

DESCUBRIMIENTO DE UNA NUEVA CARTA PORTULANA PORTUGUESA, EL PORTULANO DE VALLADOLID

Mariano CUESTA DOMINGO
Doctor en Historia de América

Jesús VARELA MARCOS
Catedrático de Historia Moderna y de América

En las segundas jornadas de Cartografía de Valladolid anunciábamos (1) la aparición de un nuevo ejemplar de la cartografía antigua; es un acontecimiento excepcional que constituye siempre una aportación y resulta particularmente satisfactorio para quienes tienen la gozosa oportunidad de darlo a conocer. Fue lo sucedido, a lo largo de un proceso de investigación, en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, precisamente en el año en que se conmemora el V Centenario del Tratado de Tordesillas y el IV de Mercátor.

Se trata de una carta portulana, manuscrita, de la costa africano-atlántica realizada en los colores convencionales, sobre pergamino, en una piel de 345 x 500 mm, pintada por ambas caras. En la primera se ve la línea litoral desde el estrecho de Gibraltar hasta, aproximadamente, el lugar donde se halla el castillo de San Jorge de la Mina; en el pergamino vuelto, se completa la línea costera guineana y se prosigue hasta el comienzo del océano Índico, sobrepasado el cabo de Buena Esperanza.

Pero antes de presentar el PORTULANO DE VALLADOLID parece pertinente una nota introductoria general sobre los portulanos, que permita al gran público conocer y valorar la nueva carta que ahora se da a conocer.

Los portulanos

Los logros de los clásicos griegos y romanos en materia geográfica, cosmográfica y en las ideas sobre la imagen física del Globo se vieron distorsionados o perdidos en el mundo cristiano; a lo largo de la Alta Edad Media, la cultura, refugiada en monasterios situados en recónditos, acogedores y bellos rincones de la geografía o «nichos ecológicos» estuvo dominada por lógicos factores de índole teológica, religiosa, en que lo que podríamos denominar cartografía quedó reducido a un simple valor estético sin interés en representar fielmente una región de la Tierra o toda ella. Como imagen geográfica no tiene gran valor, y ello no le es achacable, por hallarse lejos de su intencionalidad y objetivos; como ilustración tuvo un indudable interés que, los historiadores del Arte, saben apreciar bien.

(1) Así se recoge en la presentación del portulano en la edición del libro correspondiente a aquellas jornadas (en prensa).

Son esos bellos mapas que presentan el esquema denominado de «T en O» o que, pareciendo no seguirlo, representa un Mundo que ofrece un esquema triangular, como la Santísima Trinidad, formado por tres masas continentales (Asia, Europa y África) separadas por los mares Negro, Rojo y Mediterráneo y, todo ello, rodeado por el gran «río océano»; un conjunto continental profusamente decorado en que el Paraíso Terrenal, Adán y Eva, Jerusalén, etc. llenan un vacío, el del conocimiento real de los espacios o territorios. El esquema puede ser, en otras ocasiones, cuadrangular, como «los cuatro rincones de la Tierra» bíblicos.

Pero en el siglo XIII se va a desarrollar una cartografía náutica especialmente brillante, fidedigna, utilitaria y que tuvo gran éxito. Indudablemente era una época en que confluían varios factores, entre los que cabe subrayarse las vicisitudes de las Cruzadas y las aportaciones de la cultura clásica por el mundo musulmán, el cambio de actitudes y aptitudes del mundo cristiano occidental, extrovertido, que por impulsos religiosos y/o mercantiles emitieron viajeros hasta los lugares más recónditos del Viejo Mundo y, sobre todo, a la intensa navegación en el mar Mediterráneo y su entorno.

En ese tipo de navegación había unos lugares y unos personajes claves: los puertos y sus vigilantes. Los primeros por ser las escalas o destinos posibles en las vicisitudes náuticas o en los objetivos de la navegación; los segundos porque conocían y controlaban a los primeros, porque eran los «prácticos» en la navegación por sus particulares espacios. Unos prácticos que junto a los marineros pudieron describir el litoral de la región navegada de un modo minucioso y de forma oral y, en seguida, escrito: eran los *portulanos* propiamente dichos, los primeros que surgieron a mediados del siglo XIII (2).

