

Fecha de recepción: 21/11/2019

Fecha de aceptación: 28/11/2019

LA PENÍNSULA IBÉRICA EN EL *KITĀB-I BAḤRIYE* DE PĪRĪ RE'ĪS
DESCRIPCIÓN Y CARTOGRAFÍA DE LAS ISLAS BALEARES Y
DEL LITORAL DE VALENCIA A ALMERÍA

Francisco FRANCO-SÁNCHEZ

Universidad de Alicante

ffransan@ua.es

RESUMEN

Se presentan los datos conocidos tanto de la biografía del almirante turco Pīrī Re'īs (ca. 874-961 H./ca. 1470-1554 e.C.), como de su tratado de navegación titulado *Kitāb-i Baḥriye*. A ellos se ha añadido la traducción de dos largos fragmentos de esta obra: Primeramente, se incluyen los cuatro capítulos en que son descritas las islas de Menorca, Mallorca e Ibiza, con breves apuntes sobre las otras islas Baleares; en otro segundo se presenta el texto del capítulo correspondiente al litoral entre Cartagena y Valencia. Se han identificado buena parte de los topónimos de los lugares citados en el texto y se reproducen al final los 4 mapas que hallamos en la obra referidos a estos 4 capítulos.

Palabras clave: Pīrī Re'īs, *Kitāb-i Baḥriye*, imperio Otomano, navegación turca, portulanos turcos, cartografía turca, geografía turca, Mallorca, Menorca Ibiza, Baleares, Valencia, Denia, Alicante, Cartagena.

ABSTRACT

Known data are presented about the Turkish admiral's biography Pīrī Re'īs (ca. 874-961 H./ca. 1470-1554 e.C.), as well as from his navigation treatise titled *Kitāb-i Baḥriye*. Also has been added the Spanish translation of two long fragments of this work: Firstly, the four chapters in which are described the islands of Menorca, Mallorca and Ibiza, and are included other brief notes on the other Balearic Islands. Secondly, the text of the chapter corresponding to the coastline in Cartagena and Valencia is presented. On tried to identify

the placenames mentioned in the text and at the end the 4 maps referring to these 4 chapters are reproduced.

Key Words: Pīrī Re’īs, *Kitāb-i Bahriye*, Ottoman Empire, Turkish Navigation, Turkish Portulans, Turkish Cartography, Turkish Geography, Mallorca, Menorca Ibiza, Baleares, Valencia, Denia, Alicante, Cartagena.

Introducción

En un trabajo anterior, publicado en esta revista ya aportamos los datos esenciales sobre la biografía del almirante turco otomano Pīrī Re’īs y también de sus obras, tanto cartográficas, como escritas.¹ En consecuencia, remitimos al mismo como introducción esencial sobre estos dos aspectos. En el mismo trabajo nos centramos a analizar la circulación de noticias estratégicas de un lado al otro del Mediterráneo, por medio de viajeros, espías, soldados capturados como esclavos tras las batallas, o tras los naufragios, etc. Está claro que los dos grandes enemigos desde el s. XIV, el imperio turco otomano y los reinos de España (junto con sus posesiones en Italia, presidios en el Magreb y otras ciudades y reinos aliados) necesitaban continuamente de los servicios de información para tener un adecuado diagnóstico en cada momento de la realidad del poder del enemigo.

El almirante turco otomano Pīrī Re’īs (ca. 874-961 H./ca. 1470-1554 e.C.) es una de las personalidades cuya figura y trascendencia de sus obras valen por sí solos para llenar la segunda mitad del siglo XV y la primera del s. XVI. Su perfil histórico como mítico navegante, así como sus trabajos suponen la culminación de la geografía y la cartografía medieval islámica, a la par que muestran la excelente información y el conocimiento tan preciso que poseía la marina turco otomana no sólo del vasto litoral de la península

¹ FRANCO-SÁNCHEZ, Francisco: “El almirante Pīrī Re’īs y la información de los turcotomanos sobre los dominios españoles”, *Revista del Instituto Egipcio de Estudios Islámicos* en Madrid. Número especial. Homenaje a Don Pedro Martínez Montávez, vol. XXXV (2003), 141-158. Enlace en línea a la web de la RIEEI <http://institutoegipcio.es/revista-del-instituto-egipcio-de-estudios-islamicos-en-madrid/> y también en <http://hdl.handle.net/10045/29056> [Comprobado: 10/11/2019]

Ibérica, sino también de las costas occidentales africanas, incluso de las posesiones españolas en América. Todo gracias a un poderoso sistema de obtención de noticias al servicio de la Sublime Puerta.

1. El almirante turco otomano Pīrī Re'īs (1470-1556)

Aḥmed Ibn al-Ḥayȳ Muḥammad-i Karamanī-i Larendevī es el nombre completo de Pīrī Re'īs. Nació en la provincia turca de Gelibolu (probablemente en la ciudad de Gallipoli), según su biografía oficial en 1465, pero quizás haya que pensar que nació más cerca del 1470, o incluso después.² Su familia contaba con una larga ascendencia de marinos y él mismo era sobrino del poderoso Kemāl Re'īs, con quien afirma que aprendió el arte de la navegación y con quien navegó a lo largo de las costas de Argelia, Túnez, la península Ibérica y las Baleares.³

Su aprendizaje naval comenzó hacia el 1480, contando 15 años. En el 1487 participa con su tío Kemāl Re'īs en su primera expedición por tierras del Mediterráneo occidental, llevando a cabo el bombardeo turco otomano de Málaga.

Durante los últimos años de la guerra de Granada, y luego tras su conquista por el reino de Castilla, Pīrī Re'īs

² De otro modo, no se entendería su actividad al final de su vida, cuando ya era anciano. R. Mantran publicó que la fecha del 1465 que se da para su nacimiento no puede ser verídica, pues si muere en El Cairo ejecutado en 1553, esto lleva a concluir que habría acudido a la batalla con 85 años. Cfr. la presentación y estudio de los capítulos correspondientes del *Kitāb-i baḥriyye*, realizado por MANTRAN, R., "La description des côtes de l'Algérie dans le *Kitāb-i Bahriye* de Piri Reis", *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, n. 15-16/2 (1973), 159-168, y "La description des côtes de l'Andalousie dans le *Kitāb-i Bahriye* de Pīrī Reis", en *Actas del XII Congreso de la Unión Europea de Arabistas e Islamólogos* (Málaga, 1984), Madrid, ed. Union Européenne d'Arabisants et d'Islamisants, 1986, 497-507.

³ En su *Kitāb-i Baḥriyye* escribió que Kemāl Re'īs permaneció por largo tiempo en las costas del Norte de África, en Argel, Túnez y Bona, y estableció relaciones amistosas con sus gentes, los cuales le habían dispensado allí una acogida excepcionalmente buena, ed. de 1935 de KURTOĞLU, F. (ver nota 10), introducción, p. IV, *apud.* AFETINAN, A., *Life and works of Piri Reis: the oldest map of America*, Ankara, ed. Turkish Historical Society, 1987², 11.

participó personalmente en expediciones por la costa granadina con Kemāl Re'īs, ayudando con sus barcos a la evacuación de los musulmanes que desearon pasar al Magreb.

Entre 1493-1498 invernan en los puertos de Argel, Túnez y Bona. Con su tío Kemāl Re'īs participa luego en el ataque a las costas de Valencia, Menorca, Cabrera, así como a las flotas que iban a avituallar a las posesiones españolas en el Norte de África. Realizan numerosas expediciones por las costas tanto magrebíes, como peninsulares, como del sur de Francia y de Italia

Entre 1499-1502 acompaña a su tío cuando es nombrado almirante de la flota otomana en la tercera guerra contra Venecia.⁴

Después de la muerte de Kemāl Re'īs en 1511, recuerda a su tío de este modo, escribiendo en verso:

Estaba extremadamente bien informado sobre los asuntos navales. Mientras tuvo el control absoluto sobre el mar nadie osó impedirselo. Aunque no carecía de buenos marineros en esos días, Dios le concedió su permiso para realizar muchas conquistas. Yo surqué los mares con él y pude conocer muchos lugares; vagamos en especial por regiones del extranjero y derrotamos a muchos enemigos, hasta los días en que Bāyazīd Jān se dignó enviarnos su decreto ordenando a Kemāl entrar a su servicio y dedicar todos sus éxitos navales en beneficio del sultán. Fue en el año 900 [1494-5], cuando regresamos a la tierra natal. Después volvimos a las expediciones bajo el mando del sultán y obtuvimos victorias navales.⁵

Gracias a esta instrucción se convirtió en un gran experto en la tecnología de la navegación. A la par, fue tomando nota de las circunstancias de las costas, abrigos, accidentes geográficos, lugares de amarre, defensas, y demás circunstancias que todo marino necesita tener a mano, todo

⁴ J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 22.

⁵ Ed. de KURTOĞLU, F., 10-11, *apud*. AFETINAN, A., *Life and works of Piri Reis: the oldest map of America*, Ankara, ed. Turkish Historical Society, 1987², 12.

con la finalidad de poder elaborar con posterioridad su magna obra geográfica.⁶ Esto se producirá tras la muerte de su tío, el almirante Kemāl Re'īs. Asentado en Gallipoli, desde entonces se dedicará a escribir su tratado de navegación y a diseñar la cartografía, comenzando por la elaboración de un mapamundi para el que ya habría acumulado materiales antes de 1511⁷ y siguiendo por la puesta en orden de las notas tomadas sobre las costas del Mediterráneo occidental.

Entre 1513 y 1529 tenemos escasas noticias de su vida; parece que sólo acompañó a Jayr al-Dīn Barbarroja en algunas expediciones por el Magreb.

