

LOS VIAJES POR MAR EN LA EDAD MEDIA

Ángel Luis Molina Molina

Universidad de Murcia

RESUMEN

Los viajes por mar en la Edad Media eran siempre una aventura. El hombre medieval sentía por el mar un respeto reverencial. Con este trabajo tratamos de presentar una panorámica general de los problemas de la navegación, tanto de los peligros que presenta (temporales, corso, piratería); como de los tipos de barcos usados y la fuerza matriz que los impulsa (a remo: la galera y sus derivados, a vela: la nao, la coca, la carabela, etc.). Las nuevas perspectivas que se abren a la navegación con la aplicación a los barcos de los avances científicos y técnicos: el astrolabio, la brújula, la difusión de la vela latina, el timón de popa, la cartografía, etc. Todo esto permite la navegación de altura y hará posible los largos viajes con pocas escalas. Durante la Baja Edad Media la ruta comercial entre los diversos puertos mediterráneos y Flandes es cada vez más frecuentada; por otra parte, la aparición de los seguros marítimos impulsará enormemente el comercio. Finalmente, se alude, muy brevemente, a la importancia de la navegación fluvial, ya que los grandes ríos europeos, navegables en buena parte de sus cursos, pusieron en comunicación importantes centros económicos del interior del continente con la costa y, además, se combinaban y complementaban con las rutas terrestres.

RÉSUMÉ

Les voyages par mer au Moyen Age constituaient toujours une aventure. L'homme médiéval sentait pour la mer un respect révérenciel. Avec ce travail on essaie de présenter une panoramique générale des problèmes de la navigation, tant des dangers qui la gettent (tempêtes, course, piraterie) que des types de bateaux et la force motrice qui les impulse (à la rame: la galère et sus dérivés, à la voile: nef, coque, caravelle, etc.). Les nouvelles perspectives qui s'ouvrent à la navigation avec l'application des nouveaux progrès scientifiques et techniques: l'astrolabe, la boussole, la diffusion de la voile latine, le gouvernail de poupe, la cartographie, etc. Tout cela permetre la navigation au lon cours et fera possible les longs voyages avec peu d'échelle. Pendant le Bas Moyen Age l'itinéraire commercial entre les divers ports Méditerranéens et Flandre est de plus en plus sûr et fréquenté, en outre, la parution des assurances maritimes poussera énormément le commerce. Finalement, on fait allusion, brièvement, à l'importance de la navigation fluviale car les grands fleuves européens, navigables en buone partie de leurs cours, ont mis en communication d'importants centres économiques de l'intérieur de continent avec la côte et, parfois, se combinaient et complétaient avec les routes terrestres.

Fecha de recepción: 6 de mayo de 2000.

Área de Historia Medieval. Facultad de Letras. Universidad de Murcia. Campus de la Merced. 30001 MURCIA (España).

El mar siempre fue mirado con respeto por el hombre medieval y hacia él hubo un temor reverencial, en el que realidad y superstición andaban a la par. Por el mar venía la riqueza a través de la pesca y del comercio, pero también los piratas y los naufragios que truncaban vidas y fortunas. Por eso no era raro que muchos mercaderes antes de partir dictaran testamento, o que las embarcaciones y marinos llevaran el nombre de santos protectores. Baste recordar el auge alcanzado por el culto a San Nicolás, protector contra los infortunio marineros¹.

El Mediterráneo era, por lo general, más benigno que el Atlántico, pero a veces los barcos debían refugiarse durante días en algún puerto debido a los vientos desfavorables. Andrea Doria, el gran marino genovés, decía que «*en el Mediterráneo hay tres puertos seguros: Cartagena, junio y julio*». De hecho, la climatología adversa provocaba una disminución del ritmo de la navegación desde noviembre hasta finales de enero. Las fuentes dejan constancia de naufragios causados por violentas tempestades. De ahí el temor a los viajes largos y a la navegación de altura; se prefería la de cabotaje, que siempre ofrecía la posibilidad de buscar refugio en algún puerto en caso de peligro. Las poblaciones costeras se beneficiaban de los restos de los naufragios, asunto que en la Baja Edad Media la legislación reguló con minuciosidad.

