

# *La Embajada a Tamorlán. Su recorrido por el Mediterráneo occidental*

José A. OCHOA

A fines del siglo XIV, el dominio turco en Oriente empezó a adquirir unas dimensiones preocupantes no sólo para Constantinopla, que sufría desde hacía tiempo frecuentes y prolongados asedios, sino para lugares no tan lejanos como Hungría, Albania o Dalmacia. Tras la derrota de Kosovo en 1389, se organizó contra Bayaceto, el sultán turco, una expedición que el Papa bendijo como cruzada, y a la que apoyaron todas las fuerzas disponibles de los ejércitos cristianos; al rey de Hungría, Segismundo, se sumaron los Caballeros de San Juan de Jerusalén, los genoveses, los venecianos y unos diez mil hombres que envió Carlos VI de Francia. El choque bélico se produjo en septiembre de 1396 en Nicópolis, y el desenlace fue fatal para el ejército cruzado, quedando de esta forma libre el camino hacia el centro de Europa para el turco. La noticia alarmó en todo el mundo cristiano, y en nuestra península se hizo eco de ella la *Chronica del Rey dn. Enrique el 3.º de Castilla y León*, que enumera los señores franceses que fueron apresados y los horrores de la batalla.

Sensibilizadas la cancillería y la corte castellanas, al surgir un rival del turco en la figura de Tamorlán, el monarca envió una embajada comandada por Payo de Soto y Ferrand Sánchez de Palenzuelos, para *Saber la puxança e Senorio que enl mundo auia el dicho tamurbeque e turco* (p. 4). La llegada se produce en 1402, poco antes de la batalla de Ankara, que los caballeros castellanos presenciaron y donde fue derrotado el turco Bayaceto. En el camino de regreso fueron acompañados por *Mohamad Alcagi*, que, en calidad de embajador de Tamorlán, presentó sus respetos a Enrique III. En respuesta a la carta del gran señor asiático, envió el rey de Castilla otra embajada con sendas epístolas y presentes. Sus miembros, Ruy González de Clavijo, fray Alonso Páez

de Santa María, maestro en Teología; Gómez de Salazar y Alfonso Fernández de Mesa —acompañados de varios servidores—, emprendieron duro y largo viaje a Samarcanda. A su regreso pudieron ser leídas sus experiencias y observaciones en un texto que ocupa un lugar destacado en la literatura de viajes en lengua castellana, la *Embajada a Tamorlán*<sup>1</sup>.

En el presente trabajo pretendo analizar el contenido de dicha obra en sus primeras páginas, las que contienen el recorrido por las costas españolas y otros dominios de estados de la península —la Corona de Aragón— en el Mediterráneo occidental<sup>2</sup>.

El lunes 21 de mayo de 1403 llegaron al Puerto de Santa María e hicieron los últimos preparativos con lo que habían traído de Sevilla y las vituallas que consiguieron en el último momento. La partida se realiza desde un puerto cercano a Cádiz, llamado de las Muelas (p. 5, 29-30). La única población con ese nombre que se encuentra en la provincia de Cádiz pertenece al partido judicial de Algodonales/Vejer de la Frontera y no está exactamente en la costa. Queda,

<sup>1</sup> La edición que utilizo por motivos de rigor filológico es la de F. López Estrada, que fue volumen primero de la Colección de Libros raros y curiosos (Madrid, 1943); aunque hoy sea una rareza bibliográfica, es preferible a la de Editorial Miraguano (Madrid, 1984), que desde el punto de vista del estudio del texto supone una regresión. Citaré siempre por la primera, mencionando entre paréntesis número de página y línea.

<sup>2</sup> Sigo aquí un proyecto y una metodología planteados por A. Bravo García en sus artículos «La Constantinopla que vieron R. González de Clavijo y P. Tafur: Los monasterios», en *Erytheia*, 3 (1983), pp. 39-47, y «La Crónica de los *Gattilusios* y otras cuestiones de historia bizantina en la *Embajada a Tamorlán*», en *Estudios Clásicos*, 88 (1984), pp. 27-37. Esta metodología queda expuesta en J. A. Ochoa: «El valor de los viajeros medievales como fuente histórica», en *Revista de Literatura Medieval*, 2 (1990). Mi propósito es ir completando el comentario histórico-cultural de la obra, y son ya varios los trabajos publicados o en prensa: J. A. Ochoa: «Lípari y Mesina en la *Embajada a Tamorlán*», en *Quaderni Catanesi*, 17 (1987), pp. 135-155; «La *Embajada a Tamorlán*. Su ruta del Peloponeso a Rodas», en *Byzantion*, 60 (1990), en prensa; «Rodas y los caballeros de San Juan de Jerusalén en la *Embajada a Tamorlán*», en *Erytheia*, 7 (1986), pp. 207-227; «La *Embajada a Tamorlán* nell'Egeo Nord-Orientale», en *Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere*, 45 (1988), pp. 230-248; «La sosta della *Embajada a Tamorlán* a Trebisonda (Aspetti storici)», en *Schede medievali*, 16 (1989), pp. 54-62; «El paso de la *Embajada a Tamorlán* por *Tebisonda* (Descripción de la ciudad)», en *Rivista di Studi Bizantini e Slavi*, 6 (1990), en prensa; «The way towards Orient: The *Embajada a Tamorlán* Trabzon to Tabriz», en *Actas del II Simposio HETIKOINΩNIA ΣΤΟ ΒΥΖΑΝΤΙΟ*: «La Communication à Byzance» (Athènes, oct. 1990), en prensa. Sobre Pero Tafur, otro viajero por el Mediterráneo oriental en el siglo XV, pueden leerse: J. A. Ochoa: «Pero Tafur: un hidalgo castellano emparentado con el emperador bizantino. Problemas de heráldica», en *Erytheia*, 6 (1985), pp. 283-293; «El viaje de Tafur por las costas griegas, 1», en *Erytheia*, 8 (1987), pp. 33-62; «El viaje de Pero Tafur por Tierra Santa», en *Revista de Literatura Medieval*, 3 (=Actas del II Congreso Internacional de Literatura Hispánica Medieval, en prensa).

pues, oscuro el dato del lugar exacto de partida, que muy bien podría ser algún punto de la bahía de Cádiz al que se denominaba de esa forma, puesto que del propio texto se entiende que la nave en la que se embarcan se hallaba en Puerto de Santa María, adonde llegaron para entrar en una carraca en que auian de yr (p. 5, 15).

