

# El 'ars navigandi' en las 'Andanças e viajes...' de Pero Tafur

**Andrea Zinato**

Università degli Studi di Verona

En sus *Andanças e viajes por diversas partes del mundo avidos*, escrito hacia 1454, Pero Tafur relata sus travesías por Europa continental, Tierra Santa y la cuenca del Mediterráneo. En resumen, estas comprenderían:

*primer viaje*: de 1436 al 9 de mayo de 1437, de España (Sanlúcar de Barrameda), a Venecia, Roma y otras ciudades italianas;

*segundo viaje*: del 9 de mayo de 1437 al 22 de mayo de 1438: de Venecia a Levante/Oriente costeano Dalmacia, Albania veneta y costa jónica. Visita Palestina, Egipto, Turquía, Bizancio y vuelve a Venecia;

*tercer viaje*: del 22 de mayo 1438 al 19 de enero de 1439: de Venecia a Europa centro-septentrional. Aparte de los territorios del Sacro Romano Imperio, recorre los actuales Países Bajos, Polonia, Bohemia, y Austria, vuelve a Venecia, cruzando Friuli, Verona, Vicenza, Ferrara y Padova;

*cuarto viaje*: del 19 de enero de 1439: parte de Venecia para volver a España, navegando por los mares Adriático, Jonio, Mediterráneo y Tirreno. El texto que nos ha llegado se interrumpe después de su llegada a Cerdeña<sup>1</sup>. (Castro Hernández 2013; Carrizo Rueda 2002; González 2013; Martínez García 2010; Meregalli 1985-86, 1987, 1988; Pérez Priego 2011; Szászdi León-Borja 1997; Villalba Ruiz de Toledo 2005).

Tafur elige como base para sus viajes Venecia, ciudad de la que parte y a la que vuelve; inicialmente se asienta en la *Antica Locanda Sturion*<sup>2</sup>, que existe todavía, y luego le acogen en su palacio Silvestro y Carlo Morosini, destacados miembros de una de las más importantes familias venecianas (cuatro *dogi*) y ricos mercaderes, a quienes había conocido en Sevilla. Silvestro Morosini, por otra parte, acepta sin más las letras de cambio de Tafur, quien valora la rapidez de la operación (Meregalli 1988, Zinato 2017):

---

<sup>1</sup> Todas las citas proceden de la edición de Pérez Priego (2009).

<sup>2</sup> Cfr. Tassini (1970, 635-36): *Sturion (Ramo, calle del-)*. Según informa Tassini, el más antiguo documento que concierne a la 'osteria (bodegón) Sturion' se remonta a 1398.

Otro día (...) fui a saver a la lonja de micer Silvestro Morosin, en quien yo traia mi cambio, e luego lo fallé, e lo aceptó e me aparejó la paga. Esto es cosa que ellos no la tardarien por ninguna cosa del mundo, e bien que todos los mercaderes en todas las partes lo usan, pero éstos más que todos a complir la verdad se esfuerçan. Allí fallé aquel día con él a Carlo Morosin, un mercader que estava en Sevilla e tuvo gran tiempo los almadenes (*minas de metal*) arrendados, donde yo, en la casa del maestre don Luis (*don Luis de Guzmán, maestre de Calatrava*), ove con él gran conocimiento. E por aquello él me recibió mucho bien e fiçome aparejar una casa suya, donde posé tanto que allí estuve en Veneja (29).

A pesar de su condición de *palmiere* (Bart Rossebastiano 1979), es decir de peregrino a Tierra Santa interesado por iglesias y toda la consiguiente parafernalia de reliquias y supersticiones, su curiosidad, su intuición y sus observaciones manifiestan un interés notable por aspectos que atañen a la estructura urbanístico-monumental, la política y la economía de la ciudad, y por la navegación en general.

En efecto, sus intereses dejan vislumbrar una curiosidad y una voluntad muy pragmática de conocimiento que ya se puede apodar de científica, en el sentido moderno de la palabra.

Apunta Tafur al tratar de la conquista, año de 1204, durante la IV cruzada, doge Enrico Dandolo (1107-1205, *doge* desde 1192) y el regimiento por setenta años de Constantinopla por parte de los venecianos:

E los venecianos apoderaron la cibdad e la sostuvieron bien setenta años e de allí truxeron muchas reliquias Santas (...) Asimesmo truxeron dos columnas muy grandes que están puestas a la ribera del mar en la playa desta mar con su patrón dellos, tan altas como torres, cosa bien dura de creer que tal se podiesse traer. E están encima de la puerta de San Marco cuatro cavallos muy grandes de alatón dorado de oro muy fino e grueso, e muchas losas de jaspe e mármoles asimesmo, e otras cosas muy muchas que truxeron de Constantinopla en aquel tiempo que la señoreavan (131).

*Columnas, losas de jaspe, mármoles*: todavía hoy en día se ignora, a pesar de los conocimientos del *ars navigandi* propio de la Edad Media (Musarra 2021) y de las características técnico-estructurales de los barcos venecianos de la época, cómo se pudieron transportar la dos columnas de Piazza San Marco, y lo extraordinario de esta empresa marítima extraña también al propio Tafur: 'cosa bien dura de creer que tal se podiesse traer' (Zinato 1997; Sperti-Zinato 1997).

A veces las columnas y las piedras antiguas, junto con o en lugar de la sal, se utilizaban como lastre (*saorna* en veneciano, *zavorra* en italiano) para los barcos, como apunta Tafur al hablar, con cierta exageración, de la iglesia de Santa Cruz de Jerusalén en Roma (el énfasis es mío):

E toda esta yglesia así el suelo como las paredes e **toda la obra fue fecha de la tierra de Ierusalem trayda por last[r]le** en los navios quando Santa Elena envió las santas reliquias de Ierusalem a Roma (37).

Durante su estancia en Venecia, el propio Tafur se sorprende mucho (183-184) al visitar el *Arsenale*, que él llama 'atarazana', corazón del poder marítimo veneciano (Concina 2006) que siglos antes había fascinado asimismo al propio Dante (*Inf.*, XXI, 7-18)<sup>3</sup>:

Aquí está una ataraçana, la mejor que ay en el mundo ni de más artellería e cosas necesarias al mareaje, dentro en ella está el agua de la mar, donde los navios, después que salen del castillo, los meten en el agua. Allí me contaron, entre las galeas que navegan en la guerra e otras en la mercaduría e otras que estavan allí en el agua e otras en el astillero, por todas, ochenta galeas e algunas naos asimesmo (183).