Siguiendo los pasos de su tío, entra a formar parte de la armada oficial otomana en la época del sultán Selim I. Cuando éste decide conquistar el reino mameluco de Egipto en 1516-7, Pīrī Re'īs manda una nave de la flota del almirante Ŷa'far Bey que va a Alejandría y luego remonta el Nilo hasta sitiar el actual El Cairo; con esta maniobra consigue capturar casi toda la armada mameluca, que había remontado hasta allí para resguardarse. En 1520 participa de los ataques turcos a la isla de Rodas, y luego vuelve de nuevo a Egipto y al Magreb.⁸

Después del 1529 se pierde su pista hasta 1547. Por referencias secundarias, se piensa que de 1527 al 1540 pudo estar destinado en el arsenal de Estambul, institución en la cual además de construirse naves para la marina, se formaba a los oficiales de marinería.

⁶ Buenos resúmenes de su biografía y obras son los de BABINGER, F., "Pīrī Muḥyi 'l-Dīn Re'īs", en *EP*, vol. VI, 1070-1; SOUCEK, S., "Pīrī Re'īs", en *EP*, vol. VIII, 317-9, y AFETINAN, A., *Life and works of Piri Reis*, *op.cit.*, 88 pp. También es de indispensable consulta la compilación y reproducción de artículos sobre su obra realizada por SEZGIN, F., *Studies on the Ottoman Cartographers Pīrī Re'īs (d. 1554) and Ḥaḡḡī Aḥmad (d. about 1560)*, Frankfurt am Main, ed. Institute for the History of Arabic-Islamic Science, 1992, 433 + 7 pp.

⁷ Sobre el origen de este mapamundi, y sobre los datos consignados en el mismo ya se apuntaron los datos esenciales y se analizaron las incógnitas que plantea en FRANCO SÁNCHEZ, F., "El almirante Pīrī Re'īs", *passim*.

⁸ J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 22.

En 1547 fue nombrado almirante de la flota otomana de Egipto y de la India (la encargada de patrullar por las costas del el Mar Rojo y del océano Índico), cuya misión principal era el control de los navíos portugueses. Si se admitiera la tradicional fecha de su nacimiento, debería tener por entonces 82 años.

Como almirante de esta flota efectuará en 1552-3 una expedición al Golfo Pérsico en la cual recupera algunas fortalezas en manos de los portugueses, pero sufre derrota tras derrota naval. J. E. Lechuga de Serantes interpreta que los barcos turcos estaban peor artillados y no tenían la capacidad y navegabilidad de los barcos lusitanos, de modo que poco tenían que hacer frente a ellos.⁹ Así, sufre sendas derrotas cuando la flota turca pone sitio a las fortalezas de Ormuz y Baza, en manos de los portugueses, tras lo que huye con tres navíos en dirección a Suez, dejando abandonada su flota en Iraq.

Este hecho le acarreará un juicio militar que le condenará a la pena de muerte, siendo decapitado en El Cairo en 1553. Fue acusado de abandono de sus funciones, mala gestión, y por las intrigas contra él que surgieron tras sus sucesivas derrotas. Si creemos las fechas oficiales de su vida tendría 87 u 88 años.

2. El *Kitāb-i Bahriyye* de Pīrī Re'īs en sus dos versiones

2.1. Datos sobre su origen y confección

Su obra escrita lleva por título *Kitāb-i Bahriyye* 'Libro del mar'¹⁰ y es eso, un 'tratado de asuntos marítimos' y de la

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ Esta obra ha sido objeto de múltiples ediciones. Las dos primeras de importancia fueron: la primera ed. turca facsímil, realizada por KURTOĞLU, F.; ALPAGOT, H., en Istanbul, ed. Türk Tarih Kurumu (Sociedad de Historia Turca), 1935 (con un importante estudio introductorio, en turco), así como la posterior ed., reproducción facsímil, con edición del texto en otomano antiguo, en turco moderno y con trad. inglesa, con muchas reproducciones de los mapas parciales: ZEKAI ÖKTE, E (ed. turca); ÇABUK, V.; DURAN, T.; BRAGNER, R. (trad. ingl.), *Kitab-i Bahriye. Piri Reis*, Istanbul, ed. The Historical Research Foundation-Istanbul Research Center, 1988, 4 vols. No enumeraremos las muchas traducciones de capítulos de la obra que han sido publicadas, porque no es el lugar para ello.

navegación por el Egeo y el Mediterráneo. En ella, vierte sus conocimientos, tanto del litoral y las costas que ha conocido aportando todo tipo de datos útiles para la navegación o el anclaje en las mismas, como apuntes sobre tecnología de navegación y sobre la marina otomana, que incluye en su introducción en verso.

Por la estructura formal de la obra, ha sido calificada como heredera de los *isolarii* italianos, tanto en sus convenciones, como en sus ilustraciones. Es también su propia autobiografía, siendo la vasta experiencia del autor la única garantía de verosimilitud de la narración y contenido, tanto en la parte de texto escrito, como también para la confección de los planos que se incluyen¹¹. Hasta entonces se desconocen obras similares entre los árabes o turcos.¹² El *Kitāb-i Bahriyye* mejora estos modelos, siendo un conjunto de texto y de mapas parciales que abarca en su descripción todas las costas del Egeo y el Mediterráneo.

¹¹ ROGERS, J. M., "Itineraries and Town Views in Ottoman Histories", en J. B. HARLEY; D. WOODWARD (eds.), *The History of Cartography. Volume Two. Book One. Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies.*, Chicago-Londres, ed. the University of Chicago Press, vol. II/1, 1992, 230-235. En esta misma obra hay un excelente análisis de su cartografía realizado por SOUCEK, S., "Islamic Charting in the Mediterranean", en J. B. HARLEY; D. WOODWARD (eds.), *The History of Cartography. Volume Two. Book One. Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies.*, Chicago-Londres, ed. the University of Chicago Press, vol. II/1, 1992, 272-279.

¹² La única obra geográfica comparable sería la *Nuzhat al-Muštāq* de al-Idrīsī, pero sólo en la forma, puesto que también contiene una serie de 70 mapas regionales, todos los cuales pueden llegar a componer un mapamundi. Pero la escala regional de estos mapas de al-Idrīsī tiene poco que ver con la escala y el detalle de las costas reflejadas por la cartografía de Pīrī Re'īs o con la precisa información que proporciona sobre itinerarios para llegar a puertos, lugares de amarre y embarcaderos, lugares de aprovisionamiento de aguas, planos de ciudades, de la situación de las defensas costeras, etc. La obra de Pīrī Re'īs presenta una vertiente "práctica", pero también otra literaria y estética en su texto en verso de la que carece la *Nuzha*. Sabemos que había portulanos o cartas de navegación árabes ya desde el s. XIII; estos surgen en el océano Índico y, dado su carácter práctico, de uso cotidiano, no se ha conservado ninguno, motivo por el que no podemos establecer ningún precedente árabe.

2.2. Las dos versiones del *Kitāb-i Bahriyye* de Pīrī Re'īs

Los muchos manuscritos conservados del *Kitāb-i Bahriyye* nos muestran que hubo dos versiones de la obra. Las diferencias entre ambas estriban en que en la segunda versión: se añadió una larga introducción en verso y un epílogo, presenta una ordenación diferente, con un mayor número de capítulos, y presenta una más cuidada y bella cartografía.

En la introducción a su *Kitāb-i Bahriyye* el almirante escribió el propósito y objeto de la obra:

Este libro se basa en los estudios y observaciones que yo he realizado con Kemāl Re'īs y otros marinos sobre las islas y costas del Mediterráneo, sus regiones prósperas o ruinosas, sus puertos y sus aguas, así como sobre los arrecifes dispersos por sus mares. Era imposible incluir todo esto sobre un mapa. Las personas hábiles en la ciencia de la cartografía son capaces de dibujar las cosas que he descrito con la ayuda del compás y del cálculo sobre un cuero bien liso y pueden, por ejemplo, representar mediante tres puntos solamente una extensión de una longitud de 10 millas. Pero es imposible indicar sobre un mapa los lugares prósperos o en ruinas que hay en las costas o las islas, los puertos y las aguas, la naturaleza de los escollos en los mares, la posición de los puertos y cuáles son los vientos favorables y los contrarios, la longitud o estrechez de los puertos y el número de barcos que pueden albergar, así como gran número de informaciones de este cariz. Por ello los mapas dibujados por los maestros cartógrafos son útiles sólo para los litorales de gran extensión y las islas grandes. Para las zonas más reducidas es necesario disponer de un guía. [...] [...] Por medio de la obra presente, he puesto fin a esas dificultades. Gracias a la información que contiene, las personas versadas en esta ciencia pueden viajar fácilmente a los lugares donde deseen estar, sin necesidad de que conozcan anteriormente estos lugares o de que tomen pilotos a su servicio.¹³

¹³ *Apud.* INAN, Â., "Un amiral, géographe turc du XVI^e siècle. Piri Reis, auteur de la plus ancienne carte de l'Amérique", reproducido en la compilación de SEZGIN, F., *Studies on the Ottoman Cartographers Pīrī Re'īs (d. 1554) and Ḥağğī Aḥmad (d. about 1560), op. cit.*, pp. 294-5.

De este modo anuncia la finalidad de la obra: realizar un atlas de los litorales mediterráneos con una escala tan detallada que permitiera a un capitán o piloto mínimamente avezado viajar a través de cualquier costa.

2.2.1. Primera versión

La redacción del *Kitāb-i Baḥriyye* se hizo utilizando las muchas anotaciones en texto y notas de mapas que realizó en sus muchos viajes por el Mediterráneo desde su juventud, en que viajara bajo las órdenes de su tío, el almirante Kemāl Re'īs. Su finalidad era proporcionar a los navegantes otomanos unas instrucciones náuticas sobre el Mediterráneo. Es un instrumento práctico para navegantes.