La nave que les llevará hasta Rodas tenía como patrón al genovés *Miçer Julián Çinturia*. Siempre utilizarán naves italianas, y en especial genovesas, y dado que se trata de una misión oficial encomendada por el monarca castellano, es obligado que busquemos una explicación para ello, y el mejor modo de hallarla se encuentra en la importancia de la colonia de mercaderes genoveses que vivían y operaban en el puerto hispalense. Acabada la primera fase de la reconquista, Andalucía tiene una configuración social de gran heterogeneidad, pues conviven en sus tierras y ciudades antiguos oriundos romano-visigodos, hebreos, «marranos» (hebreos convertidos al cristianismo), mudéjares, mozárabes y gran cantidad de peregrinos y mercaderes de las más distintas procedencias. En tal situación no resulta difícil que se introdujeran mercaderes emprendedores como los genoveses<sup>3</sup>. La atención prestada por los monarcas castellanos fue favorable, y a pesar de que Génova en 1231 había pactado una Convención con el emir de Sevilla, Fernando III le concedió su apoyo<sup>4</sup>. Las ventajas que se obtenían de su presencia estribaban especialmente en la experiencia que aportaban en las técnicas de artesanía, en la construcción de naves y la pericia en la navegación, y en todo lo referido al comercio (modalidades de sociedad económica, tipo de contratos o técnicas de préstamo)<sup>5</sup>. En algunas ocasiones, el apoyo de la flota mercante cambió su signo y colaboró con fines bélicos. En el caso de la defensa de Sevilla en 1247, que fue capitaneada por Raimundo Bonifaz, se trataba sólo de un acaudillamiento de efectivos militares castellanos, pero en 1264 se produjo la sublevación de los moros de Andalucía y Murcia con apoyo de los benimerines africanos y bajo la dirección del rey de Granada, lo cual impulsó a Alfonso X a recurrir por

---

<sup>3</sup> Véase, para esa génesis de la presencia genovesa, especialmente en Sevilla. Geo Pistarino: «Presenze ed influenze italiane nel Sud della Spagna (secc. XII-XVIII)», en *Presencia Italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII* (Sevilla, 1985), pp. 26-28.

<sup>4</sup> Cf. P. Collado Villalta: «La nación genovesa en la Sevilla de la Carrera de Indias: declive mercantil y pérdida de la autonomía consular», en *Presencia italiana en Andalucía. Siglos XIV-XVII* (Sevilla, 1985), p. 53.

<sup>5</sup> Ver R. S. López: *La revolución comercial en la Europa medieval* [1972] (Madrid, 1982<sup>5</sup>), pp. 112-124 y 157-161, y G. Pistarino, p. 29.

primera vez a los barcos de Génova<sup>6</sup>. Ese aprovechamiento tan destacado del privilegio general de 1281 por parte de los genoveses fue debido a que francos, pisanos, luquenses, lombardos y piacentinos no habían tenido un contacto tan estrecho con la corona castellana<sup>7</sup>.

En contrapartida, Sevilla suponía para los genoveses un enclave que les abría paso hacia los mercados de Flandes e Inglaterra y hacia el sur, vía África occidental y las Indias. De esa forma podían dar mayor juego a todo el comercio que, desde su posición central en el Mediterráneo, efectuaban con el Oriente cristiano y musulmán. En mayo de 1251, Fernando III concede un estatuto que les permite tener su barrio propio, alhóndiga, horno, baño e iglesia, además de gran libertad de operación comercial<sup>8</sup>. En 1261 fue confirmado este privilegio por Alfonso X, ganando los genoveses más terreno para edificación propia y ventajas en cuanto a la situación de sus cónsules<sup>9</sup>. Los *Ordenamientos de genoveses* promulgados por Enrique II y Enrique III les concedían exención de impuestos como la alcabala en gratitud por su participación en la campaña de Algeciras (1346) y privilegios comerciales exclusivos<sup>10</sup>. Precisamente en un momento en que Enrique III concedió a los «mareantes» naturales del reino en 1399 el monopolio del transporte, porque no podían soportar la competencia de los extranjeros, a los genoveses se les permite cargar sus mercancías en navíos de gran calado e incluso se confía a uno de sus patronos la primera parte del viaje de los embajadores del rey a Oriente.

Pero prestemos ahora atención al periplo que realizaron. Una vez que zarpa la carraca, divisan el cabo de Espartel en la costa africana. El jueves siguiente pasan por el Estrecho de Gibraltar, siendo mencionadas poblaciones de ambos lados. Comienza por Tánger y la Sierra que llama de *Barberes*, seguramente relacionada en su nombre con la Berbería de esta punta norte de África. Pasan

<sup>6</sup> F. Pérez Embid: «La marina real castellana en el s. XII», en *Anuario de Estudios Medievales*, 6 (1969), pp. 141-185, especialmente pp. 175-177.

<sup>7</sup> F. Pérez Embid: «Navegación y comercio en el Puerto de Sevilla en la Baja Edad Media», en *Anuario de Estudios Americanos*, 25 (1968), pp. 43-93, en concreto pp. 54-55.

<sup>8</sup> El material documental que a continuación se cita está recogido por I. González Gallego (1974) en el *Libro de los Privilegios de la Nación Genovesa en Sevilla*. Sobre el estatuto de Fernando III, ver Pérez Embid: «Navegación y comercio...», p. 57; Pistarino, p. 32, y M. González Jiménez: «Genoveses en Sevilla (siglos XIV-XVII)», en *Presencia Italiana...*, pp. 115-131 (ver para esto pp. 118-119).

<sup>9</sup> Ver Pérez Embid y González Jiménez, pp. 120-121.

<sup>10</sup> Cf. documentos del libro citado de González Gallego; para Enrique II, los n.ºs XI y XII, y para Enrique III, el n.º XXIX.

luego ante Tarifa, donde Alfonso XI obtuvo una de sus grandes victorias sobre los sarracenos, y por *Ximena*. Este pueblo no se encuentra en la costa, sino en el interior, a tres leguas de Medina Sidonia, fue plaza fuerte con castillo y cercas y perteneció a los duques de Alburquerque<sup>11</sup>. Ven después la ciudad de origen mítico, Ceuta, que es llamada *Çeuta* (p. 6, 6) y que estuvo en poder de *marroquíes, bizantinos y andaluces alternativamente*, hasta que en 1415 los infantes portugueses Duarte, Pedro y Enrique la conquistaron. Algeciras había sido reconquistada por Alfonso XI, tras un largo asedio de un año, en 1344. Pero en 1369, aprovechando el enfrentamiento entre el rey castellano y el portugués, el monarca árabe de Granada la anexionó a Gibraltar. Éste también contaba con un alto porcentaje de población marroquí que fue expulsada en 1410; hasta 1462, reinando Enrique IV, no se reconquistó, y entonces se hizo por obra del marqués de Medina Sidonia. Pasan también frente a Marbella, que en esa época pertenecía al dominio árabe, pues hasta el reinado de los Reyes Católicos no fue reconquistada, aunque no se conoce la fecha exacta. Tras esa enumeración de puntos geográficos vistos desde el mar, la primera descripción detallada es dedicada a Málaga.

El viernes 25 de mayo llegan a Málaga, donde debieron permanecer cuatro o cinco días. No sabemos el tiempo exacto, aunque el viajero dice que fue desde el viernes hasta el martes (p. 6, 13-14); la razón está en que el día de la partida es consignado como miércoles 29 (p. 7, 1), cuando en realidad el 29 era martes. El desfase afecta a la actividad narrada: o bien estuvieron un día menos en Málaga o intentando tomar puerto en Ibiza, en su lucha contra los vientos adversos (p. 7, 17-19). El aspecto de Málaga queda descrito en la narración con dos pinceladas precisas:

1. *Tiene la villa llana e dela una parte está junta conla mar* (p. 6, 16-17); aunque la línea costera y portuaria que vieron los embajadores no coincidía con la actual, ya que ésta ha aprovechado terreno que se ha ganado al mar, en especial en la desembocadura del Guadalmedina, que tras las inundaciones de 1764 empezó a encauzarse para evitar nuevos desbordamientos<sup>12</sup>.
2. *Frente a las huertas de las afueras, estauan unas syerras altas en que están casas e vinas e huertas* (p. 6, 25-27). Poco a poco, las huertas de

---

<sup>11</sup> Información que puede verse en G. de la Concepción: *Emporio del orbe. Cádiz Ilustrada* (Amsterdam, 1690), pp. 525-526.