El paso del portulano, en tanto que explicación escrita, a la *carta portulana*, en cuanto representación gráfica, fue rápido y el resultado fue plástico además de claro y efectivo. Es el fruto de la observación directa del medio por el que se mueven los marinos, es la línea que desde su barco se divisa, son los accidentes costeros percibidos por el piloto que le permiten reconocer el espacio y calcular el tiempo en el que arribarán al lugar determinado; es una simple, que no sencilla, guía para moverse por un mar que termina siendo familiar, para lo que se auxilia con un *compás*, *brújula* o *aguja de marear*, con el añadido de red de rumbos y una escala gráfica de distancias. Una vez hecha la primera carta portulana, las correcciones fueron hechas con prontitud y la difusión de los resultados y, obviamente, copias se efectuaron con razonable celeridad. Por los materiales en que fueron confeccionadas, presentan una buena conservación, las que se conocen, y el lujo que manifiestan procede de su confección a encargo de mercaderes que no han hecho un uso continuo de ellas.

Las cartas portulanas guardan entre sí notables analogías (cuando no identidad por razones del procedimiento de copiado): suelen ser realizadas sobre un pergamino (3), que conserva la forma natural de la piel del bovino u ovino (4).

(2) El primero conocido —genovés— es de 1296: «Compasso di navigare».

(3) Incluso las tardías; véase, por ejemplo, la de Mateo Prunes, en el Museo Naval de Madrid.

(4) Puede hallarse alguna realizada sobre papel.

La línea litoral se perfila en color negro, detallando minuciosamente los accidentes costeros. Presenta una abundante toponimia costera sistemáticamente presentada de forma convencional: todos los nombres se escriben en su lugar relativo de forma perpendicular a la costa, para ser leídos sobre un tablero o mesa, no colgados sobre la pared; los nombres de los puertos importantes son escritos en color rojo, los puertos de importancia secundaria y demás accidentes costeros, en negro; las islas pequeñas, en color rojo u oro que llena todo su contenido; las rocas y bajos son marcados con puntos o cruces negras o rojas; frecuentemente se incorporan nombres de Estados y regiones escritos en letras versales, a veces, acompañados de figuras miniadas de reyes, indígenas, medio natural, etcétera que llegaron a adquirir un alto valor ornamental, estético. Habitualmente aparecen leyendas ilustrativas de índole geográfica, histórica o legendaria; de forma plástica muestran alguna ciudad, de ubicación bien conocida (por lo que no hay error), aunque se dibuje demasiado grande y tierra adentro. Las montañas y los ríos siguen un trazado más o menos convencional, pero nunca reflejando la realidad del aspecto representado.

Las tierras representadas suelen ser, hasta finales del siglo xv, las que se hallan en torno al mar Mediterráneo, desde los mares Negro, Rojo, Caspio y golfo Pérsico (por el Oriente) hasta el Atlántico, desde las islas británicas hasta el cabo Bojador e islas Canarias (por el Occidente).

Como puede apreciarse a simple vista, las cartas portulanas o, sencillamente a través del nombre que se ha impuesto, portulanos, no tienen un sistema de proyección; son grandes planos que permiten la determinación del punto (*de fantasía*) en que se halla el barco merced a la estima del rumbo y la distancia; en verdad es una navegación «a la estima».

La escala se reduce al método gráfico y suele marcar tramos mayores, de 50 millas, y otros menores, de diez, que eran estimados o calculados a ojo; el hecho de que se reiterara sistemáticamente el mismo espacio terrestre hace que todos los portulanos, a lo largo del tiempo, ofrezcan sensibles analogías; incluidas las diferencias en las distancias entre los puertos del Mediterráneo y los del océano.