Con todo, el principal peligro era la piratería o la guerra de corso, cuyo incremento a fines de la Edad Media fue espectacular, aunque sin alcanzar la virulencia de la Edad Moderna. Mientras el corso estaba protegido o tolerado por el estado que abanderaba el buque, la piratería fue considerada siempre fuera de la ley. Se trataba de formas consustanciales a las poblaciones del litoral mediterráneo y, con frecuencia, auspiciados por los propios estados o ciudades, que no dudaban en recurrir al corso no sólo en época de guerra sino también en momentos de carestías u otras circunstancias adversas².

Las medidas adoptadas por las autoridades estatales o municipales fueron inconexas, aisladas e insuficientes para atajar el fenómeno del corso y la piratería: envío de correos avisando del peligro, buques armados de vigilancia, atalayas y torres costeras, etc., a pesar de lo cual en ningún momento se interrumpieron las rutas de navegación y los seguros marítimos cubrieron los riesgos de la misma.

LA CARTOGRAFÍA Y LA CIENCIA NÁUTICA

El escaso desarrollo de la ciencia astronómica en el Mediterráneo altomedieval condiciona el avance de los sistemas de navegación; siguen siendo práctica habitual los derroteros costeros. El rumbo se mantenía mediante suelta de pájaros embarcados; costumbre conocida ya en el siglo I y mantenida, al menos, hasta el siglo XVI; la brújula penetró en el mundo occidental hacia 1200, las más antiguas alusiones latinas a este instrumento aparecen en el *De naturis rerum* de Alejandro Neckam (1157-1217), como aguja insertada, fija a un flotador, situada en un recipiente de agua, hacia finales del siglo XIII se transformaría en brújula con eje, pero la declinación magnética no será conocida hasta comienzos

1 HINOJOSA MONTALVO, José: *El Mediterráneo medieval*, Arco/Libros, Madrid, 1998, p. 50.

2 Véase HINOJOSA, J.: *ob. cit.*, p. 51.

del siglo XV³. La brújula es instrumento decisivo para poder navegar en invierno, cuando no había sol, e impulsar el desarrollo de la cartografía, a la vez tan importante para la navegación.

Los navegantes islámicos introducen en Europa, una vez más, un instrumento imprescindible para la navegación: el sistema de dirección del barco por medio de un timón adosado a la roda de popa. Se sabe que los chinos utilizaban ya, en sus barcos, unas embarcaciones llamadas *juncos*, un remo central situado en popa. Los árabes a partir de la modalidad china que aprendieron en sus viajes hacia el lejano oriente, procedieron a colocar en la popa de sus barcos un codaste al que se fijaba, por medio de bisagras, un timón que se manejaba con una barra, sobre la que se ejercía un movimiento hacia babor o estribor. En el siglo XIII, los barcos que navegaban por el Mediterráneo poseen ya timón y, en adelante se abrirán enormes posibilidades en la navegación⁴.

Paralelamente a la aparición del timón, que hacía mucho más fácil direccionar los barcos, tuvo lugar la aparición y utilización generalizada de las antiguas velas latinas, triangulares, que fueron difundidas por los navegantes islámicos. A partir del siglo XII en el Mediterráneo se va haciendo común la vela triangular, más fácilmente orientable, que permite navegar con viento de costado, mientras que las velas más usuales, trapezoidales, exigían para poder navegar el viento de popa, circunstancia que entolecía sobremanera las singladuras, encareciendo el transporte. La vela latina constituyó, sin duda, una novedad importante que proporcionó una mayor velocidad en los desplazamientos marítimos.

