y preocupaciones mucho más amplias de lo que su título puede dar a entender. El documento, redactado sobre un cuadernillo de 3 folios de papel, recoge datos topográficos y referencias de distancias y rumbos para la navegación entre los distintos puntos costeros señalados para el conjunto de la Península Ibérica en sus vertientes cantábrica, atlántica y mediterránea y para el resto de espacios litorales e insulares del Mediterráneo occidental, esto es, las costas del sur de Francia, las de la Península Itálica bañadas por el mar Tirreno y aun una parte de las del Adriáticos, las del norte de África entre Ceuta y Libia y al fin las de las islas y archipiélagos que se encuentran en esta cuenca. Hasta 132 topónimos de naturaleza

poblacional, portuaria o simplemente geográfica fueron consignados, resultando de ello una descripción notablemente detallada y relativamente precisa de estos espacios⁹.

Resulta especialmente complejo concretar algunas noticias sobre su datación y autoría. El memorial se presenta en forma anónima y tampoco contiene data tópica o crónica. Todo lo más, a partir del propio contenido de la relación se pueden deducir algunos aspectos en este sentido. Así, puede considerarse una fecha de producción del documento no muy posterior a 1554 y no posterior. Esto se puede reconocer, por una parte, al dar testimonio el autor cuando se refiere a la ciudad de Calvi, en Córcega, "...que se defendió de la armada del Turco e Françia e yo entré con socorro de gente <con> vna nao ynfantería de España, ano de 54."¹⁰ Por otra parte, al referir a las plazas de Orbetello y Porto Ercole, en la costa de la Toscana, como posesiones respectivas de Florencia y Siena, por tanto con anterioridad a su paso a control español tras el tratado de Florencia de 3 de julio de 1557 que permitiría la formación del Estado de los Reales Presidios¹¹. Entonces, en un contexto muy concreto, el de la guerra de Siena y la última guerra italiana entre Francia y España entre 1551-1559, que concluiría con la ratificación de la hegemonía hispana sobre Italia, que se solapaba a la pugna entre la monarquía de España y el Imperio Otomano ante la expansión

⁹ Este número de topónimos se basa en el respeto a la agrupación de los mismos que realizó el autor. Así, hemos preferido no desdoblarse en dos topónimos distintos aquellos que aparecían referidos juntos, dando a entender una asociación entre ellos en términos de percepción del espacio náutico y planificación de la singladura a través de él. Esta situación solo se da, de todos modos, en seis ocasiones, con lo cual el número total solo ascendería a 138 nombres de lugares.

¹⁰ Archivo General de Indias, Indiferente General, C^a. 1.528, n^o. 39, f. 3r.

¹¹ *Ivi.*, f. 2r. Sobre los Presidios de la Toscana, G. CACIAGLI, *Lo Stato dei Presidi*, Pontedera, Arnera, 1992.

turca hacia el Mediterráneo occidental durante el sultanato de Solimán el Magnífico¹².

En cuanto a la autoría, habría de plantearse su redacción por parte de algún oficial de mar o de guerra en la expedición de socorro enviada por el emperador Carlos V al mando de Alonso Luis de Lugo (o Fernández de Lugo), tercer adelantado mayor de Canarias, a Calvi, sitiada en ese año por los franceses y los turcos, si no por el mismo adelantado¹³. La forma castellanizada

¹² Sobre estos conflictos, además de remitir a la nota 7, V. de CADENAS Y VICENT, *La República de Siena y su anexión a la corona de España*, Madrid, Ediciones Hidalguía, 1985. Más en concreto, sobre los enfrentamientos entre la monarquía española y el Imperio Otomano, F. BRAUDEL, *Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577*, in *Autour de la Méditerranée. Les écrits de Fernand Braudel*, vol. I, Paris, Fallois, 1996 [or. 1928]; A. C. HESS, *The forgotten frontier. A History of the Sixteenth Century Ibero-African frontier*, Chicago, University of Chicago Press, 1978; M. Á. de BUNES IBARRA, *El marco ideológico de la expansión española por el norte de África*, «Aldaba», 26 (1995), pp. 113-134; M. Á. de BUNES IBARRA, *Felipe II y el Mediterráneo: La frontera olvidada y la frontera presente de la Monarquía Católica*, in *Felipe II (1527-98). Europa y la Monarquía Católica*, a cura di J. Martínez Millán, Madrid, Parteluz, 1998, vol. I, pp. 97-110; M. Á. de BUNES IBARRA, *El Mediterráneo y los turcos*, in *Las Sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Lisboa, Sociedade Estatal Lisboa '98, 1998, pp. 191-211; M. Á. de BUNES IBARRA, *Carlos V y el imperio Otomano*, «Torre de los Lujanes. Boletín de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País», 41 (2000), pp. 63-76; M. Á. de BUNES IBARRA, *Los Barbarroja. Corsarios del Mediterráneo*, Madrid, Alderabán, 2004; M. Á. de BUNES IBARRA, *La defensa de la cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna*, «Cuadernos de Historia Moderna. Anejos», V (2006), pp. 77-99; I. A. A. THOMPSON, *Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, «Manuscripts», 26 (2006), pp. 95-124; *Historia Militar*, pp. 287-292.

¹³ Las noticias respecto a la intervención del tercer adelantado de Canarias en Córcega son bien conocidas (vid. Archivo General de Simancas, Catálogo de Diversos, nº. 1.206, 1.221; C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de León*, Madrid, Sucesores de Ribadeneyra,

de los topónimos en la relación, el tipo de escritura manejado en ella y la detallada inclusión de referencias a puertos y accidentes geográficos ibéricos (61 de 132, el 46,21% del total), especialmente los relativos a la costa cantábrica y la de Galicia (hasta 34 de esos 61 totales), invitan a pensar preferentemente en un individuo procedente o buen conocedor de estas regiones del norte de la Corona de Castilla pero que se habría adquirido distinguida experiencia en acciones en el Mediterráneo al servicio de la monarquía. No se ha podido, sin embargo, precisar que se tratase de alguno de los maestros de las naos aprestadas para su envío a Córcega en diciembre de 1553 a Córcega, pues los seis personajes al mando de cinco naos y una *bragadina* parecen inequívocamente de origen italiano¹⁴.

Las cartas dirigidas por Sancho de Leiva, capitán general de las galeras de Nápoles, al príncipe Felipe, una desde San Florencio (Saint-Florent o San Fiorenzu), en Córcega, el 6 de febrero de 1554 y otra sin data pero de ese mismo año permiten certificar la llegada del adelantado de Canarias a Calvi el 20 de enero de ese año y a San Florencio 24 de ese mes con seis naves y 11 compañías en que se encuadraban 2.500 soldados, faltando tres naves más, dos de ellas ya arribadas a Calvi con 1.500 infantes y a la espera de la tercera con otros 200 a bordo, no permiten concluir hasta el momento información más precisa sobre la posible autoría de la relación por parte de los tripulantes¹⁵. En

1895-1903, Vol. I., p. 290). Agradecemos a Patricia Rodríguez Rebollo la localización de la documentación simanquina citada en este trabajo.

¹⁴ Se cita a Pablo Florio al mando de la nao Santa María de la Cruz, Francisco de Luca de Vero, o Virio) al frente de la *San Juan Bautista*, Francisco de Luca de Simona, Agustín Gafina, Corrado de Campi, maestros de otras dos naos, y Jacome Veneciano comandando la *bragadina de Nuestro Señor Jesucristo* (Archivo General de Simancas, Estado-Génova, leg. 1.383, ff. 263 y 264).

¹⁵ Respecto a las cartas de Sancho de Leiva, véase Archivo General de Simancas, Estado-España, leg. 104.

cualquier caso, parece relativamente sencillo poder atribuir finalmente la autoría del documento bien a Alonso Luis de Lugo o más particularmente a Sancho de Leiva, en tanto persona de conocida experiencia en misiones navales en la zona descrita y participante en los hechos de armas de Córcega, si no a algún otro oficial subalterno de identidad desconocida¹⁶.

Sea como fuera, resulta evidente que la solicitud de un informe técnico de estas características, bien por Felipe II cuando aún era príncipe de Asturias o tras su ascenso al trono español, bien en su nombre por el consejo de Estado, respondía a la defensa de los intereses estratégicos de la monarquía de España en el Mediterráneo. Del mismo modo, la consulta a un oficial veterano en acciones de combate, vigilancia y transporte en el Mediterráneo occidental se hallaba perfectamente justificada para estos fines, reflejándonos el documento, entonces, informaciones respecto al control naval hispánico de la región desde la época del emperador Carlos a los inicios del reinado de Felipe II, en las décadas centrales del siglo XVI. Que nos encontramos ante la exposición de los conocimientos de un navegante experimentado en estas aguas es algo que viene reflejado igualmente por distintos elementos recogidos en la relación. El más expresivo de todos acaso sea la propia declaración de su autor, reconociendo que:

¹⁶ Sobre el servicio de Sancho de Leiva como capitán general de las galeras de Nápoles y más tarde de las de España, R. VARGAS-HIDALGO, *Guerra y Diplomacia en el Mediterráneo*, Madrid, Polifemo, 2002, pp. 48, 69, 317, 421, 464-465, 667, 834, CLXVIII; Ph. WILLIAMS, *Empire and Holy War in the Mediterranean: The Galley and Maritime Conflict between the Habsburgs and Ottomans*, Londres-Nueva York, I. B. Tauris, 2014. En cuanto a Alonso Luis de Lugo, E. MARTÍN ACOSTA, *Don Alonso Fernández de Lugo, III Adelantado de las Islas Canarias, conquistador de Santa Marta y San Borondón*, in *XV Coloquio de Historia Canario-Americana*, a cura di F. Morales Padrón, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2004, pp. 500-512.