Admirado por la eficiencia de los *arsenalotti*, los obreros que allí trabajaban y que podían 'armar' once galeras 'desde ora de terciá fasta ora de nona' (183), de hecho una cadena de montaje *ante litteram*, un entusiasta Tafur observa y describe:

E salió una galea que la traie remolcando un barco, e de aquellas ventanas (*en los edificios de la ataraçana*), de la una sacavan la xarcia, de la otra la panática (*provisión de pan*) de la otra las armas e de la otra las vallestas e truenos, e así de todas todo lo que era menester. E quando fue en cabo de la calle, ya la gente que avia menester iva dentro e su palamentón (*palamenta*) e armada de punta a barva. E de la guisa désta salieron diez galeas armadas desde ora de terciá fasta ora de nona e yo no sé en qué manera pudiese loar el fecho que yo aquí vi, así en la casa e edificio de ella, como en las gentes que dentro están labrando en ella. Yo no vi ni creo que ay mejor cosa en el mundo (...) (183).

A lo largo de sus viajes por el Mediterráneo, Tafur no deja nunca de enumerar los distintos tipos de embarcaciones que encuentra, por ejemplo:

**batel** (160): embarcación pequeña de remo, sin cubierta y cruzada de tablones que sirven de asiento [DRAE]

**carraca** (21): navío de carga, carraca de armada: forma parte de un convoy mercantil; 'las [genoveses] son las mejores del mundo'

---

<sup>3</sup> "Quale ne l'arzanà de' Viniziani,/ bolle l'inverno la tenace pece/ a rimpalmare i legni lor non sani,/ chè navi-car non ponno-in quella vere/ chi fa suo legno novo e chi ristoppa/ le coste a quel che più viaggi fece;/ chi ribatte da proda e chi da poppa/ altri fa remi altri volge scotte/ di terzeruolo e artimon ritoppa".

**caravela:** antigua embarcación ligera, con una sola cubierta, espolón a proa, popa llana y tres palos, con cofa solo en el mayor, entenas en los tres para velas latinas, y algunas vergas de cruz en el mayor y en el de proa [DRAE]

**criel** (213): creyera, tipo de embarcación sueca o noruega

**esquife** (160, *passim*): barco pequeño

**fusta de 18/20 bancos** (76, *passim*): nave de carga (con 18 o 20 bogadores por lado)

**galápago de Lombardía** (186): pequeño barco de combate, lo que sería el monitor posterior [monitor = antiguo barco de guerra, artillado, acorazado, de pequeño calado y con espolón de acero, que navegaba casi sumergido para ser menos vulnerable, DRAE]

**galea** [*passim*]: galera, embarcación a vela y remos, de hasta trescientos remeros

**galeón veneciano** (186): bajel grande de vela, parecido a la galera y con tres o cuatro palos, en los que orientaban, generalmente, velas de cruz. Los había de guerra y mercantes [DRAE].

**galeota** (249): galera menor, de dos palos, que tenía 16 o 20 remos por banda y solo un hombre a cada remo, y estaba provista de algunos cañones pequeños [DRAE].

**barca** [*passim*]: embarcación pequeña para pescar, costear o atravesar los ríos

**gerba** [*passim*]: *germa*, *djerma*, barco de poco calado, usado en el Nilo

**gripo** (115): embarcación de vela y remo

**nao** [*passim*]: navío, bajel grande

**naos y galeas del concilio** (119): naves enviadas por el Concilio de Basilea al emperador de Constantinopla, Juan VIII Paleólogo

**navío (de transporte):** para conducir mercancías, tropas, municiones o víveres; n. de romería (58): para llevar a los peregrinos a Tierra Santa

**¿tafarea?:** puede que un error del copista por tafurea, embarcación muy planuda que se usó para el transporte de caballos [DRAE]

**úrica de Alemania** (213): urca = embarcación grande, muy ancha por el centro, y que sirve para el transporte de granos y otros géneros [DRAE]

**vallineras** (213): balleneras

**Vicentoro** (173): Bucintoro, la embarcación del Doge [<*Buceus aureus* o *Buzo d'oro* (*Buceus*, *Buzo* "Burchio"). "Ma è da notare che contrasta con tale etimologia, un documento veneziano del 27 settembre 1355, in cui il termine di *buzentauro* (Venezia, Archivio di Stato - Senato Misti) è usato a indicare una comune nave di trasporto", Diz. Treccani].

Interesante es el caso de la *gerba* que, por ser un barco fluvial típico del Nilo, Tafur describe con más detalles:

(...) que llaman *gerba*, que son tan luengos como una gran galea e todo fecho a cámaras de un cabo e de otro para aposentamiento e llanos de carena por que naden en poco agua, llevan grandes cargos, traen la vela tan alta como una carraca, salvo que es angosta e latina como de galea (80).

Utiliza, además, el lenguaje técnico específico de la marinería (Enguita Utrilla 1992, Piña Rodríguez 2017, *BAM, Dicter*); se consignan a continuación algunos ejemplos:

**adereçar un navío, una barca** (148): arreglar

**adovar la nave** (163): preparar, disponer

**andar en co[r]so** (249): andar al corso (corsarios)

**aparejar un navío** (115): poner a un buque su aparejo

**árbol seco** (17): con el velamen recogido

**armar y mostrar pendón** (p.e. *de Jerusalém, 44*) (55): alzar el pendón

**barvan** (18, *passim*): proa

**creciente** (14): altamar

**encargar** (138): cargar

**esprogidura** (125): bauprés

**fazer vela** (49): hacerse a la vela, levantar velas

**fazer salva** (157): disparar en señal de saludo

**fortuna** (17): borrasca en el mar

**garrar** (67, *passim*): cejar o ir hacia atrás una embarcación arrastrando el ancla

**irse al fondón** (186): afondar

**ir de largo** (148): alejarse de la costa, zarpar, salir del lugar en que están fondeados o atracados los buques

**menguante** (12): bajamar

**mareage** (*passim*): navegación, derrota

**molle** (18): muelle

**nolito del navío** (49): flete = precio estipulado por el alquiler de una nave o de una parte de ella [DRAE]

**palamentón** (183): palamenta = conjunto de los remos en la embarcación que usa de ellos [DRAE]

**patrón de la galea, fusta...** (*passim*): persona que manda un pequeño buque mercante o una embarcación de recreo [DRAE]