De las cartas marítimas medievales, la más antigua conocida es la *carta pisana*, fechada a fines del siglo XIII, derroteros costeros son conocidos con anterioridad, se conserva un fragmento del viaje de Adán de Bremen, de Flandes a Tierra Santa, datable hacia 1069, en él se asocian rumbo y tiempo; para la medida del paso del tiempo se utilizaron ampollas o relojes de arena. Mapas terrestres se conocen de la Inglaterra de la segunda mitad del siglo XIII, Mateus Paris (c. 1250) dibujó, al menos, cuatro mapas reconocibles, con detalles de caminos y ciudades; entre 1325 y 1330, un cartógrafo anónimo realizó un mapa de caminos ingleses, el *Gouh map*, conservado en la Biblioteca Bodleriana de Oxford; de la misma época datan los mapas del norte de Italia realizados por Opicinus de Canistri (c. 1352); y de 1375 el *Mapamundi catalán* realizado por la escuela de cartógrafos mallorquines para Carlos V de Francia, un mapa donde se combinan las cartas náuticas con los mapas terrestres. Estos mapas no incluyen indicaciones de coordenadas.

La *Graphia* de Ptolomeo, y los tratados árabes en ella inspirados, no fue transmitida a Occidente por la vía islámica, la primera traducción al latín se realiza por Giacomo d'Angelo, a comienzos del siglo XV, sobre un original griego; tras ser conocida es rápidamente aceptada por los cartógrafos europeos, los mapas de Andrea Bianco (1436) y de Nicolás de Cusa (1401-1464) siguen su método.

3 Véanse LINAGE, A. y GONZÁLEZ BUENO, A.: *Historia de la ciencia y de la técnica. El occidente medieval cristiano*. Akal, Madrid, 1992, p. 23; y Fernando GIRÓN: *Historia de la ciencia y de la técnica. Oriente islámico medieval*, Akal, Madrid, 1994, p. 54.

4 Véase GIRÓN, F.: *ob. cit.*, pp. 54-56.

Los fundamentos teóricos necesarios para la navegación astronómica están disponibles en el medievo; las tablas de Azarquiel o las de Alfonso X permiten los cálculos necesarios para medir la latitud por la meridiana del sol, y los cuadrantes y astrolabios son aparatos adecuados para la toma de estas medidas, pero la falta de instrumental cartográfico y la escasa formación matemática de los marinos no la hicieron viable hasta fines del siglo XV.

TIPOLOGÍA DE LAS EMBARCACIONES

Habitualmente se las clasifica en función a su fuerza motriz, según se muevan a remo o a vela. Dentro de las movidas a remo hay dos subfamilias: la de la *galera*, en la que se incluyen la *galera gruesa*, la *galera bastarda*, la *galera sutil*, la *tarida*, la *galeaza*, la *galeota* y la *fusta*; y la de los *leños* y *barcas*, en la que se incluye también el *laúd*.

La *galera* era el típico buque de guerra mediterráneo, actividad que compaginaba con la mercantil, era un bajel largo y estrecho, de bajo bordo, con proa muy afilada, que enarbolaba velas latinas y utilizaba como propulsión los remos, en número variable. Tenía dos castillos, a proa y a popa. Arbolaba dos palos —a veces sólo uno—; el palo mayor ocupaba una posición centrada mientras que el otro, el trinquete, se situaba a proa. El predominio de la vela latina se explica por su mejor adaptación al régimen variable de los vientos en el Mediterráneo. Las galeras de mercado se distinguían de las de guerra por su mayor altura de borda y mayor capacidad de transporte.

De los movidos a vela, los barcos redondos, los más importantes eran, la *nave* o *nao*, la *coca*, la *coca bayonesa*, la *carabela* y el *ballenero*. La *nave* era un buque de casco ancho, que podía tener hasta tres cubiertas. Arbolaba dos palos, pudiendo añadir un tercero, el trinquete. Su porte era variable, superando normalmente el centenar de toneladas. La *coca*, de origen atlántico, se caracteriza por los altos castillos de proa y popa, pudiendo tener más de una cubierta. La *carabela*, de origen portugués, se extendió ampliamente por el Mediterráneo occidental durante el siglo XV. Todas estas naves se destinan al comercio de larga distancia por su capacidad, mientras que *laudes* y una larga gama de *leños* y *barcas* realizaba el cabotaje a lo largo del litoral⁵.