<sup>12</sup> Cf. el plano del Capitán de Navío Julián Sánchez Bort: *Plano de la Plaza de Málaga*, 1784, que incluye un «Perfil del nuevo cauce que se propone construir para encajonar el Río de Guadalmedina.»

dentro de las murallas fueron transformadas en edificios, y las de fuera, paulatinamente incorporadas al casco urbano<sup>13</sup>.

Nos habla de un arrabal de mercaderes, también extramuros (p. 6, 27-29). Se trata de Los Percheles, barrio famoso por su tipismo<sup>14</sup>. En el capítulo III de *El Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha*, el ventero se burla del caballero diciéndole que practicó en su juventud la caballería en lugares como Los Percheles. En realidad es un recorrido por todos los lugares de mala nota del reino<sup>15</sup>. El nombre no lo podía conocer el viajero, pues fue ya en el siglo XVI, tras la reconquista, cuando se destinó a la salazón y comercio de pescados que eran colgados en perchas, de donde parece venirle el nombre.

En el conjunto monumental malagueño destacan el castillo de Gibralfaro y la Alcazaba. Nuestro viajero habla de ellos en la p. 6, 17-21, describiéndolos correctamente, excepto al dar nombre a uno de ellos, porque el castillo que está más alto es el de Gibralfaro y no la *Alvaçaua* (p. 6, 19). Según los historiadores musulmanes<sup>16</sup>, fue Badis, rey de taifas beréber de Granada, quien edificó sobre un cerro cercano a la orilla del mar la fortaleza llamada Alcazaba. Y esto debió ocurrir entre 1057 y 1063. Pero al lado de esta elevación se encontraba otra superior (132 m. de altura), que supuso un peligro cuando se hizo frecuente el uso de artillería, dado el dominio que tenía de toda la villa. Era preciso que se fortificara, y parece que esto lo realizó Yusuf I (1333-1354), o al menos fue él quien la engrandeció y reforzó<sup>17</sup>. El sistema defensivo se completó al unir los dos castillos: la construcción de muros paralelos en zigzag ahorra erigir torres, puesto que siempre se podía flanquear a los atacantes. Se garantizaba así la comunicación rápida y segura.

Al otro extremo de la ciudad se encontraban las atarazanas (p. 6, 21-22). Evidentemente, más bajas que la parte NE de la ciudad, pues su función las

<sup>13</sup> En los cinco planos de Irigoyen y Ruiz: *Evolución urbanística de Málaga* (Cinco planos) (Málaga, 1982), se puede apreciar esa evolución jalonada en los años 1492, 1791, 1838, 1939 y la configuración actual.

<sup>14</sup> Puede verse la completísima monografía de G. García-Herrera: *Cosas de Málaga. Recuerdos del Perchel* (Málaga, 1968). Con la mención detallada de las calles en las que ubica los tipos humanos y el ambiente, se echa en falta un plano que permitiría una idea de conjunto para quien no conoce el barrio.

<sup>15</sup> Un mapa picaresco, como le llama Clemencín en su *Comentario a Miguel de Cervantes, el Ingenioso Hidalgo Don Quijote de la Mancha. Edición del IV Centenario* (Valencia, 1980, es reimpresión), donde recoge la mención de nuestro viajero. Notemos simplemente que lee «lonjas» donde el texto dice «lugares» (p. 1032, nota 9).

<sup>16</sup> Dato que extraemos de L. Torres Balbas: *La Alcazaba y la Catedral de Málaga* (Madrid, 1960), p. 23.

<sup>17</sup> Según un visir granadino, Ibn al-Jatib. Cf. Torres Balbas, p. 61.

coloca a nivel del mar. Estas *taraçanas*<sup>18</sup> constituían la esquina del muro que miraba al mar y que corría hasta la Alcazaba por las actuales calles de Sagasta, Luján y Cortina del Muelle.

Pero, ¿cómo una embarcación cristiana atracaba con tanta tranquilidad en un puerto árabe? Varias respuestas se alían para explicar este hecho. La situación política de la zona era estable y pacífica desde que en las Cortes de Guadalupe (1390) Juan I había recibido a los embajadores del sultán y había firmado con ellos unas treguas<sup>19</sup>. La calma reinante era el mejor ambiente para la actividad comercial de la que nuestro viajero se hace eco al paso por Málaga (p. 6, 14-15). Aunque en el período del califato cordobés no había brillado apenas, ahora gozaba esta ciudad de una buena posición, reflejada en su vida comercial. Dentro de este mundo mercante malagueño se instalaron los genoveses. La primera noticia que se tiene<sup>20</sup> es la de que al-Mu'tamid, sultán de Sevilla, respetó a los genoveses de Málaga cuando en la segunda mitad del siglo XI se enfrentó con su emir, Yusuf, causando males por todo el Mediterráneo occidental que éste controlaba. Los marinos ligures poseían en lugar privilegiado, en el centro de la muralla frente al mar, una factoría rodeada de fortificaciones y que se denominó *Castil de Ginoveses*.

La información sobre el comercio que se contiene en el texto es referida al aceite y *otras mercaderías* (p. 6, 15) que descarga el patrón del barco en el puerto malagueño. No sabemos si la mercancía fue cargada en Sevilla, en el Puerto de Santa María o en el llamado de Las Muelas. Era frecuente que se embarcara en Cádiz aceite de Sicilia, trigo de Casablanca, frutas marroquíes y españolas y algodón de Mallorca, con destino a la Europa del Norte e Islas Británicas. Este tipo de mercancía también partía de puertos como Sevilla o Berbería y se realizaba por iniciativa italiana, especialmente genovesa<sup>21</sup>. El cultivo del olivo que se realizaba en Europa meridional no estaba tan extendido como en época romana. La causa principal era la vulnerabilidad del árbol,

---

<sup>18</sup> En el *Diccionario de Autoridades* se admite esta forma como variante sinónima de «atarazanas».

<sup>19</sup> Pocos años después del viaje de nuestros embajadores a Samarcanda, y poco tiempo antes de la muerte de Enrique III, se alteró esa tranquilidad, pues Muhammad, usurpando el trono a su hermano Yusuf, quebró la paz instigado por las belicosas tribus de alfaquíes que le habían ayudado a hacerse dueño del poder. Véase Guillén Robles: *Málaga Musulmana* (Málaga, 1957, hay reimpresión en dos volúmenes en Málaga, 1984), pp. 120-125.

<sup>20</sup> Extraémosla de Guillén Robles, pp. 83-84. Esta obra tiene en sus páginas 294 y 295 un mapa casi idéntico al primero de Irigoyen y Ruiz: *Evolución urbanística de Málaga*.

<sup>21</sup> Cf. M. Boulet: «El comercio medieval europeo», en J. Lacourt-Gayet (ed): *Historia del Comercio* (Barcelona, 1958), p. 177.

objeto de tantas devastaciones, tanto más graves cuanto que un olivo no producía hasta los veinte años. Por ello se plantaba poco, y la falta de seguridad en el sur de España debió bajar la producción. No obstante, se importaba para el comercio desde Sicilia y Apulia<sup>22</sup>. El hecho de que sea Málaga la que reciba las jarras de aceite testimonia las buenas relaciones con los árabes de la ciudad, y es prueba de que a nivel regional se producían transportes de mercancía aunque la embarcación que la llevara tuviese un destino más lejano. En el Castil de Ginoveses tuvieron su sede los Centurione, Spinola, Grimaldi, Calvi, Giudice, Pallavicino y otros muchos señores comerciantes de la potencia ligur. La Málaga islámica adquirió para Génova un papel importantísimo en el comercio del Mediterráneo occidental. No sólo al mismo nivel que Sevilla en las rutas del Atlántico, sino compitiendo con Túnez en el volumen de trabajo dentro de una ruta que se hizo muy frecuentada: Génova-Alejandría-Trípoli- -Gerba-Túnez-Málaga. Los genoveses tenían una ventaja en su trato con este puerto: la falta de competencia. Las tierras de los árabes estaban vetadas por la Sede Apostólica a los mercaderes cristianos, veto que acataban catalanes, castellanos y portugueses, mientras que los genoveses prescindían de ese escrúpulo<sup>23</sup>.