“Esta relación se a echo a discreción y la memoria del hombre es holbidadizo, y avn que todas las partes q<ue> aquí ago memoria, /andado e estado/, por aber escripto sin carta de marear ni libros de derrotas y legoas de vna punta a otra podría ser lo errase en alguna parte en las leguas i vn cuarto de viento a vna parte o a otra, y otras que por no tener en memoria se dexan escriuir lugares de la marina y legoas; la falta V. S. perdone.”¹⁷.

Es decir, sin el concurso de material cartográfico o escrito que permitiera verificar distancias, rumbos u orden de los topónimos reflejados, que aparecen como resultado del recuerdo más o menos preciso o inexacto emanado propio ejercicio de la navegación en estas aguas. No es, de todos modos, el único elemento a atender en este sentido. Así, el relator recogió los principales accidentes geográficos y puertos en todo el espacio descrito de forma consecutiva, comenzando en el extremo oriental de la costa española cantábrica para bordear luego toda la Península Ibérica y seguir su descripción por toda la ribera septentrional de la costa mediterránea hasta alcanzar Manfredonia en las costas de Apulia, en la vertiente adriática del reino de Nápoles para luego referirse al litoral de Sicilia, las islas menores en torno a ella, después a la costa norteafricana, desde el estrecho de Gibraltar hasta Sfax y una genérica mención al litoral libio como *África*, y al fin atender a las islas Baleares, Cerdeña y Córcega, amén de unas últimas referencias respecto a las distancias entre las distintas islas del Mediterráneo y las costas continentales europeas y africanas próximas a tener en cuenta en una travesía entre ellas. Además, se indican los rumbos de derrota por el litoral también, para lo cual son referidas las direcciones de los vientos mediante nomenclatura atlántica (este, oeste, etc.) y, en ocasiones, algunas mediciones en grados para el seguimiento del rumbo respecto a la costa.

¹⁷ Archivo General de Indias, Indiferente General, C^a. 1.528, n^o. 39, f. 3v.

Todo ello es muy ilustrativo del horizonte de conocimientos náuticos manejado por autor en el momento de redacción y de la propia amplitud de su experiencia de navegación, por más que el grado de precisión a la hora de referir informaciones sea menor que la de tratados científico-técnicos hispanos de náutica contemporáneos o ligeramente anteriores, como es caso de la *Suma de Geographia* de Martín Fernández de Enciso, editada en 1519, a la que ya nos referíamos¹⁸. Así, tomando como referencia la descripción del litoral andaluz del Algarve y el reino de Sevilla, *Relaçión de los puertos y cauos de la costa de España...* apenas cita desde el cabo de San Vicente al estrecho de Gibraltar cinco referencias topográficas, siendo solo dos de ellas puertos propiamente dichos (los cabos de San Vicente, Santa María y el cabo de Sanlúcar de Barrameda – identificable con la punta de Chipiona, exterior a la barra de Sanlúcar que permitía el acceso a la desembocadura del río Guadalquivir rumbo al puerto de Sevilla –, Cádiz, el estrecho de Gibraltar y el mismo Gibraltar), incluyendo el rumbo a seguir en la costa oeste-este y una distancia total de 97 leguas de 115 leguas entre los dos puntos extremos¹⁹. Mientras, Fernández de Enciso reúne hasta 12 topónimos y en 10 de ellos con una vinculación a actividades portuarias más o menos evidente (cabo de San Vicente, Lagos, la bahía de Lepe y dentro de ella Tavira, Lepe y Saltés, Sanlúcar de Barrameda, Sevilla, Cádiz, el Puerto de Santa María, Tarifa y Gibraltar), con noticias mucho más extensas y precisas relativas a las distancias entre puntos de la costa en leguas, la situación de esos puertos o

¹⁸ Un par de ejemplos de esta forma de relación: “Del cauo de San Vicente al cauo de Santamaría, la costa al est’oeste y lo mismo hasta el cauo de Sanlúcar de Varrameda, ay cincuenta leguas y siete a Cádiz – 57 - . Son 97 leguas” (*Ivi.*, f. 1 r.). “De cauo de Martýn (*cruz*) Por las yslas (*cruz*) Entre Valençia y Alicante. A Ybiça est’oeste, vna quarta de noroeste sueste; ay 25 leguas”. (*Ivi.*, f. 2 v.)

¹⁹ *Ivi.*, f. 1 r.

accidentes costeros, incluyendo la latitud a que se encuentran muchos de ellos y la posición relativa respecto al punto previamente descrito, además de añadirse descripciones de tipo geográfico y otros apuntes históricos o etnográficos sobre dichos emplazamientos. El tenor de la comparación resulta semejante para el resto de las costas ibéricas y del Mediterráneo occidental, tanto más cuando el autor de la *Relación de los puertos y cauos...*²⁰.

Es, por otro lado, muy a destacar un aspecto más del contenido de este memorial náutico que, nos coloca ante una característica particular en la percepción del espacio marítimo transmitido en la época. Se trata de que, a lo largo del texto, apenas se ofrecieron para las costas portuguesas y aun para las islas Baleares, Córcega y Cerdeña, poco más allá de su presencia, distancias extremas de la costa y respecto a las costas continentales en el caso de las islas, además de, en el mejor de los casos, la referencia a algún puerto señero o fondeadero de alguna consideración. La marginalidad de la descripción del litoral portugués acredita bien las preocupaciones que llevaron a requerir la elaboración de este informe que, como veremos, se concentró en los territorios y recursos navales de la monarquía española y su política mediterránea a mediados del siglo XVI. Mientras, puede resultar llamativa la percepción de los espacios insulares, mínimamente enunciativa respecto a su existencia para cada una de

²⁰ M. FERNÁNDEZ DE ENCISO, *Suma de Geographia que trata de todas las partidas e provincias del mundo: en especial de las Indias. E trata largamente del arte de marear. Juntamente con la esfera en romance: con el regimiento del sol e del norte*, Jacobo Cromberger, Sevilla, 1519, ff. XXV v.-XXVI r., XXXI v. Para la descripción del conjunto de las costas de la Península Ibérica, ff. XXV v.-XXVII r., XXXI v.-XXXII v., y para la descripción de las costas del Mediterráneo occidental reflejadas en la *Relación de los puertos y cauos de la costa de España...*, ff. XXXII v.-XXXIV v., en el caso de las costas europeas y las islas, ff. LII r., LIII r.-LIV v. Por lo que costa a las costas norteafricanas de Libia a Ceuta.

las islas y prácticamente limitada a su mera situación en las rutas de navegación definidas o a su control visual desde otros puntos costeros²¹. La inclusión de datos topográficos más específicos para las Baleares, Cerdeña o Córcega por parte del autor, cuando se da, al fin, se podría entender como reflejo de conocimientos muy básicos, en gran medida fruto de sus propias experiencias sobre el terreno, ya en las acciones navales de Córcega para las menciones de Calvi, San Florencio, Bastia y Bonifacio, ya al significar en Cerdeña su capital, Cagliari, y la playa de Porto Ferro, puerto de desembarco vinculado a la ciudad de Sassari, potentemente guarnecido con tres torres a partir de la década de 1520. Todo ello, en fin, por más que el sistema de fortificaciones en el reino insular sardo resultara mucho más complejo a lo largo de todas sus costas y de sus principales núcleos urbanos para mediados del siglo XVI o que no hubiera lugar a apuntar ningún aspecto sobre los lugares portuarios o las defensas de las Baleares²².

²¹ Las referencias a las pequeñas islas Lípari, Vulcano y Vulcanello, Favignana o Pantelaria en torno a Sicilia, de la visualización de Malta desde localizaciones del sur de la costa siciliana (Archivo General de Indias, Indiferente General, C^a. 1.528, n^o. 39, ff. 2 r.-v.) o las de las islas del Toro y la Vaca, al suroeste de Cerdeña, pueden ser buen ejemplo de ello.

²² AGI, Indiferente General, C^a. 1528, n^o. 39, ff. 2 v.-3 r. Sobre Cerdeña bajo la monarquía de los Austrias y sus defensas, F. MANCONI, *Cerdeña: Un reino de la Corona de Aragón bajo los Austria*, Valencia, Universitat de València, 2010 [or. italiano 2010]; S NOCCO, *Torri e piazzeforti nella Sardegna moderna. Fonti cartografiche e documentarie nella lettura delle trasformazioni territoriali del paesaggio costiero sardo tra XVI e XVIII secolo*, in *Defensive Architecture of the Mediterranean. XV to XVIII Centuries*, a cura di P. Rodríguez Navarro, Valencia, Editorial Universitat Politècnica de València, 2015, vol. I, pp. 139-146. Para el reino de Mallorca, entre otros, J. J. VIDAL, *La defensa del reino de Mallorca en la época de Carlos V (1535-1558)*, in Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558), a cura di J Martínez Millán, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001, vol. I, pp. 541-590.