Con frecuencia, el tonelaje de la nave y, en cierta forma, el tipo de buque, vienen determinados por el tipo de carga. Un gran tráfico de productos pesados y de buen precio exige grandes barcos. A fines del siglo XV, Florencia, para sus especias, no arma más que convoyes de galeras de 300 Tm., Génova, para el alumbre, los vinos, el aceite, la sal o los granos, naves enormes de 1.000 Tm. o más.

Esta evolución de las técnicas marítimas, provocada por las necesidades de la economía, modifica a la fuerza el mapa de los grandes itinerarios mercantiles. El aumento de los tonelajes comporta una disminución del número de escalas y una neta concentración del comercio a favor de los grandes puertos de almacenaje y redistribución. Además, las embarcaciones importantes dejan al margen los puertos demasiado difíciles de alcanzar al fondo de los estuarios y no recalán más que en antepuertos.

5 Véanse HINOJOSA, J.: *ob. cit.*, pp. 44-45; y CUADRADA, M^a Coral: «Puertos comerciales en la Edad Media», en *Cuadernos de Historia XVI*, n^o 166, Madrid, 1985, p. 19.

Muy relacionado con el tipo de buque se encuentra el factor económico de la velocidad del viaje. Federico Melis calcula las cifras medias de trayectos para los principales itinerarios de los caminos marítimos al acabar el siglo XV: de Lisboa a Mallorca, 5 días; de Lisboa a Brujas, 9; de Southampton a Baleares, 16; a Cádiz, 10; de Brujas a Mallorca, 10; de Túnez a Mallorca, de 2 a 3 días; a Génova o Pisa, 7; de Alejandría a Barcelona, 14; de Génova o Pisa a Mallorca, 3. Los datos reflejados valen como término medio, para tener una idea general, estadística, de los tiempos de trayecto. Pero las condiciones reales de la circulación marítima se encuentra con mayor frecuencia en los relatos de viajes y en los diarios de a bordo. En cuanto a la velocidad todo era cuestión de suerte. Con brisa ligera, las naves de la época, podían desarrollar entre 3 y 5 nudos (1 nudo = 1 milla marítima/hora) y con viento fuerte favorable hasta 9 nudos. Sabemos, por ejemplo, que Colón llegó a recorrer 182 millas (alrededor de 340 Kms.) en un solo día, pero las más de las veces esto no era así: el mal tiempo, la calma, etc., hacía, en ocasiones, que los viajes se eternizaran.

La historiografía insiste con frecuencia en las servidumbres y la irregularidad de la navegación a vela sometida al capricho del tiempo. En los viajes largos, las escalas son indispensables por el escorbuto y para carenar el navío, ya que la madera es atacada a menudo por los parásitos. Muy irregular, la navegación mediterránea parece muy lenta y de débil rendimiento. Sin duda, la velocidad de las galeras, provistas de remos, era mejor. Heers señala que si, en 1429-1430, se emplean, de Porto Pisano a L'Ecluse, más de 83 días es porque las escalas son numerosas: nueve puertos en total. Además, los agentes atmosféricos acostumbran a ser desfavorables: 37,55% de tiempo perdido por las tempestades. De vuelta de Southampton a Porto Pisano, con sólo tres escalas, los vientos y las lluvias son mejores y el viaje sólo dura 32 días⁶.

El emperador Carlos V en 1517 desde Flandes a España realizó un viaje que puede darnos una idea de lo que ocurría en numerosas ocasiones: el 4 de julio se encontraba en Middleburg, donde esperaba la flota, era verano que se supone como el mejor tiempo para navegar, pero debido a los vientos desfavorables no pudo salir hasta la segunda semana de septiembre. Los barcos, una vez iniciado el viaje, encontraron mal tiempo por lo que no llegaron a Santander, como estaba previsto, sino a una franja de tierra deshabitada de la costa asturiana. Carlos y su séquito, siguieron viajando a lomos de mulas, a caballo y en carros tirados por bueyes, no llegando a Tordesillas, donde se encontraba la reina doña Juana, hasta el mes de noviembre⁷.