La orientación del portulano y el trazado de rumbos se hacía mediante una o varias rosas de los vientos (predominantemente con 16 ó 24) haciendo que se entrecruzaran los procedentes de cada rosa, formando una tela de araña; luego se añadió a la rosa la letra de los puntos cardinales y una flor de lis para hacer énfasis en el Norte; de cada viento salen líneas radiales que alternan los colores (5).

Con la aceleración del proceso de los descubrimientos geográficos fueron ampliándose los horizontes de la tierra representada (6) y enriqueciéndose la información fidedigna y legendaria. Finalmente, la expansión ibérica en el océano hizo que tal ampliación fuera de enormes proporciones e impulsó un desarrollo de la cartografía que excedió de las posibilidades de los portulanos.

(5) Los principales portulanos fueron realizados desde fines del siglo xiii (carta Pisana) hasta bien avanzado el siglo xvi, y los hay de fechas más tardías. Los más notables, entre los primeros, son: la de Vesconte, Dalorto, Valseca, etcétera.

(6) «Catalán de 1375», Estense de Módena, Walsperger, fra Mauro, Behaim.

Sin embargo, el sistema de cartas portulanas no decayó; en la propia carta de Juan de la Cosa se constata, y a lo largo del siglo XVI es frecuente observar la vigencia de esas técnicas. Unas técnicas que pervivieron cuando el área a representar era de interés costero, de un espacio muy concreto y bien conocido; unas técnicas que perviven en representaciones (7) continentales de factura poco evolucionada y algunos de sus rasgos son apreciables hasta tiempos muy tardíos.

En consecuencia, cuando se lee la obra náutica española del siglo XVI, de categoría fundamental, y se pone al lado el portulano de Valladolid, parece estar realizado éste siguiendo las normas que los Chaves, Cortés o, posteriormente, por ejemplo, Zamorano o García de Palacio (8) presentan. Si observamos un portulano muy anterior, de los siglos XIV o XV se obtiene una impresión análoga.

Veamos dos ejemplos: El *Quatri partitu* de Alonso de Chaves (9) lo hace con cierta minuciosidad al describir los instrumentos necesarios a la navegación: aguja de marear, carta de marear, etcétera.

Al hablar de la aguja y mencionar los vientos describe que «El número de ellos, que hoy día se trata en la navegación de España, son treinta y dos divisos en la manera que parece en el dicho instrumento...» (10), primer tema que se incorpora a la carta, cuya «fábrica» —descartada por Chaves la carta esférica por impericia de los navegantes— enseña a fabricar: primero señalando 32 puntos (11), «Después de esto, tiradas las líneas rectas que procedan de cada uno de dichos puntos a todos los otros,... y así quedarán divisos cada uno de ellos con treinta y dos líneas,... Todas las dichas líneas, en común, acostumbra diferencias en tres colores: negras, verdes y coloradas. Por esta manera las primeras ocho que se cruzan todas entre sí, sobre cada uno de los dichos puntos, son negras, y éstas son llamadas los vientos principales. Luego, entre medias de éstos, otras ocho líneas verdes que son dichas medios vientos, y así hacen dieciséis luego intermedias de todas estas otras dieciséis de colorado, que son dichas cuartas. Y así es acabado todo el lineamento de dicha carta que, en común, se dice arrumbado. Y así cada uno de los dichos puntos representan un aguja de marear divisa en treinta y dos líneas... Solamente es de entender que las líneas cruzan a la longura de la carta de una parte a otra, representan los meridianos, y son dichas en marinería Nortes Sures; y las otras líneas negras que intersecan éstas y proceden luego a luengo de la carta, representan los paralelos y son dichas Este Oeste... Y así la carta toda está interseca con las dichas líneas en diversa manera y no habría punto en la dicha carta que de otro cualquiera contenido en ella a él no se pueda caminar por alguna de las dichas líneas o paralelo a ella...».

(7) Véase la carta de América del Sur en el Atlas de Juan Martínez, Biblioteca Nacional de Madrid.

(8) Todos ellos y otros más, editados recientemente por la Editorial Naval y el Museo Naval de Madrid.