Pero más allá de todo esto, la *Relación de los puertos y cauos*... transmite una vívida imagen del espacio mediterráneo bajo el dominio directo o la influencia de la monarquía española a mediados del siglo XVI²³. Justamente, una perspectiva del control del espacio, defensa militar y articulación logística de los recursos dentro del mismo parece ser la predominante en el discurso que subyace al documento, en la línea también del soporte mutuo entre las diferentes provincias de la monarquía para su defensa²⁴. No en vano, además del propio litoral mediterráneo de la Península Ibérica, bien representado con hasta 19 topónimos, son las costas italianas continentales y de Sicilia de las que se ofrece mayor información, citando 38 topónimos – añadiendo tres más hasta 41 si se valoran Cap Roux, Niza y Villefranche-sur-Mer, en tierras del ducado de Saboya entonces –, y aun la costa norteafricana de Berbería, con otros 13. Este hecho refuerza el contraste con la baja representación cuantitativa otorgada a Cerdeña, las Baleares y Córcega, que acaso denote un cierto grado de desconocimiento por parte del autor acerca de las realidades particulares de dichas islas dentro del entramado de-

²³ Sobre estas cuestiones, véase de forma panorámica G. MUTO, B MARIN, *Pouvoirs et territoires dans l'Italie espagnole*, «Revue d'histoire moderne et contemporaine», 45/1 (1998), pp. 42-65; G. MUTO, *Percezione del territorio e strategia del controllo nel Mediterraneo spagnolo*, in *Controllo degli stretti e insediamento militari nel Mediterraneo*, a cura di R. Villari, Roma-Bari, Editori Laterza, 2003, pp. 169-190; C. J. HERNANDO SÁNCHEZ, *El «mar español» y la fábrica de poder. El espacio mediterráneo en la Monarquía Hispánica*, in *España en el Mediterráneo. La construcción del espacio*, Madrid, CEHOPU, 2006, pp. 118-133.

²⁴ M. RIZZO, *Centro spagnolo e periferia lombarda nell'impero asburgico tra Cinque e Seicento*, «Rivista Storica Italiana», 104 (1992), pp. 315-348; L. A. RIBOT GARCÍA, *Las provincias italianas y la defensa de la Monarquía*, «Manuscrits», 13 (1995), pp. 97-122; MUTTO, MARIN, *Pouvoirs et territoires*, pp. 42-65.

fensivo mutuo de la monarquía española en el Mediterráneo occidental o más bien la posición secundaria de estos territorios dentro del mismo.

En todo caso, concentrándonos en primer lugar en ese litoral continental italiano, puede destacarse, pues, la atención a los puertos de Génova, de la riviéra de Liguria, ligados al transporte de tropas desde y hacia Lombardía, y de la costa de la Toscana hasta el Lazio y finalmente Nápoles, por más que las referencias portuarias a la costa napolitana sean mínimas, apenas seis y la mitad de ellas de naturaleza geográfica. La atención dedicada a los puertos, fondeaderos, estructuras fortificadas y accidentes geográficos fundamentales en estos territorios marítimos dan buena cuenta de en qué medida resultaban cruciales para la definición de una ruta costera segura entre la Península Ibérica y los reinos de Nápoles y Sicilia en manos de la monarquía de España frente a Francia y los pequeños estados italianos que escapaban de la órbita hispánica²⁵.

Mientras, la precisión en el recorrido de la costa siciliana parece bien dirigido hacia el mismo interés que atrajo la mención de Manfredonia en la Apulia: la calidad de sus puntos portuarios fuertes y de sus sustanciosos cargaderos de cereal, cruciales para

²⁵ Véanse, entre otros, G. GALASSO, *En la periferia del imperio: la monarquía hispánica y el Reino de Nápoles*, Barcelona, Península, 2000 [or. italiano 1994]; F. CHAVARRÍA MÚGICA, «Filípoli, filípica o filipiana»: hegemonía y arbitrio a través de las «advertencias sobre los presidios de toscana» de Francisco Álvarez de Ribera (1568), «Hispania. Revista española de Historia» 216 (2004), pp. 203-235; F. ANGIOLINI, *I presidios di Toscana: 'cadena de oro e llave y freno' de Italia*, in *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, a cura di E. García Hernán, D. Maffi, Madrid, CSIC-Fundación Mapfre-Ed. Laberinto, 2006, vol. I, pp. 171-188; G. MUTO, *Strategie e strutture del controllo militare del territorio nel regno di Napoli nel Cinquecento*, in *Guerra y sociedad...*, vol. I, pp. 153-170; A. PACINI, 'Desde Rosas a Gaeta'. *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milán, Franco Angeli, 2013.

la defensa de la isla contra los turcos, la disponibilidad de bases navales y el abastecimiento a otros puntos fortificados, tanto en Italia como en los presidios norteafricanos²⁶. Esas plazas fortificadas bajo control español son justamente las protagonistas de la relación de topónimos del litoral de Berbería, en un momento en que Mazalquivir, Orán, Bugía, La Goleta y el resto de posiciones tunecinas se hallaban bajo control español, mientras que otras lo habían estado y se aspiraba a su reocupación, como el Peñón de Vélez de la Gomera, mientras se resistía la presión creciente de los turcos dirigida a tomar todos estos presidios norteafricanos²⁷.

De este modo, tras atender a esta parte el memorial y al conjunto de las apreciaciones hechas sobre la *Relación de los puertos y cauos...*, entendemos que las informaciones y datos que aquí presentamos como resultado de la descripción y análisis aquí propuestos no cierran la posibilidad de futuras y más profundas aproximaciones a esta fuente. Sí cabe concluir insistiendo en, por una parte, el valor de esta documentación como testimonio del estado del conocimiento náutico de naturaleza práctica manejado en el ámbito hispánico en el tránsito entre la Edad Media y la Edad Moderna y a caballo entre los espacios mediterráneo y atlántico. Por la otra, al fin, en la puesta al servicio de

²⁶ Para un acercamiento a cuestiones defensivas y logísticas en la Sicilia del siglo XVI, M. GIUFFRÈ, *Castelli e luoghi forti di Sicilia XII-XVII secolo*, Palermo, Vito Cavalloto, 1980; R. SANTORO, *La Sicilia dei castelli; la difesa dell'Isola dal VI al XVIII secolo, storia e architettura*, Palermo, Edizioni Pegaso, 1985; MUTO, MARIN, *Pouvoirs et territoires*, pp. 51-52; J. R. SARALUCE BLOND, *Las fortificaciones españolas de Sicilia en el Renacimiento*, A Coruña, Universidade da Coruña, 1998; S. AGATI, *Carlo V e la Sicilia, Catania, Giuseppe Maimone Editore, 2009*.

²⁷ Algunas referencias generales sobre esta cuestión en M. Á. de BUNES IBARRA, *Bastiones y presidios en el Mediterráneo occidental*, «Sociedad Geográfica Española», 53 (2016), pp. 46-57.

los proyectos estratégicos de la monarquía de España de informaciones y experiencias de navegación en torno a la Península Ibérica y en el Mediterráneo occidental. Así, el conocimiento náutico emanado, en gran medida, de la la gestión y práctica de acciones de abastecimiento, transporte y combate en el mar del autor de la *Relación de los puertos y cauos...* viene a dibujar un atractivo fresco de los intereses de comunicación y apoyo entre las distintas posiciones clave del sistema defensivo español en el Mediterráneo occidental. Un complejo estratégico de apoyo mutuo y circulación de recursos humanos y navales entre las provincias de la monarquía hispánica y sus aliados que, a mediados del siglo XVI, afrontaba un alto grado de tensión a cuenta del desafío planteado, más que por la presión ejercida por Francia contra las posesiones de los Austrias españoles, prioritariamente por la expansión del Imperio Turco sobre el norte de África y la amenaza que representaban las flotas otomanas y berberiscas para las costas ibéricas, italianas y de las islas cristianas del Mediterráneo occidental.

Topónimos recogidos en la *Relación de los puertos y cauos de la costa de España...* (1555-1557)

Lugares y accidentes recogidos en el texto	Correspondencias actuales
Costa cantábrica de la Península Ibérica (27 topónimos)	
<i>Cabo de Iguer</i>	Cabo de Higuer
<i>Fuenterrauia</i>	Fuenterrabía (Hondarribia)
<i>Pasaje</i>	Pasajes (Pasaia)
<i>San Seuastián</i>	San Sebastián (Donostia)
<i>Orio</i>	Orio
<i>Çarauz</i>	Zarauz (Zarautz)
<i>Guetaria</i>	Guetaria (Getaria)
<i>Çumaya</i>	Zumaya (Zumaia)
<i>Deua</i>	Deva (Deba)
<i>Motrico</i>	Motrico (Mutriku)
<i>Ondarroa</i>	Ondárroa (Ondarroa)
<i>Lequeitio</i>	Lequeitio (Lekeitio)
<i>Hela</i>	Ea
<i>Mundaça</i>	Mundaca (Mundaca)
<i>Bermeo</i>	Bermeo
<i>Machaçacu</i>	Cabo de Machichaco
<i>Plaençia</i>	Plencia (Plentzia)
<i>Portogalete</i>	Portogalete
<i>Castro</i>	Castro Urdiales
<i>Laredo</i>	Laredo
<i>Santander</i>	Santander
<i>Cabo de la Sardinera</i>	¿Península de la Magdalena, Cabo Mayor, Cabo Menor?
<i>San Viçente</i>	San Vicente de la Barquera
<i>Las Penas de Punçon</i>	Cabo de Peñas
<i>Auilés</i>	Avilés
<i>Harra</i>	¿Navia, Luarca?
<i>Viüero</i>	Vivero (Viveiro) ²⁸

²⁸ Vivero es citado erróneamente en el manuscrito, inmediatamente después de Ferrol y no antes, como debiera corresponder a su posición geográfica (Archivo General de Indias, Indiferente General, C^a. 1.528, n^o 39, f. 1 r.).