LOS PUERTOS

En la Edad Media el término puerto se refiere más a un lugar que a una realidad material, ya que la ausencia de infraestructuras portuarias fue normal en muchas ciudades costeras bajomedievales. No abundando los buenos puertos naturales en el Mediterráneo (Cartagena, Mahón, Toulon, etc.), las embarcaciones varaban en la orilla, incluso en

6 Véanse CUADRADA, M^a Coral: *ob. cit.*, p. 20; y MOLLAT DU JOURDIN, Michel: *Europa y el Mar*. Crítica, Barcelona, 1992, pp. 68-70.

7 Véase CAMUSSO, Lorenzo: *Guía de viaje a la Europa de 1492*, Anaya, Madrid, 1990, p. 41.

los puertos importantes, mientras que las de mayor calado fondeaban a cierta distancia de la misma, trasladando las mercancías a tierra firme con barcas de poco calado, gracias a un nutrido cuerpo de barqueros y gondoleros.

Los puertos artificiales fueron la excepción en el Mediterráneo y pocos contaban con instalaciones fijas y duraderas, como Génova, la ciudad portuaria por excelencia, cuyo muelle fue ampliado considerablemente en 1300, 1328 y 1461. En la Corona de Aragón sólo Mallorca y Alicante tenían muelles de piedra a fines del siglo XV, mientras Barcelona y Valencia, vieron fracasar sus intentos por mantener unos muelles de madera, de difícil y costosa conservación. Otros puertos con buenas instalaciones eran Nápoles, Palermo y Constantinopla. Además de los muelles, los puertos contaban con instalaciones complementarias, como almacenes, hostales, tabernas, etc. y los mejor dotados con un faro, como el de Génova⁸.

A lo largo del litoral mediterráneo, desde Murcia y Valencia a Sicilia, por ejemplo, abundaron los cargadores en playas cercanas a las regiones productivas de determinadas materias primas: lana, pasas, frutos secos, grano, alumbre, etc., lugares de fácil embarque de estas mercancías, sin apenas infraestructuras, a lo sumo algún almacén, defendidos por una torre, sin viviendas permanentes, y con una actividad estacional, que combinaban con la actividad pesquera. Con el paso del tiempo, algunos de ellos, como Mazarrón o Santa Pola dieron lugar al nacimiento de pequeños núcleos urbanos, gracias a la combinación de la actividad pesquera, mercantil y defensiva de la costa.

EL MERCADER, UN AVENTURERO

Durante la Edad Media el gran viaje fue siempre sinónimo de aventura. Los navegantes, mercaderes o peregrinos temen siempre los azares del mar y de las rutas. Cuando en 1468 Anselmo Adorno se embarca en Génova hacia Tierra Santa, llevaba tiempo interrogando a sus amigos sobre los méritos respectivos de las galeras, sobre sus virtudes frente a las tempestades y frente a los posibles ataques de los piratas. Fenómeno político o social, la piratería o la guerra de corso pesa fuertemente sobre las relaciones mercantiles, fija la elección de las rutas; impone la navegación en convoyes menos vulnerables a los ataques; pero, también, aumenta considerablemente los costes.

Al final de la Edad Media, las naves castellanas e italianas hacia Flandes, ruta marítima sin escalas y llena de peligros, no naufragan casi nunca. En el siglo XV, se evalúa en menos del 2% las pérdidas de embarcaciones genovesas en este trayecto, y Federico Melis cita un buque que, en trece años, realiza sin problemas quince veces este periplo desde el Mediterráneo a Brujas.

Las pérdidas varían según la ruta, la naturaleza del tráfico y su organización, y el tipo de nave utilizada. La pequeña navegación costera, con pocos medios a su alcance, barcos de escasa dimensión y mal protegidos, con frecuencia en mal estado, necesita generalmente recalar mucho, está más amenazada que la que se lanza mar adentro y emplea navíos bien armados o agrupados en convoyes. Todas las fuentes muestran de forma

8 Véase HINOJOSA, J.: *ob. cit.*, pp. 46-47.

clara que los naufragios, e incluso los ataques de piratas, se producen frecuentemente cerca de las costas o al llegar al puerto. En consecuencia, se puede afirmar que los grandes tráficos marítimos parecen menos vulnerables que los de cabotaje. Conclusión que anuncia ya una elección: la ruta marítima se adecua más a los transportes de larga distancia de productos pesados, con fuertes buques⁹.

