

FATIGAS Y CONTRATIEMPOS DEL VIAJE EN LOS ALBORES DEL SIGLO XV: EL RELATO DE RUY GONZÁLEZ DE CLAVIJO

F. Javier Villalba Ruiz de Toledo
(Universidad Autónoma de Madrid)

RESUMEN

Tratamos de exponer en este artículo las dificultades a las que hubo de hacer frente la segunda delegación enviada por el rey Enrique III de Castilla al continente asiático tras la célebre batalla de Angora en la que Tamerlán parecía haberse alzado para siempre con el control de una buena parte de los territorios euroasiáticos. Hacemos especial hincapié en las penalidades sufridas por los embajadores en un tortuoso itinerario de casi 20.000 kilómetros, en el que hubieron de hacer frente tanto a los inconvenientes climáticos como a la inestabilidad política provocada en los territorios situados en el oriente mediterráneo tras la muerte de los líderes asiáticos.

ABSTRACT

We try to present in this paper the difficulties faced by the second delegation that the king Henry III of Castile sent to Asia after the famous battle of Angora in which Tamerlane seemed to finally have controlled much of the Eurasian territories. We emphasize the hardships suffered by the ambassadors in a tortuous journey of nearly 20,000 kilometers, where they had to address both climate problems and political instability caused in the territories in the eastern Mediterranean after the death of the Asian leaders.

PALABRAS CLAVE

Viajes siglo XV, Enrique III de Castilla, Ruy González de Clavijo, Tamerlán, embajadas, navegación.

KEYWORDS

Travels XVth century, Henry III of Castile, Ruy González de Clavijo, Tamerlane, Royal Embassies, sea travel.



Fig. 1. Página de un manuscrito y primera página de una edición impresa de la Embajada a Tamerlán.

Aunque son escasos los testimonios de primera mano que disponemos acerca de la experiencia personal de un viaje en los últimos años de la Edad Media, contamos con un par de ejemplos, ambos en nuestro país, que pueden servirnos para hacernos una idea bastante precisa de las innumerables fatigas y contratiempos sufridas por todos aquellos que se aventuraban a dejar atrás la tierra donde vivían para adentrarse en los inhóspitos caminos que habían de conducirles a remotos lugares de la propia Europa y del vasto continente asiático.

Me refiero a los viajes realizados por Ruy González de Clavijo y Pero Tafur, aunque sólo el primero de ellos tiene lugar en los primeros años del siglo XV, puesto que el segundo, relativamente fantástico en el relato escrito que dejó del mismo, sucede ya a mediados de dicha centuria.

Teniendo en cuenta el escaso número de relatos de viaje que se escribieron durante toda la Edad Media, resulta extraordinario el elevado porcentaje de ellos que se llevan a cabo dentro de nuestras fronteras. El de González de Clavijo es, para Meregalli, una obra de limitado valor literario pero de una valía extraordinaria por los datos que contiene. Se plantea también la posibilidad de que esta obra sirviera de aliciente para la aventura posterior de Cristóbal Colón¹, circunstancia que comparte también Bellini². Por su parte, M.A. Ochoa considera la obra como “una fuente histórica de ingente trascendencia y uno de los textos más importantes y valiosos de la diplomacia medieval”³. Estamos hablando, en palabras de Margaret Wade Labarge, de “una embajada con la misión más exótica, quizá, de toda la Edad Media”⁴

Conviene, antes de nada, dar siquiera unas pocas pinceladas acerca de la situación política y social de los albores del siglo XV, tanto a nivel internacional (pues estamos hablando de una embajada) como de la propia Castilla. Superados los efectos devastadores que la Peste Negra había provocado en toda Europa a mediados del siglo anterior, aunque presa de los numerosos rebotes de la enfermedad, la mayoría de los reinos de Occidente se asoman al siglo XV con la esperanza de dejar atrás una época especialmente convulsa en la que, además de la Peste, los conflictos internacionales que pivotan alrededor de la llamada Guerra de los Cien Años entre Francia e Inglaterra, y el contencioso religioso que en el último cuarto del siglo XIV diera inicio al Cisma, amenazaba con desintegrar para siempre los fundamentos sobre los que se había construido la civilización de la cristiandad latina. Por si ello fuera poco, la permanente referencia del Imperio de Bizancio hacía ya mucho tiempo que se desvanecía entre las brumas de un remoto recuerdo, aunque manteniendo una ilusión de resistencia en el casi exclusivo espacio de los muros cada vez más restringidos de la ciudad de Constantinopla. Sólo el desarrollo intelectual y la explosión cultural encarnada en el Renacimiento permitían atisbar cierto grado de esperanza. En Castilla, por su parte, los Trastámara se han hecho con el trono, y los constantes litigios con el vecino Portugal serán los que tracen la línea maestra del devenir político de los siglos bajomedievales.

Hablamos, por tanto, de un período de inestabilidad en el marco de la recuperación del mayor desastre demográfico que conoció Europa, y sobre el que se cernía el enorme peligro representado por los turcos en Oriente, capaces de dar el golpe de gracia al minúsculo pero resistente Imperio bizantino, dejando así la puerta abierta a un cambio de proporciones apocalípticas en el conjunto de la cristiandad. Se explica así que desde el poderoso reino de Castilla, en manos de un joven y poco experimentado rey como era Enrique III, trataran de abrirse nuevas vías de contactos diplomáticos con la única fuerza que por aquel entonces podía parar los pies al inexorable avance turco-otomano: el imperio de Tamerlán. Pero un buen indicador de la complicación de la situación política en toda Europa lo encontramos precisamente en el hecho de que el propio Enrique III enviara una embarcación para interceptar a sus embajadores y anular la expedición, aunque no llegó a alcanzarlos.

¹ Franco Meregalli, *Cronisti e viaggiatori castigliani del Quattrocento*, Milano-Varese, Istituto Editoriale Cisalpino, 1957, p. 33.

² Giuseppe Bellini, *Dal Mediterraneo al Mare Oceano. Saggi tra storia e letteratura*, Salerno-Milán, 2004, p. 14.

³ Miguel Angel Ochoa Brun, *Embajadas y embajadores en la Historia de España*, Madrid, 2002, p. 61.

⁴ M. Wade Labarge, *Viajeros medievales. Los ricos y los insatisfechos*, Madrid, 1992, p. 192.



Fig. 2. Situación política en Europa y el occidente asiático a principios del siglo XV.
Mapa del autor.