Costa atlántica de la Península Ibérica (15 topónimos)	
<i>Ferrol</i>	Ferrol
<i>Coruña</i>	La Coruña (A Coruña)
<i>Cabo de Finesterra, Finiestera</i>	Cabo de Finisterre
<i>Corcubión</i>	Corcubión ²⁹
<i>Puntavedra</i>	Pontevedra
<i>Bigo</i>	Vigo
<i>Yslas de Bayona</i>	Islas Cíes
<i>Ylas de Bilinga, Belingas</i>	Islas Berlengas
<i>Lisboa</i>	Lisboa
<i>Cauo de San Vicente</i>	Cabo de San Vicente
<i>Cauo de Santamaría</i>	Cabo de Santa María
<i>Cavo de Sanlúcar de Barrameda</i>	¿Punta de Chipiona?
<i>Cádiz</i>	Cádiz
<i>Estrecho de Gibraltar</i>	Estrecho de Gibraltar
<i>Gibraltar</i>	Gibraltar
Costa mediterránea de la Península Ibérica (19 topónimos)	
<i>Marbella</i>	Marbella
<i>Funjirola</i>	Fuengirola ³⁰
<i>Málaga</i>	Málaga
<i>Vélez Málaga</i>	Torredelmar, Vélez-Málaga
<i>La Herradura y Almería</i>	La Herradura y Almería
<i>Cartajena</i>	Cartagena
<i>Cauo de Palos</i>	Cabo de Palos
<i>El ysla</i>	Islas Hormigas, frente al cabo de Palos
<i>Alicante</i>	Alicante

²⁹ Cita el documento tras Cabo Finisterre, la presencia de Vigo, Pontevedra y Corcubión en ese orden (*Ivi*, f. 1 r.), cuando, tras pasar el cabo, el orden correcto de norte a sur es justamente el inverso.

³⁰ Este punto es citado de manera errónea, después del cabo de Palos y antes que las islas Hormigas y Alicante (*Ivi*, f. 1 v.). Puesto que el autor de la relación declaraba no usar cartas de marear ni libros de derrota para apoyar su elaboración, todo parece indicar que nos encontramos ante una muestra de que la experiencia náutica que este personaje tenía en el cabotaje del litoral mediterráneo hispano debía de ser muy limitada.

<i>Peñas de Alvir</i>	Peñas del Albir (Les Penyes de l'Albir), Punta Bombarda
<i>Cabo de Martín</i>	Cabo de San Martín
<i>Valencia</i>	Valencia
<i>Tortosa</i>	Tortosa
<i>Saló</i>	Salou
<i>Tarragona</i>	Tarragona
<i>Varcelona</i>	Barcelona
<i>Palamos</i>	Palamós
<i>Rosas</i>	Rosas (Roses)
Costas mediterráneas francesas (9 topónimos)	
<i>Narbona, tierra de Francia</i>	Narbona (Narbonne)
<i>Golfo de Narbona</i> ³¹	Golfo de León
<i>Aguas Muertas de Malgolfo</i>	Aigues Mortes
<i>Marsela</i>	Marsella (Marseille)
<i>Tolón</i>	Toulon
<i>Ysla d'Eras</i>	Islas de Hyères
<i>Cauorroxo, tierra del duque de Saboya</i>	Punta del Cap Roux
<i>Niça</i>	Niza (Nice)
<i>Vilafranca de Niça</i>	Villefranche-sur-Mer
Costa mediterránea de la Península Italiana (21 topónimos)	
<i>La rriuera de Genoa</i>	Riviera de Liguria (Riviera ligure)
<i>Genoa</i>	Génova (Genova)
<i>Puerto Veneri</i>	Porto Venere
<i>Puerto Espeçia</i>	La Spezia
<i>Puerto Castana</i>	Punta Castagna ³²
<i>Mar de Luca</i>	Costa de Lucca
<i>El Villarejo</i>	Viareggio
<i>Liorna</i>	Livorno

³¹ Al referirse a las Islas Baleares, habla del viento dominante y se refiere al golfo de Narbona (Archivo General de Indias, Indiferente General, C^a. 1.528, n^o 39, f. 3 r.).

³² Se indica que “Aquí embarcan los tercios que bajan de Lombardía” (*Ivi*, f. 1 v.). Se cita en orden erróneo, después de La Spezia, cuando esta punta y la cala a la que se accede se halla entre Porto Venere y la Spezia, en otra muestra del método de elaboración de esta relación. En el caso de esta área de la costa del Tirreno, la relación es mucho más detallada pero no faltan imprecisiones como esta.

<i>Punblín</i>	Piombino
<i>Orvitelo, castillo fuerte de</i>	Orbetello
<i>Puerto Ercoles</i>	Porto Ercole
<i>Ciruita Vieja, de Roma puerto</i>	Civitavecchia
<i>Río Tiguer</i>	Desembocadura del río Tíber (Foce del fiume Tevere)
<i>Playa romana; no hay puerto</i>	Costa romana, playa (Costa romana, spiaggia)
<i>Napoles</i>	Nápoles (Napoli)
<i>Micina en Çiçilia</i> ³³	Mesina (Messina)
<i>Rixoles</i>	Reggio di Calabria
<i>Cauo de Espartiuientos</i>	Cabo de Spartivento
<i>Cauo de Santa Maria</i>	Cabo de Santa Maria di Leuca
<i>Cauo de la Pulla</i>	¿Cabo de Otranto, Punta Palascia?
<i>Manfardonia</i>	Manfredonia
Costa de Sicilia e islas próximas (17 topónimos)	
<i>Trápana</i>	Trapani
<i>Palermo</i>	Palermo
<i>Solanto</i>	Solanto
<i>El cargador de Timenes</i>	Termini Imerese
<i>Bulcán, Bulcanete (despobladas)</i>	Islas de Vulcano y Vulcanello
<i>Liper</i>	Isla de Lípári
<i>Melaço</i>	Milazzo
<i>El faro de Meçina</i>	Estrecho de Mesina
<i>Meçina</i>	Mesina (Messina)
<i>Catania</i>	Catania
<i>Brucola</i>	Brucoli, junto a Augusta
<i>Çaragoça de Çiçilia</i>	Siracusa
<i>Alicata, véese Malta al sur</i>	Licata
<i>Xurgento, véese Malta al sur</i>	Agrigento
<i>Marçara</i>	Marsala
<i>La Fauiana de Trapan</i>	Isla de Favignana

³³ Mesina, en Sicilia, es citada después de Nápoles y antes de Regio di Calabria, en relación con la ruta alrededor de la península italiana (*Ivi*, f. 2 r.). Lo colocamos aquí para mejor entendimiento de la relación, aunque volverá a ser citado dentro de los puntos en la costa siciliana

<i>Ysla de Patalale</i> ³⁴	Isla de Pantelaria (Pantelleria)
Costa de Berbería (13 topónimos)	
<i>Ceuta</i>	Ceuta
<i>Cala y rrio de Velez</i>	Bādīs
<i>El peñón de Velez</i>	El Peñón de Vélez de la Gomera
<i>Maçacauil</i>	Mazalquivir (Al-Marsa al-Kibīr)
<i>Oran</i>	Orán (Wahrān)
<i>Ager</i>	Argel (Al-Ŷazā'ir)
<i>Buxia</i>	Bugía (Biŷāya)
<i>Bona</i>	Bona (Annaba)
<i>La Goleta</i>	La Goleta (Halq al Wadi)
<i>El golfo de Caliuia y en la mota sv castillo</i>	Golfo y castillo de Hammamet (Al-Ḥammāmāt)
<i>Susa</i>	Susa (Sūsah)
<i>Monesterio</i>	Monastir (Al-Munastīr)
<i>Al Faque</i>	Sfāx (Safaqis)
<i>África</i>	Costa al sur de Sfax en dirección oeste hacia Libia
Islas Baleares³⁵ (4 topónimos)	
<i>Ysla de Yuiça, Yviça, Ybiça, Yuilça</i>	Ibiza (Eivissa)
<i>Ysla de la Fromentera</i>	Formentera
<i>Ysla de Mallorca; cauo del Poniente, cauo de la Piedra</i> ³⁶	Isla de Mallorca; Sant Elm, Capdepera.
<i>Ysla y puerto de Maon</i>	Isla de Menorca; Mahón (Maó)
Costas de Cerdeña³⁷ (3 topónimos)	
<i>Golfo de Fierro</i>	Bahía de Porto Ferro
<i>Toro y Vaca (islas)</i>	Islas del Toro y de la Vaca (en el archipiélago del Sulcis)
<i>Cállar</i>	Cagliari

³⁴ Se cita tras haber tratado las costas de Cerdeña y Córcega para señalar las distancias de navegación de Cagliari a Trapani y desde Trapani a La Goleta. Pantelaria es citada a medio camino entre ambos puertos (*Ivi*, f. 3 v.).