En relación al riesgo, el estudio de las tasas de los seguros marítimos nos acercaría al alcance real de los peligros del viaje. El recurso al seguro no significa una carga demasiado gravosa para el mercader, sino un riesgo razonable. El seguro marítimo desde su aparición en el siglo XV, marca el momento en el cual los marinos pasan de la aventura a la explotación regular de un itinerario mercantil.

La construcción de una embarcación suponía una fuerte inversión de capital, pues, al final del siglo XIV, una *coca* podía costar entre 500 y 1.500 libras; un *leño*, entre 460 y 900 libras; una *nave* entre 1.850 y 5.500; una *coca bayonesa*, entre 1.500 y 8.000; una *barca*, sobre las 250, y una *galeota* sobre las 700 libras. A este coste se añadía el riesgo de la posible pérdida en un naufragio o por ataques de piratas. Por tanto, los buques, exceptuando las pequeñas barcas de cabotaje, no pertenecían, generalmente, a un solo propietario, sino que, divididas en *setzenes*, eran propiedad colectiva. Los copropietarios no eran simples inversionistas, sino que participaban activamente en su gestión.

Los precios del transporte no dependen exclusivamente de la velocidad y seguridad, ni tampoco sólo de los medios técnicos empleados, sino también de la organización de los tráficos y de los mercados. En el mar, es necesario tener en cuenta el rendimiento de los barcos y, por tanto, la regularidad de los viajes y la longitud de las escalas para las reparaciones. A principios del siglo XV, los mercaderes italianos procuraban imponer a sus naves, inmensas para su época, un ritmo regular en la ruta de Flandes. La nave de Paolo Italiano, de 750 Tm., en trece años, de 1394 a 1407, hizo quince veces el trayecto Mediterráneo-Southampton-Brujas. Otro buque, de Savona, del mismo tonelaje y en la misma época, efectúa en diecisiete años los siguientes viajes: 12 veces el trayecto Génova-Brujas; 3 veces, Quíos-Brujas; 4 veces, Alejandría-Beirut-Quíos-Brujas. Es decir, 19 viajes Mediterráneo-Flandes, sin contar algún tráfico local cerca de Constantinopla o en el Tirreno, para transportar sal desde Hyères y de Ibiza.

En Europa, como vemos, se viajaba mucho por mar en la Baja Edad Media, a pesar de ello no había nada que se pudiese definir como «*servicio regular de pasajeros*», con excepción de la galera que anualmente hacía el viaje desde Venecia a Tierra Santa cargada de peregrinos. Viajar en la galera de los peregrinos era más incómodo que hacerlo en las «*mercantiles*» o en los barcos redondos; pues en aquella se viajaba muy apretado, en medio de una muchedumbre de gente que no estaba acostumbrada al mar, los peregrinos, en su mayoría, ponían por primera vez los pies en un barco¹⁰.

Santo Brasca, milanés que realizó el viaje en 1480, dice que el peregrino lleva dos bolsas consigo, una bien llena de paciencia, la otra con 200 ducados venecianos y, también, varias camisas para esquivar a los piojos y otras suciedades. Otro peregrino aconseja hacerse

9 Véase CUADRADA, M^a Coral: *ob. cit.*, p. 20.

10 Véase CAMUSSO, L.: *ob. cit.*, pp. 41-43.

amigo del capitán apenas se sube a bordo, para obtener un puesto en el puente y no bajo cubierta, «donde se corta la respiración por el calor y el mal olor».