(9) CASTAÑEDA, P.; CUESTA DOMINGO, M. y APARICIO, P.: *Transcripción, estudio y notas del Espejo de navegantes de Alonso de Chaves*. Madrid, 1983; Libro I, Tratado II, página 110 y ss.

(10) Que dibuja en la pág. 107.

(11) En el portulano de Valladolid son 16.

Martín Cortés (12) incorpora también en su obra, gráficamente, la «demostración de los vientos» (pág. 213) y en el capítulo siguiente (13) describe la «composición de la carta de marear»: «La mejor explicación que para esto han hallado los ingenios de los hombres es darlo pintado en una carta para la fábrica de la cual se presupone saber dos cosas: La una es la posición de los lugares y la otra las distancias que hay de unos lugares a otros. Y así, la carta tendrá dos descripciones: la una que corresponde a la posición será de los vientos a que los marineros llaman rumbos; y la otra, que corresponde a las distancias, será la pintura de las cosas de la tierra y de las islas cercanas de mar. Para pintar los vientos o rumbos se ha de tomar un pergamino o un papel del tamaño que se quiera la carta y echarémosle dos líneas rectas con tinta negra que en el medio se corte en ángulos rectos; la una según lo luengo de la carta que será el Este-Oeste; la otra Norte-Sur. Sobre el punto en que se cortan se ha de hacer centro y sobre él dar un círculo oculto que casi ocupe toda la carta, el cual algunos dan con plomo porque es fácil de quitar. Estas dos líneas dividen el círculo en cuatro partes iguales; cada parte de estas repartiremos por medio de un punto. Después, de un punto a otro punto, llevaremos una línea recta, diametralmente, con tinta negra y así quedará el círculo dividido en cuatro líneas, en ocho partes iguales que corresponden a los ocho vientos. Asimismo, se ha de repartir cada ochava en dos parte iguales y cada parte de éstas se llamará medio viento. Y luego llevaremos de cada un punto a su opuesto diametralmente una línea recta de verde o de azul. Y también cada medio viento se ha de dividir en el círculo en dos partes iguales...