Tras la muerte de su tío Kemāl Re'īs en 1511, inicia un periodo de retiro en Gallipoli, en que se dedicó a este proyecto naval y cartográfico. Dio comienzo la que se considera la primera versión de la obra en 927/1521¹⁴.

En cuanto a su estructura, la primera versión cuenta con 132 capítulos,¹⁵ acompañándose cada uno de ellos por un mapa, generalmente al final del mismo; en ocasiones se aportan dos mapas, y raramente, tres. Los mapas de la primera versión no fueron elaborados por cartógrafos profesionales, sino por marinos, con ello, su factura es más tosca y menos cuidada, estando en ocasiones sin colorear.

Tenía un carácter de manual y guía de navegación por el Mediterráneo, motivo por el cual tuvo una circulación preferente entre los altos oficiales de la marinería.

¹⁴ A. AFETINAN: *Life and works of Piri Reis*, *op. cit.*, pp. 18-19, y ss.; también proporciona un listado de 16 manuscritos de la primera versión de la obra y 13 de la segunda (pp. 70-71), listado que completa y precisa S. SOUCEK al enumerar 23 manuscritos de la primera, 10 de la segunda y otros 5 anómalos («Islamic Charting in the Mediterranean», *op. cit.*, pp. 290-1). Ver igualmente S. SOUCEK: «A propos du livre d'instructions nautiques de Pīrī Re'īs», *Revue des Études Islamiques*, París, ed. Librairie Orientaliste Paul Geuthner / C.N.R.S., fasc. 2, 1973, pp. 241-255.

¹⁵ Nos quedamos con la más reciente información de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 23. Porque en obras anteriores se ha publicado que son 130 capítulos, como SOUCEK, S., "Islamic Charting in the Mediterranean", 272.

Los 23 manuscritos conservados en bibliotecas turcas que han quedado de la primera versión del *Kitāb-i Bahriyye* dan fe de la circulación de ésta entre los marinos a quienes se destinó. De hecho, la obra fue muy utilizada en los dos cuartos centrales del s. XVI, y algunos de los manuscritos conservados de la primera versión llevan anotaciones complementarias al margen de los pilotos que los usaron como guía habitual.¹⁶

2.2.2. Segunda versión

En el proemio, común a las dos ediciones, explica brevemente en prosa la explicación del motivo por el cual Pīrī Re'īs compuso la obra: como presente que ofrece él personalmente con motivo del entronamiento del sultán Süleymān (I el Magnífico, 1494-1566), en 926/1520, tras la muerte de su padre Selim I. Continúa con una breve explicación sobre los fines de la obra, en la cual afirma que él buscaba procurar un manual de navegación a sus compañeros de la marina turco otomana.

En el epílogo versificado de esta segunda versión, cuenta Pīrī Re'īs las circunstancias que le dieron origen: Siendo el piloto de la galera que llevaba a uno de los visires de Süleymān en una misión a El Cairo en 931/1524-5 para someter a un gobernador rebelde; durante el viaje, le presenta a Ibrāhīm Paşa su *Kitāb-i Bahriyye* en su primera versión, explicándole que aún no había podido obtener la atención del sultán. El gran visir le promete hacerlo llegar al sultán si mejora la calidad de los mapas y perfecciona la introducción y epílogo de la obra, para hacerla digna de la altura de su destinatario.¹⁷

Como consecuencia, para la renovada edición se elaboró una nueva introducción en poesía, en la cual se hacen referencias a las hazañas de Süleymān, una breve nota en la

¹⁶ Ver, por ejemplo, el manuscrito del último tercio del s. XVI descrito por HAASE, C.-P., "An early version of Piri Reis' naval charts", en *Scribes et manuscrits du Moyen-Orient*, París, ed. Bibliothèque Nationale de France, 1997, pp. 265-279 (ms. Orient. 34 de la Universidad de Kiel, Alemania).

¹⁷ SOUCEK, S., "Islamic Charting in the Mediterranean", 272.

que se refieren los méritos de Kemāl Re'īs y de Pīrī Re'īs, la descripción de los océanos, historias de viajes y viajeros (mencionando al descubrimiento de América por Cristóbal Colón), mención de los nuevos territorios descubiertos, o explorados (África, Indonesia, China). Resulta especialmente útil las referencias al uso de instrumental náutico y a las técnicas de navegación.¹⁸

La segunda redacción, o versión, ampliada revisada, y reordenada, se puede datar en 932/1526. Está dividida en 210 capítulos. No solo le fue añadida una nueva introducción en verso y un nuevo epílogo, sino que también se hizo una profunda reestructuración en la división en capítulos, muchos de los cuales fueron segmentados en varios. Se precisan el texto y cartografía en los casos de las descripciones del golfo de Venecia (merced a nuevos mapas de Venecia obtenidos en fuentes no bien determinadas) y costa italiana del Adriático. Lo mismo cabe decir de la cartografía de Egipto, cuya mejora le habría sido solicitada por Ibrāhīm Paşa.¹⁹

La nueva versión será reproducida por los calígrafos oficiales, cuidando la belleza de la caligrafía, así como la calidad de los mapas, respetando sus contenidos. Como consecuencia, ésta presenta un texto mucho más cuidado, y unos mapas más bellamente coloreados, cercanos a la miniatura artística. Hay que incluirla entre las obras de arte o de lujo propias de la alta aristocracia turca. Ninguno de los muchos manuscritos conservados de las dos versiones ha sido escrito o dibujado por la mano del propio Pīrī Re'īs.²⁰

La segunda versión no reemplaza a la primera, y de hecho la parte biográfica en que narra sus peripecias como corsario en el Magreb está en ella bastante resumida.

¹⁸ Sobre esta introducción ver SOUCEK, S., "Islamic Charting in the Mediterranean", 272. J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 23.

¹⁹ SOUCEK, S., "Islamic Charting in the Mediterranean", 275.

²⁰ SOUCEK, S., "Islamic Charting in the Mediterranean", 272. El Propio Soucek aporta el listado de manuscritos conservados en este mismo estudio, Appendix 14.2, pp. 290-2.

2.3. Objeto y peculiaridades del *Kitāb-i Bahriyye*

El ‘Libro del mar’ no es solo conocimiento científico, mera descripción o geografía de gabinete, sino ciencia aplicada al servicio del poder. En el proemio común a las dos versiones se manifiesta su objetivo de ofrecer una información útil, pero no para los comerciantes otomanos (casi del todo ausentes de estas aguas del Mediterráneo occidental), sino para la marina de guerra, en especial para los corsarios. Los detalles específicamente militares de sus descripciones son la prueba evidente de ello.

En su cartografía se aplican los sistemas más modernos del momento, al dibujarse escalas para su medición y uso por parte de los marinos, así como la rosa de los vientos y los puntos cardinales para que puedan ser localizados los lugares por medio de la brújula. A la par, la descripción de las poblaciones es breve: dice si hay un castillo o torre, si su puerto es bueno, si hay escollos o lugares donde guarecerse en sus proximidades y, en ocasiones, da las indicaciones para entrar en su puerto o rada, refiere también las direcciones a seguir y dónde están los cabos y promontorios más significativos de cada zona costera, cuya identificación visual facilitaría a los marinos la navegación de cabotaje. Porque los corsarios mediterráneos utilizan preferentemente el cabotaje en sus desplazamientos, consistiendo su táctica en esconderse en radas y zonas ocultas para preparar rápidas celadas contra las costas o contra los barcos mercantes enemigos.

La información fluía de un lado al otro del Mediterráneo, entre el imperio español y el turco otomano, y sus gobiernos eran conscientes de ello. Así, la obra de Piri Re’is fue profusamente copiada y circuló entre sus marinos, mientras que por en el lado hispano, conscientes de que se filtraba información hacia los turcos y otros enemigos del imperio español, se buscó cortar la fuga de posible información estratégica, entre otras medidas, por medio del control de los movimientos de los moriscos.

De este modo, si vemos los ataques de corsarios, generalmente magrebíes, al servicio de la marina turco otomana, a partir del 1513 contra las costas de la Península Ibérica, se ve que su empleo les fue de utilidad; por ello se conservan anotaciones de estos pilotos en algunos manuscritos.

En nuestro anterior estudio sobre Pīrī Re'īs ya nos detuvimos en analizar cómo llegó a obtener esa información tan detallada, y apuntamos que para recabar datos sobre las costas peninsulares utilizó informantes procedentes de la península, así como moriscos emigrados al norte de África al final del s. XV.²¹

Esta obra está realizada con una visión y presenta una perspectiva “desde el mar”. Contrastando con el detalle con que se describe el litoral y sus ciudades, puertos y embarcaderos, apenas hallamos alguna descripción de las tierras interiores, no solo de la península Ibérica (con la sola excepción de Granada, que cita de paso), sino del Mediterráneo en general.

R. Mantran señala que al hablar del litoral del Levante o de Andalucía, no hay mención alguna de anécdotas o experiencias personales relacionadas, frente a lo que dice en la Provenza o Argelia de haber participado él personalmente en su reconocimiento.²² Esto no es del todo cierto, puesto que al hablar de la isla de Cabrera nos dice que su tío Kemāl Re'īs había conquistado una de sus fortalezas, indicio de que tanto él, como el sobrino que le acompañaba, conocían de primera mano las Baleares, habiendo –por tanto– recogido personalmente esta información que transmite.