Felix de Faber, un dominico de Ulm, que realizó este viaje dos veces, en 1480 y 1483, nos cuenta cosas muy curiosas. Se lamenta de la mucha gente que no lleva ropa de recambio, y los consiguientes malos olores y parásitos que infestaban los trajes, barbas y cabellos. El peregrino, dice, no debería avergonzarse de pedir a su compañero de viaje que le quitara los piojos de la barba. Pero lo peor del viaje, para el buen fraile, eran los servicios higiénicos: «en la galera están colocados a los lados del espolón y con el mal tiempo las olas los inundan, de tal forma que al entrar en ellos uno se mojaba, por lo que mucha gente se quitaba la ropa e iba desnuda», y siempre había que hacer cola.

Gabriele Capodilista (1458) nos narra los momentos iniciales del viaje de los peregrinos a Tierra Santa. La galera navega a buen ritmo por el Adriático, era el mes de mayo, todos —marineros y peregrinos— estaban todavía alegres. Los marineros para divertirse ellos y a los peregrinos, al tiempo que para obtener alguna propina, realizaban una exhibición similar a las «fuerzas de Hércules» que, durante las fiestas, se realizaba en la Plaza de San Marcos¹¹.

LA TRIPULACIÓN DE LOS BARCOS

Al frente de la explotación de la embarcación está el *patrón*, cuyas funciones eran más amplias que las simplemente técnicas, ya que se convertía de alguna forma en el jefe de administración de una empresa, actuando en nombre de los propietarios y responsabilizándose de cualquier contingencia. Además del *patrón*, diversas personas formaban parte del equipo directivo. En primer lugar, el *escribano* que llevaba un libro de registro donde se reflejaban todos los ingresos y gastos. Su presencia exigida desde 1435 a bordo de naves de capacidad superior a las 500 Tm., vigilaba la carga y descarga de las mercancías, anotaba los salarios pagados al resto del personal, compraba cuanto era necesario para el abastecimiento del buque. Era, por tanto, el verdadero secretario del viaje y a su cargo tenía gran parte de las funciones de la administración. Conjuntamente, con frecuencia, viajaba un *escribano de los mercaderes*. Si el *escribano de la nave* controlaba el viaje desde el punto de vista de la embarcación, el de los comerciantes, delegado de los que habían confiado sus mercancías al *patrón*, las vigilaba en nombre de la procuración recibida. Su obligación era asegurar el libramiento de la carga a sus destinatarios en el puerto de llegada, y defender los intereses de las mercancías en caso de conflicto, por ejemplo, en caso de naufragio.

La tripulación se dividía en dos grupos diferenciados: el primero estaba formado por los *marinero* y los *companyons*, encargados de la defensa de la nave en caso de ataque. El segundo, por el personal especializado (*patrón, escribano, senescal, guardas, barbero-cirujano, cocinero, trompeteros, pilotos, carpinteros y calafates*).

Por lo que se refiere a los marineros, durante la época bajomedieval y el siglo XVI, navegar era un negocio desesperado y espantoso. La navegación se veía como una ac-

11 Todos estos testimonios son citados por CAMUSSO, L.: *ob.cit.*, p. 43.

tividad que dependía más de la necesidad que de la voluntad. ¿Cuáles son las razones que les impulsa a lanzarse a navegar? La respuesta más común es que la pobreza es la principal razón que les lleva a ingresar como marineros: «... comienza a navegar por su principal modo de vivir, como hombres pobres, e hijos de padres pobres, y que fue éste el más aparejado oficio que hallaron para sustentar la vida, especialmente por ser nacidos en los lugares de puertos y tierras marítimas»¹², otras motivaciones son la tradición familiar, el azar del destino, el refugio frente a la marginación, etc. En términos generales, a finales de la Edad Media y en la Moderna, la gente de mar era vista con ciertos prejuicios por las gentes de orden de tierra adentro, que desconfiaban de la inestabilidad personal y social del marinero. Cervantes decía de los marineros que «son gente pagana, mal educada y que no conoce otro lenguaje que el que utilizan en los barcos; si les acompaña buen tiempo, son diligentes, pero si les sorprende la borrasca se vuelven perezosos y muchos ordenan y pocos obedecen»¹³.