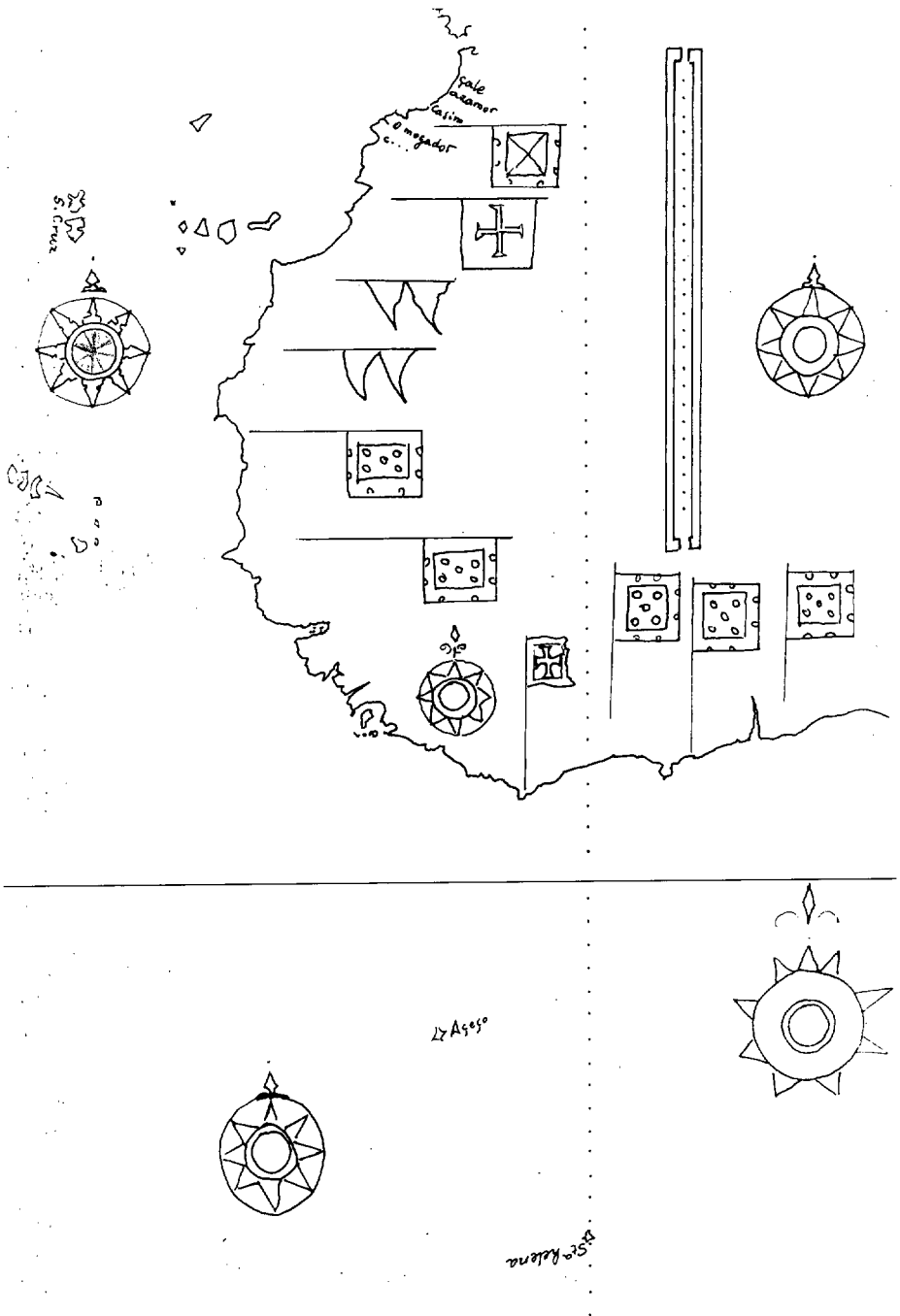
»La colección de los lugares y puertos e islas en la carta, según sus propias distancias consiste en particular y verdadera relación de los que han andado y así son menester padrones de las costas, puertos e islas que se han de pintar en la carta. Y se han de procurar los más aprobados y verdaderos que se hallen y no solamente padrones pintados, mas también es menester saber las alturas del polo de algunos cabos principales y puertos y de famosas ciudades...»