*Veles Málaga* (p. 7, 5) = Vélez Málaga es considerada en el texto de la *Embajada...* casi exclusivamente por su castillo. La ciudad, que los árabes llamaban Balix o Ballix, se convirtió en plaza clave de la zona. Fue reconquistada por los Reyes Católicos en 1487. La siguiente ciudad que avistan es Almuñécar (p. 7, 6). Ciudad de tradición romana, cuyo nombre le viene del árabe Sexi Hisn al Murecab («fortaleza de la loma»). Fue arrebatada al dominio del monarca árabe de Granada con la rendición de Baza a los Reyes Católicos.

Antes de cerrarse la noche divisan las elevaciones de Sierra Nevada. Al día siguiente pasan por el cabo de Palos (p. 7, 8) y por Cartagena, de la que nos da una curiosa etimología popular: *Carta ajena* (p. 7, 10). Esta ciudad, que cambió de reino muchas veces, pues fue incorporada a Castilla en 1243 por Fernando III, fue recuperada por los árabes, quienes la disfrutaron durante poco tiempo, ya que Jaime I la reconquistó para Aragón en 1265. Tras otros dos cambios, en el siglo XIV pasaría definitivamente a pertenecer a la Corona de Castilla. Resulta extraño que cuando van a abandonar la costa peninsular para cruzar a las Baleares, la última referencia sea el cabo Martín (p. 7, 11) y no el de La Nao. Ciertamente, este territorio pertenecía a la Corona de Ara-

---

<sup>22</sup> Véase N. J. G. Pounds: *Historia económica de la Europa Medieval* [1974] (Barcelona, 1981), p. 237.

<sup>23</sup> Cf. Pistarino, pp. 33, 45 y 47.

gón, como dice nuestro viajero (p. 7, 11-12), que incluía casi en su totalidad la actual provincia de Alicante.

Las dimensiones que da de Ibiza no son exactas, pero demuestran que el viajero pretende ser exacto en sus datos, aunque no tenga medios para ello. Las cifras de 5×3 leguas (p. 8, 1-2) vienen a ser indicativas, pues son relativamente ciertas en su proporción y le sirven al viajero para probar la afirmación de que *es una ysla pequena*. Ya sean leguas marinas (=5.555,5 m.) o leguas castellanas antiguas (=5,57 km.), no se corresponden con los casi 40×20 km. La descripción es correcta cuando dice que la isla es montañosa y de pinares (p. 8, 7), lo atestigua su nombre griego *Pityoússai*, y buena prueba de ello la dan la Sierra de la Mola al NE de la isla, la Sierra de San José al SW y las de Beniferri y Grossa en el interior, a la espalda de la capital ibicenca (ver fig. 5). También mencionan las salinas que están al sur. Entre ambas referencias —orografía y salinas— nos describe la ciudad de Ibiza (p. 8, 8-14). Ésta se alza sobre un monte al borde del mar en un extremo de la bahía de Ibiza (cf. 8, 8).

En las descripciones de ciudades siempre se ocupa con interés el narrador de las edificaciones defensivas y fortificaciones diversas de aquellas ciudades que visita. La muralla que corona actualmente el monte sobre el que se asienta la ciudad data del siglo XVI y fue construida por el arquitecto italiano Juan Bautista Calvi<sup>24</sup>. Las *tres çercas* (p. 8, 9) son las defensas árabes para las que la mención de la *Embajada...* supone el último testimonio<sup>25</sup>. La triple muralla responde a una estrategia árabe de defensa escalonada con espacios intermedios a los que se va accediendo por puertas fortificadas. En la parte interna y menos accesible se colocaba la fortaleza, que corresponde en nuestro texto al castillo mencionada en la p. 8, 10<sup>26</sup>. Estos muros mostraron su eficacia cuando en 1114 resistieron un mes el asedio de pisanos y catalanes, aunque éstos, tras vencer a los sarracenos, se retiraron sin dejar guarnición, para dirigirse a la conquista de Mallorca, y antes de su partida demolieron las forti-

---

<sup>24</sup> Sobre ellas puede verse B. Escandel Bonct: *Aportación a la historia de las murallas renacentistas de Ibiza* (Ibiza, 1970). Es precisamente esta muralla la que se aprecia en los mapas originales más antiguos que hemos podido consultar en el Museo Naval, sin que se señale nada de la antigua. Un ejemplo de ellos es el de Manuel María Barrientos: *Plano del puerto de Ibiza*, 63×44, s.a.

<sup>25</sup> Así lo afirma A. Costa Ramón: *La triple muralla de la Ibiza árabe* (Palma de Mallorca, 1962), p. 3, que realizó un excelente trabajo de identificación de la disposición de los muros partiendo de la topografía de la ciudad y de los datos del Archivo General de Simancas y la documentación de los trabajos y estudios de J. B. Calvi hasta 1555. Extracto aquí las ideas sobre las que se sustenta su estudio.

<sup>26</sup> Es el mismo sistema defensivo de las murallas árabes de Madrid y Mallorca.

ficaciones. Volvió a ser posesión árabe hasta que en 1235 las fuerzas combinadas de Jaime I y el infante Pedro de Portugal la reconquistaron definitivamente. A causa del enfrentamiento entre el rey castellano Pedro I el Cruel y el aragonés Pedro IV, aquél puso sitio a Ibiza con todo tipo de ingenios poliorcéticos en el año 1359. No consiguió tomar la ciudad, guiada por Guillermo de Llagostera, y en compensación el monarca de Aragón concedió a los jurados 5.000 sueldos para restaurar los muros<sup>27</sup>.

Junto al castillo se levanta la iglesia de Santa María la Mayor, que en 1782, año en que terminaron las remodelaciones de estilo churrigueresco, fue convertida en catedral en la misma bula que instauraba el Obispado de Ibiza. Su origen se remonta a la reconquista, cuando los cristianos, tras habilitar la mezquita como templo, edificaron un ábside poligonal y el campanario rectangular de estilo ojival que menciona el texto de la *Embajada...* (p. 8, 11-13). El dato de que la torre *se mantiene con el dicho castillo* no es exacto, aunque sea la parte de la catedral más próxima al muro de aquél. La altitud de la torre es notoria, desde luego, pues alcanza con sus cinco pisos, edificados sobre la parte más alta de la ciudad, los 106 m. sobre el nivel del mar<sup>28</sup>.