La cartografía sólo pudo ser elaborada por peritos navegantes, expertos en la navegación astronómica, en el uso de instrumentos de cálculo y en la plasmación a escala de los datos obtenidos sobre un mapa; en esto los marinos peninsulares e italianos estaban por delante de los demás.²³ Los turcos se aprovechaban de sus trabajos, cuando les era posible acceder a ellos, pero también poseían conocimientos propios, heredados de la cartografía árabe y persa, pero sobre todo, de las experiencias de los navegantes del océano Índico.

Para la realización de los mapas parciales de cada zona

²¹ FRANCO-SÁNCHEZ, Francisco: “El almirante Pīrī Re'īs”, *op. cit.*, § 3, pp. 153-158.

²² MANTRAN, R., “La description des côtes de l'Andalousie”, *op. cit.*, pp. 502 y 500.

²³ HESS, A. C., *The Forgotten Frontier. A History of the Sixteenth-Century Ibero-African Frontier*, Chicago-Londres, ed. The University of Chicago Press, 1978, pp. 13-14.

del litoral peninsular sabemos que tomaba notas personalmente en sus expediciones, luego se basó especialmente en su experiencia directa. Estos mapas pueden considerarse la cartografía regional más detallada conocida hasta entonces.

3. La información del litoral y las islas de la península Ibérica recogidos en el *Kitāb-i Bahriyye* de Pirī Re'īs

El desarrollo expositivo del litoral mediterráneo peninsular es descrito en el siguiente orden²⁴:

1. Isla llamada Manarko [Menorca], una de las islas catalanas²⁵.
2. Isla llamada Mayorka [Mallorca], una de las islas catalanas²⁶.
3. Isla llamada Pevise [Ibiza], una de las islas catalanas [y Formentera]²⁷.
4. Costa catalana desde la ciudad de Valence hasta la ciudad de Barcelona²⁸.
5. Costas desde la Ciudad de Cartacine [Cartagena] hasta la ciudad de Valence²⁹.
6. Castillos de Malika [Málaga y Almeriye-Almería-], en Andalucía, que están en las costas del famoso país de Granada³⁰.
7. Ciudad llamada Cebel-i Fet o Montaña del Conquistador [Gibraltar], una de las ciudades del país llamado Andalucía, en la costa de Rumelia [Europa], situado en el canal conocido como estrecho de Sebte [Ceuta] y las otras ciudades localizadas en sus cercanías.³¹

²⁴ Cfr. MANTRAN, R., "La description des côtes de l'Andalousie" *op. cit.*, pp. 499 y ss.

²⁵ Trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 173. *Vide infra* § 4.1.

²⁶ Trad. esp. de LECHUGA DE SERANTES, J. E., *et alii*, pp. 173-5. *Vide infra* § 4.1.

²⁷ Trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 175-6. *Vide infra* § 4.1.

²⁸ Trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 187-8.

²⁹ Trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 188-9. *Vide infra* § 4.2.

³⁰ Trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 190.

³¹ Trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 191-2.

Al final de cada capítulo se añade un mapa explicativo, o dos, en el caso del estrecho de Gibraltar. Estos mapas del litoral mediterráneo de la península Ibérica abarcan todo el litoral de Norte a Sur, siguiendo la estructura expositiva de la obra y las Baleares. La representación de las ciudades es muy sucinta, lo mismo que la de las fortalezas costeras, pero este esquematismo es norma general para las costas españolas, en contraste con los bellos planos que ofrece la obra de ciudades como Venecia, o las magníficas representaciones de algunas islas. Esta simplicidad representativa y estética no está reñida con la buena información, puesto que, acorde con las rosas de los vientos y las escalas dibujadas y siguiendo las pautas que constan en el texto escrito (zonas de arrecifes, arenas, de abrigo, etc.) se le facilita a cualquier piloto mínimamente avezado la navegación de cabotaje por todo este litoral peninsular, desde el Sur de Francia al Norte de África.

Para las zonas del Dodecaneso y del Egeo se sabe que se basó en mapas italianos, para las costas del Adriático, península Itálica, Sicilia y Francia se piensa que también siguió modelos similares, para el litoral norteafricano y egipcio sus mapas representan una novedad incuestionable.³²

Para el litoral mediterráneo de la península Ibérica, aunque puede afirmarse que hubo portulanos anteriores en la cartografía catalana o mallorquina, no es posible aducir nombres o mapas concretos al respecto en los que pueda haberse fundado. Por ello, con seguridad, su experiencia personal como corsario y sus contactos con las costas peninsulares son la base de buena parte de estos mapas regionales.

En el caso que nos ocupa, hemos de destacar la diferencia de escala entre estos mapas y otros del Mediterráneo. La escala elevada con que se representan estas costas, así como su esquematicidad respecto al detalle con que se han pintado otras cartas abundan en ello, puesto que no habría podido conseguir una mayor precisión y esto se habría debido a una mayor dificultad de acceder a ellas para realizar mediciones y cálculos con precisión más de cerca.

Llama la atención R. Mantran en las deformaciones de

³² SOUCEK, S. "Islamic Charting in the Mediterranean", *op. cit.*, 277-278.

los topónimos que se encuentran en el texto, concluyendo que Pīrī Re'īs había empleado fuentes anteriores de escasa fiabilidad. Bien al contrario, la explicación hay que buscarla en que los topónimos en castellano, catalán o en portugués están lejos de la fonética turca, y su significado no lo entendían quienes los escribieron. En consecuencia, no es que estén mal escritos estos topónimos peninsulares, sino que han pasado un doble filtro deformador: primero, han sido oídos por quienes están acostumbrados a la fonética del turco, siendo adaptados consciente o inconscientemente a la misma los topónimos escuchados. Una segunda deformación se produjo al ser escritos con un sistema alfabético bien alejado de la estructura latina del topónimo original. El resultado: una doble deformación, fonética y gráfica, que aleja el resultado que leemos de la que habría sido la fonética del topónimo original.

4. Textos y cartografía del *Kitāb-i Bahriye* referentes a las islas Baleares y sobre el litoral de Valencia a Almería

Recogemos seguidamente la traducción de José Enrique Lechuga de Serantes y su equipo, realizada en base al texto en turco otomano del manuscrito Aya Sofia 2612 de la Biblioteca Süleymaniye de Istambul, manuscrito que se ha reproducido íntegramente en el CD que se adjunta a la obra, con lo cual se puede afirmar que se trata de una edición fotográfica del texto y mapas en turco otomano, junto con una traducción castellana de este texto.

Se ha recogido la traducción de los capítulos señalados, modificándola cuando se ha creído conveniente. Respecto a las convenciones adoptadas: En letra negrita se han marcado los topónimos (transcritos en el texto con grafía latina y sin diacríticos), con la finalidad de facilitar la lectura y localización de los que el texto va mencionando. El traductor no identifica los topónimos que se citan en turco, de modo que, cuando consideramos que su identificación es bastante probable, se ha añadido entre corchetes [] el topónimo actual correspondiente; cuando hay duda, las posibles localizaciones se han apuntado en nota a pie de página. Las aclaraciones que añade el propio Pīrī Re'īs al texto se han señalado entre paréntesis () para favorecer la comprensión del texto. Se ha

añadido entre barras // la numeración de la página de la traducción española que recogemos.

Al final de cada epígrafe se ha incluido el lugar en que iría el mapa parcial correspondiente al mismo. Cada mapa de las islas y del referido litoral o zona de costa incluye los topónimos que en el texto se citan, solo que en lengua otomana escrita en caracteres árabes. Hemos de apuntar que no se corresponden los muchos topónimos que recoge el texto con los pocos que aparecen en los mapas.

Los errores, imprecisiones y la alta escala de los mapas del litoral peninsular ya señalamos que se debió sin duda a que se trataba de tierra enemiga en la que no era posible hacer con comodidad mediciones con el instrumental astronómico que utilizaban los navegantes y cartógrafos. El propio Pīrī Re'īs nos refiere al hablar de la isla de Cabrera que su tío, Kemāl Re'īs había conquistado una de sus fortalezas, informando de que tanto él, como el sobrino que le acompañaba, conocían de primera mano las Baleares y, por tanto, la información que transmite la habría recogido de primera mano.

4.1. Descripción y mapas de las Baleares³³.

/ 173 / Este capítulo describe la isla llamada Manarko [Menorca], una de las islas catalanas³⁴.

La isla de Manarko pertenece al rey de España. Su perímetro es de 130 millas, sus montañas son de una altura media, al mismo tiempo que tiene lugares de frutales. La ciudad más importante de la isla la llaman **Sitadale [Ciutadella / Ciudadela]**, que está situada al lado oeste de la isla. El puerto está ubicado dentro de la ciudad, ya que la ciudad

³³ Ed. turca de estos capítulos sobre las tres islas de las Baleares de Fezvi KURTOĞLU; Haydar ALPAGUT: *Pīrī Re'īs. Kitāb-i baĦriye*, Istanbul: Türk Tarihi Araştırma Kurumu Yayınlarından, 1935, pp. 530-548. Trad. esp. José Enrique LECHUGA DE SERANTES (coord.) *et alii: Pīrī Reis. Kitab-i Bahriye. Libro para navegantes*, Madrid, ed. Fundación Estatal Fomento del Mar, Centro Nacional de Información Geográfica, 2007, pp. 173-176, mapas 124, 125 y 126 reproducidos pp. 375-7; texto turco en el manuscrito otomano Aya Sofía 2612, ff. 265v-272v [en el CD anexo].

³⁴ Este capítulo en la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 173; en el manuscrito otomano Aya Sofía 2612, ff. 265v-266v [en el CD anexo].

está en el litoral, siendo como el de Kardiga Límani de Istanbul. En los dos extremos de la entrada tiene también dos torres, y encima de la entrada se extiende una arcada. Pero, sin embargo, este puerto es muy pequeño, y los barcos grandes han de fondear fuera de este puerto. El puerto está cerrado por los lados suroeste y oeste, y cuando se entra hacia el lado norte, se encuentran dos rocas; la primera de ellas es muy grande, pero entre las rocas se puede pasar.