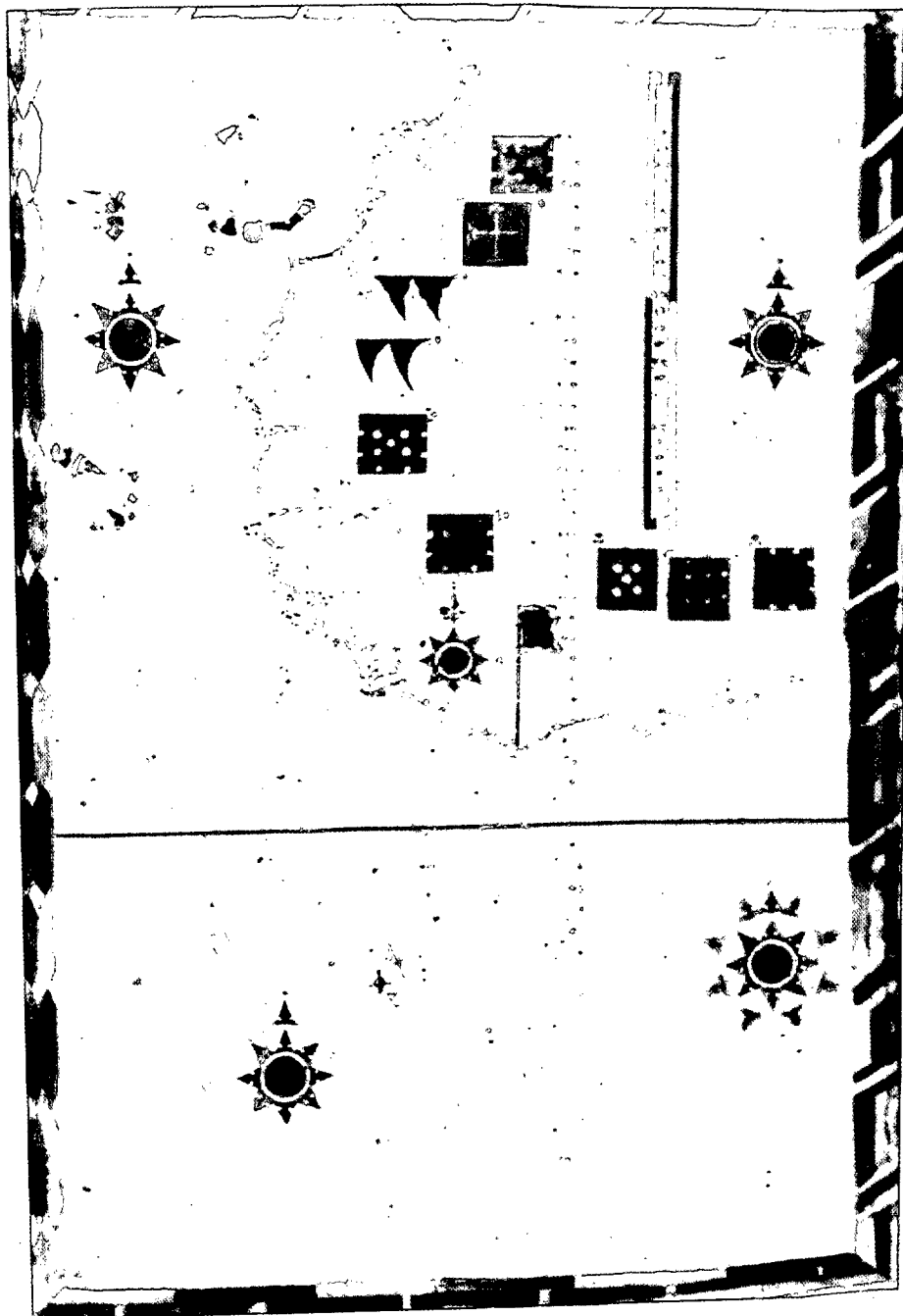
El portulano de Valladolid

Es, como se ha mencionado, manuscrito sobre pergamino, en una sola hoja rectangular pintada por ambas caras, y representa la costa africano-atlántica, en dos partes. Ambas facies del portulano están enmarcadas por franjas decoradas con dibujos geométricos, desiguales en todos los lados, coloreados por los mismos que se han usado en el portulano propiamente dicho: rojo, verde, amarillo, azul, negro y blanco. En ambas partes hay sendos «truncos de leguas» o escalas gráficas, sencillas, diferenciadas únicamente por los colores que las enmarcan. En cada una de las caras hay una decoración a base de banderolas y gallardetes lusos (siete en la primera y ocho en la segunda, con sus caracterís-