La parte de muro para la que no hemos encontrado comentario es la referida a la p. 8, 13-14: *E cerca dla villa e castillo, de partes de fuera, está una cerca sola*. No sabemos que existiera una fortificación más baja, y es posible que se refiera al muro del que partían los tres transversales. Para la *torre de Abiçena* (p. 8, 19-20) no hemos hallado referencia ni siquiera en el trabajo de Antonio Costa que contiene un estudio, tramo por tramo, de todos los elementos constitutivos de la antigua fortificación. Muchos de ellos ha tenido que rastrearlos en muros de casas actuales, que se apoyaban en antiguos torreones. Cualquiera de los treinta señalados en la figura 6 con línea discontinua podría ser la tal torre de Avicena.

Lo que sí es información errónea del viajero es el dar al pensador islámico Avicena nacimiento ibicenco. Era natural de Afšana, una localidad cercana a Bujara, en el Turkestan, y comenzó su existencia en 980. Su vida, un tanto azarosa, no le llevó a tierras occidentales, ni se acercó por Hispania, hasta entrado el siglo XII, y entonces fue ya de manera póstuma y por medio de sus escritos, vertidos muchas veces al latín.

---

<sup>27</sup> Este dato puede verse en un relato un tanto épico del episodio en I. Macabieh: *Historia de Ibiza* (Palma de Mallorca, 1966). Autor que en sus páginas 330-331 copia el fragmento de nuestro viaje referido a Ibiza, sacándolo de la edición de López Estrada, sin ningún comentario al contenido que aquí tratamos.

<sup>28</sup> Véase la página 57 de la obrita de J. Demerson: *Las iglesias de Ibiza* (Madrid, 1974).

En el puerto ibicenco descargan diversas mercaderías y cargan sal (p. 7, 22-23). Una sal que era para la Corona de Aragón un producto que proporcionaba grandes ingresos, al igual que ocurría con la procedente de Valencia. Nuestro viajero expresa esa abundante producción de la siguiente forma: *Son de grand Redençòn* (p. 8, 17). Alfonso V reconocía en una carta a su esposa María<sup>29</sup> que la producción y comercio de la sal eran los impulsores de su empresa conquistadora de Nápoles. La sal sarda tenía también una importancia grande para este monarca, y condicionó su política en esa isla, como luego veremos. Donde la producción no era regia o estaba arrendada a particulares, el beneficio se adquiría al imponer unos precios de venta muy superiores a los de compra. En el siglo XV, Alfonso V abrió a la sal de Ibiza los mercados de Nápoles, Milán y de sus vasallos de Scandenberg<sup>30</sup>. Este producto, que suponía una de las regalías más importantes, implicaba unas rutas comerciales especiales. Si existían rutas medias sin escalas, determinadas por una mercancía exclusivizada como la del grano de Sicilia que iba a Génova, Nápoles, Valencia o Barcelona, era necesario realizar trayectos triangulares para cambio de mercancías con Ibiza, Berbería y otros puntos de la costa norteafricana. Esta práctica pertenecía a los marinos de la Corona de Aragón<sup>31</sup>. Pero con el testimonio del viajero vemos cómo también los genoveses comerciaban esa sal en su ruta hacia Oriente, aunque lo que no nos dice es dónde descargaron esa sal, ¿Gaeta, Mesina, o quizá un puerto más oriental como Rodas, que pudiera después reembarcarlo para otros puntos?

Tardan en este recorrido hispánico quince días<sup>32</sup>, y tras la semana de estancia en Ibiza vuelven a partir el 13 de junio, aunque avanzan poco hasta el sábado 16 por la escasez de viento. Pero estando ya este día próximo al ocaso se aproximan, en su avance hacia el norte, a Mallorca, Cabrera (de la que menciona un pequeño castillo, p. 8, 28) y Menorca. Sorprende quizá la falta de atención a estas islas que tan disputadas fueron por su importancia comercial, y que mantuvieron importantes relaciones con Génova y Pisa. El recorrido y las paradas en el viaje condicionan el comentario, y en este caso el patrón genovés y sus intereses económicos debieron dejar fuera a Mallorca.

---

<sup>29</sup> Cf. J. Lalinde Abadía: *La Corona de Aragón en el Mediterráneo medieval (1229-1479)* (Zaragoza, 1979), p. 98.

<sup>30</sup> Cf. Lalinde Abadía, p. 212.

<sup>31</sup> Cf. Lalinde Abadía, p. 202.

<sup>32</sup> En efecto, parten el miércoles 27 de mayo de 1403 y llegan a Ibiza el martes 5 de junio. El error que comete en la página 7, cuando dice que costean Andalucía el día 29, miércoles (el miércoles era 30), no tiene relevancia, pues corrige el error al mencionar la llegada a Ibiza el martes 5.

Abandonando el archipiélago balear se introducen en el *golfo de león* (p. 8, 31), que atraviesan en dos días gracias al buen tiempo. Se trata del antiguo *Sinus Gallicus* romano, que se extiende desde el cabo de Creus hasta la península de Giens, pero entendido aquí en sentido muy amplio. Hasta el lunes 25 no llegan a Córcega y Cerdeña, pero antes de navegar entre estas dos islas pasan ante *Linera*, isla que pertenece al Rey de Aragón (sólo puede tratarse de la actual Asinara, al oeste de Cerdeña, muy cerca de su costa).

Desde antiguo, la administración de Córcega se la disputaban Génova y Pisa, hasta que ésta cedió definitivamente ante Génova en 1299, tras haber sido derrotada en Maloria en 1274. Sin embargo, en 1378 la potencia ligur traspassa sus derechos a una sociedad llamada «de la Maona», compuesta por cinco genoveses que, tras fortificar Ajaccio, envían a Cristóbal Maruffo (uno de sus miembros) a reprimir la insurrección del conde Arrigo della Roca, con el balance de una derrota e incluso de la pérdida de Ajaccio.

Junto con la República de Génova, pasa a estar bajo la protección del rey de Francia entre 1396 y 1409, y es éste el primer contacto de la isla con esa monarquía, del cual no surgirá influencia alguna<sup>33</sup>. Así, en la *Embajada...* (p. 9, 7) se señala que el castillo de Bonifacio estaba en poder de un genovés, lo cual prueba que la monarquía francesa no se hizo cargo directamente ni siquiera de los puntos más importantes. Bonifacio era en cierto modo un medio de control del comercio mediterráneo. Había sido ocupado por Génova en 1195 y colonizado enteramente con familias de la costa ligur<sup>34</sup>.

Frente a esta fortificación se encuentra otra en suelo de Cerdeña que el viajero denomina *luego sardo*<sup>35</sup>, ambas, dice, *comme en guarda* (p. 9, 10) de las conocidas Bocas de Bonifacio<sup>36</sup>. No deja de sorprender que como toda noticia diga tan sólo que el castillo *es de catalanes* (p. 9, 8); y su silencio acerca de la situación de la isla resulta difícil achacarlo al desconocimiento,

<sup>33</sup> En 1420 pasa a la Corona de Aragón, tras apoderarse de ella Alfonso V.

<sup>34</sup> Colonización que ha estudiado J. Heers en su artículo «Un exemple de colonisation médiévale: Bonifacio au XIII<sup>e</sup> siècle», en *Anuario de Estudios Medievales*, I (1964), pp. 561-571, observando que fue toda la región ligur la interesada por este hecho (de ahí la diversidad del origen de los colonos, que él estudia en pormenor) y bajo influencia genovesa que se dejará sentir en la vida social y política de Bonifacio. Como muestra M. Balard: *La Romaine Génoise*, 2 vols. (Roma, 1978), esta emigración tiene un gran paralelismo con la de Caía y Pera.