Después, en el nor-noroeste de este puerto hay una caña en el sur-suroeste. Este lugar es un buen fondeadero. Le dan el nombre de **Kavu Dol**. Al suroeste, del otro lado de este cabo, al sur, está el cabo que llaman **Kavu Mayarko [Cabo Mallorca]**³⁵, porque este cabo mira a Mayarko [Mallorca]. Desde el **Kavu Yetire** la isla de Mayarko está a 20 millas en dirección suroeste. **Porto Kanal**³⁶, en la isla de Menarko, está a 25 millas este-sureste. Este Porto Kanal es un puerto hacia el sur. En el interior del puerto están las ruinas de un castillo, **castillo** que llaman **Sevite Yale**, es decir, ‘ciudad bonita’.

De este puerto a la **isla de Layiri [isla del Aire]** hay 20 millas por el sureste. Esta pequeña isla está fuera del cabo de la isla de Menarko hacia el sureste. A este cabo le llaman **Kavu Layiri [Punta Prima]**. Un poco después de contornear este cabo, al noreste, hay un **golfo** contrario al sureste al que llaman **Mavu [Mahón]**. Este golfo es un puerto seguro. Las barcas entran una o dos millas, y después siguen su camino izando las velas. Las galeras y los otros barcos grandes, si quieren, pueden quedarse un tiempo dentro de este golfo; en medio hay una pequeña **isla [isla del Rey]**; sus dos extremos son lugares seguros para el anclaje. A este golfo llaman **Kurbünde**. En su interior, en el suroeste hay otro fondeadero. Las galeras de los infieles atan las amarras en este lugar y así quedan. En el norte hay una fortaleza en buen estado. A esta fortaleza llaman **Castillo Mavu**. Delante de la fortaleza hay unos buenos lugares de anclaje.

³⁵ Posiblemente Cabo Artrux/Cap d’Artrutx.

³⁶ Apuntamos para ubicar este **Porto Kanal** la ubicación en la Cala de Sant Llorenç, en la que acaba el Barranc de Torre Vella, esto es, aunque no se haya conservado el castillo o torre de la noticia del texto turco, sí que el topónimo da fe de la existencia en esta cala de un puesto de vigilancia. Otras posibilidades son: Cala Galdana / Cala En Porter.

Después, saliendo de la fortaleza, al aproximarse a la boca del golfo por la izquierda, es decir al noreste, hay un puerto cara al sur. Es el **puerto** que llaman **Portón**, que es un buen puerto. Saliendo de este puerto, avanzando cara al este hacia el noreste, hay un manantial natural. Este manantial sale de la base de una higuera. Las galeras turcas y los barcos árabes generalmente cogen agua de este manantial cuando tienen necesidad, porque entre la montaña de atrás del manantial y la fortaleza es montañoso, y por eso ellos no deben de tomar precauciones.

Después de este lugar, **Porto Fernalu** está a 30 millas al noroeste-norte. Aquí hay un puerto contrario al nortenoroste. A la entrada de este puerto hay dos pequeñas islas. Los barcos entran al puerto dejando las islas en el oeste, pero hay que tener precaución con los escollos del cabo hacia el este. A este puerto llaman **Porto Sivansa**. Sivansa es un buen puerto. Su entrada está hacia el noroeste y el final de este promontorio hay una pequeña isla.

De este puerto a la ciudad de Sitadele hay dos millas de distancia.

Así lo conocí. He aquí todo.

Mapa 1. Mapa de la isla de Menorca.³⁷

Este capítulo describe la isla llamada Mayorka [Mallorca], una de las islas catalanas³⁸

Esta isla pertenece al rey de España. Su perímetro es de 250 millas. Es montañosa, con buenas aguas y próspera. Su ciudad más importante está situada en el lado suroeste de la isla. Delante de ella hay un puerto artificial que llaman **Poto Bin [Porto Pí]**. Los barcos grandes amarran fuera del puerto, fondeando. No obstante, la ciudad está a tres millas del lugar de amarre de los barcos. En la entrada del puerto

³⁷ Reproducido como *Mapa 124*, en la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 375; en el manuscrito otomano Aya Sofía 2612, f. 267r [en el CD anexo].

³⁸ El capítulo dedicado a Mallorca en la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, pp. 173-175; en el manuscrito otomano Aya Sofía 2612, ff. 267v-270r [en el CD anexo].

se encuentran dos torres entre las que se sujeta una cadena. Entre la ciudad y el /174 / puerto hay una distancia de tres millas. En estas tres millas los barcos paran, pues son todos buenos sitios para anclar.

Delante de la ciudad, hacia el suroeste, se levanta un espigón. Cuando es necesario un mástil para arbolar un barco u otro bajel, ellos traen el bajel al interior del espigón, pues ellos equiparon esta construcción para este propósito, y le ponen allí el mástil.

A tres millas de esta ciudad, al noroeste, en un lugar elevado, hay un castillo. A este castillo también llaman **castillo de Mayarko**. El puerto referido está al lado de la fortaleza. Desde la ciudad de Mayarko, **Kavu Biyanko**, es decir ‘cabo Blanco’, está a 15 millas hacia el sureste. **Kavu Karbonara [Cabo Carbonera]** está a cinco millas del Kavu Biyanco. De Kavu Karbonara a **Seline [Salinas]** (es decir el ‘puerto de la sal’), hay 6 millas al noroeste. **Tuzla**³⁹ es un gran pueblo cara al sureste. Delante del pueblo se encuentran dos torres elevadas. Enfrente de las torres todos son lugares de playa; las playas son buenos lugares para fondeadero y parada.

Después, de este lugar a la **isla de Kabrara [Cabrera]** hay 8 millas, al sur. En esta derrota hay una pequeña isla, conocida como **isla Konili [Conejera]**. El fondeadero de este islote está frente a la isla de Kabrara, y tiene una profundidad de ocho brazas. En esta isla hay muchos conejos, no siendo posible contar su número. Por ejemplo, en una ocasión desembarcamos en esta isla y atraparon 370 conejos.

Al este de aquí hay una roca redondeada en el mar. En esta **roca** llaman **Uskubi Perso [Na Redona]**, y los alrededores de esta roca son profundos. Después, está **isla de Kabrara [Cabrera]** (es decir, en turco ‘isla de la cabra’ *Keci Adasi*), en el lado del oeste hay un hermoso puerto natural. En este **puerto le llaman Santa Meriye [Santa María]**. A este puerto entran los barcos y amarran en el lado norte-noroeste y echan el ancla al suroeste, en el interior del puerto. Es un fondeadero en contra de todos los vientos. Dentro del puerto hay buen **castillo** de

³⁹ ¿Salines / Camps / Santany?

vigilancia; este castillo es un pequeño castillo con bastiones y torres. El difunto Kemal Re'īs conquistó esta fortaleza una vez, pero ahora la han recobrado, porque el castillo de Mayarko está a 30 millas de aquí. De cabo a cabo la distancia es de cinco millas.

Seis millas enfrente de este castillo referido está el pueblo de **Tuzla**. De Kegi Adasi hasta **Kala Fikara [cala Figuera]**, en la isla de Mayarko hay 15 millas de distancia al noreste. Esta Kala Fikara significa 'el lugar del bosque de higos', pero este lugar es un buen puerto natural. Es un lugar incómodo para entrar los barcos grandes. En una ocasión perseguimos por el mar a 7 barcas de Cuka hasta este puerto. Pero la entrada de este puerto es estrecha y en sus dos lados rodeada de montañas muy altas, y nos fue imposible entrar, y los infieles soldados enemigos nos tiraban piedras desde arriba de los dos lados.

En el lado noreste de este puerto hay otro puerto natural, que se parece al puerto anteriormente descrito, al que llaman **Por Petira [Portopetro]**. En la entrada del puerto, que está en el lado suroeste, hay una torre. También, enfrente del puerto se encuentra una buena ensenada; esta ensenada también es un puerto, un lugar conveniente para las barcas. Al noroeste desde este puerto está la **isla Kolombi**, y hay otro puerto que le dan el nombre de **Gügercin Limanesi**⁴⁰. Éste también es un buen puerto natural, y las grandes barcas pueden entrar en él. Porque todos estos puertos de aquí se encuentran rodeados de abruptos acantilados con bosques de pinos.

De Gügercin Limani el **Kavu Menarko [Cabo Menorca]**⁴¹ está a 15 millas de distancia al noreste-norte; Menarko tiene un buen puerto; en este puerto hay una torre, y a esta **torre** llaman **Arminzarat**, que han construido en el mar. El **castillo de Arkodya [Alcudia]** está a 12 millas de distancia de aquí; ambas, la torre y el castillo de Arkodya, están situadas en una bahía sobre dos cabos localizados en la misma bahía, en el lado noreste de la isla de Mayarko. En este golfo vienen los barcos de comercio para cargar el trigo. Algunos

⁴⁰ ¿Porto Colom / Porto Cristo?

⁴¹ ¿Cap de Pera / Cabo Ferrutx?

llaman a este lugar bahía de Menarko, y otros, bahía de Arkodya, pues son conocidas por ambos nombres.

Después, al norte-norte se encuentra la bahía llamada **Kavu Firmentara [Cabo Formentera]**. Desde aquí, Porto Solyar está a 15 millas oeste-sur-oeste. En este camino hay una cala. En este lugar, 11 de mis compañeros de viaje fueron muertos en combate, al ser cogidos desprevenidos de repente por los infieles en una incursión.