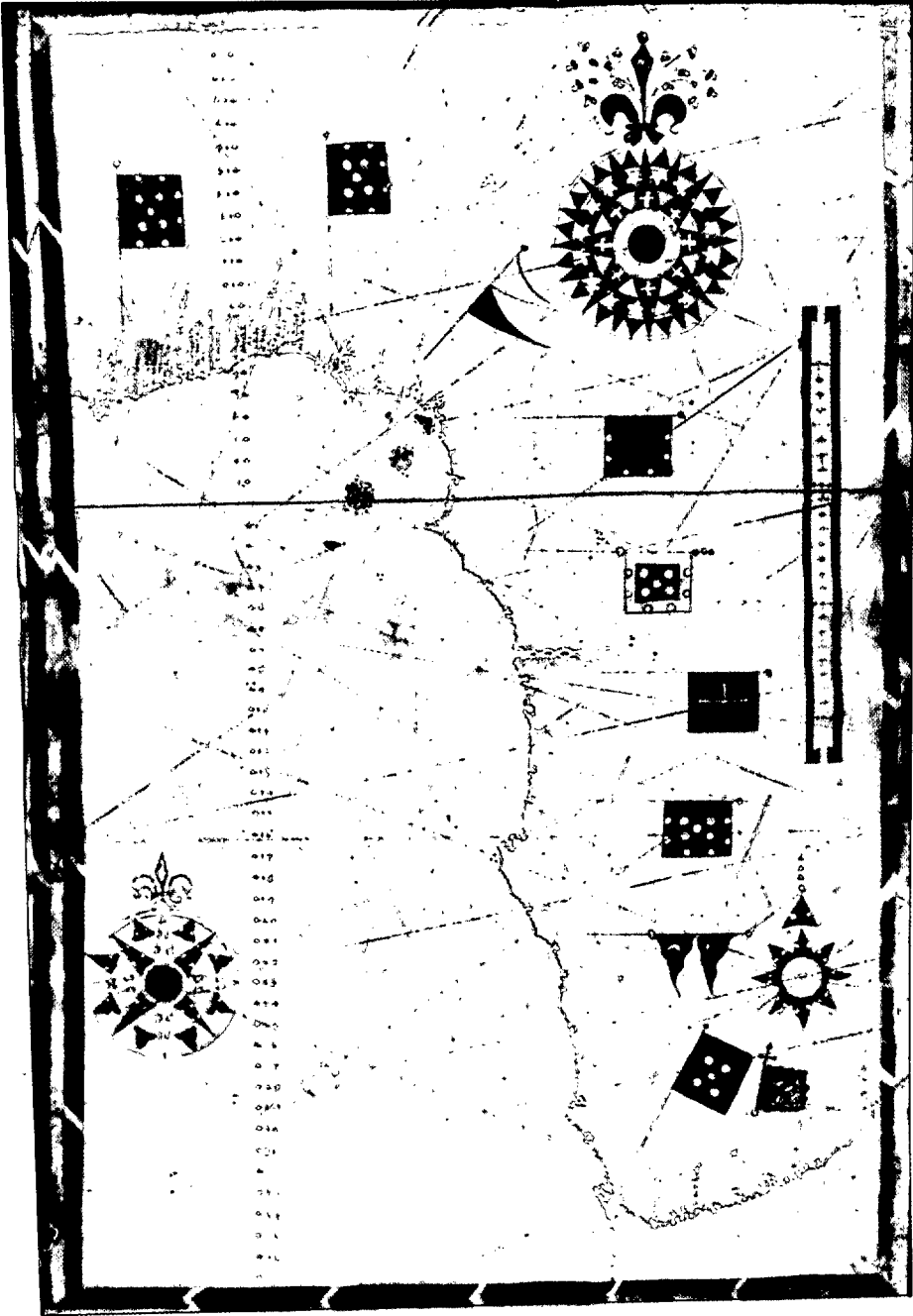
(12) CORTÉS ALBACAR, M.: *Breve compendio de la esfera y del arte de navegar*; estudio de M. Cuesta Domingo. Editorial Naval, Madrid, 1990.

(13) Segundo de la parte tercera.





DESCUBRIMIENTO DE UNA NUEVA CARTA PORTULANA PORTUGUESA...



ticas quinas) y musulmanes (dos en cada cara), así como las rosas de los vientos (cinco en la primera y tres en la segunda). Del mismo modo se aprecia el uso, auxiliar, del reticulado para el trazado de perfiles costeros.

La obra base tiene una doble factura; por un lado el cartógrafo dibuja la araña y meridiano graduado, traza la línea litoral, realiza el tronco de leguas y rotula la toponimia; posteriormente un dibujante realiza la obra artística, policromada, con los marcos geométricos, rosas de los vientos, alguna de ellas con artística flor de lis indicadora del Norte, los gallardetes y banderolas, rellena las islas con los colores, etcétera.