El viaje marítimo, debía sortear numerosos riesgos, por lo que el viajero, más que en los marineros, estaba en las manos de Dios, pero, aunque en el mar siempre ha habido víctimas, navegar con buen tiempo podía resultar maravilloso, había noches claras de verano, en las que el barco avanzaba silencioso empujado por ligeras brisas cálidas, bajo el resplandor de la luna proyectando las sombras de las velas en el agua tranquila, los bellos amaneceres, las alegres carreras de los delfines y los indicios de la vegetación con la brisa terrestre al acercarse a la costa al atardecer.

LA NAVEGACIÓN FLUVIAL

Por último, debemos hacer referencia a otro tipo de navegación, la fluvial que tiene lugar en los grandes ríos de Europa. Además, existe una integración total entre caminos y navegación fluvial. El río y el lago son continuación natural del camino, y viceversa. Alberto Durero en el viaje que realizó en 1520 desde Nüremberg a Amberes, se embarcó en el Meno en Frankfurt y al sexto día desembarcó en Colonia, en el Rin. El paso del caballo o carro al barco, o al revés, ocurría a lo largo del recorrido con una relativa frecuencia.

El viaje por tierra era más caro y existían más dificultades que por mar, y esta ventaja marítima se refleja también en las vías fluviales, a no ser que las autoridades territoriales —señores, ciudades, etc.— asfixiaran el tráfico fluvial con numerosos peajes.

Parece que el Rin y el Po, excelentes vías de comunicación, debido a los innumerables peajes muchos mercaderes al hacer sus cuentas prefirieran el viaje terrestre.

Alberto Durero en su viaje a Amberes (1520), solicitó unos documentos de exención al obispo de Bamberg, que le costaron 1 florín, de gastos burocráticos, y algunas de sus obras, que empleó en ganarse al príncipe-obispo. Las cartas de exención y las recomendaciones le sirvieron para evitar 26 puntos de peaje en tierra, en Bamberg y Frankfurt, y

12 Véase ESCALANTE DE MENDOZA, J.: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales (1575)*, Madrid, 1985, pp. 115-116.

13 Cit. Por CAMUSSO, L.: *ob. cit.*, p. 46.

otros 10 de navegación entre Frankfurt y Colonia, pero en algunos casos no hubo manera de sustraerse al pago¹⁴.

A través de toda una serie de canales algunos ríos se unían entre sí: el Loira y el Ródano; el Danubio y el Rin, que con sus afluentes unía Suiza, el Norte de Francia, Alemania occidental y los Países Bajos. El Po y sus afluentes Adda, Oglio y Mincio, y los lagos que estaban conectados a ellos: Garda, Como, Ticino y Mayor, unidos a Milán con el sistema del Canal Grande y Canal Pavese. Un canal unía el Mar del Norte con el Báltico, permitiendo a cierto tipo de barcos evitar rodear la península de Jutlandia. También otros ríos navegables concentraban un fluido e importante tráfico: en la Península Ibérica, el Guadalquivir (hasta Sevilla) y el Ebro (hasta Zaragoza); Elba, Vístula y los grandes ríos rusos en el Este de Europa; el Arno, entre Florencia y Pisa; el Sena, entre París y el Canal de la Mancha; el Támesis, entre Londres y el mar, etc.

Navegando a favor de la corriente se viajaba rápido (pudiéndose llegar hasta 100, e incluso, 150 Kms./día), por ejemplo, entre Lyon y Avignon se podía hacer el viaje en 24 horas; en sentido contrario a la corriente, sin embargo, era muy lento, había que remar, empujar clavando largas varas en el fondo, pero sobre todo se utilizaba el *atoaje*, tirado por caballos, mulas o bueyes. Ahora se hacía un recorrido entre 15 y 20 Kms./día. El mismo viaje antes citado, pero en sentido contrario, entre Avignon y Lyon, podía durar hasta un mes. Estos datos nos dan una idea general, pero la situación podía cambiar: las crecidas y bajadas de los ríos, las heladas invernales, los bancos de arena, etc.¹⁵.

14 Véase CAMUSSO, L.: *ob. cit.*, p. 37.

15 CAMUSSO, L.: *ob. cit.*, pp. 37-39.