³⁵ Se refieren para navegar hacia ellas desde la costa alicantina, tomando distancia desde Cabo de San Martín (*Ivi*, f. 2 v.).

³⁶ Se citan ambos cabos para dar medida de la isla de un cabo a otro (*Ivi*, f. 3 r.).

³⁷ Se refiere para navegar hacia Cerdeña desde Mahón en Menorca (*Ibidem*).

Costas de Córcega (4 topónimos)	
<i>Calvi</i>	Calvi
<i>San Florenço</i>	Saint-Florent (San Fiorenzu)
<i>La Vastia</i>	Bastia (Bastìa)
<i>Vonifaçio</i>	Bonifacio (Bunifaziu)

Número total de topónimos: 132

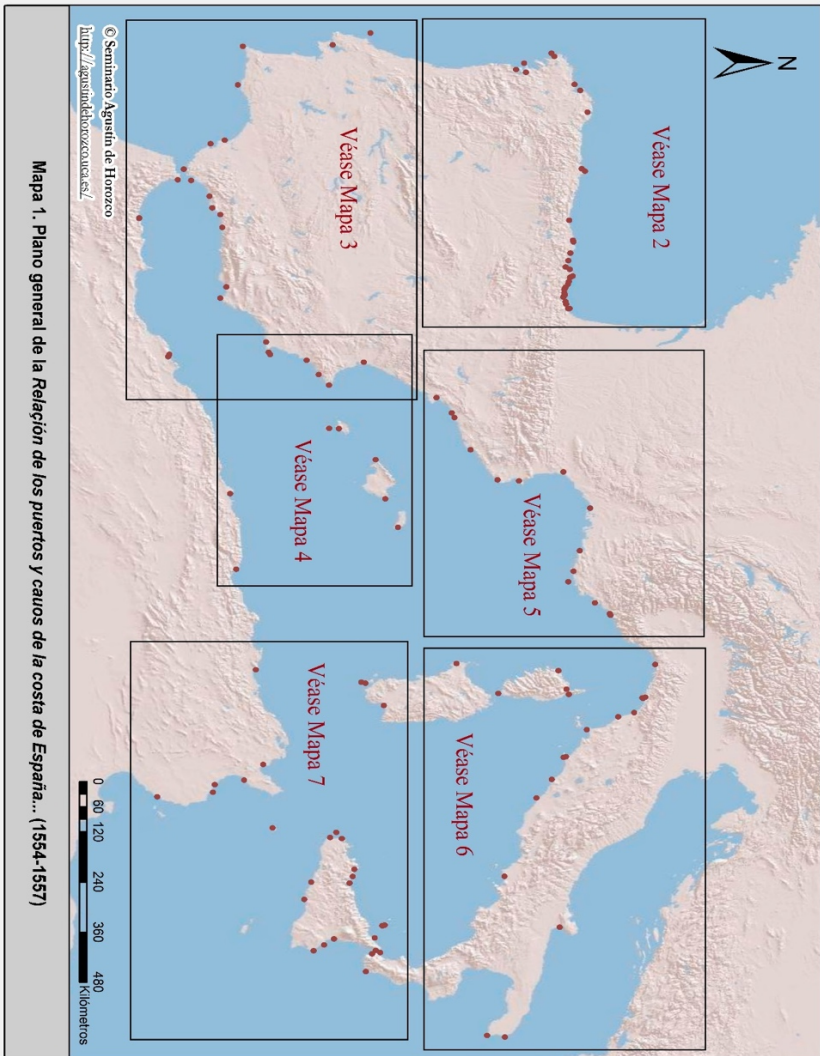
Península Ibérica: 61 (46,21%)

Costa francesa mediterránea: 9 (6,82%)

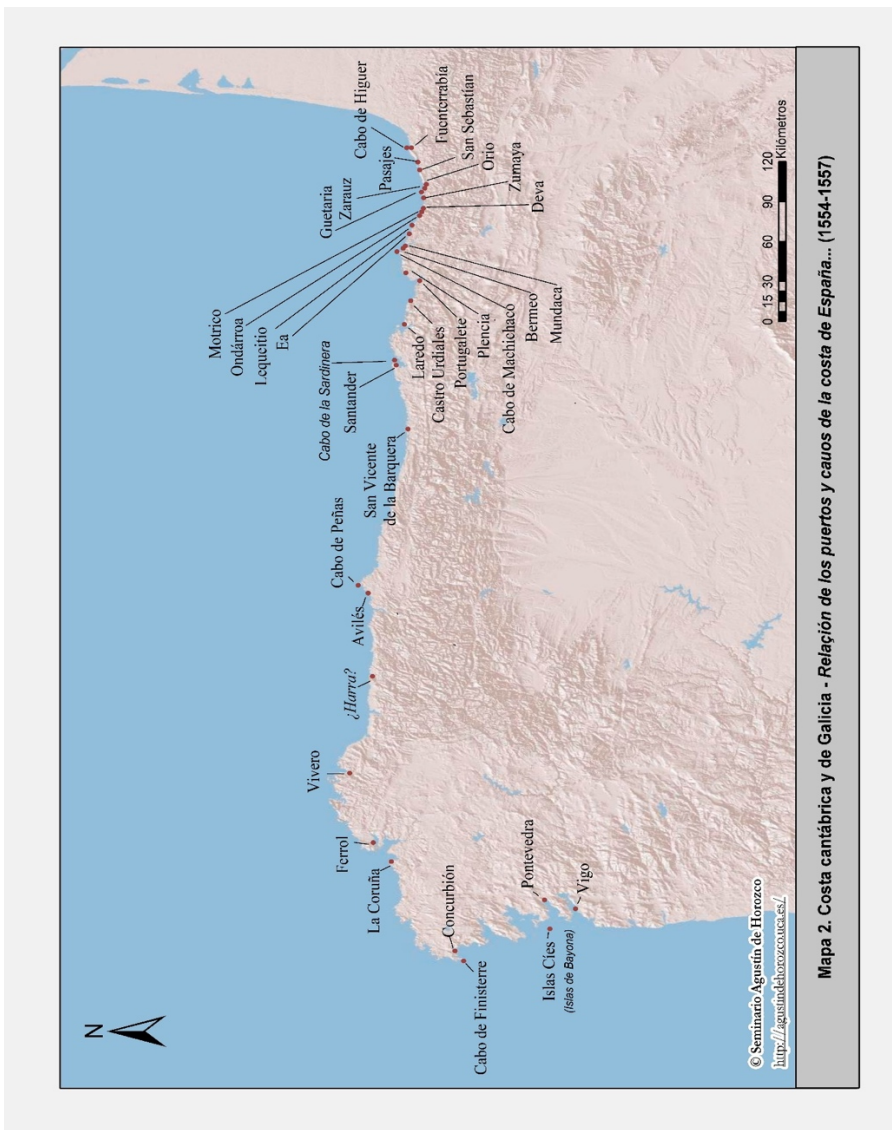
Península Itálica, Sicilia e islas menores adyacentes: 38 (28,79%)

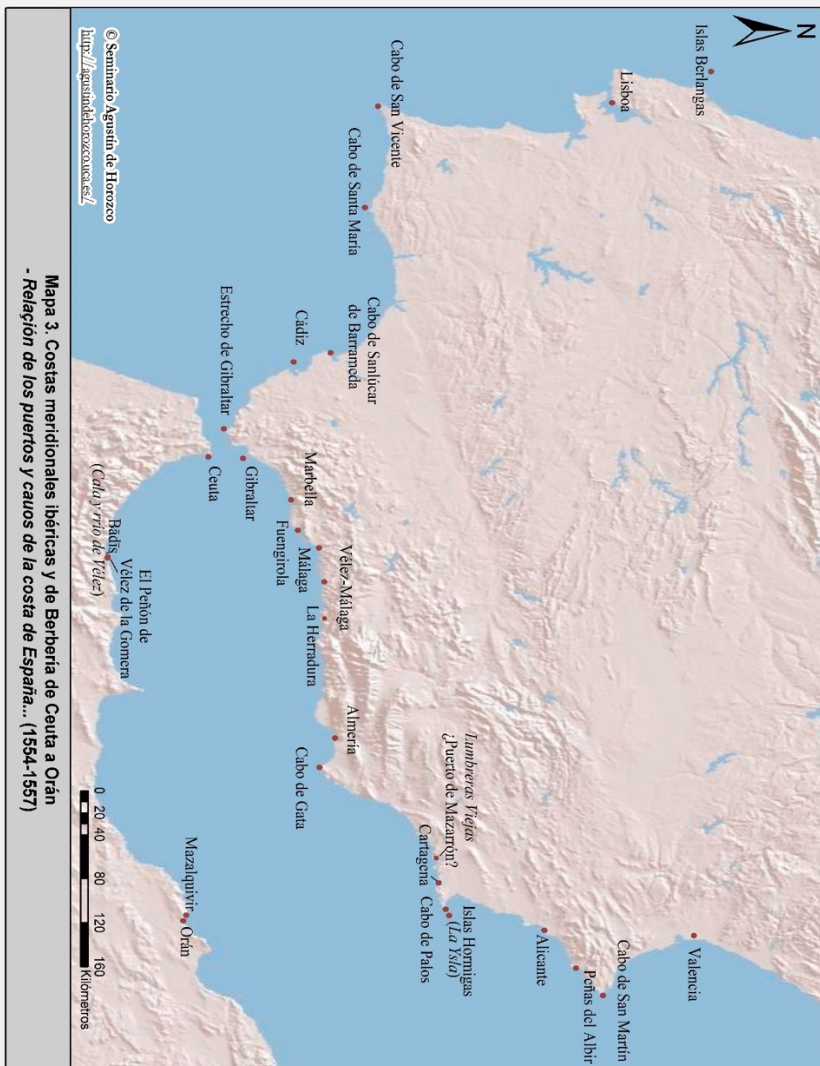
Costa norteafricana mediterránea: 13 (9,85%)