<sup>35</sup> En el portulano de Hoctomano Freducci aparece como «Longoxardo», frente a simplemente «sardo» en el de Vesconte de Maiolo, término éste que, como veremos, resulta impreciso. Ambas cartas están reproducidas en E. S. Stevenson: *Facsimiles of Portolan Charts belonging to the Hispanic Society of America* (Nueva York, 1916). Cf. también «Lagosardo», en Mercator: *Atlas sive cosmographicae* (Amsterdam, 1613<sup>3</sup>), pp. 311-312 (mapa).

<sup>36</sup> Ver figura 7.

dada la peculiaridad de esta situación, y quizá se deba contar con una deliberada despreocupación por parte del viajero castellano de lo referido a la Corona de Aragón<sup>37</sup>, o simplemente a una intrascendente falta de interés quizá causada porque era ya conocida en Castilla en alguna medida. Nos parece conveniente hablar con brevedad de ello. El rey de Aragón era entonces Martín el Viejo, quinto rey de Cerdeña, que en 1392 se encontraba en Sicilia combatiendo a los barones rebeldes. A su regreso se detiene en Cerdeña y visita algunos puntos clave de la isla, dedicando un mes de estancia en Alghero, donde se dedica a infundir ánimo a las guarniciones y a prometer tierras y feudos a sus súbditos fieles. En realidad, el territorio estaba inmerso en una guerra entre la Corona de Aragón —que ahora se preocupaba de reforzar las ciudades y castillos todavía en su poder— y la nobleza sarda seguida por todo el pueblo autóctono —cuyo empeño era abatir las defensas aragoneses para acabar su lucha independentista. Que estos últimos eran considerados por la Corona enemigos declarados está explícito en un documento de 1399<sup>38</sup>, en que Martín indica a su flota cruzada de Valencia cuáles eran los enemigos que podían ser atacados:

«todos los reyes sarracenos y los infieles del mundo, incluido el Reino de Granada; Brancaleón Doria y los sardos sus secuaces y partidarios; los habitantes de Bonifacio y de Calvi en Córcega, y, ocasionalmente, los pisanos».

En el tiempo en que la embajada de Enrique III pasa por el estrecho en que tantos enemigos tenía Martín el Viejo, los dos bandos contendientes renovaban una tregua (1402) que en julio de 1399 Martín había encargado negociar al gobernador general, diciéndole:

«...ad faciendum et firmandum pro nobis et nomine nostro securitatem et treguam cum nobilibus et egregiis Branchalchone de Avria, comite Montislehonis, Elinora, eius uxor, Mariano, eorum filio, iudice<sup>39</sup> Arboree, ac cum tota natione sardischa...».

En 1404 se firma una paz, y ese mismo año se reanuda abiertamente la guerra.

---

<sup>37</sup> Aunque poco antes (p. 9, 4) no ha tenido reparo alguno en hablar de *una yslla que avia nonbre linera, e es del señoría del Rey de aragón*.

<sup>38</sup> Citado por F. C. Casula, p. 58, de quien tomamos algún que otro dato y los demás documentos (pp. 56-61), y que a su vez lo extrae de A. Boscolo: *La politica italiana di Martino il Vecchio*, que no hemos podido consultar.

<sup>39</sup> Se trata del título de estos gobernantes, y suele hablarse de «gobierno judicial». Tenemos presentados aquí los personajes que en esas fechas guiaban la política de Cerdeña y la guerra contra Aragón.

Nada de esto comenta el viajero, que tanto se ocupará más tarde de otros acontecimientos políticos. Y no habla siquiera de la preocupante enfermedad que afecta a la isla. En efecto, en 1401 es introducida la peste bubónica por una nave de Valencia o de Sicilia, y es en 1403 (año en que pasa la embajada) cuando alcanza su forma más aguda. Entre las cuantiosas víctimas que se había cobrado ya el año anterior, se encontraba, al parecer<sup>40</sup>, la propia Elconora de Arborea, esposa de Brancalcón Doria y madre del entonces juez Mariano V (como expresaba el documento transcrito arriba). Y era tanto el peligro, que hasta el monarca aragonés se hace eco de ello en su deseo de mantener la tregua, tal y como se le ordenó al gobernador del castillo de Cagliari el 17 de noviembre de 1402:

«Que les treves sien retudes al dit micer Brancha, o, apres mort sua, a son fill, o aquell qui la illa de Cerdenya tindra...»<sup>41</sup>.

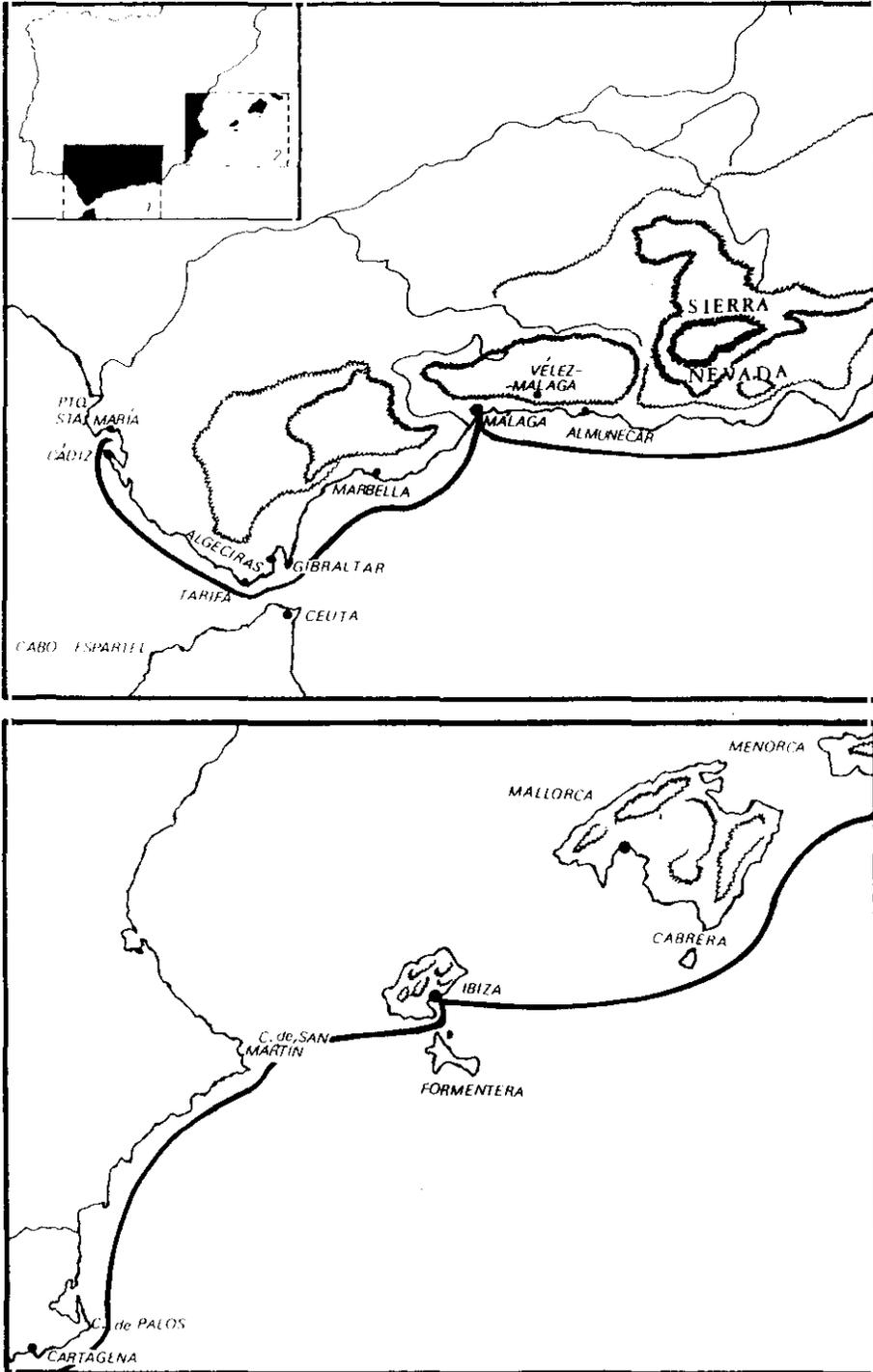
El castillo del que habla el viajero, *Longosardo*, tiene un nombre compuesto que no resulta infrecuente en la isla (a poco más de cincuenta kilómetros en la costa hay, por ejemplo, un Castelsardo). Lo que sí deja claro es que Longosardo está en poder de los catalano-aragoneses y no de las huestes de Brancalcón y el gobierno judicial. Esto corrobora la división del territorio sardo en dos tipos distintos: 1) las villas y ciudades de la costa que habían sido fundadas por extranjeros y eran independientes y autosuficientes con respecto al resto de la isla, y suponían ahora las bases de la Corona de Aragón: Cagliari y Alghero, por ejemplo, que con Longosardo eran las claves estratégicas y comerciales; 2) frente a ello, la campiña y los poblados del interior, de los que irradiaban las corrientes autóctonas, combativas e independentistas. Pero poco se sabe de estos habitantes, pues las fuentes catalano-aragoneses no hablan de ellos, y las indígenas se perdieron.

