

DESPLAZARSE EN EL SIGLO XV: MOVILIDAD Y CONDICIONES DEL VIAJE

Displacement in the 15th century: mobility and travel conditions

Pedro Martínez García
Universidad de Valladolid / Universität Bayreuth

Fecha de recepción: Junio de 2014
Fecha de aceptación: Octubre de 2014

RESUMEN

El objetivo de este artículo es ilustrar de manera general en qué consistían los viajes y los desplazamientos a fines de la baja Edad Media, prestando especial atención a las condiciones de los itinerarios y al contexto del viaje como espacio de sociabilidad singular. Con este objetivo se analizarán varias fuentes resultantes de experiencias viajeras protagonizadas por mercantes, peregrinos y patricios centroeuropeos, prestando atención no sólo a los relatos de viajes clásicos sino también a métodos de enseñanza de idiomas o a contratos de embarque de la época.

Palabras clave

Viaje, siglo XV, movilidad, Bernhard von Breydenbach, Felix Fabri, Georg von Nürnberg.

ABSTRACT

The aim of this paper is to give a general overview of travel and displacement in the late Middle Ages paying particular attention to the conditions of travelers' itineraries as well as to their travels in the context of being spaces of singular sociability. With this in mind, I will analyze a number of written sources by central European merchants, pilgrims and patrician travelers, paying special attention not only to classic travel logs but also to language teaching books and to boarding contracts from the time.

Key words

Travel, 15th century, mobility, Bernhard von Breydenbach, Felix Fabri. Georg von Nürnberg.

Contrariamente a lo que se suele pensar, la baja Edad Media y los comienzos de la Edad Moderna conforman un tiempo particularmente viajero, de hecho la figura del *Homo Viator* está presente en una buena parte de las manifestaciones literarias de la época. Como afirma Fernando Carmona, «la literatura románica medieval, desde sus primeras manifestaciones, es una forma de literatura de viaje o, al menos está muy ligada a la movilidad que caracteriza al hombre medieval» (CARMONA 2002, p. 327); los mismos cantares de gesta están de hecho unidos a la movilidad y al viaje, a los itinerarios de cruzados y peregrinos.

El viaje y su relato naturalmente evolucionan. En un contexto medieval hay una gran diferencia entre el relato de Egeria y los viajes de Colón. Entre estas dos narraciones encontramos muchas otras fuentes conocidas que ilustran claramente la importancia de los desplazamientos, como el libro V del *Codex Calixtinus*, la *Iter pro peregrinis ad Compostellam* o guía para el peregrino jacobeo atribuida al francés Aimeryc Picaud (DÍAZ Y DÍAZ 2010). Este libro, una auténtica guía turística medieval, ya ofrece datos sobre las rutas a seguir y alerta a los desprevenidos del peligro que suponen los «salvajes navarros». *El libro de las maravillas* de Marco Polo muestra en Europa occidental costumbres y prácticas exóticas muy alejadas de la moral cristiana y relata todo un listado de lo que Le Goff distinguirá como sucesos maravillosos, milagrosos o mágicos (LE GOFF 1999). Algo posterior a este son los viajes de Sir John de Mandeville, que a pesar de tener más de ficción de que realidad, se convertirá en uno de los relatos de viaje más leídos de la Edad Media.

En un contexto hispano tenemos los viajes de Benjamín de Tudela, que en el siglo XII hará una descripción geográfica y social de los lugares visitados más propia de épocas posteriores. Pero es particularmente en el siglo XV cuando se percibe un cambio sustancial en la manera de viajar y en los puntos de interés que cada viajero muestra después en su relato de lo visto. Un ejemplo paradigmático de esta evolución lo encontramos en la ciudad alemana de Núremberg (HERBERS-JASPERT 2004), de donde salieron algunos de los primeros relojes mecánicos, el cartógrafo Martin Behaim construyó el primer

globo terráqueo y Hartmann Schedel editó en la misma época uno de los primeros atlas impresos de los que se tiene noticia.