**romper** (186): producirse una brecha

**sablón** (213): banco grande de arena o guijo

**secaño** (173): secano, bajo, lugar arenoso que el mar no cubre, en veneciano *barena*

**surtir** (11): fondear

**surgidor** (13): surgidero = lugar donde dan fondo las naves [DRAE].

**vituallas** (45): conjunto de cosas necesarias para la comida.

Refiere, entre otros, los nombres de marinos, patrones, capitanes, condotieros y aventureros con quienes dio a lo largo de sus viajes, entre los cuales los genoveses Gerónimo de Voltajo (Gerolamo Voltaggio), Stefano y Gerolamo Doria (14), y *mosén* Garcelán Suárez (74), 'almiralle' catalán de origen segoviano que combatió en Chipre salvándole la vida al rey Juan II de Chipre (Giovanni II di Lusignano). Y aún: Pedro de la Randa (106), corsario castellano, 'ombre muy valiente' ejecutado por negarse a apostatar; Juan Caro, patrón castellano (125); Bernat Joan de Cabrera i de Aragón, conde de Módica (23), capitán general de la armada catalana en la guerra contra los genoveses después de la derrota de Ponza, y Nicolao Picherino (Niccolò Piccinino) (244), capitán mayor del Duque de Milán en la batalla de Maclodio (1427). Recuerda a Alfonso de la Mata (125), escudero del rey Juan II y embajador enviado a Constantinopla por el Concilio de Basilea; a Juan de Segovia (126), 'truxamán' del emperador Juan VIII Paleólogo, y a Luis de San Sebastián (121), 'comendador de Pulaque', es decir comendador de la Orden de San Juan. Menciona además a Gutierre Quixada, señor de Villagracia (170), condotiero; Pedro Barva, señor de Castrofuerte y Castrofolle (170), patrón de nao; Juan de Angulo, condotiero (170), y los nombres de dos 'galeaçias' catalanas, es decir, d'*En Casa-Sages* y *En Sirviente* (120) y de otros capitanes castellanos, catalanes y venecianos<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> En 'Vresalavia' (Breslau, actual Wrocław en Polonia), cuando su viaje por el norte de Europa, Tafur encuentra también a Alfonso de Cartagena, a quien los padres conciliares habían enviado desde Basilea, donde participaba en el Concilio con la delegación de Juan II, para intentar (con éxito) la reconciliación de Alberto

Dicho sea de paso, el propio Tafur, al igual que los capitanes, las tripulaciones y los mercaderes venecianos, les tenían más miedo a las naos de corsarios catalanes (y los venecianos a las castellanas-vizcaínas también) que a las fustas otomanas (Bono 2019). Nos cuenta Tafur: “e volvimos a surgir sobre Tánjar, pensando que aquellas fuesen [galeas] de catalanes” (7), o bien:

El terçero día llegamos sobre la ysla de Rodas, e allí fallamos çiertas galeas e fustas de cosarios del rey de Aragón, e nosotros nos armamos e mostramos nuestros pendones de Ierusalem, e como los conosçieron, luego nos dexaron e se fueron, e nosotros entramos en el puerto, en la entrada (47).

Llama la atención el apego del relato de Tafur a los documentos históricos. Por ejemplo, respecto a la piratería, destaca la *Cronaca de Morosini*, registro de acontecimientos diarios de 1094 a 1433 recopilado por Antonio Morosini, miembro de la misma familia que hospedó a Tafur en Venecia. Al tratar de los *dogi* Michele Steno y Tommaso Mocenigo, quienes gobernaron de 1400 a 1413 y de 1414 a 1423, es decir poco antes de la estancia de Tafur en Venecia, el cronista les dedica 28 párrafos a los corsarios súbditos del rey de Castilla (en su mayoría vizcaínos) y 39 a los corsarios catalanes, como en estos casos (el énfasis es mío):<sup>5</sup>

[64. Tommaso Mocenigo, § 977] Corando M CCCC XXI, di XVIII dezenbriò.  
[977] E anchor de nuovo, **per caxon de asegurar el Colfo da tanti corseri de hogni condition, si xenovesi chomo bischaine, catelani e altre zente**, e si ancora per caxon el nostro aver eser cusi grosso fuor de Veniexia in molte parte sparpagnado per molta vaiuda, fo prexo de meter do coche de la mazior de Veniexia (...)

[64. Tommaso Mocenigo, § 1060] Corando M IIII cento XXIII in Veniexia.  
[1060] Fo de domeneça, di XXI del mexe de marzo, fose prexo por lo Chonseio d'i Pregadi e d'i XL de far do soleni anbasadori per questa Dogal Signoria a misier lo **re de Chastelia** (Juan II, *nda*), a la parte de Spagna, per notificarli del dano nostro rezevudo de la nostra galia *Pasqualiga*, **i suo suditi bischaine** prexe del viazo nostro del retorno de Fiandra, in lo porto de Baiona de Mior, chon tuto el cargo e i omeni nostri, ben che de quela schapolase la mazor parte, e i omeni robadi de soto e de sovra coverta, e partidose prima i coriedi con la marchandantia per vaiuda preso da

---

II, duque de Austria, rey de Hungría y Bohemia y rey de los Romanos, con Ludovico VI de Polonia (226-27).

<sup>5</sup> El así llamado *Codice Morosini* (2010) recoge los diarios de Antonio Morosini (1365-1434), hermano del doge Michele y miembro de la familia que había acogido a Pero Tafur en su palacio. La edición del *Codice* va acompañada por la reproducción facsimilar de la Carta náutica de 1421 de Francesco de Cesanis. Como ejemplo de la importancia documental de este código por las muy detalladas informaciones sobre la navegación, consigno la siguiente de 1423 (época del doge Francesco Foscari), que concierne a un acto de piratería, trece años anterior a la llegada de Tafur a Venecia: “[20] E in lo dito tempo se ave por nuove de le parte de Spagna in el mar de Sivilia la nostra cocha, paron sier Andrea Ariam, carga de formento fose intromesa da una galia, e prexa, da un paron dito Anbruoixio de Munego Spinola dito corser; e intromesa quela de prexente con tuto el cargo menasela via con dano de plu’ de duchati III milia d’oro. E de quello seguirà plui avanti non podemo saver”.

ducati LX milia d'oro, e a preso de forestieri preso duchati XXV in XXX millia 'oro (...).

O bien, en uno de los párrafos que mejor pinta la situación de aquella época:

[64. Tommaso Mocenigo, § 316] Corando M CCCC XV d'otubrio.

[319] Corando lo dito milixesimo de socra, avesemo, a di xxviii del mexe d'otubrio, in Veneixia, per la vegnuda de la chocha, paron sier Bernardo Bonazionta, da Valenza. La qual de là iera lasada con plezaria a quel dito re. Per la qual **fo dito una nostra nave carga de legname fo chonbatuda sovra Chavo Pasera, paron sier Ziordan Pizolo, da una chocha de bischaini, paron uno catelan corser de molto mal afar (...).**

Es decir una *cocca* con tripulación vizcaína mandada por un corsario catalán “de molto mal afar”: este es el Mediterráneo que cruza Pero Tafur (Bono 2019).