La introducción del relato de Clavijo, que no hace sino poner en valor las conquistas de Tamerlán, describe las posesiones que logra reunir y administrar desde Samarcanda este caudillo turco-mongol: desde el norte de la India hasta el Cáucaso, incluyendo toda Mesopotamia y buena parte de los restos de la Horda de Oro. El detallado conocimiento que se tiene en la corte castellana de lo que sucede en Asia central se debe a que unos años antes de la embajada de Clavijo, el rey Enrique III ya había delegado a Payo Gómez de Sotomayor y a Hernán Sánchez de Palazuelos para entablar relaciones con los líderes asiáticos —pues en aquella ocasión la embajada iba dirigida tanto a Tamerlán como a la corte turco otomana, tal vez buscando obtener una posición relevante en el comercio mediterráneo—, dándose la circunstancia de que tales personajes pudieran presenciar *in situ* la victoria de Tamerlán sobre el otomano Bayaceto I, lo que parecía dar comienzo al fin de la presión turca sobre el oriente cristiano, que sin embargo resultó ser sólo una ilusión pasajera.

En estas circunstancias, el 21 de mayo de 1403 encontramos a Ruy González de Clavijo en el Puerto de Santa María dispuesto a recorrer aproximadamente unos 9.000 kilómetros con una comitiva compuesta por entre 15 y 20 personas para encontrarse con Tamerlán y ofrecerle los respetos de su rey. Para acometer semejante aventura es posible que el embajador de Enrique III contara con ciertas notas elaboradas por sus predecesores y con la inestimable ayuda de Mohamad Al Qazl, a quien el propio Tamerlán enviara con los embajadores castellanos en su viaje de vuelta un año antes. Hay que darse cuenta de que hacía menos de 30 años que se había elaborado el primer gran *portulano* de Abraham Cresques, cartógrafo real de Aragón⁵. Si no con una copia de éste, es muy posible que Clavijo llevara algún tipo de representación cartográfica de los territorios que debía recorrer, aunque lo habitual era servirse de la pericia y el conocimiento de los marineros y aldeanos, que solían actuar como guías⁶. Coinciden en el puerto de Santa María dos *carracas*, una de las cuales había venido desde Sevilla y Jerez, seguramente como escolta de la primera⁷. La elección de la fecha para iniciar el viaje no es casual. Según nos cuenta Geoffrey Chaucer en sus *Cuentos de Canterbury*, siempre es en primavera cuando se planifican los viajes de largo recorrido⁸.

⁵ J.A. García de Cortázar, *Los viajeros medievales*, Madrid, 1996, p. 44.

⁶ *Ibid.* p. 39.

⁷ *Historia del Gran Tamorlan e itinerario y e narracion del viage y relación de la Embaxada que Ruy Gonçalez de Clavijo le hizo, por mandado del muy poderoso Señor Rey Don Henrique el Tercero de Castilla*, Sevilla, 1582, p. 2.

⁸ *Cuando las apacibles lluvias de abril penetran en la sequedad de marzo y calan en las entrañas de la tierra, acelerando la germinación de flores y plantas, y Céfito, con suave aliento, da vida a los tiernos brotes en bosques y prados bajo el sol, que en Aries ha recorrido la mitad de su curso; cuando las avejillas impulsadas por la naturaleza entonan sus armoniosos cantos, ha llegado el momento tan anhelado por la gente para emprender peregrinaciones y visitar remotos países y célebres santuarios*, J.A. García de Cortázar, *Op. Cit.*, p. 32.



Fig. 3. Itinerario del viaje de Ruy González de Clavijo. Mapa del autor.

Para hacernos una idea de lo que significa esta distancia —o mejor dicho, el doble de la misma, pues es necesario computar también el viaje de regreso— basta pensar que alguien como Pedro d’Ailly, diplomático encargado de gestionar asuntos eclesiásticos durante cuatro décadas, no debió recorrer más de 10.000 kilómetros en toda su vida⁹. Existen muy pocas excepciones a la escasa movilidad de los hombres en la Edad Media, y una de ellas es la del arzobispo de Ruán, Eudes Rigaud, que debió recorrer casi 4.000 kilómetros al año entre 1248 y 1270, según nos cuenta en su diario¹⁰.

Como puede apreciarse en el mapa, la mitad del recorrido hubo de hacerlo la embajada por mar, sin duda ninguna para salvar en la medida de lo posible los inconvenientes derivados de la enorme cantidad de pasos fronterizos y abundantes salvoconductos necesarios para atravesarlos, amén de la inestabilidad política que afectaba por entonces a casi toda Europa y a la que ya nos hemos referido. Aunque se tratara de una embajada real, no contaban sus miembros con ninguna embarcación oficial para dicho cometido, sino que habían de procurarse los medios de transporte necesarios a lo largo de su periplo. Por las representaciones de la época, tendemos a imaginar unos buques de reducidas dimensiones que, sin embargo, debían ser más amplios de lo que creemos. Sólo hay que pensar en los constantes traslados de caballos que se llevan a cabo por este medio a lo largo y ancho del Mediterráneo e incluso en el elefante que regala Enrique III de Inglaterra a Luis IX de Francia y que cruza el Canal de la Mancha en febrero de 1255¹¹.

El texto de Clavijo nos muestra tres tipos diferentes de nave: *carraca*, *nao* y *galeota*. La *carraca* es una adaptación de la *coca* nórdica al Mediterráneo, lo que permite a venecianos y genoveses, principales artífices del comercio Mediterráneo, ampliar considerablemente el volumen de carga. En las proximidades del Mar Negro utilizan sobre todo *galeotas* de remo y *naos* impulsadas a vela y construidas a tope, es decir, sin el tingladillo propio de las embarcaciones del Atlántico y del Mar del Norte¹². Normalmente, las galeras a remo llevan también una vela, pues son bastante manejables en las inmediaciones de la costa e incluso con vientos contrarios¹³.

⁹ *Ibid.*, p. 8.

¹⁰ Eso hace un total de unos 80.000 kms. *Ibid.* p. 8.

¹¹ M. Wade Labarge, *Op. Cit.* p. 56.

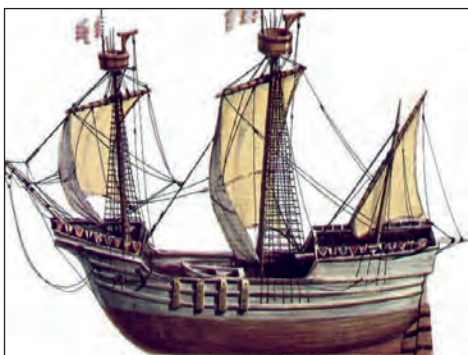
¹² *Ibid.* p. 60.

¹³ *Ibid.* p. 60



Fig. 4. Recreación de una carraca genovesa.