Otras grandes ciudades europeas del momento se convertirán en importantes lugares de paso o de estancia para los viajeros del otoño medieval; así, encontraremos a teólogos y religiosos en Ferrara o Basilea, a comerciantes y banqueros de las cuatro esquinas del mundo paseando por Amberes o Venecia y naturalmente seguiremos siendo testigos del paso de los peregrinos por Roma, Jerusalén o Santiago, aunque con el tiempo el fervor religioso de muchos de ellos deje espacio a la observación, a la caballería o al viaje formativo. En España se puede ver una línea evolutiva desde el *Libro del conocimiento* (JIMÉNEZ DE LA ESPADA 1877, más parecido a un *Google Earth* del siglo XIV que a un auténtico relato de vivencias personales), al *Victorial* o *Crónica de Pero Niño* (BELTRÁN LAVADOR 1997), donde Díez de Games relata las hazañas guerreras de su señor. Ya en el siglo XV encontramos dos libros fundamentales en la literatura de viajes castellana: la *Embajada a Tamorlán* (LÓPEZ ESTRADA 1999), en el que Ruy González de Clavijo relata la misión diplomática de los embajadores castellanos enviados por el rey Enrique III a la corte del Gran Tamorlán en Samarcanda y las *Andanças* del caballero cordobés Pero Tafur. Un libro ameno y muy personal donde el autor da cuenta de sus aventuras en Centroeuropa y en el Mediterráneo quince años antes de la caída de Constantinopla (MARTÍNEZ GARCÍA 2010).

La movilidad en la baja Edad Media

Naturalmente, al igual que en nuestros días, ni todos los viajeros dejaban un registro escrito de sus andanzas, ni todas las experiencias de viaje privadas han llegado a nuestro conocimiento. A pesar de todo, disponemos de información sobre grandes movimientos migratorios y peregrinaciones masivas. Un buen ejemplo es el primer año jubileo, iniciado por el Papa Bonifacio VIII en el año 1300, cuando según los registros de tránsito del paso del Gran San Bernardo unas veinte mil personas se desplazaron a través del collado de camino a Roma con las basílicas de San Pedro y San Pablo como destino (BERINGS 1992, p. 56). Además de la movilidad religiosa, había en la baja Edad

Media otros motivos para desplazarse. Geert Berings, en su trabajo sobre la movilidad y el transporte en la Edad Media plantea tres posibles necesidades motivadoras de un viaje: necesidades religioso-culturales, necesidades político-administrativas y necesidades económicas; todas siempre determinadas por las posibilidades de cada viajero en particular (BERINGS 1992).

Además de las peregrinaciones y de las romerías, los asuntos políticos también eran el motivo de muchos viajes; es el caso de las cortes itinerantes de los monarcas o el de los clérigos que necesitaban desplazarse con regularidad a la casa madre de su orden. Un ejemplo claro de desplazamientos masivos por motivos políticos son los concilios. Del concilio de Basilea encontramos el siguiente testimonio:

Esta cibdad tiene grandes arravales e bien poblados. Parece que por causa que el concilio estava allí ayuntado, desas partes de Alemaña estavan allí tantos de pobres que ellos solos finchirían una gran cibdad (VIVES GATELL 1995, p. 471).

En esta cita de las *Andanças* de Pero Tafur comprobamos cómo el concilio no solo ha requerido de la presencia de teólogos, religiosos o lo que hoy se consideraría “lobistas”, sino que ha provocado la llegada de mucha gente, atraída probablemente por la posibilidad de hacer negocio, vender productos en el mercado, hacer contactos y en no pocos casos por voto de romería como comenta el mismo viajero una página después. También es importante destacar el peso de lo puramente económico entre las motivaciones viajeras. Al igual que los pequeños mercados locales originaban el desplazamiento de numerosas personas interesadas en comprar o vender productos de la zona (DEL VAL VALDIVIESO 2010), la demanda de las grandes ciudades y los negocios a escala internacional requerían de grandes desplazamientos previos. Un ejemplo muy ilustrativo es *Iter Indicum*, la crónica de viajes de Balthasar Sprenger, donde se relata la larga travesía de exploración y comercio llevada a cabo por el portugués Francisco de Almeida junto a representantes de algunas de las familias de comerciantes más poderosas de Alemania en esos momentos: los Függer, Welser, Höchstätter y Hirschvogel (REICHERT 2001).