Tampoco deja de consignar útiles descripciones de puertos e instrucciones sobre las mareas, crecientes o menguantes, que permiten entrar a puerto (es decir, un práctico portulano o derrotero) y otras consideraciones estratégicas e informaciones técnicas, como la descripción del funcionamiento de las esclusas, la navegación fluvial, los sistemas defensivos de las ciudades marítimas o las rutas marítimas, más propias de un navegante, de un marino, de un mercader, de un hombre de negocios, quizás de una espía, que de un simple peregrino a Tierra Santa. Por ejemplo:

**Gibraltar (13):** Es una fortaleza muy buena e muy señalada en el mundo, porque está en la boca del estrecho donde se parte el mar Océano con el mar Mediterráneo. (...) Tiene puerto muy seguro, que es una entrada que la mar faze por allí entre la tierra fasta las Algeciras, que ay tres leguas, e en todo aquello ay buenos surgidores (= *surgideros*).

**Málaga (15-16):** Cibdad muy mercadantesca e, si fuese nuestra, mejor sería, lo que no faría ningún lugar de los moros porque entrarían muchas cosas de nuestra tierra. La mar se llega fasta el muro, por manera que una flota de galeas podría poner plancha en tierra llana. E por la parte de la mar es más flaca, aunque por la tierra es más fuerte. Ay gente mucha, pero más de mercadería que de guerra usada.

**Cartagena-golfo de León (16):** E fezimos vela por toda la costa del Reino de Granada, a vista de Salubreña e de Almuñécar e de Almería, fasta Cartagena, que es nuestro reino. Allí entramos en puerto e estuvimos un día por saber nuevas de catalanes. Éste es uno de los mejores puertos que yo creo que ay en el mundo. Partimos de allí e entramos por la costa de Aragón, a vista de Ellchen (*Elx/Elche*) e de Alicante fasta cerca de Valencia (...) E continuando nuestro camino, dexando a Cataluña e a Barcelona a la mano izquierda, pasamos por las islas de Mallorca e Menorca, que son de rey de Aragón. E entramos por el golfo de León, que así se llama a la ida, e a



la venida le llaman de Narbona.

**Génova** (19): Tiene buen puerto de un molle con una torre con un farón, que arde toda la noche e, de la otra parte del puerto, otra torre muy alta con otro farón, por que se conozca la entrada del puerto.

**Puerto Veneris** (actual Portovenere en Liguria) (23-24): Puerto muy bueno con una isla delante que le faze muy grande abrigo (...) E fui a Puerto Veneris (...) e busqué una fusta e partí de allí e fui a Liorna, e de allí entré por la ribera de Pisa fasta la cibdad, e pueden entrar galea con creciente fasta allí.

**Boloña** (26-27): Por medio desta cibdad pasa una ribera pequeña (el río *Reno*), la cual la ennoblece mucho. (...) E partí para Ferrara toda vía por aquella ribera que dixe que pasa por Bolonia, e es tan angosta que no cabe más de una barca e, si la otra viene en contra, es forçado de sacar la una en tierra. Esta agua se yela cada noche de muy grueso yelo, e acostumbran los de las aldeas tener barcas la carena ferrada de cravos agudos. E ellos con palancas ferradas agudas, de media noche abaxo, andan por la ribera quebrando los yelos por fazer camino a los que pasan.

**el puerto de Modón** (actual Modona en Grecia) (53): Esto es lugar de dos mill vecinos, la mar lo cerca de dos partes, bien murado e asaz fuerte, aunque llano, muchas huertas de todas frutas e tierra muy abastada a modo de Andalucía, buenas posadas, la lengua griega, el regimiento de Veneza.

**puerto de Bafa** (actual Paphos en la isla de Chipre) (112): E metíme a la mar e en siete días arribé al puerto de Bafa, do avía embarcado, lugar muy doliente.

**Cafa** (actual Feodosia en Crimea) (141-42): La ciudad es grande, tamaña o mayor que Sevilla (...) Esta cibdad está comunalmente murada e en una cava en torno bien pequeña, pero bien fornida de gran ballestería e bombardas e truenos e espingardas e culebrinas e de toda artillería defensiva, e hanlo con gente desarmada e aún que han poca voluntad de les fazer daño (...).

**Thesalonic** (162): (...) Está la ciudad, la cual poco tiempo a que perdieron los venecianos que era suya. E fue así: que el turco con todas sus gentes la vino a cercar por la tierra e con su flota por la mar, e los venecianos armaron una gran flota e dizen que ovieron consejo de dexar perder a Salonic por dos cosas, lo uno porque no podían registir el gran poder del turco por la tierra e lo otro porque metían gran costa en la defender e de ella no avien provecho o porque no es puerto diestro para fazer mercadurías, e ellos e los otros italianos en tal fecho más el provecho que la onra procuran.

**Parenço** (actual Parenzo/ Poreč en Istria, Croacia) (169): Es al cabo de Eslavonia, acerca de Veneja e de la Señoría de Veneja. E los navíos que quieren entrar por el angostura de la entrada de los castillos, aunque tiene un grande amparo toda aquella mar, que en cualquier parte ay buenos surgidores e bueno suelo.

**el (la) Esclusa** (actual Sluis o Sluys, Países Bajos) (212-13): En aquella parte del Poniente crece la mar mucho e mengua e desde el Esclusa fasta Brujas que será dos leguas y media, ay una acequia grande e fonda como río e a trechos están puestos como aguatochos de aceñas, que alçándolos entra el agua e echándolos ni puede más ir ni más salir. E cuando la mar crece, cargan aquellos barcos e van al Esclusa con sus mercaderías por la corriente e, cuando la mar es llena, atapan el agua, e aquellos barcos que fueron descargan e cargan de otra mercadería e con aquella agua que los levó, como vacía la mar, buelven ellos con la menguante. (...) Partí de allí (*de Brujas*) por ver el Esclusa, que es el puerto de la mar de Brujas, e fui a posar con el capitán (...). E yo reposé aquí con el capitán dos días e vi bien la tierra, que es lugar de más de mil e quinientos vecinos e muy fuerte de muro e de fosado, e muy lleno a no caber en las posadas de gentes extranjera e muy grandes mercaderías (...) El puerto desta villa es muy trabajosa la entrada por los bancos, que dizen, pero después de entrados están seguros e, como la mar finche mucho, entra fasta la villa e a la menguante quedan muchos en seco, pero en un sablón grande e fondo, que así están tan bien posadas como en el agua.