La *carraca*, en todo caso, fue el tipo de navío más utilizado en estos primeros años del siglo XV, siendo sus dimensiones habituales alrededor de unos 40 metros de largo por 10 de ancho, y pudiendo llevar una carga de hasta 2.000 toneladas. Las versiones castellanas y portuguesas de estas embarcaciones, cuyos castillos de proa y popa estaban más integrados que en la genovesa, terminaron por imponerse. Es muy probable que sea a alguna de ellas a la que se refiera Clavijo cuando habla de su navegación por el Mediterráneo.



*Fig. 5. Carraca castellana.
Principios del siglo XV.*



*Fig. 6. Reconstrucción de
una galeota.*



Fig. 7. Posible aspecto de la galeota de 19 remos sacada de la representación de João de Castro sobre la expedición portuguesa a Suez (Egipto), en 1541.

Para darnos cuenta de las penalidades de un viaje como el de Clavijo, cuyo pudor le impide ofrecernos algunos detalles, podemos acudir a la narración de Alessandro Valignano, quien asegura que los peligros y trabajos en la navegación son “*muy grandes y espantosos*,

assi por el enfadamento de pasar tanto tiempo en el mar, como por los grandes temores y muchas incomodidades que comúnmente se pasan. La primera incomodidad es de los lugares y cámaras; porque aunque las naos son grandes y poderosas, como van cargadas de mercaderías y de gente, y de grandissima cantidad de agoa y mantenimientos que basten para viage tan largo, quedan los lugares tan estrechos, que la gente común va toda desacomodada, dormiendo y estando todo el dia y toda la noche al sol y fria en el convés de la nao; y la gente noble tiene unas camaritas tan estrechas y baxas y pequeñas, que apenas pueden caber en ellas. La segunda incomodidad es de los mantenimientos, especialmente para la gente común, porque, aunque S. A. provea liberalmente a todos, dando para cada dia una cierta cantidad de biscocho, carne, pescado y agoa y vino, con que hombre podría pasar su vida, todavia como todo es crudo y salado, y los soldados no tienen vasijas para lo concertar sino muy incomodamente, no se puede dezir lo que padecen. La tercera es de los vestidos, en que no poco padece la gente común; porque como la mayor parte dellos son pobres y nuevos en tal viage, vienen de todo desapercebidos, y los pocos vestidos que traen se rompen y consumen en tanto tiempo; por lo qual después, pasando por lugares muy frios, padecen grandemente assi frio como muchas inmundicias. La cuarta incomodidad es de las calmerias, que como pasan dos vezes la linea equinocial, debaxo de la qual (especialmente por Guinea) se detienen las naos algunas vezes por quarenta, cinquenta y sesenta dias, sin poder andar un solo grado adelante por falta de viento; en este tiempo están los hombres destilando de si un perpetuo sudor, que con tanta estrechura, calor y falta de todo género de refrigerio, no se puede declarar lo que se padece. La quinta incomodidad, que es la mayor de todas y que más se siente ordinariamente, es la falta de agoa; porque los que no tienen comodidad para la traer por si en sus jarras, aunque sean proveídos con la regla común que cada dia se les dá, en mucha parte del viage es tan podrida y hedionda, que no se puede sufrir su olor, y comúnmente ponen un lienço en la boca quando beben para que quede en él la corrupción que tiene el agoa, y puedan beber el agoa no la viendo. Y fuera desto, como toda se da de una vez, y muchos, o porque no tienen vasijas en que guardarla, la pierden, o porque vencidos de la sed presente, la beben luego toda junta, quédanse después todo el dia muriendo de sed. La sexta incomodidad es de las dolencias, que son tan ordinarias y frequentes, como es necessario aver, donde se padece tanto por tanto tiempo, las quales van acompañadas de otras mil incomodidades, porque no tiene hombre refrigerio ninguno para alivio de su trabajo; que, aunque S. A. manda en cada nao un cirujano con su botica y provisión para los dolientes, no ay cosa que baste para tan grande viage y para tanta gente; y assi todo es poco y mal concertado y que presto se acaba. Y estas dolencias tanto son más graves, quanto la mayor parte dellas es debaxo de la tórrida zona, donde son grandissimos los calores que se padecen. De todo lo dicho se vee como son grandes los trabajos desta navegacion”¹⁴. Prácticamente en todos los textos de la Edad Media que relatan los viajes por mar, se incide fundamentalmente en los frecuentes mareos, el miedo a las tormentas y el aburrimiento mientras se esperan vientos favorables¹⁵.

¹⁴ Alessandro Valignano, *Historia del Principio y Progreso de la Compañía de Jesús en las Indias Orientales (1542-1564)*, Roma. Institutum Historicum S. I. 1944, pp.9-13. Cfr. Horácio Peixoto de Araújo, “A longa travessia asiática de Bento de Góis”, *Revista de Historia y Arte*, 1996, n. 2 (1996) pp. 52-53.

¹⁵ M. Wade Labarge, *Op. Cit.* p. 60



Fig. 8. Clásica representación de una embarcación de finales del siglo XV en un manuscrito. *The Life of Pompey* (KB 134 C 19, fol. 242r), c. 1500.



Fig. 9. Miniatura que representa los peligros en el mar. Jean Fouquet. *Libro de horas de Simón de Varie*, fol. 10v. Koninklijke Bibliotheek. Siglo XV.

Volviendo al viaje que nos ocupa, y a partir de aquel 21 de mayo en que partieron del Puerto de Santa María, navegaron con cierta lentitud bordeando la costa sudoriental de la Península hasta avistar la isla de Formentera diez días después. Otros cuatro días, debido a las corrientes adversas, les llevó poner los pies en el puerto de Ibiza, donde, por otra parte, hubieron de permanecer hasta el 13 de junio por la misma causa. La fatalidad acompañó a los embajadores desde el primer momento, pues nada más embarcar la situación del mar cambió drásticamente y la calma les impidió avanzar adecuadamente durante tres días¹⁶. Ibiza contaba, según relata Clavijo, salinas de buena calidad, lo que posibilita que cada año recalen numerosas *naos* procedentes de Oriente para llevar desde allí importantes cargamentos de sal. Un mes después de haber iniciado el viaje, todavía estaban en la isla de Menorca. En menos de una semana, sin embargo, los vientos favorables les habían llevado hasta el puerto de Gaeta, en la costa italiana. Era el anochecer del 27 de junio. Las necesidades de abastecimiento de la *carraca* en la que viajaban les tuvieron retenidos allí, en una humilde posada, durante 16 días. Cabe imaginar la impaciencia de la delegación ante semejante espera en un lugar tan cercano aún a casa.