De esta cala, el puerto de Solyar está a 30 millas de distancia hacia el oeste-suroeste. **Porto Solyar [Puerto de Sóller]** es un buen puerto. Delante de este puerto hay un castillo; a este castillo lo llaman **Mandiraki** (que quiere decir *Agac Hisari* ‘castillo del árbol’); delante del castillo muchos barcos cargan aceite de oliva, porque no se conoce otro aceite tan puro y fino como el aceite de oliva de la isla de Mayarko.

De la entrada de este puerto de Mandiraki, la **isla de Dirankonara [Dragonera]** está a 30 millas hacia el oeste-sur-oeste. Dirankonara es una isla elevada y deshabitada. La distancia entre esta isla y **Kavu Mayarko [Cabo Mallorca]** es de una milla y media; a éste también llaman **cabo Palamura [cabo Palomera]**. Nunca falta un vigía de Mayarko encima de esta isla. Nadie puede atrapar a este vigía por ser lugares extremadamente altos. Si el vigía ve un navío en el mar, toca una trompeta en dirección a Mayarko para informar de su venida.

Un poco al sureste de aquí hay una pequeña isla, a esta pequeña **isla llaman Panta Limu [isla Pantaleu]**. Es un lugar de bajos fondos y los barcos pasan por sus dos lados. Allí, en la orilla, hay un puerto. Encima de él está el **castillo** que llaman **At Diregi**⁴² [**castillo de Sant Elm/San Telmo**]. Al lado suroeste de este castillo hay una **isleta** redondeada llamada **Monto Alto**. Para fondear en este lugar se echa el ancla en el mar al noroeste de este lugar. Desde el Kavu Palamura, **Moloji** está a cinco millas de distancia al noroeste. Hay otro puerto que está hacia el noreste.

⁴² ¿Andraitx?

Desde este **puerto Kavú Tirafilipe**⁴³ está a 16 millas hacia el suroeste. Allí se encuentra un pequeño islote con un ancho arrecife. Estos arrecifes se ven encima del mar. Desde Tirafilipe, Lamporasi está a 6 millas hacia el suroeste. **Lamporasi**⁴⁴ es un buen **puerto**, allí hay una pequeña isleta. Los barcos atan sus maromas al islote y echan el ancla hacia el norte. Desde este puerto, **Porto Bin [Porto Pí]** está a cinco millas de distancia. De Porto Bin a la ciudad de Mayarko hay tres millas.

Así lo conocí. He aquí todo.

Mapa 2. Mapa de la isla de Mallorca.⁴⁵

Este capítulo describe la isla llamada Pevise [Ibiza], una de las islas catalanas⁴⁶

Esta isla pertenece al rey de España. Su extensión es de 140 millas de perímetro. Su ciudad más importante está situada al suroeste. Delante de la ciudad está el puerto. En el extremo del puerto también se encuentran dos islotes. Uno de ellos está al lado de la entrada del puerto. En el lado noreste sólo pasan los barcos pequeños, por haber bajos. Los barcos grandes pasan por el suroeste cuando entran en el puerto; atan las amarras enfrente del lado de la torre de la fortaleza y echan el ancla al este, donde hay seis brazas de agua. El mejor lugar para anclar es la base de la montaña que está en el lado noreste, es el lugar más seguro del puerto. Sólo hay dos millas del castillo al lugar de fondeo.

Del puerto de Pevise, a Firmentara hay 11 millas dirección sur-sureste. **Firmentara [Formentera]** es una isla alargada hacia el sur-sur-este, y tiene unas dos millas de anchura. Tiene un buen lugar para fondear en el lado hacia el oeste. A

⁴³ ¿Punta Figuera / Portal Vells?

⁴⁴ ¿Illetas?

⁴⁵ Reproducido como *Mapa 125* de la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 376; en el manuscrito otomano Aya Sofía 2612, f. 270v [en el CD anexo].

⁴⁶ El capítulo sobre Ibiza en la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 175-6; en el manuscrito otomano Aya Sofía 2612, ff. 271r-272r [en el CD anexo].

este fondeadero llaman **Salanur**⁴⁷. Aquí, al contrario del oeste, está el cabo que llaman **Rukadi Fontoliye**⁴⁸; cerca de él hay una torre con vigías.

El **cabo Tuzla** está a cinco millas opuesto a la torre, y estas cinco millas forman un estrecho canal, y en él es buen lugar para anclar las barcas, donde los arrecifes están separados. Los barcos que deben ir encima de ellos no deben dejar de prestar atención, deben de ser evitados. Hay una **salina** en la isla de Pevisse opuesta al canal mencionado anteriormente; en esta salina hay un muelle, y los barcos cargan sal. Es una salina muy conocida y 50 ó 60 barcos al año cargan sal de esta salina. Por causa de ella trabajan cautivos turcos y árabes en esta salina. En muy difícil conocer la cantidad de cautivos que trabajan en esta salina del país catalán.

Después, cuando se pasa a lo largo de esta parte al oeste de esta salina, en el noroeste hay una pequeña isla elevada. A esta **isla** llaman **Vidi Ram**⁴⁹. Al lado de este pequeño islote hay otro pequeño islote. Delante de ella se encuentran 3 islotes. Entre estos islotes es un buen lugar para amarrar. Tres millas enfrente de ellos, es decir en la isla de Pevisse, hay un puerto. A este **puerto** llaman **Porto Mano [San Antonio Abad]**; encima de él hay una iglesia, y a esta **iglesia** llaman **San Antón**. Este es un buen puerto. Los barcos fondean al ser un buen sitio para todos los vientos, es / 176 / un buen puerto. **Porto Balsid** está cerca de este puerto en el lado noroeste. Pero, de **Porto Mano**, **Porto Ras**⁵⁰ está a 3 millas al noreste-este.

Hay que saber que encima de este camino se encuentra un escollo que llaman **isla Tagu Mano [Tagomago]**. Encima de este promontorio hay un buen lugar de vigilancia, desde allí el vigilante domina el lado este.

Después, de Tagu Mano, **Izile San Olarya [isla de Santa Eulàlia]** está a 15 millas al noreste. Esta isla de San Olarya es un buen puerto, pero conviene andar al este-sureste a 1 milla y media hacia el lugar llamada **Santa Olarya [Santa Eulalia]**

⁴⁷ ¿La Savina / Sahona?

⁴⁸ ¿Punta Prima?

⁴⁹ ¿Conejera?

⁵⁰ ¿Portinax / Porto San Miguel?

del Río] porque se encuentra un bajo fondo. Además, allá hay un río por el que se puede entrar; en cada orilla del río hay molinos. De este lugar se baja hacia la ciudad de **Pevis** hacia el suroeste.

Así lo conocí. He aquí todo.

Mapa 3. Mapa de la isla de Ibiza [y de la isla de Formentera].⁵¹

4.2. Descripción y mapas del litoral entre Cartagena y Valencia

Este capítulo describe las costas desde la ciudad de Kartacine [Cartagena] hasta la ciudad de Valence⁵²

Esta ciudad de **Kartacine [Cartagena]** está en el país de Endilis [الأندلس Al-Andalus]. Antes fue de los árabes, pero ahora pertenece al rey de Ispanya [España]. Delante de este castillo hay un puerto natural extenso e incomparable. No hay un puerto tan bueno como el puerto de Kartacine en todo el país de Gedelan [Catalán], y en las costas de Ispanya y de Endilis. En la entrada del puerto se encuentra una pequeña isla. A esta pequeña isla llaman **Uskvi Roda [Escombreras]**; este lugar es un buen golfo. Además, entre la isla y la costa hay un buen lugar para fondear. La profundidad es de 11 brazas. Al este de la pequeña isla de la bocana hay un escollo, pero hay un canal: si se quiere entrar, se navega por en medio, entre la isla y el escollo. Pero dentro del puerto, delante de la ciudad, hay un escollo; este escollo está en la mitad del puerto. Si se quiere entrar, el escollo está a milla y media de distancia de la costa, por el lado noreste. La distancia a la ciudad también es de una milla. La profundidad en los alrededores es de 4 brazas.

⁵¹ Reproducido como *Mapa 126* de la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, p. 377; en el manuscrito otomano Aya Sofia 2612, f. 272v [en el CD anexo].

⁵² Este capítulo del litoral de Cartagena a Valencia, en la ed. turca de Fezvi KURTOĞLU; Haydar ALPAGUT: *Pirī Re'īs. Kitāb-i baĥriye*, Istanbul, ed. Türk Tarihi Araştırma Kurumu Yayınlarından, 1935, pp. 602-606. Trad. esp. José Enrique LECHUGA DE SERANTES (coord.) *et alii: Pirī Reis. Kitāb-i Bahriye. Libro para navegantes*, Madrid, ed. Fundación Estatal Fomento del Mar, Centro Nacional de Información Geográfica, 2007, pp. 188-189, mapa 137 reproducido p. 388; texto turco en el manuscrito otomano Aya Sofia 2612, ff. 301v-303r [en el CD anexo].

Desde el puerto de Kartacine, **Porto Fiyasu [Cabo Tiñoso]** está a 12 millas de distancia al sureste. Allí hay un **cabo / 189 /** que llaman **Kavu Palu [Cabo de Palos]** (que quiere decir “cabo del palo”). En el extremo del cabo hay un escollo. Hay que tener cuidado con este escollo, [de modo que] por este cabo se pasa de lejos. Después de pasar el cabo, a 15 millas de este lugar, hay un **puerto** al que le dan el nombre de **Porto Manu [Portmán]**.