Esta carta africana de Valladolid es, sin duda, una copia efectuada con notable sobriedad: solamente se escriben seis topónimos en la primera cara; en la segunda página hay algunos nombres más en la zona de Guinea, en torno a la Mina, en tanto que el resto de la costa hasta Buena Esperanza tiene un absoluto vacío toponímico, y otros cinco nombres más ya sobre la parte terminal, en la fachada índica. El meridiano graduado no es continuo y en la fachada occidental no aparece ningún perfil costero del Nuevo Mundo; únicamente las islas (14), entre las que destaca una interesante, Santa Cruz, reminiscencia de la geografía fantástica y legendaria del océano (15).

Presumiblemente fue hecho, copiado, con un único interés comercial, para un mercader al que importaban unos datos muy concretos: algunas ciudades interesantes y terminales carabaneras (en el Atlántico norteafricano) y las áreas de captura de esclavos guineanos así como los puntos estratégicos en la Carrera de Indias. La aparición de la carta portulana de Valladolid en una documentación relativa a un pleito, hace que la hipótesis adquiera un alto grado de verosimilitud e incluso presente algunos signos de certeza.

El portulano que hemos denominado «de Valladolid» se halla en el Archivo de la Real Chancillería, Sección de Planos y Dibujos, carpeta 13, número 190. Apreciando su mayor resistencia, había sido empleado como envoltura (lo que no ha sido excepcional) de un legajo del que, hace años, fue separado y cuidado por alguien del centro (16).

Ha sido datado como de la primera mitad del siglo XV y su lectura es compleja aunque se ponga en relación con la cartografía coetánea: además de los nombres citados para las islas, en la parte septentrional se hallan seis topónimos escritos en tinta roja (17) (Çale, Azamor, Casim, O mogador, C...[ozola]). Con el mismo color están escritos los nombres del océano Índico: C. da Boa esp [erança], C. das Agulhas, G. de S. Bras, B. Ferosa, R. do Infante, Adra p., A. da pedra do marall.

(14) Madeira, Canarias y Fernando Poo sin toponimia y, con ella, Ascensión (Açeço) y Santa Elena (escrito en tinta y letra posterior), además de la legendaria de Santa Cruz.

(15) Ya avanzado el siglo XVIII se percibe en algunas cartas la presencia de una isla en análoga posición, como nos hizo ver el coronel A. Paladini; véase la denominada «Plan de las Afortunadas islas del reino de Canarias» (c. 1762). Cartoteca del Servicio Geográfico del Ejército, Arm. G bis, tbla. 4.ª, número 2. (En este mapa, la isla de San Borondón.)

(16) Doña Soledad Arribas; la Dra. María Antonia Varona nos habló también, recientemente, del portulano.

(17) Dos más han sido raspados.

Finalmente, en el litoral guineano hay una minuciosa toponimia escrita en rojo (los nombres señalados con asterisco) y negro (los demás): A. Sant Pontalo*, Marbaja, C. delgado, A mina*, C. Coico, Aldea do Alto, Aldea do Caxa*, Aldea do Velho, C. das signaes*, M. Redomdo, Palmar, Rio da Bolta*, M. do reposo, C. de Sam Paulo, M. do guato*, Quatro palmeiras, C. do monte, M. Mandarinio, M. via gazelas, C. allsadia, Duas montes*, Albostem, tierra baxa, R. da lagoa*, R. Feroso, A mata, Aldea da salinas*, R. das ostras, Aldea das bussas.

Para concluir, solamente reiterar la satisfacción del descubrimiento, catalogación y primera descripción de la carta portulana o arrumbada, portuguesa, de Valladolid. Con ello contribuimos al enriquecimiento de un elenco difícil de incrementar y procedemos a difundir el conocimiento de tal hallazgo entre los especialistas así como entre el gran público (18).

(18) A tal efecto, la carta, además de mostrada, como se ha dicho, con motivo de las *II Jornadas de Cartografía* (Valladolid 1994), ha sido expuesta en *Tordesillas 1994*. Catálogo de la exposición, 46.