**Anveres** (Amberes) (215-16): Partí de Gante e fui a la cibdad de Anveres, que es Bravante, señorío del duque de Borgoña. Esta cibdad es muy grande (...) e buen puerto de mar, por do entran los navíos por un río fasta atarse las galeas junto con el muro de la cibdad. (...) El señor de Borgoña (*Felipe III, el Bueno*) siempre viene a esta feria (...) pues aquí concurren muchas y diversas naciones: alemanes, que son muy vecinos, ingresos asimesmo, franceses vienen muchos e vienen porque de allí tiran muchas cosas e asimesmo traen; úngaros e prusianos mucho onran esta feria con sus cavallos; pues italianos, allí vi sus galeas así las de Veneja como de Florencia e naos de Génova; pues los de España, tanto e más que ningunos la finchen, mayormente los de Castilla.

**Túnez-Callar** (actual Cagliari) (252): Este puerto de Túnez es tan baxo que ningún navío no puede entrar en él e descargan sus mercaderías en barcas livianas. Aquí estovimos dos días e noches por mar, e arribamos a la isla de Cerdeña, que es del rey de Aragón, al puerto de Callar, que es buen lugar de la isla. E allí descargamos sus mercaderías e estovimos dos días. Esta isla es malsana por mal aire e mal agua.

Asimismo resalta la descripción de Ilión, donde contempla las ruinas de Troya, y del puerto en la isla de Tenedón, de gran valor estratégico por encontrarse cerca del estrecho de los Dardanelos, informaciones que ponen de relieve su curiosidad por la ruinas y la Antigüedad y muy útiles, asimismo hoy en día, para los arqueólogos:

E lo que más vi para conocer que aquel fuese el Elión de Troya, fue ver grandes pedaços de edificios e mármotes e losas e aquella ribera e aquel puerto del Tenedón enfrente a un muy grande otero, como que caida de grande edificio lo oviese fecho. (...) El puerto de Tenedón parece tan nuevo como que oy saliese de la mano del maestro, e el molle está fecho de muy grandes losas e columnas en que se marran los navíos, e muy buen suelo para surgir. E puesto que en la isla

aya otros surgidores, pero este es el principal, porque está enfrente de la canal de Romania (122-23).

y añade

Éste es un puerto de los principales del mundo e ningún navio no puede entrar en Romania (= *Tracia*) sin primero surgir allí a tentar la boca, por la grande estrechura suya. E como los turcos conocen que los navíos han de tocar allí, ármanles celadas e matan muchos de los cristianos (123).

Es interesante destacar que, siglo y medio antes, también el almogáver Ramón Muntaner, otro 'viajero-soldado' mediterráneo, y observador igual de agudo, en el cap. CCXIV de su *Crónica* (Orazi 2018), compuesta entre 1325 y 1328, se refiere a Troya y a la isla de Tenedón:

E aquel lloch de Artaqui, que la una part de la ciutat de Troya e laltra parte, era un port qui es en mig de Boca Daner, en que ha un Castell molt bell qui ha nom Paris, lo qual feu fer Paris, fill del rey Pariam, com hach por força darmes Arena (*Elena*), muller del duch de Tenes (*Atenas*), a la illa de Tenedo, qui es prop de Boca Daner a cinch miles (Muntaner 1860: 402-03).

Igual de importante es también la descripción del mar de Mármara:

Partimos de Galipoli e fuemos a la Mármora, que es un anchura de mar redondo de fasta ocho leguas en través, e llamáronle Mármora porque de allí fueron sacados todos los mármoles para Constantinopla, así para el muro como para la cibdad, e es poblada de griegos (124).

Tafur no deja de relatar además cómo las ciudades se defendían de las pandemias: menciona el caso concreto de Constantinopla y hace hincapié en las medidas utilizadas para evitar que las pestilencias -a menudo procedentes de Oriente- se difundieran en la ciudad, es decir, la institución de un 'alogramiento', un *lazzaretto* a la veneciana, donde las tripulaciones y las mercancías tenían que cumplir con una cuarentena de sesenta días:

[E porque allí...] avié tal mandamiento que las naos que viniesen de la mar Mayor

no pueden entrar en el puerto de Constantinopla ni de Pera, porque dizen que traen la pestilencia consigo, fizieron dos leguas de Constantinopla un alojamiento para do descargasen sus mercaderías e estuviesen sesenta días, si no se quieren ir de largo. E ciertamente aquellas naciones estrangeras grande enfermedad traen consigo, que aún yo vi en aquellos aposentamientos gentes muertas de pestilencia (148).

Asimismo relata la extraordinaria hazaña ingenieril a la vez que militar de los venecianos en el contexto de las Guerras de Italia que de 1423 a 1454 enfrentaron la *Serenissima* al Ducado de Milán. En 1438 las tropas venecianas al mando de Erasmo da Narni, *il Gattamelata*, se opusieron *con arteificio* a las milicias milanesas al mando de Niccolò Piccinino que cercaban la ciudad de Brescia, dominio veneciano desde 1426, y que bloqueaban con sus barcos el lago de Garda:

estando allí (*en Venecia*), en tanto que el papa asentava su corte, vino nueva cómo el duque [*Filippo Maria Visconti*] de Milán tenía cercada la ciudad de Bresa (*Brescia*), e que por un lago [de Garda] que tiene traie barcos, por manera que no le dexava entrar provisión ninguna. E los venecianos armaron una galea e llevánrola con arteificio por tierra e subiénrola por una sierra tan alta como la que más en Castilla, e descendiénrola fasta la echar en el lago. E a ver esto vinieron creo que cien mil personas e no sin razón, que yo nunca ví cosa ni arteificio tan duro de creer que pudiese ser (243).

Le da relevancia e importancia a la condición de las mujeres en muchos de los lugares que visita, brindando también detalles fundamentales y consejos para un viajero, aún más al tratarse de viajeros por mar, acostumbrados a compartir largos períodos en una situación de convivencia exclusivamente masculina, cual eran las embarcaciones de entonces (Musarra 2021). Algunos ejemplos de ello:

**[Génova]:** Es gente muy fermosa de color, pero no de faciones. Son muy crecidos ellos e ellas, e toman las mugeres por medida, e la más alta es, con menos dote la reciben. Las viudas entre ellos no toman segundo marido e, si le toman, a gran peoría suya (22).