Delante de este cabo de Palu (también conocido como “cabo del palo”) se encuentra una **pequeña isla [islas Hormigas]**. El estrecho entre la pequeña isla es un buen fondeadero contra todos los vientos. La profundidad de este fondeadero es de 6 brazas. Pero el referido fondeadero está en el lado oeste-suroeste de la isla, en el lado noreste de la isla hay bajos fondos. Su profundidad es de 2 o 3 brazas. Las orillas también son lugares elevados.

De la pequeña isla que está delante del Cabo de Palo a la **Albufere [Mar Menor]** hay 5 millas hacia el norte-noroeste. Delante de la Albufere hay bajos fondos. Estos bajos fondos están a una distancia de una milla de la costa, volviendo al Cabo Palo, **Kavu Sarir [Cap Cerber]** está al norte. De Kavu Sarur, hay 18 millas de distancia norte-noroeste a **Porto Valdire de Balzuk [¿Torrevieja?]**. Además, enfrente de **cabo Balzul** hay tres pequeños islotes. Estos islotes son un buen fondeadero. Después, de cabo Sarur hay 5 millas de distancia al norte-noroeste a **Warda Mar [Guardamar]**. Del puerto de Warda Mar hay 8 millas de distancia a cabo Balzuk.

De **Porto Zuvi [¿Santa Pola?]**, desde allí, **Alakanta [Alicante]** está a 12 millas de distancia. Alakanta es una ciudad en la orilla del mar en un lugar llano. Delante de la ciudad hay terrenos con playas. Frente a la ciudad el mar tiene 15 brazas de profundidad. Los barcos vienen a esta ciudad a cargar higos. Esta ciudad está en un terreno bajo; sin embargo, encima de la ciudad hay una montaña. La referencia [visual] de esta ciudad desde el mar es la referida montaña. Delante de la ciudad también hay piedras, escollos acumulados o escollera. Detrás de estas piedras se refugian las barcas. No es un puerto perfecto.

Desde los límites de esta ciudad, el llamado **Kavu Martín [Cabo de la Nao]** está a 60 millas de distancia al

noreste. En este camino, **Irkantiye** [El **Campello**] está a 6 millas de los límites de la ciudad de Alakanta. De Irkantiye, **Ciyuze** [Villajoyosa] está a 18 millas de distancia a lo largo de la costa. De Ciyuze, **Bene Dürmi** [Benidorm], está así a 18 millas. Allá hay un cabo redondeado. A este cabo llaman **Kavu Albir** [Cabo de El Albir]. Allí este cabo alargado penetra en mar dos millas. En su lado norte hay una pequeña isla.

Del Albir, **Kazni** [Calpe] está a 2 millas de distancia. Kazni es un **castillo** y, al mismo tiempo, es un puerto seguro; su profundidad aquí es de 11 brazas. De este fondeadero, **Morayire** [Moraira] está a 11 millas. De Morayire, **Kavu Martín** está a 11 millas de distancia. Este cabo Martín es un cabo elevado, que se levanta sobre el mar como un nido de águilas. De este cabo el **castillo de Denya** está a 30 millas de distancia al noroeste.

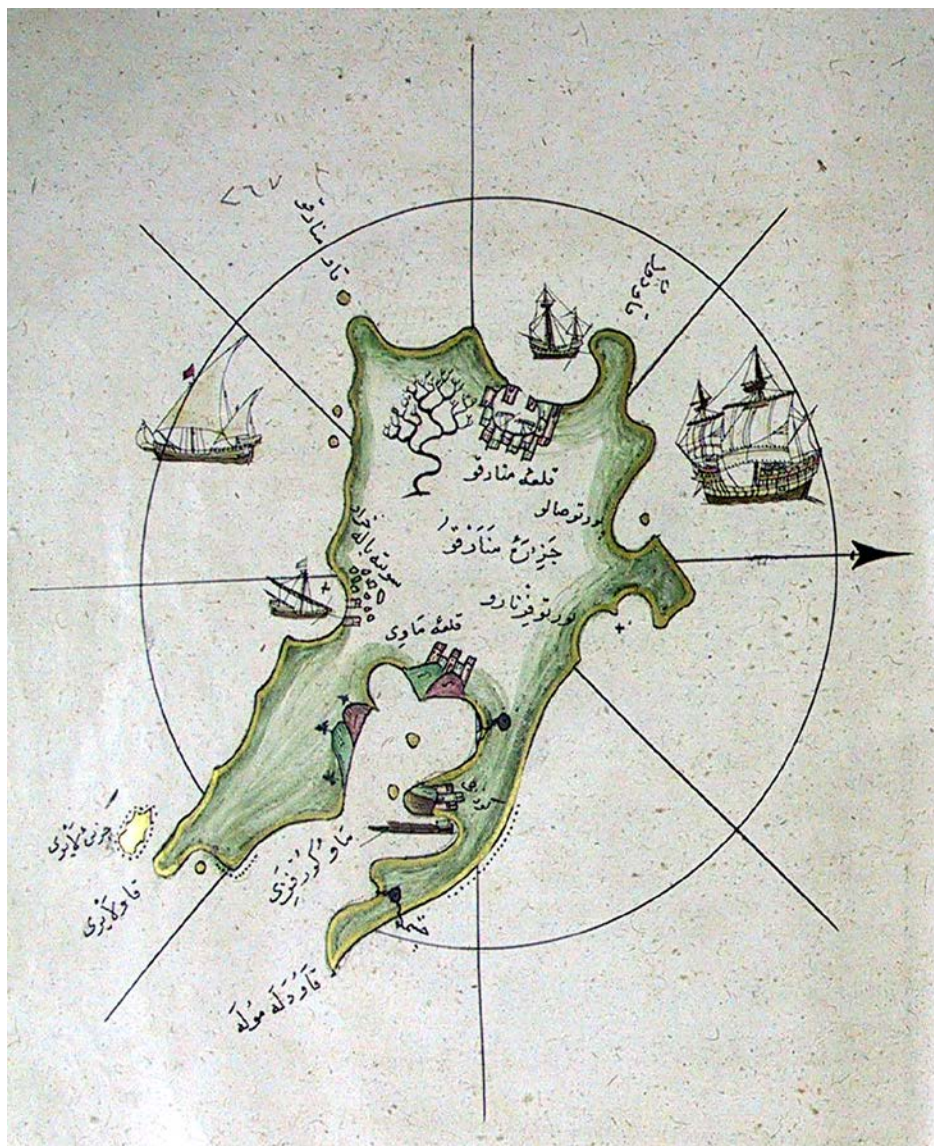
Denya, es un castillo en la orilla del mar en dirección al oeste. Delante de este castillo hay bajos fondos. Entre los bajos fondos hay un camino. Por este camino navegan las barcas, entrando en el puerto, y paran. Por ejemplo, han clavado estacas a ambos lados. Las barcas van al puerto navegando en medio de las estacas. Después, paran girando a la izquierda. Allí son todos lugares bajos. Anclan echando anclas a los dos lados. El castillo está al oeste del lugar donde anclan los barcos. Desde este castillo, **Kandiye** [Gandía] está 8 millas de distancia.

Del cabo de Kandiye hay 10 millas a **Kolara** [Cullera] que es como un lago cerrado en la costa, donde se encuentra un castillo de este nombre. Sin embargo, el lago en la costa es un mar de poca profundidad, de bajos fondos, las barcas pueden entrar, y en el interior se encuentra el lago. En la mitad del lago hay un **castillo** al que le dan el nombre de **Cezire**. De Kolara, la **Albufere** [Albufera] está a 15 millas de distancia. De la Albufere a la ciudad de **Valence** [Valencia] hay 11 millas de distancia.

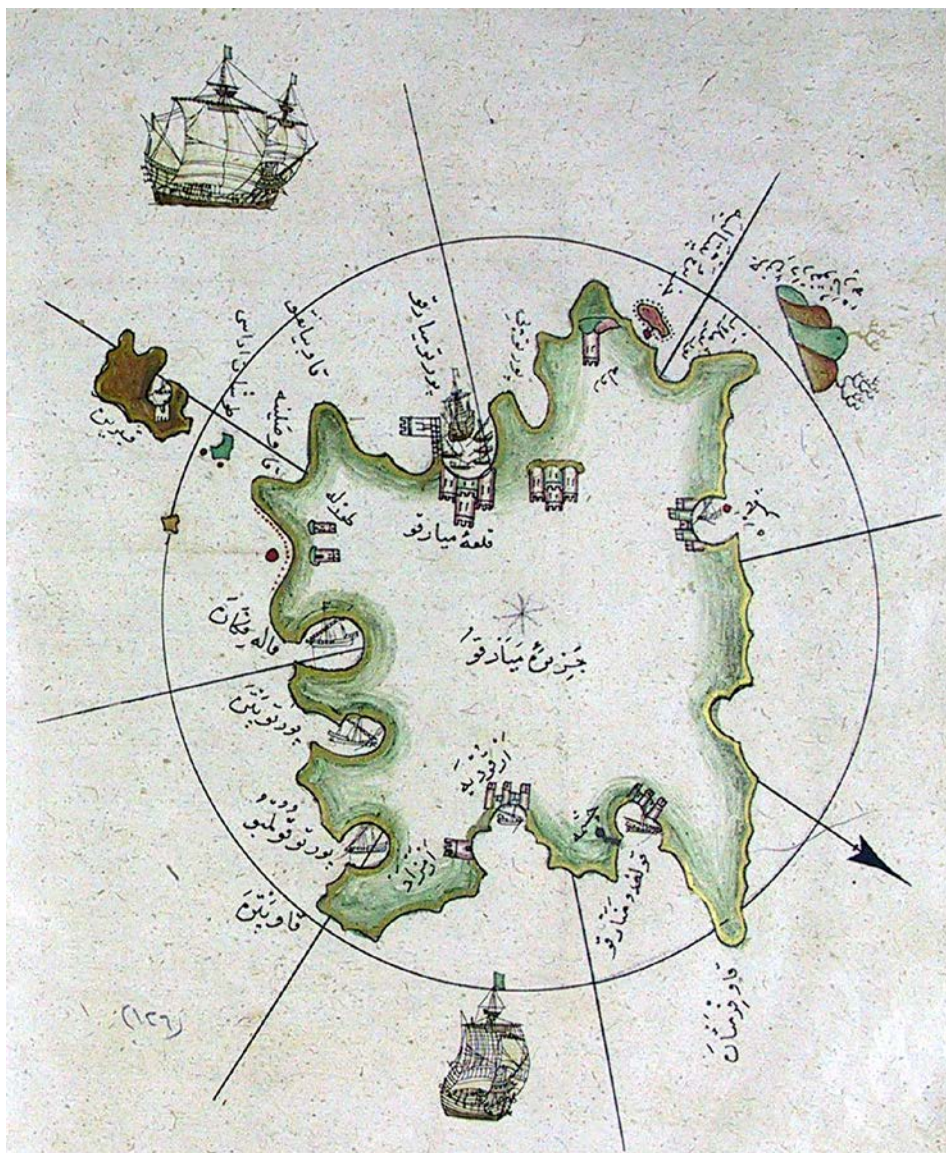
He aquí todo lo conocido. He aquí todo. Salud.