Un elemento importante en el comercio entre naciones eran las *funduq* del Mediterráneo musulmán, que a lo largo de la Edad Media darán paso a las *fondaco*, colonias de mercaderes que aglutinaban a los comerciantes de una misma nación en los puertos y en los mercados importantes del Mediterráneo (REMIE CONSTABLE 2003). Podemos encontrar un bonito ejemplo del contacto social y del espacio de transferencia cultural derivado de la existencia del comercio en la Venecia de 1424, donde a unos pocos metros de la *Fondaco dei Tedeschi* algunos italo hablantes se juntaban a estudiar en una escuela de idiomas para recibir clases de un profesor llamado Georg, procedente de la ciudad imperial de Núremberg. De la escuela de Georg conservamos aún el libro de texto (PAUSCH 1972), un completo manual de alemán económico que sorprendería hoy en día en muchos centros de idiomas donde las clases orientadas a los negocios se tienen aún por un distintivo de modernidad. En este método de enseñanza, que refleja en buena medida las dudas culturales y los puntos de interés del momento, encontramos también algunas entradas que ilustran las inquietudes típicas que suscitaban los viajes y los viajeros en época bajomedieval:

- a. ¡Saludos Bartolomeus!
- b. ¡Oh señor, sed bienvenidos!
- a. ¡Hace mucho tiempo que no os veo!
- ¿Dónde habéis estado este tiempo en el que no os he visto?
- b. Aquí y allí, en muchos sitios
- a. ¿Cuándo habéis llegado?
- b. A media noche
- a. ¿Venís ahora de Alemania?
- b. En verdad ¡así es!
- a. ¿Qué novedades hay ahora en Alemania?
- b. ¡Buenas, querido hermano!
- a. ¿Está tranquila Alemania?
- b. Algunos lugares sí, otros no
- a. ¿No se viaja seguro?

b. Es arriesgado

a. ¿Están muriendo muchos en Alemania?

b. No, por el momento no

pero muchos murieron

aunque ya ha terminado

a. ¡Alabado sea Dios!

¿Es caro Alemania?

b. No, mi buen amigo (REICHERT 2009, pp. 99-100)¹.

Como se ve en el texto, los viajeros son en primer lugar fiables portadores de noticias de los lugares visitados. El diálogo muestra las dudas clásicas que suscita el viaje, da en todo momento la sensación de que el personaje Bartolomeus está planeando igualmente un eventual viaje a Alemania, debido a eso le interesaría especialmente la información que le pudieran proporcionar sobre el camino y sobre el destino los dos recién llegados. Destaca en el diálogo el interés en primer lugar por las noticias recientes, en segundo lugar por la mortandad en Alemania y por la seguridad de los caminos y en último lugar la clásica preocupación por los precios y por el coste del viaje.

Los medios de transporte y las palabras relacionadas con el camino también tienen espacio en este manual: «a. En la ida va a caballo, pero el regreso lo hace a través del agua // b. En este momento es difícil andar por los caminos con este fango» (REICHERT 2009, p. 101)². Como se ve, las habituales frases clave para ir de viaje al extranjero tales como retraso y huelga de controladores tienen su equivalente medieval en las cuestiones relacionadas con el estado de los caminos o con las alternativas de desplazamiento. El diccionario

¹ Traducción propia: «Got gruß dich Bartholme // O herr ir seit Got wilchum // Ez ist lang daz ich euch nicht han gesehen / Wo seit ir alz lang gewesen daz ich euch nicht han gesehen // Hin und her an vil enten // Wenn seit ir chumen // Nechten zw miter nacht // Chumt ir ieczunt von deuczen landen// Trwen jo ich // Waz mer ist yeczund in deuczen landen // Guete mein lieber brueder// Ist guter frid yeczund in deuczen landen // Ja an etleicher stat und an etleicher nicht // So fert man nicht wol sicher // Ez ist gebagt // Stirbt ez yeczund in deuczen landen // Nain ez yeczund / Ez hat wol fast gestorben / Aber ez hat auff gehort // Gelobt sei Got / Ist ez tewr in deuczen landen // Nain ez trewn».