El viernes 13 de julio a mediodía, se hicieron de nuevo a la mar, pasando al día siguiente cerca de las islas que bordean el golfo de Nápoles¹⁷. Estaban a punto de sufrir la primera gran tormenta, pues una vez que pasaron a la altura de Amalfi a media tarde, a punto estuvieron de naufragar: “...vieron caer del cielo dos ramos como de humo, que llegaron hasta el mar, y el agua subió por ellos tan aína, y tan recio con gran ruido, que las nubes hinchó de agua, y oscureció y nubló el cielo, y arredraronse con la carraca cuanto pudieron, ca decían que si aquellos ramos acertaran a tomar a la carraca, que la podrían anegar”. Casi sin tiempo para reponerse, sufrieron otra gran tormenta el 17 de julio en las cercanías de Lípari¹⁸ que duró dos días completos. Perdieron las velas y sufrieron una rotura en el timón de la nave, pero con la ayuda de un piloto de Mesina lograron llegar a puerto. Disponemos de una narración del siglo XV, correspondiente a Nompar de Caumont, que

¹⁶ *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 2.

¹⁷ *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 4.

¹⁸ Lípar en el original, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 4.

describe con mucho detalle las dificultades de la navegación por el mediterráneo en los meses de otoño. Su relato describe la travesía entre Rodas y Sicilia¹⁹.

El lunes 22 de julio volvieron a hacerse a la mar, bordeando Calabria y atravesando durante tres días el mar Jónico (al que Clavijo denomina Golfo de Venecia, pues tanto el Adriático como el Jónico estaban entonces bajo el dominio de la citada república italiana²⁰), de manera que el viernes llegaron a las costas griegas a la altura de Methoni²¹. Y aquí arranca una de las etapas más complicadas del viaje de los embajadores castellanos, pues las islas griegas supusieron una verdadera tortura en medio de aquel moribundo verano de 1403. Y es que durante los últimos días de julio y todo agosto no pudieron sino recabar información de los movimientos de Tamerlán, pensando que podrían entrevistarse con él en Karabaj (Azerbaiyan), donde, según los informadores que consultaron, pensaba pasar el invierno antes de volver a Samarcanda. Sin perder más tiempo, el 31 de agosto alquilaron una nave para ir a la isla de Chios²², al mando del genovés Leonardo Gentil. Se trataba de un itinerario complicado, pues todo el recorrido estaba muy próximo a la costa turca y dado el elevado número de islas, no era posible navegar de noche. Con vientos contrarios, lograron llegar a la isla de Kos²³ el 5 de septiembre, donde hubieron de esperar todo el día, haciendo acopio de víveres y agua. Hasta el domingo siguiente avanzaron torpemente hasta la *isla de Kalimnos*. Tras superar las dificultades y, sobre todo, la falta de viento, llegaron a la isla de Chíos el martes 18 de septiembre tras divisar varias islas en su periplo, entre ellas Samos. Casi emplearon, pues, dos semanas en recorrer la distancia que separa Kos de Chíos, unos 200 kilómetros.

Al desembarcar en la isla de Chíos, supieron que Bayaceto I había muerto —en realidad el acontecimiento sucedió un par de meses antes de la partida de Clavijo, aunque la noticia no había llegado a Castilla por aquel entonces—, provocándose una guerra entre sus herederos por la sucesión en el Imperio turco-otomano que no terminaría hasta que en 1413 Mehmet I se impusiera definitivamente. No encontraron un navío con el que reemprender el camino hasta el domingo 30 de septiembre, en que se embarcaron en una pequeña nave castellana al mando de Boquira de Marta, marinero de origen genovés. Partieron a medianoche, llegando al amanecer a la altura de Psara²⁴. Esa noche el viento rompió las velas, desencadenándose después una gran tormenta que les arrastró hasta las inmediaciones de la costa turca, decidiendo entonces ir hasta la isla de Lesbos (Mitilene)²⁵ para arreglar las velas, donde estuvieron varados tres días completos.

Una semana después, el sábado 6 de octubre, partieron hacia el Estrecho de los Dardanelos²⁶. El viento contrario, sin embargo, les retuvo en aquella posición más de una semana, de tal modo que el domingo 14 de octubre aún estaban a las puertas del Estrecho, en las inmediaciones de la antigua Troya. Ese día supieron por una nave que llevaba trigo desde Constantinopla hacia Chíos que en Galípoli, en la parte septentrional del Estrecho de los Dardanelos, se había declarado la peste. Ello y los vientos contrarios, les obligaron a permanecer en el puerto de la isla de Bozcaada²⁷ otros dos días. Casi una semana tardaron

¹⁹ “Le voyage d’outremer de Nompar, seigneur de Caumont”, ed. P.S. Noble, *Medium Aevum monographs*, nueva ser. 7, Oxford, 1975, pp. 56-59.

²⁰ Vid. Al respecto las aclaraciones que realizara J.A. Ochoa en “El viaje de Tafur por la costa griega”, *Erytheia*, 8.1 (1987) p. 35.

²¹ *Mondon* en el original, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 5.

²² *Xio* en el original, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 6.

²³ *Lango* en el original, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 6.

²⁴ *Pixara* en el original, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 7.

²⁵ *Metellin* en el original, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 7.

²⁶ En el original: “estrecho para entrar a la Boca, que dicen de Romania”, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 7.

²⁷ Tenedos o Calidos. *Isla del Tenio* en el original, en referencia al nombre antiguo de *Tenedhos*, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 8.

finalmente en cruzar el Estrecho, de tal manera que el 20 de octubre habían logrado llegar a Galípoli, donde pudieron ver más de cuarenta galeras y naos, propiedad de los turcos. Ya el martes 23 de octubre echaron el ancla a 15 millas de Constantinopla, enviando emisarios a la ciudad para comunicar su llegada al emperador.