En un día y medio llegarán desde las Bocas de Bonifacio hasta la isla de Ponza, el primer territorio italiano que verán desde su carraca los embajadores del rey castellano.

---

<sup>40</sup> La tradición oral y la historiográfica discrepan, según F. C. Casula, *ob. cit.*, en la fecha de la muerte (1402-1404), aunque parece seguro que fue causada por la peste.

<sup>41</sup> ACA, *Canc.*, Reg. 2227, f. 20v.



Figs. 1 y 2.

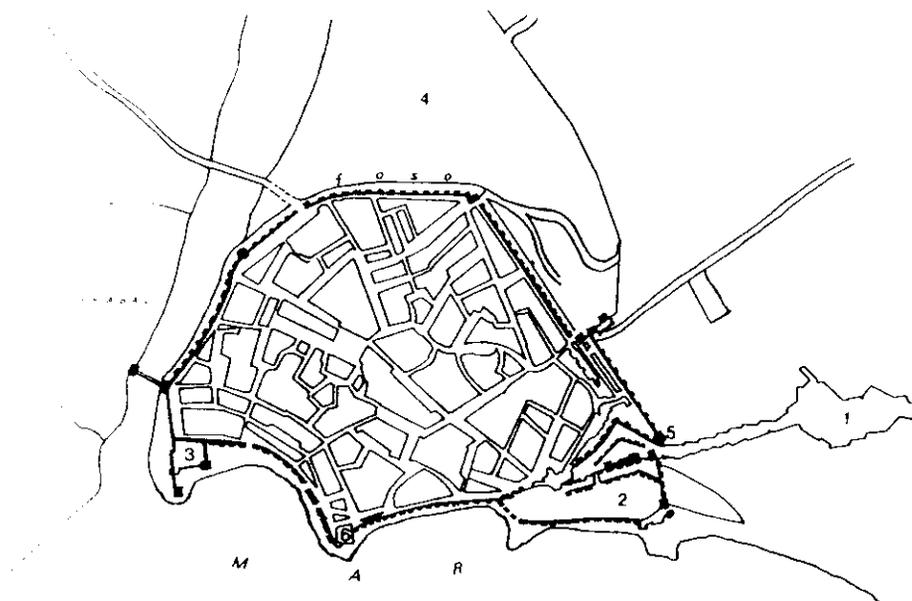


Fig. 3.—Plano de la Málaga árabe.

- |                           |                                 |
|---------------------------|---------------------------------|
| 1 Castillo de Gibralfaro. | 4 Recinto árabe para el ganado. |
| 2 Alcazaba.               | 5 Torre del Homenaje.           |
| 3 Atarazanas.             | 6 Castil de Ginoveses.          |

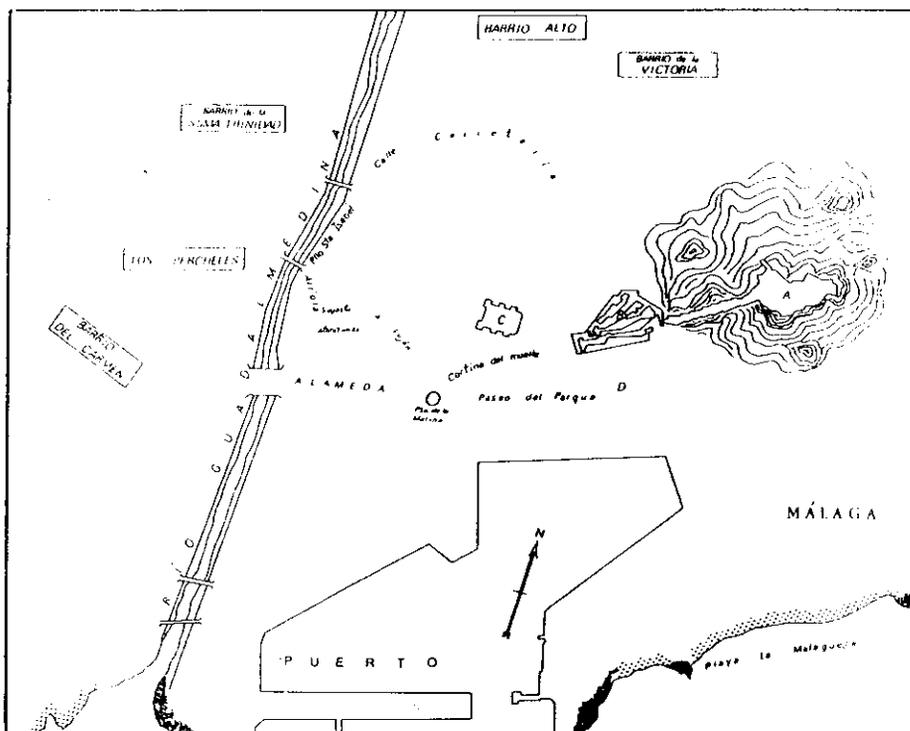


Fig. 4.—Plano de la Málaga actual.

- |                           |                 |
|---------------------------|-----------------|
| A Castillo de Gibralfaro. | C Catedral.     |
| B Alcazaba.               | D Ayuntamiento. |

(Las curvas de nivel en torno al castillo de Gibralfaro no son las reales, sólo pretenden dar una idea de la elevación del terreno.)