² Traducción propia: «Er rait dar aber er feert auff dem basser her wider // Ez ist poz uber lant zihen yeczunt in dem chot».

de Georg von Nürnberg no solo contempla las palabras y las expresiones usuales para comerciar o para desenvolverse con facilidad en la localidad de destino, también cuenta con numerosas entradas útiles para el contacto social en el camino y para una eventual convivencia con el *otro* alemán, como muestra el siguiente diálogo:

- a. No estoy acostumbrado a beber tan temprano
- b. ¡Esto sí que es un milagro!
- a. Es que esto no es habitual entre los alemanes
- b. ¡No me digas tú también que los alemanes están siempre borrachos!
- a. ¡Y los italianos no fallan cuando llega el momento!
- b. ¡Pero los alemanes son famosos por eso!
- a. ¿Qué tienes para beber? ¿Tienes algo bueno?

(REICHERT 2009, p. 106)³.

Estos ejemplos, junto a varios diálogos protagonizados por estudiantes que discuten sobre la vida nocturna veneciana, ilustran bien que el ancestral gusto por la fiesta y el vino permanece más o menos invariable a lo largo de la historia.

Las condiciones del viaje

Una de las grandes diferencias entre los viajes en época medieval y su equivalente actual es el peso dado al camino en los relatos. Probablemente hoy nadie preguntaría a un amigo que acabara de llegar de un viaje interoceánico sobre el trato en el aeropuerto, la comodidad del desplazamiento o la ubicación del equipaje. El viaje en barco en el siglo XV tenía aún algo de aventura en comparación con nuestros trayectos actuales, aunque solo sea porque siendo igualmente largo, incómodo y estrecho, al menos aún te daban de comer. En las siguientes páginas nos acercaremos al barco como espacio de sociabilidad

³ Traducción propia: «Ez ist nicht mein gewanheit alz frue ze trinken // Daz ist wol ein bunder // Darumb ez ist der deuczen gebonhait nicht // Sprich nür du auch also daz die deuczen trunken sein // Vnd die walich³ fellen nicht wenn si dar zu chumen // Wol daz die deuczen dem nomen haben // Waz hastu ze trinken hastu ichcz guecz».

dentro del contexto del viaje a través de episodios de los relatos palmeros narrados por los peregrinos Bernhard von Breydenbach y Felix Fabri⁴, canónigo de la catedral de Maguncia el primero y monje dominico de origen suizo el segundo.

En *Peregrinatio in Terram Sanctam* de Bernhard von Breydenbach, el viajero recuerda los términos del acuerdo que cerraron los peregrinos con el patrón del barco antes de zarpar camino a Tierra Santa. A través de este testimonio podemos hacernos una idea de la complejidad de los preparativos de un viaje de esta magnitud. Una de las primeras cosas que llama la atención de este contrato, es la importancia de la seguridad en el viaje; como vimos en el caso del diálogo de Georg von Nürnberg, la peligrosidad de los caminos es una de las principales preocupaciones de los viajeros; quizá por eso, casi al comienzo del relato el alemán recuerda que el navío debe contar con gente suficiente para su manejo y que además «debe tener armas el dicho señor de la galera con que pueda armar LXXX delos navegantes para defension de los enemigos si los fallaren» (VON BREYDENBACH 1498, p. XLI), lo cual no solo nos indica que las posibilidades de un asalto y de una eventual escaramuza son reales, sino que además nos da una pista del tamaño del barco y de la cantidad de pasajeros que podían llegar a juntarse en una nao de la época. Francisco Javier Marzal menciona en su tesis sobre la esclavitud en Valencia durante la Edad Media, transportes marítimos cargados con más de ochenta esclavos entre los siglos XIV y XV, y la espectacularidad de su llegada en tierras extrañas (MARZAL PALACIOS 2006)⁵. Podemos imaginar que la clásica ruta de Venecia a Jaffa era un recorrido marcado por el contrato transcultural; los puertos de ambas ciudades eran testigos habituales del desembarco de numerosos peregrinos y además no eran raros los casos en los que los viajeros volvían con esclavos en su viaje de regreso.