El miércoles 24 de octubre desembarcaron los embajadores en Pera, donde aguardaron hasta el domingo, en que el emperador Manuel II les llamó a su presencia. Había enviado delegados suyos con caballos para transportarles al palacio imperial, donde tuvieron audiencia privada con él. Una semana después de llegar a Constantinopla se dedicaron a visitar la ciudad de la mano de emisarios del emperador. Toda Europa, desde mediados del siglo XIII, estaba ya habituada a la recepción de embajadores, si bien no sería hasta unos años después de este viaje de Clavijo, en 1436, que se contaría con un auténtico manual de uso de la práctica diplomática²⁸. A pesar de la costumbre y de las seguridades ofrecidas a los embajadores por medio de salvoconductos y posibilidades de alojamiento, son muchos los ejemplos que tenemos de peligros e infortunios padecidos por estos representantes de los reyes. Uno de ellos tiene como protagonista a Gilberto de Lannoy, enviado por Enrique V y el duque de Borgoña a Oriente, que será asaltado a mitad de camino perdiendo todo su dinero, documentos y equipaje, habiendo de regresar para obtener de nuevo del monarca los medios y garantías para realizar el viaje²⁹. Así entendemos la constante presencia de clérigos en las embajadas, pues cuentan con la protección de la Iglesia ante los posibles bandidos y secuestradores³⁰. Pero si la inseguridad afecta a los embajadores, podemos imaginar los peligros que acechan al resto de los viajeros en estos tiempos. Como acertadamente señala J.A. García de Cortázar, “los viajes estaban sujetos a las inclemencias atmosféricas, los medios de transporte lentísimos, las condiciones de los caminos, barro, nieves, ríos desbordados, falta de puentes, bosque espesos, salteadores, abusos de cobradores de peajes, barqueros, posaderos, soldados, multiplicación de jurisdicciones y falta de instrumentos de conocimiento del espacio”³¹, y ello al margen del peligro real de muerte por varios motivos. En Mont Saint-Michel, en Francia, sólo en el año 1318 consta la muerte de 43 peregrinos, 18 de ellos ahogados en la bahía, 12 atrapados en las arenas y 13 asfixiados por la multitud que llenaba la iglesia³².

Pero aún con tanta incertidumbre pesando siempre sobre el ánimo de los viajeros, podemos asegurar que el nivel de comodidad de los embajadores era relativamente alto. Además de la protección que proporcionaba la propia comitiva que siempre los acompañaba, disfrutaban de un alojamiento mucho más reconfortante que el del resto de los viajeros. Así, la delegación de Clavijo encontró varias veces acomodo en las residencias de las autoridades locales, como es el caso de Ibiza, donde fueron alojados por el embajador del rey de Aragón (Martín I *el Humano* 1396-1410), quien les envió escoltas y medios de transporte para trasladarles a la villa. Igualmente, en la isla de Rodas, trataron de contactar con el maestre de la Orden de San Juan de Jerusalén. Aunque ausente por estar participando en una operación militar en Alejandría, los castellanos fueron agasajados de la misma forma por su lugarteniente durante casi todo el mes de agosto.

En otras ocasiones la delegación de Clavijo hubo de conformarse con hospedarse en diversas posadas debido a las paradas técnicas de las naves en que viajaban, como les ocurre en el puerto de Gaeta, donde estuvieron 16 días, mientras la carraca descargaba algunas mercancías y cargaba aceite. Cualquier viajero de noble cuna buscaba siempre

²⁸ Nos referimos a la obra de Bernard du Rosier titulada *Breve Tratado sobre los embajadores*, donde establece dos categorías principales: embajadas de ceremonia y embajadas de negociación. M. Wade Labarge, *Op. cit.* pp. 175-176.

²⁹ T. Rymer, *Foedera, conventiones, literae*, La Haya, 1739-1741, reimpr. 1967, 5, i, 118-119.

³⁰ M. Wade Labarge, *Op. cit.* p. 181

³¹ J.A. García de Cortázar, *Op. cit.* p. 51

³² *Ibid.* p. 14

alojamiento al anochecer en amplias residencias señoriales donde la hospitalidad era una tradición bastante extendida. Las noticias que pueden llegar con los desconocidos era un aliciente lo suficientemente prometedor y codiciado como para abrir las puertas a tales individuos y exponerse a la incertidumbre que ocasionara su presencia³³. El resto de los viajeros buscaba cualquier tipo de posada en las que, a tenor de las repetidas quejas que han llegado hasta nosotros, se corrían riesgos extraordinarios con la comida y, especialmente, con el robo sufrido de manos de los propios posaderos o de sus cómplices. No es extraño que los pórticos de las iglesias del Camino de Santiago repitan una y otra vez la imagen del posadero o del tabernero quemándose en las llamas del infierno con su bolsa de dinero obtenida de modo fraudulento³⁴. Una buena prueba del aumento de los viajeros en estos últimos siglos de la Edad Media lo tenemos en la proliferación de ventas y posadas que cubrieran sus necesidades. A mediados del siglo XV, la ciudad de Roma contaba con alrededor de un centenar de estos establecimientos³⁵.



Fig. 10. Dos representaciones de la avaricia de los posaderos hacia los peregrinos. Capitel interior en el Santuario de Estibaliz (Álava) y San Martín de Tours (Orense).

La recepción de Clavijo en Constantinopla se hace, pues, conforme a los usos tradicionales en esa época, en la que lo normal era que todo el séquito de la embajada, precedido de trompeteros engalanados, recorriera las calles de la ciudad visitada con toda la pompa que eran capaces de desplegar. Una vez recibidos en audiencia por la autoridad del lugar, y según confirma un libro de etiqueta del mismo siglo XV, deberá el embajador ocupar un lugar por encima de su posición natural, pues de ese modo se reconoce el mayor valor del señor a quien representa³⁶. En su narración, Clavijo no describe ninguna audiencia de este tipo en Constantinopla, pero sí la atención prestada por el emperador al poner a su disposición a unos guías para que les mostraran la ciudad durante varias jornadas. Hay que darse cuenta de que la ciudad del Bósforo había perdido buena parte de su esplendor, pues no hay más que leer las impresiones de Clavijo para darse cuenta de ello: “Otro sí en esta ciudad de Constantinopla hay muy grandes edificios de casas y de Iglesias y de Monasterios, que es lo más de ello todo caído”. Los regalos, normalmente en forma de viandas, que ofrece repetidamente Manuel II Paleólogo, pudieran ser la respuesta a los presentes de los embajadores castellanos, aunque tal extremo queda silenciado en la

³³ M. Wade Labarge, *Op. cit.* pp. 51-52

³⁴ J.A. García de Cortázar, *Op. cit.* p. 42

³⁵ *Ibid.* p. 41

³⁶ “John Russell’s Boke of Nurture” en F.J. Furnivall (ed.), *The Babees Book*, *Early English Text Society*, 32, 191.

narración. Margaret W. Labarge reflexiona acerca de la dificultad que supone la elección de regalos diplomáticos, tanto por los impedimentos de un largo transporte, como por la necesidad de que lleguen a su destino en buenas condiciones. Las joyas, telas de calidad superior e incluso obras de artesanía, solían resultar adecuadas para este fin³⁷.