Mapa 4. Mapa de del litoral entre Cartagena y Valencia.⁵³

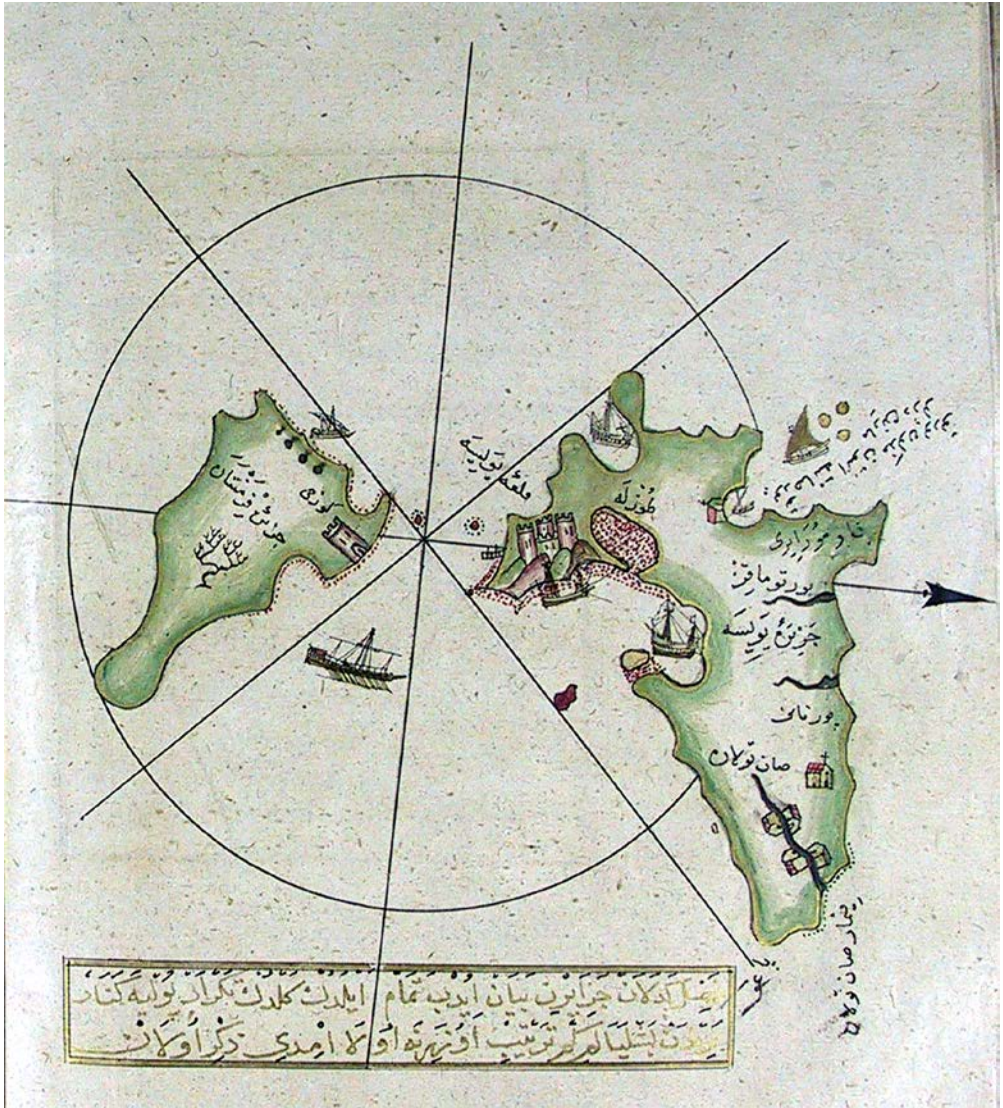
⁵³ Reproducido como *Mapa 137* de la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES, p. 388; en el manuscrito otomano Aya Sofia 2612, f. 303v [en el CD anexo].



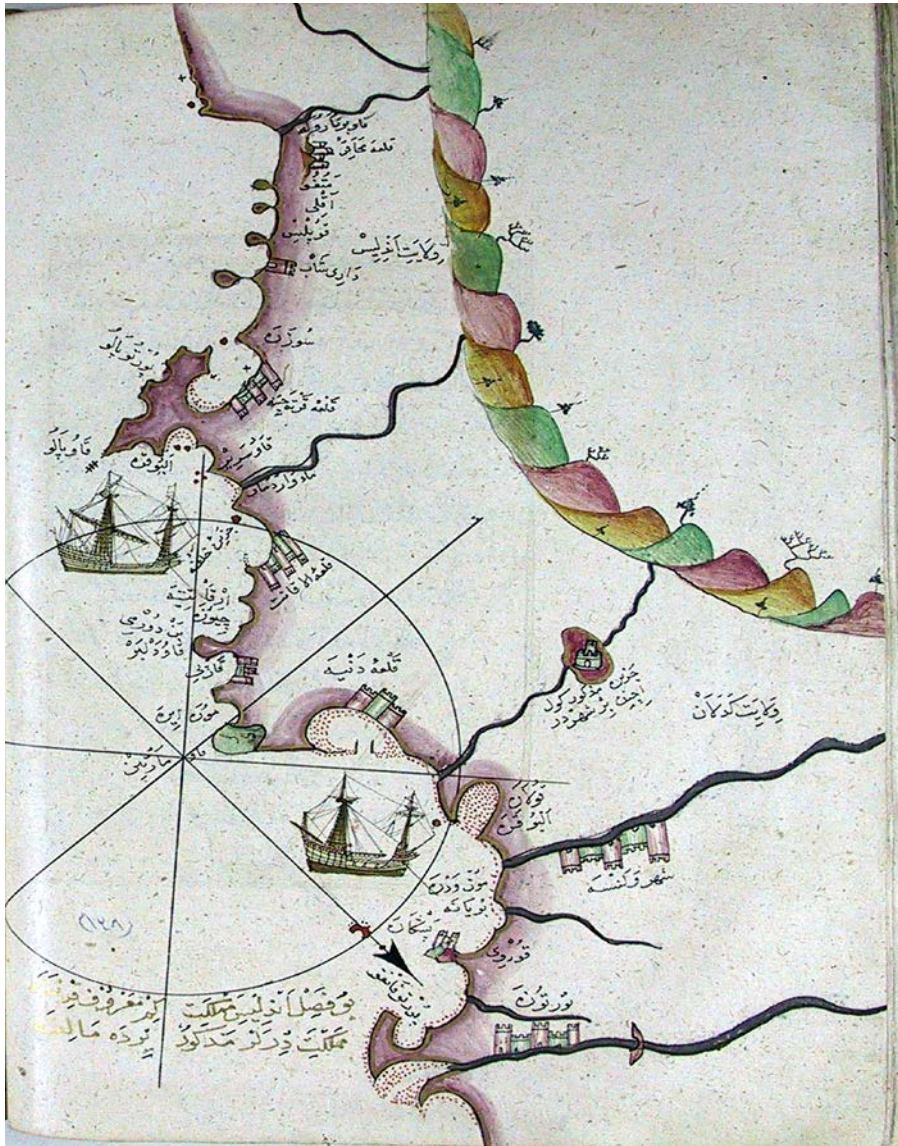
Mapa 1. Mapa de la isla de Menorca, según aparece en el *Kitāb-i Bahriyye*. Fuente: Manuscrito turco otomano del el *Kitāb-i Bahriyye* de la Biblioteca Süleymaniye, Aya Sofia n. 2612, f. 267r. Reproducido en el CD anexo de la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*.



Mapa 2. Mapa de la isla de Mallorca. Fuente: Manuscrito Aya Sofia 2612, f. 270v de la Biblioteca Süleymaniye de Istanbul. Reproducido en el CD anexo en que se reproduce fotográficamente todo el manuscrito, en la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*.



Mapa 3. Mapa de las islas de Ibiza y Formentera. Fuente: Manuscrito turco otomano Aya Sofia 2612, f. 272v, reproducido fotográficamente en el CD anexo a la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*.



Mapa 4. Mapa de del litoral entre Cartagena y Valencia. Fuente: Manuscrito turco otomano de la Biblioteca Süleymaniye, Aya Sofia 2612, f. 303v. Tomado de la reproducción que se hace en la trad. esp. de J. E. LECHUGA DE SERANTES *et alii*, CD anexo. Ha sido dibujado con el sur en la parte superior, como es habitual en la cartografía islámica.