**[Constantinopla]:** E de aquella ora en adelante recibí de él (*un caballero de Constantinopla*) muy grande honor. E trúxome allí una su hermana, muy fermosa muger, diziendo que aquella tanto que en la tierra estoviese, la sirviese por amiga, e a ella le encomendó a mí, bien creo que quisiera contratar casamiento. Desta doncella recibí yo muchas cosas, especial dos pavellones que truxe en Castilla, el uno di al maestre (*Fernando de Guzmán, comendador mayor de la Orden de Calatrava*), el otro tengo yo (133).

**[Adrianópolis, actual Edirne, Turquía]:** Lo que él [*un turco*] hacía, el ginovés me fizo ver, e vile ir con muchos atabales e otras maneras de tañer e juglares que ivan can-

tando, e una gran flota de mugeres que dizían que todas eran dueñas de su cuerpo, que dizía que pasavan de trecientas. E así con gran barahúnda entraron en la cibdad e estovieron fasta la media noche que volvió a su tienda (135-36).

**[Cafa, actual Feodosia en Crimea]:** Ciertamente si no fuese por los ginoveses que allí están, no parece que los otros (*los tártaros*) no tienen parte con nuestra naturaleza tantas e tan diversas naciones e tantos trajes en el vestir e en el comer e en el uso de las mugeres, que acaeció en la posada donde estábamos traernos las moças vírgines por un açumbre de vino (143).

**[Venecia]:** Solía en estos tiempos pasados (...) que los pescadores sacavan en las redes criaturas muertas. Dizen que esto era por el gran alongamiento que los mercaderes fazen de sus mugeres e que ellas, con el deseo de la carne, poniéndolo en obra e empreñándose, por guardar sus famas e como el lugar es dispuesto para ellos, en pariendo, echavan las criaturas por las ventanas a la mar (184).

**[baños de Sabada, monesterio de Maristella, actuales Baden y monasterio de Wettingen, Alemania]:** E fui a ver los baños e fallé gente (...). E allí me parece que no han por desonesto entrar en los baños los ombres e las mugeres desnudos en carnes, e allí fazen muchos juegos e muchas bebidas a la manera de la tierra. (...) E a sus doncellas muchas veces me aceció echalles dineros de plata en el suelo del agua del baño e ellas avíanse de çabullir para sacarlos en la boca, e de aquí se puede creer qué es lo que tenían alto cuando la cabeça tenían baxa (198).

**[Brujas]:** Dizen que en aquella Hala avían libertad las mugeres que querían, fuese quien se pagase de ir de noche a estar allí, e los ombres que allí ivan podían traer a quien quisiese e echarse con ella, por condición que no se trabajase por las ver ni saber quién son, que merecía muerte quien tal feziese y a los combites de los baños los ombres con las mugeres por tan honesto lo tienen como acá visitar los santuarios (212).

**[el Esclusa]:** Avíe en aquel año que allí fui muy gran carestía de pan. (...) E estando en la iglesia mayor oyendo misa, llegó a mí una muger, e díxome que quería hablar comigo en secreto cosa que me cumplíe. E llevóme a su casa, que era cerca de aí, e mostróme dos moças e dixo que tomase cual de ellas quisiese. E yo pregunté qué era la cabsa por que lo fazíe. E dixo que muríe de fambre e que tantos días avíe que no comíe sino de los pescadillos de la mar e que aquellas dos moças muríen de fambre e dixo cómo eran moças vírgines. E yo toméle juramento a ella y a ellas que tal cosas no fiziesen con ninguna persona (...) e diles seis ducados venecianos e así me partí de ellas (213).

Cuando su estancia en Venecia, Tafur se entera y reflexiona sobre la organización del sistema marítimo y comercial de la *Serenissima* y su política proteccionista con respecto a la gestión de la mercancía. En el siglo XV los convoy (*muda* en veneciano) de galeras venecianas, organizados por el estado con un complicadísimo sistema de alquiler a los armadores, tomaban su nombre del destino: galeras de Flandes,

de Inglaterra, de Berbería (*norte de África*), de Alejandría, de Romania (*de Levante*), de 'Lajazzo' (actual Ayas/ Yumurtalik, hasta la mitad del XIV puerto principal del Reino armenio de Cilicia) y, las más curiosas, las *galee de tráfico* que llevaban a los mercaderes y peregrinos musulmanes de la Berbería a Palestina. Venecia no quiso explotar las nuevas rutas atlánticas (menos del 20% de las salidas del primer tercio del XV hasta finales del XVI) y, a partir del comienzo del siglo XVI, perdió su monopolio sobre los tráficos adriáticos y el comercio del Levante, de modo que tuvo que abrir su puerto a los navíos y a los mercaderes extranjeros, a los nórdicos también.

En efecto, el propio Tafur subraya que el proteccionismo, las limitaciones y la exclusión de los mercaderes extranjeros de muchas operaciones comerciales acabará por perjudicar la potencia de la ciudad en beneficio de las más acogedoras ciudades mercantiles del Norte de Europa, que él acaba de recorrer. Así, estando en Brujas, muy acertadamente y cual práctico en economía (que lo era), observa:

Esta çibdad de Brujas es una grant çibdat muy rica e de la mayor mercaderia que ay en el mundo, que dizen que contienden dos lugares en mercaderia, el uno es Brujas en Flandes en el Poniente, e Veneja en el Levante; pero a mi parescer, e aún lo que todos dizen, es que muy mucho mayor mercaderia se faze en Brujas que non en Veneja; e lo por qué es esto: en todo el Poniente non ay otra mercaderia sinon en Brujas, bien que de Inglaterra algo se faze, e allí concurren todas las naçiones del mundo. E dizen, que día fue que salieron del puerto de Brujas setecientas galeas; Veneja es por contrario, que bien que muy rica sea, pero non fazen otros mercaderia en ella salvo los naturales (210-11).

Y, a continuación, añade:

Allí (*en Brujas*) vi las naranjas e las limas de Castilla, que parece que entonces las cogen del árbol. Allí las frutas e vinos de la Grecia, tan abundantemente como allá. Allí vi las confaciones e especerías de Alexandría e de todo el Levante, como si allá estoviera. Allí estava toda Italia con sus brocados e sedas e arneses e todas las otras cosas que en ella se fazen (212).

y:

e muy lleno a no caber en las posadas de gente estrangeras e muy grandes mercaderias. Allí fallé muchos castellanos e de otras naciones que conocia (213).