El gobierno imperial proporcionó a los embajadores castellanos una galeota veneciana con la que llegar a Trebisonda, aunque éstos la rechazaron por ser un navío demasiado lento para ajustarse al calendario previsto con vistas a cumplir las órdenes de Enrique III. Hubieron de esperar hasta el 14 de noviembre para hacerse de nuevo a la mar. Echándose ya encima el invierno, aceptaron finalmente navegar en una embarcación semejante. Y es que, aunque normalmente las inclemencias del tiempo no eran motivo de alarma ni de cancelación de ningún tipo de viaje, el estado del mar sí es algo que preocupa³⁸.

Comienza entonces uno de los episodios más dramáticos que hubo de vivir la delegación castellana en sus tres años de periplo y del que Clavijo nos ofrece un cuadro de enorme colorido. Cuenta que tras alcanzar las aguas del Mar Negro, a medianoche se levantó un gran temporal, por lo que decidieron tratar de llegar hasta una carraca que había cerca de ellos, pero no pudieron. Echaron el ancla, pero la galeota en que viajaban no pudo aguantar. Todos creyeron que iban a morir: “*y las olas del mar hacían tan altas, que quebraban y entraban por el un borde, y salían por el otro, y la galeota trabajaba mucho y hacía mucha agua, y en poca de hora, tal como la gente, que los más no hacían ya de sí cuenta, salvo esperar la merced de nuestro benditísimo Señor Dios*”. Se encontraban desorientados en medio de la oscuridad de la noche cuando de pronto apareció la carraca. Todos creyeron que iba a chocar contra la galeota. La carraca perdió sus anclas y quedó completamente destruida, logrando su tripulación salvarse utilizando una barca que llevaban para escapar. La galeota estaba también anegada de agua, pero al alba cambió el viento y pudieron navegar hacia la costa. Allí estaban los supervivientes de la carraca que habían logrado escapar. Los embajadores castellanos lograron sacar todas sus pertenencias y llevarlas a tierra. Pero como si de una novela de aventuras se tratara, cuando pensaban estar a salvo y esperaban una embarcación para volver a Pera, apareció un grupo de turcos, lo que les obligó a hacerse pasar por comerciantes genoveses y vestir como a un cristiano al embajador de Tamerlán, pues tenían miedo de que lo asesinaran. Aunque fueron descubiertos en su treta, lograron embarcarse de nuevo y poner rumbo a Constantinopla³⁹.

Como quiera que no encontraron ningún navío dispuesto a entrar de nuevo en el Mar Negro debido a que ya había entrado el invierno, hubieron de esperar al mes de marzo para retomar su expedición a bordo de una galeota de 19 bancos: casi cuatro meses de espera en la ciudad de Constantinopla que imaginamos debieron hacerse eternos para la comitiva castellana. La nueva intentona por alcanzar la ciudad de Trebisonda duró casi otras tres semanas, pues las persistentes nieblas y lo agitado del mar en esas fechas retrasaron constantemente su itinerario. Con la entrevista de rigor al emperador de Trebisonda, Manuel III Comneno, la embajada no pudo salir de la ciudad hasta el 27 de abril. Su anfitrión les proporcionó los caballos necesarios, así como un guía que les mostrara la forma más conveniente de atravesar sus dominios.

Si hablamos de una expedición terrestre, como será desde ahora la embajada de Clavijo hasta su llegada a Samarcanda, la velocidad habitual de los desplazamientos a pie

³⁷ M. Wade Labarge, *Op. cit.* p. 200

³⁸ Debemos darnos cuenta de que el hombre medieval la mayor parte de su vida la pasa al aire libre, familiarizado por tanto con los elementos. Ni las tormentas, sentidas de manera mucho más violenta de lo que nosotros podamos imaginar, ni los rigores del invierno o el verano, debieron arredrar a nadie cuando había decidido ponerse en camino.

³⁹ Clavijo narra con mucho detalle y viveza la serie de infortunios sufridos al salir de Constantinopla poco antes de la llegada de invierno. *Historia del Gran Tamorlan...*, pp. 18-19.

era de unos 25 kilómetros diarios, y a caballo entre 60 y 80 en una jornada⁴⁰, pero para cualquier comitiva nutrida y elegante se considera en general como velocidad razonable los 20 o 30 kilómetros diarios⁴¹. Desde luego hay algunas excepciones: en 1393, Enrique de Derby logrará un promedio de 45 kilómetros diarios en su viaje desde París a Calais. Así mismo, Felipe el Atrevido, duque de Borgoña, que rara vez pasa más de una semana en una misma residencia, logra recorrer hasta 55 kilómetros en un día⁴². Aunque Clavijo no da demasiados detalles de los pertrechos utilizados en sus desplazamientos por tierra, cabe imaginar que la comitiva iría normalmente a pie, reservando los caballos para llevar el abultado equipaje con que viajaban. Hay que darse cuenta de que los carros fueron muy poco empleados en la Edad Media en los viajes de largo recorrido pues necesitaban una infraestructura viaria que rara vez existía o se encontraba en condiciones aceptables de uso⁴³. El hecho de utilizar cabalgaduras, con independencia del ritmo de la expedición, obligaba a cambiar los herrajes cada semana aproximadamente⁴⁴, lo que hacía francamente difícil mantener un ritmo constante, pues los servicios de los herreros no siempre se ajustaban a las demandas de los viajeros.

El occidente medieval ya se había internado con anterioridad en los vastos espacios asiáticos, y tales experiencias, sin duda, hubieron de servir a la embajada castellana. De finales del siglo XIII data la primera de las embajadas de este tipo que conocemos: se trata de la que en 1292 llevó a sir Geoffrey Langele desde Génova a Tabriz con la misión de ofrecer al *il-jan* de Persia un halcón en nombre del rey Eduardo I de Inglaterra⁴⁵. En total, la comitiva de Langele está compuesta por cerca de 20 personas entre las que se cuenta un escudero, un capellán, un escribano, un médico-barbero, cuatro hombres de armas y siete criados. Afortunadamente, conocemos también las compras que se hicieron antes de ponerse en camino, lo que muy bien podríamos aplicar a la expedición de Clavijo: pieles, telas, tiendas de lona, sacos para pan, ollas, loza y pellejos para vino y agua, así como algunas ballestas. Como les ocurriera a nuestros protagonistas, también la comitiva de Langele comprueba al llegar a Tabriz, después de 450 kilómetros de marcha a pie desde Trebisonda, que su anfitrión se había desplazado a otro lugar, por lo que después de tanto preparativo, y a pesar del elevado coste económico de la embajada, deciden volverse sin llevar a cabo la entrevista programada. Aunque no dispongamos de referencias directas o de relatos pormenorizados, sabemos que son muy numerosos los viajes de misioneros y comerciantes europeos a las tierras del interior de Asia⁴⁶. Las misiones franciscanas de Guillermo de Rubruck y Ordorico de Pordenone fueron las más conocidas, y entre los viajes de negocios, los más famosos fueron los de los mercaderes venecianos de la familia Polo⁴⁷.