Islas del Mediterráneo occidental (Baleares, Cerdeña y Córcega): 11 (8,33%)

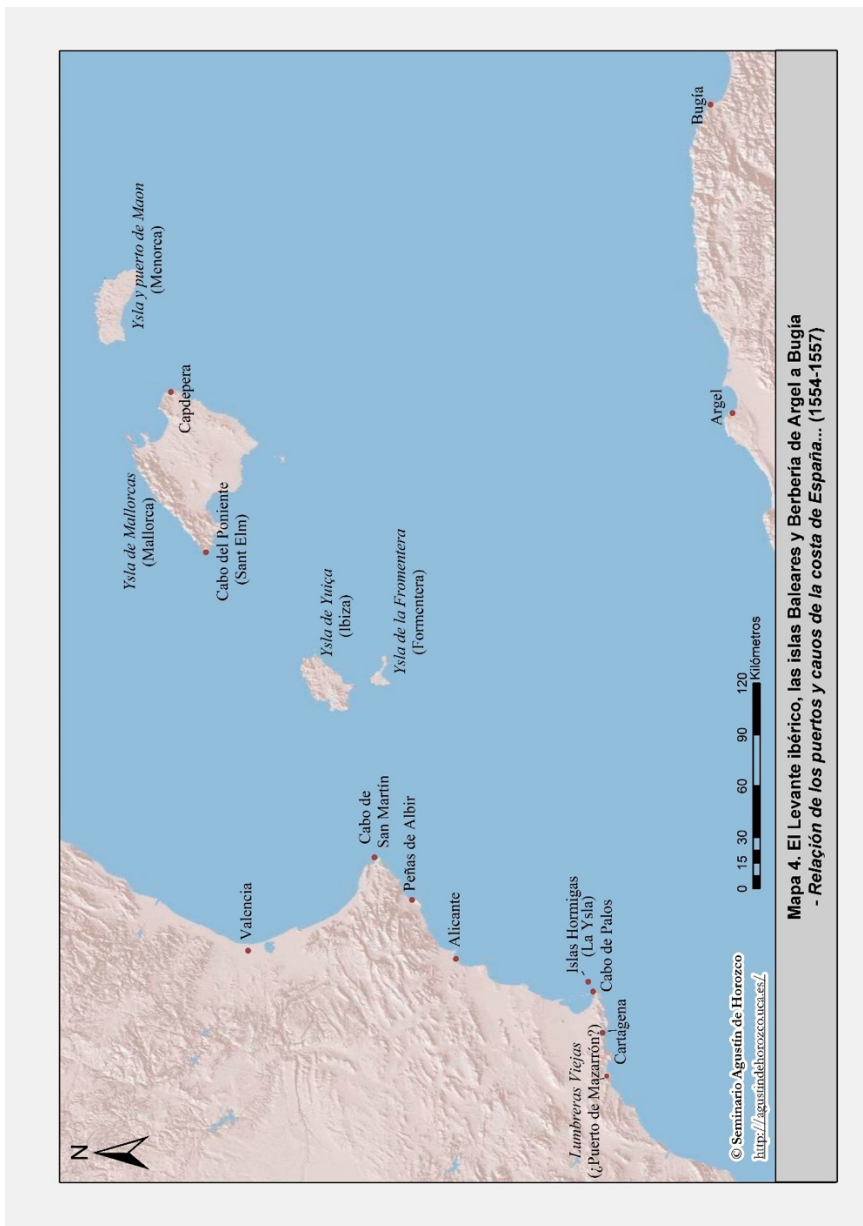


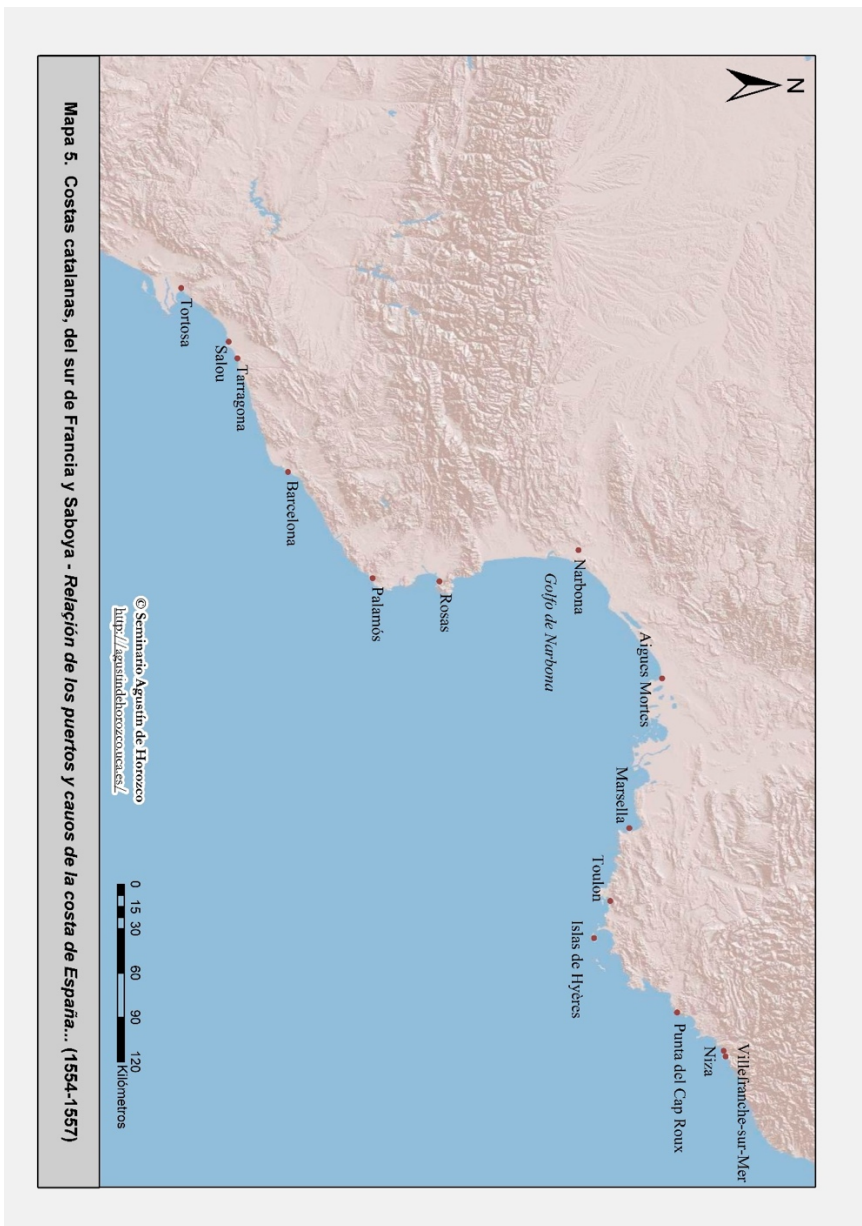
Mapa 1. Plano general de la Relación de los puertos y cauos de la costa de España... (1554-1557)