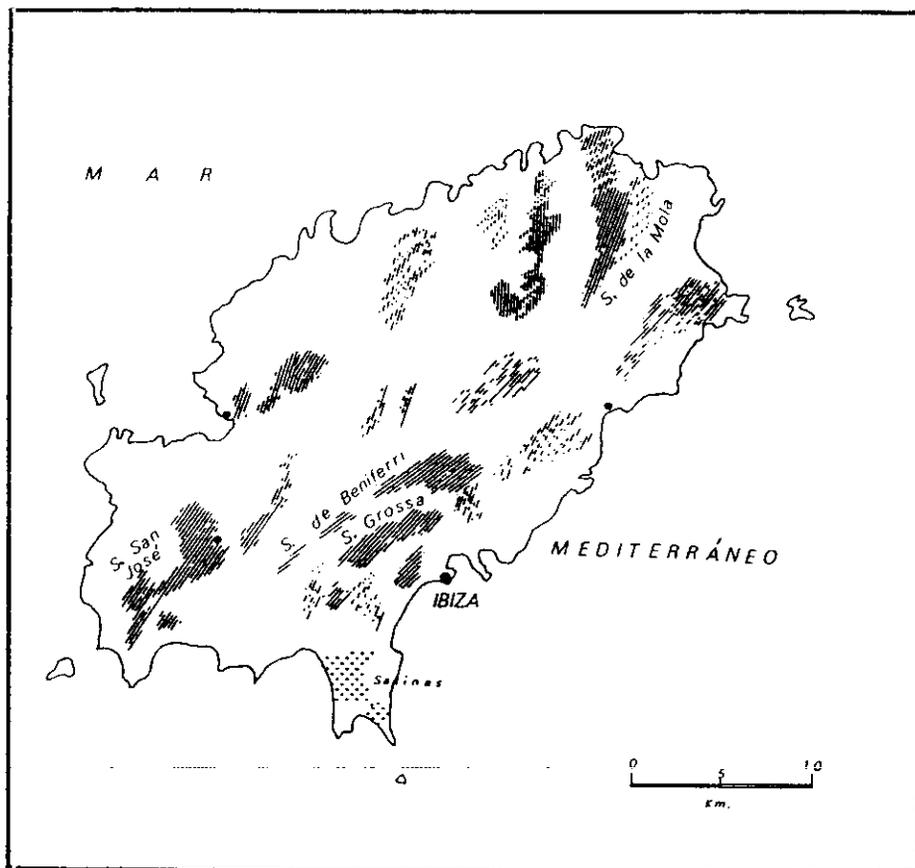


Fig. 5.

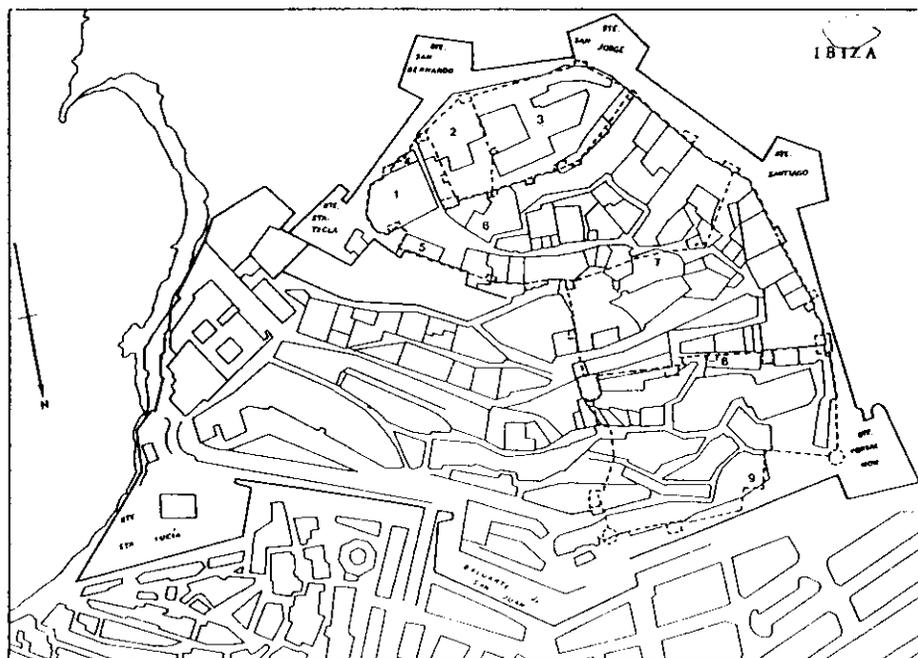


Fig. 6.—Plano de Ibiza.

- |                                     |                            |
|-------------------------------------|----------------------------|
| 1 Catedral de Santa María la Mayor. | 6 Palacio Episcopal.       |
| 2 Castillo.                         | 7 Primera cerca (muralla). |
| 3 Almudayna.                        | 8 Segunda cerca (muralla). |
| 4 Campanario.                       | 9 Tercera cerca (muralla). |
| 5 Musco Arqueológico.               |                            |

————— Muralla actual (data del s. XVI).  
 - - - - - Muralla árabe (no conservada).

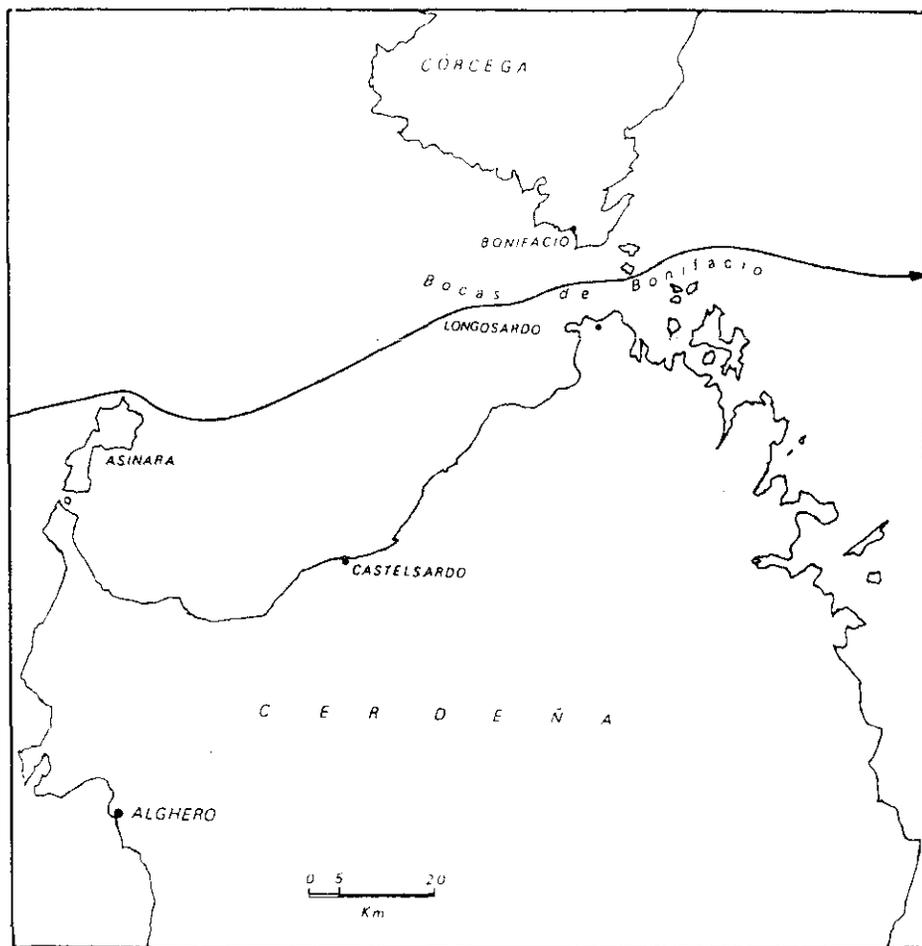


Fig.7.