El propio Tafur a su manera es un mercader: él también se dedica a sus negocios y al comercio a lo largo de sus viajes y consigue juntar "dinero, esclavos e todas las cosas que avía comprado y que traía del Levante" (185): bienes que llevará a Venecia dejándolos en custodia a miçer Domenego Vent (Domenico Venier) (185), "un mercader de allí mucho mi amigo e tomé el dinero que entendía que bastava" al momento de salir para su viaje a Flandes. A su vuelta, el doge Francesco Foscari le

otorga el permiso de llevárselos o de venderlos en la ciudad, transacción terminantemente prohibida a los extranjeros “ninguno no traiga ni meta cosa a esta cibdad del mar Mayor ni del Levante, si no fuere vecino” (172):

Si la ley vos contradize, la Señoría vos faze gracia dello. E aún por ser de la noble nación donde sois, vos faze otra mayor, que no solamente vos restituye lo vuestro, mas davos licencia para que lo levéis donde quisiéredes, e esta gracia no se suele fazer a ninguno, porque todo lo que entra en Veneja no puede salir (172).

Mapas y derroteros son más que instrumentos técnicos de navegación, ya que transforman el espacio de la experiencia en una narración descriptiva (distancias, referencias topográficas estimadas y determinadas y la ecuación espacio/tiempo son conceptos que ya pertenecen a la cultura humanista), y por consiguiente de una mayor objetividad tal y como consta en las *Andanças e viajes* de Tafur, sin olvidar la medición exacta de las distancias y los tiempos de los ‘mereages’ (*recorridos*): ‘de Veneza fasta allí (*Corfú*) se dize aver ochocientas millas’ (51), o ‘de la cibdad de Modón a la isla de Creta ay trecientas y cincuenta millas, éstas andovimos en dos días con sus noches’ (54) o bien ‘De Bafa, haciendo nuestro camino a Jafa, que es el puerto de Jerusalén, que ay de tierra a tierra trecientas e cincuenta millas, andovimos tres días con sus noches’ (58), *et coetera...*<sup>6</sup>

Hay, por supuesto, muchas y muy detalladas descripciones de combates marítimos, por ejemplo contra una ‘galea de turcos’ (115-16) o bien contra ‘dos galeas gruesas e dos sotiles genovesas’ (120-21), hechos que merecen, por su aportación a nuestros conocimientos de la guerra por mar a lo largo de la Edad Media (Bono 2019, Musarra 2018, 2020), un análisis más profundo que dejo para otra ocasión, citando aquí por extenso solo un caso. Se trata de la batalla fluvial de Cremona (1431) en la que, siempre en el contexto de las Guerras de Italia del siglo XV, se enfrentaron 37 galeas y otras embarcaciones venecianas al mando de Niccolò Trevisan y 56 galeones y otras embarcaciones milanesas al mando de Pasino degli Eustachi:

Estando yo allí salieron los venecianos con cuarenta galeones (*remontando el río Po*) e fueron contra la tierra del duque de Milán (*Filippo Maria Visconti*) por le tomar una cibdad e salieron los lombardos por lo registrar, e dizen que fue allí muy grande la pelea. Los lombardos traían un navío muy chiquito, galápago que dizen ellos, toldado todo de fierro como bóveda, e traíenlo para que posiese fuego a los otros e ellos no lo pudiesen empecer. E los venecianos traían un ombre que se çabulle

---

<sup>6</sup> En septiembre de 2015 se celebró en Venecia el Congreso “Rapporti mediterranei, pratiche documentarie, presenza veneziane: le reti economiche e culturali (XIV-XVI) secolo” organizado por el Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti, que ha resultado muy interesante para los asuntos aquí someramente tratados. De las ponencias, me limito a mencionar las de Jean-Claude Hocquet, “Lo spazio mediterraneo e l’organizzazione della navigazione e del commercio”, y Piero Falchetta, “Per un buon uso del Mediterraneo: portolani, mappe, isolari, testi nautici (sec. XIII-XV)”. Cfr. asimismo Hocquet (1999).

so el agua e iva a los navios de los enemigos e con una barrena los foradava, así que de los lombardos se anegaron tres galeones ante que fuesen proveidos e de los venecianos fueron vencidos e perdieron diez y siete galeones, e con los otros, recobrando la gente que más pudieron, se retruxeron por el agua abaxo e vinieron a su tierra. E esta manera de guerrear muchas vezes acaece entre venecianos e lombardos (186).

Las informaciones que nos brinda Pero Tafur respecto a la navegación, como apunté arriba, proceden de observaciones empíricas y, dentro de lo que cabe en aquella época, se traducen en una exposición sistematizada y taxonómica: desde la clasificación de las distintas tipologías de embarcaciones hasta la descripción muy detallada de los puertos, desde el uso muy apropiado de los términos técnicos de la marinería de entonces hasta las anotaciones sobre los equilibrios geo-políticos que afectan el Mediterráneo de la época y que repercuten asimismo sobre la navegación.

La mayor parte de los acontecimientos históricos en los cuales se encuentra involucrado Tafur a lo largo de su estancia en Venecia la cuenta Marcantonio Sabellico (1436-1506) en sus *Historiarum rerum venetarum ab urbe condita libri 33* (Impressum Venetiis: arte & industria optimi uiri Andreae de Toresanis de Asula, 1487 Die XXI Madii) y en su *De situ urbis Venetae* (Venezia, Damiano da Gorgonzola, 1494 ca.), mientras que, por lo que se refiere a la historiografía española, aunque más tardía, la obra más detallada a este respecto son los *Comentarios de los hechos de los españoles, franceses, y venecianos en Italia y de otras Republicas, potentados, principes y capitanes famosos italianos: desde el año de 1281 hasta el de 1559* de Antonio de Herrera y Tordesillas (1559-1625), publicada en Madrid por Juan Delgado en 1624.

Al mismo tiempo, es un hombre que vive en el ocaso de la Edad Media, así que al tratar del golfo y del puerto de Espalato, actuando una transición de lo histórico de las crónicas a lo ficcional del episodio relatado, cuenta que:

En este golfo (...) acaeciò muchas vezes que, estando las mugeres curando de sus lienços, alguna vez fallavan menos algunas de ellas, sin jamás saber razón de ella. E fue así que un día, estando las mugeres en el agua como solia, un monstruo, medio pescado de la cinta ayuso e de allí arriba forma humana, con alas como murciélago (...) arremetiò a una muger e travò de ella e metiòla al fondo del agua. E dio vozes e fue acorrida de las otras e (...) de muchos ombres. E allí lo ferieron e sacaron en tierra bivo e estuvo tres oras e más que murió (165).