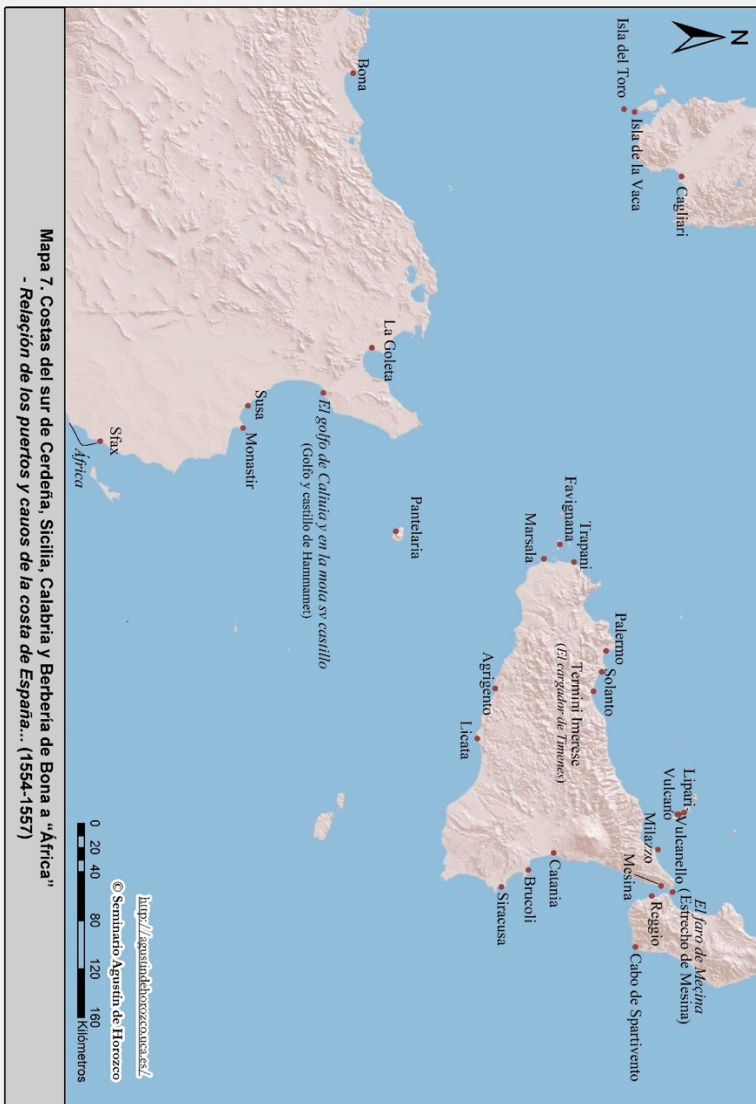
Mapa 3. Costas meridionales ibéricas y de Berbería de Ceuta a Orán - Relación de los puertos y caños de la costa de España... (1554-1557)







Mapa 6. Costas italianas, de Córcega y el norte de Cerdeña - Relación de los puertos y cauos de la costa de España... (1554-1557)



Mapa 7. Costas del sur de Cerdeña, Sicilia, Calabria y Berberia de Bona a "Africa"
- Relación de los puertos y cauos de España... (1554-1557)

Transcripción documental

s.d. [1554-1557]

Relación de los puertos y cabos de la costa de España desde el cabo de Higuera al estrecho de Gibraltar y en el Mediterráneo occidental entre África, Italia y España

Archivo General de Indias, Gobierno, Indiferente General, 1528, n.º. 39

Original. Papel. 3 folios. Buen estado.

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

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

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

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

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

El cauo de Finiestera está con las yslas de Vayona, de ayor (?) Norte su, treze leguas. Puertos: Bigo, Punta Vedra, Curcubión. Treze.

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

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

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

De Cádiz a leuante la costa d'España

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

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

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

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

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

Tarragona a tres leguas.

Varçelona a nueue leguas.

Palamós a doze leguas.

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

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

Marsela.

Tolón, buen puerto.

Ysla d'Eras, tanuién.

Cauorroxo, tierra del duque de Saboya.

A Niça e Vilafranca de Niça.

La rriuera de Genoa.

De Genoa a Puerto Veneri.

A Puerto Espeçia.

Puerto Castana. Aquí envarcan los soldados que vaxan de Lonuardía.

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

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

^{/2r.} Punblín, a siete leguas.

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

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

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

El río Tiguer de Rroma a trese leguas.

La playa rromana; no ay puerto.

A Nápoles desde Ciuita Vieja, 65 leguas.

A Micina en Çiçilia, çinquenta leguas de Nápoles.

Rixoles, a dos leguas de Meçina.

Cauo de Espartiuientos, çinco leguas.

El cauo de Santa María. 75.

El cauo de la Pulla, veinte y ocho; buelue al golfo de Vençia.

Manfardonia, castillo y cargadero de trigo.

Cargadores de trigo en Çiçilia y puertos d'él.

Trápana, a esta parte del poniente al cauo de la ysla.

A Palermo, vente y dos al est'oeste.

Solanto, a dos.

El cargador de Timenes.

Están a la parte del nordeste Bulcán y Bulcanete y Liper, despoblados, eçeto Liper. De los bulcanes caen al mar como ladrillos quemados del fuego y están encima la mar, de los quales he cojido.

Melaço está de Palermo en quarenta y tres leguas; buen puerto.

Al faro de Meçina ay çinco leguas.

Del faro a Meçina, dos leguas.

^{12v.} De Meçina a Catania, siete a la parte del sueste.

Brucola, otro cargador.

Çaragoça de Çiçilia, de Meçina, 22 leguas al sur.

Alicata, cargador; ³⁸ buen lugar de mucho trigo. Véese

Malta al sur.

Xurgento, lo mesmo. Véese Malta al sur.

Marçara, al oeste; de mucho trigo.

Trapana, a çinco leguas.

La Fauiana de Trapana, dos leguas al oeste.

La costa de Ueruería desd'el estrecho de Gibraltar

Çeuta enfrente de Gibraltar, nor nordeste, su sudueste.

La cala y rrió de Vélez, de buena agua; aquí vienen los de Argel <a> tomar agua despensada para el estrecho. De ay toman plática d'España³⁹.

El peñón de Vélez.

Maçacauil a Orán.

³⁸ siete] Ms. tachado.

³⁹ pasada] Ms. al margen.

De Orán Ager, sesenta leguas. La atrauesía es nor no-
roeste, con que se descalabró la armada del Emperador, año de
41 en Argel.

Buxía, a 32 leguas nor noroeste.

A Bona, (*en blanco*) leguas.

De Bona a la Goleta, 12.

Al golfo de Caliuia y en la mota sv castillo, ay quinze le-
guas de la Goleta.

Sus'a Monesterio; buena playa.

Al Faque del rr<ei> (*borrón*)nado de Tunez.

África.

De cauo de Martýn (*cruz*) Por las yslas (*cruz*) Entre Va-
lencia y Alicante.

A Ybiça est'oeste, vna quarta de noroeste sueste; ay 25 le-
guas.

³r. La ysla de la Fromentera está por la vanda del sur. Pas-
san las naos entre la ysla de Yuilça y Fromentera en seis y siete
braças; en Yviça se haze sal.

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

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

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

Cerdeña

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

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

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

La ysla de Córçega está a la parte del norte.

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

San Florenço, al norte, 7 leguas de Calui.

La Vastia, a la parte del este.

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

De Cállar a Trapani es golfo de 50 leguas.

A la Goleta ay otro tanto desde Callar, golfo.

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

Esta relación se a echo a discreción y la memoria del hombre es holbidadizo y avnque todas las partes de q<ue> aquí ago memoria /andado e estado/ por aber escripto sin carta de marear ni libros de derrotas y legoas de vna punta a otra y de vn lugar a otro podría serlo errase en alguna parte en las leguas i vn quarto de viento a vna parte o a otra y otras que por no tener en memoria se dexan escriuir lugares de la marina e legoas, la falta V. S. perdone.⁴⁰

⁴⁰ Memoria de los puertos y calas que ay desd'el cabo de Palos hasta la punta del Carnero, tres leguas a poniente de Gibraltar] Ms. anotado al dorso del documento.

Bibliografía

Fuentes

Della decima e di varie altre gravezze imposte dal Comune di Firenze. Della moneta e della Mercatura de fiorentini fino al secolo XVI, vol. IV: *Contenente la Pratica della Mercatura scritta da Giovanni di Antonio da Uzzano (nel 1442)*, a cura di G. Pagnini del Ventura, Lisboa-Lucca, 1766 (ed. an. Bolonia, Forni Ed., 1967, vol. II, pp. 199-276)

M. FERNÁNDEZ DE ENCISO, *Suma de Geographia que trata de todas las partidas e provincias del mundo: en especial de las Indias. E trata largamente del arte de marear. Juntamente con la esfera en romance: con el regimiento del sol e del norte*, Jacobo Cromberger, Sevilla, 1519

P. GARCIA DIT FERRANDE, *Le grand routtier et pyllotage et en-crage de la mer... tant des parties de France, Bretagne, Angle-terre, Espagne, Flandres, haultes Allemaignes, avecques les dangers des ports, havres, rivières, chenal des parties & régions susdites*, Poitiers, 1521, URL <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k54143h.r=pierre+garcie+dit+fer-rande.langES>> consultado en el 14-09-2018)

Estudios

Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media, a cura di B. Arizaga Bolumburu, J. A. Solórzano Telechea, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005

De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media, a cura di E. Aznar Vallejo, R. J. González Zalacain, San Cristóbal de La Laguna, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 2015

Gentes de mar en la ciudad atlántica medieval, a cura di J. Á. Solórzano Telechea, M. Bochaca, A. Aguiar Andrade, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2012

Historia Militar de España. III Edad Moderna. I. Ultramar y la Marina, a cura di H. O'Donnell, Madrid, Comisión Española de Historia Militar. Real Academia de la Historia, 2013, pp. 19-194, 229-252, 283-313

La apertura de Europa al mundo atlántico. Espacios de poder, economía marítima y circulación cultural, a cura di J. R. Díaz de Durana Ortiz de Urbina, J. A. Munita Loinaz, Bilbao, Universidad del País Vasco. Servicio Editorial/Euskal Herriko Unibertsitatea. Argitarapen Zerbitzua, 2011