Volviendo de nuevo al caso que nos ocupa, y tras abandonar la ciudad de Trebisonda, había que superar la barrera de los Montes del Ponto para dirigirse a Armenia, por lo que pusieron dirección Sur con el fin de atravesar lo antes posible la sierra y avanzar después en dirección Este por los valles del Eúfrates y de Çoruh. La travesía de los Montes del Ponto debió ser muy penosa, pues según describe Clavijo, el guía del emperador les abandonó muy pronto por miedo a los turcos, al tiempo que hubieron de hacer frente a ciertos desprendimientos y ríos cegados que les retrasaron tanto que tuvieron que hacer noche en ocasiones en pleno campo. Los numerosos bandidos que les surgieron por el camino, cada

⁴⁰ J.A. García de Cortázar, *Op. cit.* p. 8.

⁴¹ M. Wade Labarge, *Op. cit.* p. 41

⁴² *Ibid.* p. 41 Cfr. A.R. Myers, *The household of Edward IV*, Manchester, 1959, p. 85

⁴³ J.A. García de Cortázar, *Op. cit.* p. 36

⁴⁴ *Ibid.* p. 36

⁴⁵ G. Cuttino, *English Diplomatic Administration*, Oxford, 1971, p. 176.

⁴⁶ J.A. García de Cortázar, *Op. cit.* p. 46

⁴⁷ *Ibid.* p. 47

uno de los cuales exigía algo a cambio de respetar sus vidas y enseres, provocaron que el objeto de su expedición se alejara cada vez más. Así, cuando llegaron a Erzincan el 4 de mayo, el señor de la villa, dependiente del líder turco-mongol, les proporcionó “posada y viandas” en nombre de Tamerlán, y les informó de cómo éste había ido a pasar el invierno a Sultaniyya, en tierras iraníes.

El sentido del deber de Ruy González de Clavijo no le permitió desistir en su empresa a pesar de tan inconveniente noticia. Así, a finales de mayo de 1404 lo encontramos a los pies del célebre monte Ararat⁴⁸, en Calmarín en pos de un huidizo Tamerlán que, sin embargo, se preocupaba a distancia de que los embajadores castellanos le dieran alcance lo antes posible. Tanto es así que desde que llegaron el 11 de junio a Tabriz, contaron con caballos de repuesto proporcionados por Tamerlán en cada parada de posta. Pero a pesar de las ayudas, y suponemos que debido a la lentitud de una comitiva tan nutrida y con tantos pertrechos a sus espaldas, no era posible alcanzar al líder turco-mongol. Por si eso fuera poco, y enterado Tamerlán de que también venía en su busca una embajada procedente de Egipto, decidió que Clavijo esperara la llegada de ésta en Teherán para que desde allí fueran juntos en su busca. Seguramente aligeraba así los dispositivos de protección que había que activar en esos casos.

A mediados de julio, puestos de nuevo en camino, comenzaron a sentir los efectos del asfixiante calor —“*el viento era tan caliente que parecía que salía del infierno*”, dice Clavijo—, y dos de los miembros de su expedición, fray Alfonso Páez de Santa María y Gómez de Salazar, así como otros componentes de la embajada egipcia, hubieron de volver a Teherán para reponerse. De éstos últimos, murieron finalmente dos de ellos. Y es que, a pesar de estar enfermos y agotados por el calor, los emisarios de Tamerlán les obligaron a seguir el camino, pues tenían órdenes de llevarlos lo antes posible a Samarcanda. Se lamenta Clavijo de que estaban tan delgados por la enfermedad que parecían más muertos que vivos. Para lograr no detener la comitiva, los emisarios de Tamerlán, adaptaron algunas cabalgaduras para que pudieran seguir el viaje, poniendo “*en las sillas unos maderos en los arzones delanteros atravesados con sendas almohadas en medio, en que fuesen echados de pechos*”. A finales del mes de julio, y a pesar de los cuidados proporcionados por los físicos de Neyshabur, Gómez de Salazar falleció. Resulta asombroso que Clavijo no se refiera a ningún tipo de entierro ni funeral por su asistente. En el mes de agosto, atravesaron una zona desierta que les puso al borde del desastre, pues hubieron de continuar en marcha día y noche hasta terminar con sus reservas de agua. Cuenta el embajador castellano que los caballos no podían seguir avanzando por agotamiento y sed. Uno de los caballos que llevaban, más recio que el resto, hubo de adelantarse para buscar agua. Su jinete empujó unos camiones que llevaba en un río, con lo que pudieron hacer frente a la enorme sed que tenían. Recorrieron en esta penosa situación cerca de 20 leguas de Castilla, es decir, unos 100 kilómetros.

Los días seguían sucediéndose bajo estas terribles condiciones hasta que, por fin, el jueves 21 de agosto llegaron a la ciudad de Termiz⁴⁹, junto al río Amu Daria⁵⁰, que es descrito como un río caudaloso que debió parecerles magnífico, habida cuenta de las penalidades que sufrieron los días anteriores. Para cruzar el río Amu Daria, utilizaron el puente de barcas que mandó construir Tamerlán, que suponía un seguro para que nadie entrara en las inmediaciones de la capital sin su consentimiento⁵¹. Llegaron a la sierra el lunes 25, atravesando la cordillera por el paso llamado *Puertas del Hierro*, único acceso

⁴⁸ En el texto original se habla de la ciudad de Calmarin, de la que se dice que “...e de allí quatro a seis leguas pareció la montaña alta en que el arca de Noe pareció quando el Dilubio”. *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 28.

⁴⁹ *Termiz* en el original, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 40.

⁵⁰ *Viadme* en el original, *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 40.

⁵¹ *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 39.

hacia Samarcanda. Al poco de pasar por allí, falleció el segundo miembro de la expedición, uno de los ayudantes de Fray Alfonso Páez, que llevaba enfermo varios días.



Fig. 11. Bajorrelieve de un Puente de barcas. Columna de Trajano. Siglo II d.C.



Fig. 12. El general ruso Konstantin von Kaufman a punto de cruzar con sus divisiones el río Amu Daria en barcas. 1873.