Tal y como apunta Pérez Priego 'como era obligado en los libros de viajes medievales, aparece el monstruo' (165, n.505), sin embargo Tafur añade:

E de allí se cree que las mugeres que de ante fallecian, aquellas oviese fecho



menos, e abriéronlo e salánrolo e embiaron a la Señoría de Veneja, para que lo embiase al papa Eugenio (*Eugenio IV*). Esto yo no lo vi, pero dicho me fue e que avía poco que avía acaecido (165).

A pesar de ser hombre de la Meseta, la afición de Tafur por la navegación se desprende también de una anotación, bastante irónica, que hace durante su viaje por el continente europeo: '(en Bravante) usan todos andar en carros, pero yo non lo podía sufrir, que más me joyava en navegar por la mar' (214).

Pero Tafur fue a la vez un viajero consciente, curioso y pragmático y un testigo de privilegio del mundo de su tiempo que nos cuenta y describe con una actitud a menudo ya científica en su extraordinaria relación de sus *andanças e viajes por diversas parte del mundo avidos*.

## Bibliografía citada

- BMA (*Biblioteca marítima digital*) [24/02/2022] <<https://armada.defensa.gob.es/Armada-Portal/page/Portal/ArmadaEspañola/mardigitalbiblioteca/prefLang-es/18diccionariomaritimio>>.
- Bart Rossebastiano, Alda (1981), "Palmieri a Venezia nei secoli XIV e XV», *Viaggiatori stranieri a Venezia, Atti del Congresso dell'Ateneo Veneto (13-15 ottobre 1979)*, eds. Emanuele Kanceff, Gaudenzio Innocenti, Genève, Slatkine, 2 vols., II: 1-18.
- Bono, Salvatore (2019), *Guerre corsare nel Mediterraneo, Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, il Mulino.
- Carrizo Rueda, Sofía (2002), "Tractado de las Andanças e viajes de Pero Tafur", *Diccionario filológico de literatura medieval española: textos y transmisión*, eds. José Manuel Lucía Mejías; Carlos Alvar Ezquerro, Madrid, Castalia.
- *Dictor 2.0 Bibliografía sobre náutica en el Renacimiento* [24/02/2022] <[https://dictor.usal.es/?idContent=estudios\\_nautica](https://dictor.usal.es/?idContent=estudios_nautica)>.
- Castro Hernández, Pablo (2013), "Un estado de la cuestión sobre las *Andanças e viajes* de Pero Tafur: discusiones historiográficas y problemáticas de estudio", *Anejos de Estudios Clásicos, Medievales y Renacentistas*, 6, 27-71.
- *Codice Morosini (il-). Il mondo visto da Venezia (1094-1433)*, (2010), Edizione critica, introduzione, indice ed altri apparati di Andrea Nanetti, Spoleto, Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, 4 vols.
- Concina, Ennio (2006), *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Milano, Mondadori Electa.
- Enguita Utrilla, José María (1992), "Léxico marítimo del siglo XVI (I)", *Estudios filológicos en homenaje a Eugenio de Bustos Tovar*, eds. José Antonio Bartol Hernández; Javier de Santiago-Guervós; Juan Felipe García Santos; Ricardo Marín Ibáñez, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2 vols, 1: 255-268.
- González, Sara (2013), "D'une histoire à l'autre: la mystification du lignage de Pero Tafur dans son récit de voyage *Andanças e viajes* (XV<sup>e</sup> siècle)", *Atalaya* (en ligne). URL: <http://atalaya.revues.org/957>.
- Hocquet, Jean-Claude (1999), *Denaro, navi e mercanti a Venezia 1200-1600*, Roma, Veltro Editore.
- Martínez García, Pedro (2010), "*Andanças e viajes*: el otro Pero Tafur", *Edad Media. Revista histórica*, 11: 263-84.
- Meregalli, Franco (1985-86), "Pero Tafur e Venezia (1436-1439)", *Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti-Classe di scienze morali, lettere ed arti*, Tomo CXLIV: 149-164.
- (1987), "Las memorias de Pero Tafur», *Dicenda*, 6: 297-305.
- (1988), "Venezia e la letteratura spagnola", *Venezia e la Spagna*, Milano, Electa: 143-154.
- Muntaner, Ramon (1860), *Crónica catalana*, (...), ed. Antonio de Bofarull, Barcelona, Jaime Jepús.
- Musarra, Antonio (2021), *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale*, Bologna, il Mulino.

- (2020), *Il Grifo e il Leone. Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo*, Bologna, il Mulino.
- (2018), "La guerra sul mare", *Guerre ed eserciti nel Medioevo*, eds. Paolo Grillo; Aldo A. Sattia, Bologna, il Mulino: 279-307.
- Orazi, Veronica (2018), "Guerra combattuta, guerra raccontata. La *Crónica* di Ramon Muntaner", *Guerre combattute e guerre raccontate tra medioevo ed età moderna*, ed. Enrico Lusso, Torino, Edizioni della Associazione Culturale Antonella Salvatico, Centro Internazionale di Ricerca sui Beni Culturali: 11-36.
- Pérez Priego, Miguel Ángel (2011), "Encuentro del viajero Pero Tafur con el humanismo florentino del primer cuatrocientos", *Revista de Literatura*, t.73/ nr.14: 131-42.
- Piña Rodríguez, Francisco José (2017), "La marina de guerra y su armamento en la Baja Edad Media en Castilla y Aragón" [22/02/2022] <<https://www.todoababor.es/historia/marina-guerra-armamento-baja-edad-media-castilla-aragon/>>.
- Sperti, Luigi; Zinato, Andrea (2017), "Pero Tafur a Venezia (1436-1439) e le colonne di San Marco e Todaro", *Rivista di archeologia*, XLI:157-72.
- Szászdi León-Borja, István (1997), "Los cónsules de Portugal, Castilla y Aragón en Venecia durante los siglos XV-XVII", *Revista de historia moderna*, 18: 179-214.
- Tafur, Pero (2009), *Pero Tafur, Andanças e viajes*, ed. Miguel Ángel Pérez Priego, Sevilla, Fundación José Manuel Lara.
- Tassini, Giuseppe (1990), *Curiosità veneziane*, Venezia, Filippi Editore.
- Villalba Ruiz de Toledo Francisco Javier (2005), «El viaje de don Pero Tafur (1436-1439)», en *Arbor*, CLXXX: 537-550.
- Zinato, Andrea (2017), "Pedro Tafur: un curioso viajero en la Venecia del XV", *En Doiro antr'o Porto e Gaia. Estudos de Literatura medieval Ibérica*, eds. J. C. Ribeira Miranda; R. da Camara Silva, Porto: 993-1006.