Las sociedades portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media, a cura di J. Á. Solórzano Telechea, B. Arízaga Bolumburu, M. Bochaca, (ed.), Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2016

A. AGUIAR ANDRADE, B. ARIZAGA, E. AZNAR, M. BOCHACA, L. JEAN-MARIE, M. KOWALESKI, F. LAGET, M. LIMBERGER, F. MIRANDA, J. SOLORZANO, M. TRANCHANT, *Sociétés, mer et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Age: enjeux, objets et méthodes de la recherche depuis les années 1990*, in *La maritimisation du monde. De la Préhistoire à nos jours*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2016, pp. 29-50

F. ANGIOLINI, *I presidios di Toscana: 'cadena de oro e llave y freno' de Italia*, in *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, a cura di E. García Hernán, D. Maffi, Madrid, CSIC-Fundación Mapfre-Ed. Laberinto, 2006, vol. I, pp. 171-188

E. AZNAR VALLEJO, *Los itinerarios atlánticos en la vertebración del espacio hispánico. De los Algarbes al Ultramar Oceánico*, in *XXVII Semana de Estudios Medievales. Estella. 17 al 21 de julio de 2000. Itinerarios medievales e identidad hispánica*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2001, pp. 47-82

S. AGATI, *Carlo V e la Sicilia*, Catania, Giuseppe Maimone Editore, 2009

F. BRAUDEL, *Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577*, in *Autour de la Méditerranée. Les écrits de Fernand Braudel*, vol. I, París, Fallois, 1996 [or. 1928]

M. Á. de BUNES IBARRA, *El marco ideológico de la expansión española por el norte de África*, «Aldaba», 26 (1995), pp. 113-134

M. Á. de BUNES IBARRA, *Felipe II y el Mediterráneo: La frontera olvidada y la frontera presente de la Monarquía Católica*, in *Felipe II (1527-98). Europa y la Monarquía Católica*, a cura di J. Martínez Millán, Madrid, Parteluz, 1998, vol. I, pp. 97-110

M. Á. de BUNES IBARRA, *El Mediterráneo y los turcos*, in *Las Sociedades Ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Lisboa, Sociedade Estatal Lisboa '98, 1998, pp. 191-211

M. Á. de BUNES IBARRA, *Carlos V y el imperio Otomano*, «Torre de los Lujanes. Boletín de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País», 41 (2000), pp. 63-76

M. Á. de BUNES IBARRA, *Los Barbarroja. Corsarios del Mediterráneo*, Madrid, Alderabán, 2004

M. Á. de BUNES IBARRA, *Bastiones y presidios en el Mediterráneo occidental*, «Sociedad Geográfica Española», 53 (2016), pp. 46-57

M. Á. de BUNES IBARRA, *La defensa de la cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna*, «Cuadernos de Historia Moderna. Anejos», V (2006), pp. 77-99

G. CACIAGLI, *Lo Stato dei Presidi*, Pontedera, Arnera, 1992

V. de CADENAS Y VICENT, *La República de Siena y su anexión a la corona de España*, Madrid, Ediciones Hidalguía, 1985

F. CHAVARRÍA MÚGICA, «*Filípoli, filípica o filipiana*»: hegemonía y arbitramento a través de las «advertencias sobre los presidios de toscana» de Francisco Álvarez de Ribera (1568), «*Hispania. Revista española de Historia*» 216 (2004), pp. 203-235

A. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, *Papel del Atlántico en la configuración de Andalucía*, «*Historia. Instituciones. Documentos*», 35 (2008), pp. 85-105

J. ELLIOT, *España y su mundo (1500-1700)*, Barcelona, Taurus Historia, 2018 [or inglese 1989]

C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de León*, Madrid, Sucesores de Ribadeneyra, 1895-1903

G. GALASSO, *En la periferia del imperio: la monarquía hispánica y el Reino de Nápoles*, Barcelona, Península, 2000 [or. italiano 1994]

M. GIUFFRÈ, *Castelli e luoghi forti di Sicilia XII-XVII secolo*, Palermo, Vito Cavalloto, 1980

C. J. HERNANDO SÁNCHEZ, *El «mar español» y la fábrica de poder. El espacio mediterráneo en la Monarquía Hispánica*, in *España en el Mediterráneo. La construcción del espacio*, Madrid, CEHOPU, 2006, pp. 118-133

A. C. HESS, *The forgotten frontier. A History of the Sixteenth Century Ibero-African frontier*, Chicago, University of Chicago Press, 1978

J. LYNCH, *Los Austrias, (1516-1700)*, Barcelona, Crítica, 1993 [or. inglese 1984]

F. MANCONI, *Cerdeña: Un reino de la Corona de Aragón bajo los Austria*, Valencia, Universitat de València, 2010 [or. italiano 2010]

E. MARTÍN ACOSTA, *Don Alonso Fernández de Lugo, III Adelantado de las Islas Canarias, conquistador de Santa Marta y San Borondón*, in *XV Coloquio de Historia Canario-Americana*, a cura di F. Morales Padrón, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2004, pp. 500-512

V MUÑOZ GÓMEZ, J. M. BELLO LEÓN, R. J. GONZÁLEZ ZALACAIN, *Nuevas propuestas con viejas fuentes: la documentación para el estudio de los puertos andaluces en la Época de los Descubrimientos*, in *XX Coloquio de Historia Canario Americana. Homenaje a Francisco Morales Padrón. Sevilla-Canarias-América. El Atlántico como espacio de encuentro*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo de Gran Canaria, 2014, pp. 180-912

V. MUÑOZ GÓMEZ, *Para el conocimiento de la costa de la Andalucía atlántica (siglos XIV-XVI): descripciones, relaciones y documentación náutica*, «Historia. Instituciones. Documentos», 40 (2013) pp. 179-205

V. MUÑOZ GÓMEZ, *Palabra de marino: el conocimiento de la costa meridional ibérica a la luz de la práctica de la navegación en la Era de los Descubrimientos (siglos XV-XVI)*, «En la España medieval», 37 (2014), pp. 333-362

V. MUÑOZ GÓMEZ, *Puertos, abras, cabos e islas: la topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de las cartas portulanas (ss. XIV-XVI)*, in *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, a cura di E. Aznar Vallejo, R. J. González Zalacain, San Cristóbal de La Laguna, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna, 2015, pp. 179-212

V. MUÑOZ GÓMEZ, *Derroteros, memoriales y saberes náuticos en las costas meridionales ibéricas durante la Era de los Descubrimientos (1526-c. 1555)*, «Chronica Nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada», 42 (2016), pp. 425-451

G. MUTO, *Percezione del territorio e strategia del controllo nel Mediterraneo spagnolo*, in *Controllo degli stretti e insediamento militari nel Mediterraneo*, a cura di R. Villari, Roma-Bari, Editori Laterza, 2003, pp. 169-190

G. MUTO, *Strategie e strutture del controllo militare del territorio nel regno di Napoli nel Cinquecento*, in *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, a cura di E. García Hernán, D. Maffi, Madrid, CSIC-Fundación Mapfre-Ed. Laberinto, 2006, vol. I, pp. 153-170

G. MUTO, B. MARIN, *Pouvoirs et territoires dans l'Italie espagnole*, «Revue d'histoire moderne et contemporaine», 45/1 (1998), pp. 42-65

S. NOCCO, *Torri e piazzeforti nella Sardegna moderna. Fonti cartografiche e documentarie nella lettura delle trasformazioni territoriali del paesaggio costiero sardo tra XVI e XVIII secolo*, in *Defensive Architecture of the Mediterranean. XV to XVIII Centuries*, a cura di P. Rodríguez Navarro, Valencia, Editorial Universitat Politècnica de València, 2015, vol. I, pp. 139-146

A. PACINI, *'Desde Rosas a Gaeta'. La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milán, Franco Angeli, 2013

L. A. RIBOT GARCÍA, *Las provincias italianas y la defensa de la Monarquía*, «Manuscrits», 13 (1995), pp. 97-122

M. RIZZO, *Centro spagnolo e periferia lombarda nell'impero asburgico tra Cinque e Seicento*, «Rivista Storica Italiana», 104 (1992), pp. 315-348

R. SANTORO, *La Sicilia dei castelli; la difesa dell'Isola dal VI al XVIII secolo, storia e architettura*, Palermo, Edizioni Pegaso, 1985

J. R. SARALUCE BLOND, *Las fortificaciones españolas de Sicilia en el Renacimiento*, A Coruña, Universidade da Coruña, 1998

J. Á. TAPIA GARRIDO, *La costa de los piratas*, «Revista de Historia Militar», 32 (1972), pp. 73-104

I. A. A. THOMPSON, *Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, «Manuscrits», 26 (2006), pp. 95-124

R. VARGAS-HIDALGO, *Guerra y Diplomacia en el Mediterráneo*, Madrid, Polifemo, 2002, pp. 48, 69, 317, 421, 464-465, 667, 834 y CLXVIII

J. J. VIDAL, *La defensa del reino de Mallorca en la época de Carlos V (1535-1558)*, in *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*, a cura di J Martínez Millán, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001, vol. I, pp. 541-590

Ph. WILLIAMS, *Empire and Holy War in the Mediterranean: The Galley and Maritime Conflict between the Habsburgs and Ottomans*, Londres-Nueva York, I. B. Tauris, 2014