El jueves 28 de agosto llegaron a Shahr-i-Sabz⁵², antigua ciudad de Kesh, en la actual Uzbekistán, y al día siguiente, iniciaron el camino hacia Samarcanda, última etapa de su viaje. Sin embargo, el guía de Tamerlán les dijo que aunque podían llegar en una jornada hasta la capital, debería primero informar a Tamerlán de su llegada. Al enterarse de ello, Tamerlán ordenó que les alojaran en una huerta de su propiedad. Llegaron allí el domingo 31 de agosto, y los sirvientes de Tamerlán levantaron una tienda para alojarles. Pero no fue sino hasta 8 días después cuando finalmente pudo recibirles, pues al parecer de este modo el líder turco-mongol creaba habitualmente el escenario propicio para este tipo de acontecimientos⁵³. A pesar del delicado estado de salud de Tamerlán, la ceremonia se llevó a cabo según los cánones establecidos, pronunciando, según Clavijo, las siguientes palabras: “*Catad aquí estos Embajadores que me envía mi hijo el Rey de España, que es el mayor Rey que hay en los Francos, que son en el un cabo del mundo; y son muy gran gente y de verdad; y yo le daré mi bendición a mi hijo el Rey: y bastara harto que me enviara él a vosotros con su carta sin presente, ca tan contento fuera yo en saber de su salud y estado, como en me enviar presente*”.

Durante casi tres meses los embajadores asistieron en numerosas ocasiones a las audiencias dispuestas por Tamerlán, pero cuando fueron obligados a abandonar la ciudad de Samarcanda, debido a la enfermedad del caudillo turco-mongol, hubieron de preparar su viaje de regreso sin ninguna carta oficial para el rey Enrique.

El 21 de noviembre de 1404 los vemos ya de regreso desandando el camino realizado el verano anterior, aunque modificando parcialmente el trazado de la ruta. Aunque Clavijo dedica muy pocas páginas al itinerario de vuelta, tenemos algunas noticias de la dureza de las condiciones para atravesar en pleno invierno las tierras de Uzbekistán, Turkmenistán, Irán y Turquía. Tal es la cantidad de nieve acumulada en algunas zonas, que la comitiva hubo de enviar una avanzadilla de treinta hombres con pértigas para que fueran abriendo camino. Las complicaciones políticas acaecidas en el imperio de Tamerlán a su muerte, sucedida el 17 de febrero de 1405, obligó además a los embajadores a permanecer retenidos en algunas de las etapas de su viaje. Sólo en la ciudad de Tabriz hubieron de permanecer

⁵² Quex, en el original, *Historia del Gran Tamorlan...*, p.42.

⁵³ “*ca su costumbre es de no ver a ningunos Embajadores que a él fuesen hasta cinco o seis días pasados, y mientras mayores eran los Embajadores que a él venían, más tardaba en los ver*”. *Historia del Gran Tamorlan...*, p. 43.

casi seis meses. Por fin el 17 de septiembre, es decir, prácticamente diez meses después de salir de Samarcanda, pudieron llegar de nuevo a Trebisonda. Por el camino, las diferentes rebeliones acaecidas en los dominios de Tamerlán llevó a los embajadores a ir diseñando constantemente estrategias para sortear los peligros que los diferentes ejércitos rebeldes suponían para ellos. Varias veces estuvieron a punto de perder todos sus enseres e incluso la vida, aunque finalmente salieron airosos de todos ellos. Casi un mes más les llevó la travesía hasta Constantinopla, desde donde pusieron rumbo a Génova a bordo de dos carracas. A finales de noviembre ya estaban en Sicilia. Las tormentas se cebaron de nuevo con los embajadores en las costas occidentales de la península italiana, lo que les retrasó considerablemente su marcha, viéndose obligados a pasar la navidad en Córcega. Ya el 3 de enero de 1406 alcanzaron el puerto de Génova, aprovechando la cercanía para ir a ver al Papa a la ciudad de Savona. Un último mes de travesía, el de febrero, plagado también de tormentas y mala mar, dio por fin con los huesos de los embajadores en Sanlúcar de Barrameda. Seguramente agotados hasta la extenuación por el viaje, todavía tuvieron que hacer a pie durante más de tres semanas el camino que separaba la ciudad de Sevilla y Alcalá de Henares, donde se encontraba el rey. El 24 de marzo de 1406 se ponía por fin el punto final a tan largo y accidentado viaje. Pero a pesar de tanta desventura, y los casi tres años de itinerario, los embajadores castellanos pudieron rematar su misión diplomática informando a su rey de los pormenores del encargo, lo que resultó ser un verdadero guiño de la fortuna, pues sólo unos meses después, en la Navidad de ese mismo año, fallecía Enrique III de Castilla.

BIBLIOGRAFÍA

- BELLINI, G.
2004. *Dal Mediterraneo al Mare Oceano. Saggi tra storia e letteratura*, Salerno-Milán.
- CUTTINO, G.
1971. *English Diplomatic Administration*, Oxford.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A.
1996. *Los viajeros medievales*, Madrid.
Historia del Gran Tamorlan e itinerario y e narracion del viage y relación de la Embaxada que Ruy Gonçalez de Clavijo le hizo, por mandado del muy poderoso Señor Rey Don Henrique el Tercero de Castilla, Sevilla, 1582.
“John Russell’s Boke of Nurture”, en F. J. Furnivall (ed.), *The Babees Book, Early English Text Society*, 32.
“Le voyage d’outremer de Nompars, seigneur de Caumont”, ed. P.S. Noble, *Medium Aevum monographs*, nueva ser. 7, Oxford, 1975.
- MEREGALLI, F.
1957. *Cronisti e viaggiatori castigliani del Quattrocento*, Milano-Varese, Istituto Editoriale Cisalpino.
- MYERS, A. R.
1959. *The household of Edward IV*, Manchester.
- OCHOA, J. A.
1987. “El viaje de Tafur por la costa griega”, *Erytheia*, 8.1.
- OCHOA BRUN, M. A.
2002. *Embajadas y embajadores en la Historia de España*, Madrid.
- PEIXOTO DE ARAÚJO, H.
1996. “A longa travessia asiática de Bento de Góis”, *Revista de Historia y Arte*, n. 2, pp. 52-53.
- RYMER, T.
1967 (reimp.). *Foedera, conventiones, literae*, La Haya, 1739-1741.
- VALIGNANO, A.
1944. *Historia del Principio y Progreso de la Compañía de Jesús en las Indias Orientales (1542-1564)*, Roma. Institutum Historicum S. I.
- WADE LABARGE, M.
1992. *Viajeros medievales. Los ricos y los insatisfechos*, Madrid.