⁴ Ambos autores viajaron entre 1483 y 1484; en el caso de Felix Fabri se trataba de su segundo viaje a Tierra Santa.

⁵ Es importante distinguir entre el viajero voluntario y el involuntario –esclavo, condenado a galeras, prisionero, exiliado, etc.– que obviamente no tiene las mismas motivaciones ni adquiere las mismas experiencias del viaje y del contacto con el otro. Además el viajero involuntario rara vez escribe después sus experiencias o deja testimonio de lo vivido durante el viaje.

A través del texto comprobamos cómo estos navíos no se dedicaban en exclusiva al transporte de personas, sino que el desplazamiento era también aprovechado para el mercadeo; Breydenbach aclara sobre el contrato que una vez terminada la peregrinación, es decir en el camino de vuelta, el tiempo máximo de estancia en cada puerto para este uso debía ser de un máximo de tres días y que no se podía ocupar el espacio de las personas con mercancías. La alimentación ocupa un lugar importante en los acuerdos; el alemán aclara al respecto:

Fue condicion que deben hauer los peregrinos el comer dos vezes el cadaun dia: según que personas de honra merecen. Y si por alguna causa no pudiere cualquier peregrino comer a la mesa del dicho patron: que le sea dado comer a su parte según es costumbre a tales hombres y ahun sea mas obligado: que de venecia falta que llegue a la tierra santa/y dende buelva en el lugar donde partieron: sea tenido de dar pan y vino y carne fresca/todo muy bueno: con las provisiones que son razonables (VON BREYDENBACH 1498, p. XLI).

El patrón debe comprometerse como vemos a alimentar a todos los pasajeros tanto en el camino de ida como en el de vuelta y debe poner a disposición de la tripulación productos bien conservados y de calidad adecuada. Aquí encontramos de nuevo referencias al vino, cuyo consumo a bordo será descrito más adelante. También se menciona después, a propósito de la manutención, que intérpretes y traductores (*farautes*) serán igualmente mantenidos a bordo, aunque después se salden cuentas con el peregrino que ha requerido de sus servicios. Lo cual sugiere que probablemente no fueran pocas las discusiones originadas por la manutención de la servidumbre o de los acompañantes de los viajeros que se lo pudieran permitir.

Otros puntos del contrato ilustran las eventualidades más temidas del viaje, como es el caso del destino de las propiedades de los que pudieran morir por el camino o el curioso punto que aclara el papel del patrón en caso de pelea o enfrentamiento entre los peregrinos: «debe defender el dicho patron: assi en la tierra como en el mar que los peregrinos no sean tratados en mala forma ni en los fechos ni en las palabras» (VON BREYDENBACH 1498, p. XLII). Como se ve, el capitán del barco tiene la obligación de pacificar la situación en caso de disputa

y adquiere el papel de mediador entre los peregrinos. Es evidente que el navegante de un barco de ruta entre Jaffa y Venecia no solo estaría en la mayoría de los casos curtido en la vida marina y por tanto acostumbrado a la convivencia a bordo de un pequeño espacio, probablemente los marineros experimentados estarían además mucho más acostumbrados al contacto social con gente de diverso origen y a la comunicación intercultural. La prueba del papel de mediador del patrón la encontramos unas líneas antes en el mismo texto:

e si quisieren los peregrinos despues de llegados en jerusalen ir a visitar el monte sinai/o cualquier otros lugares: el patron sea tonido entonces de les aconsejar la forma que tengan con los infieles: y ser en persona siempre con ellos. (VON BREYDENBACH 1498, p. XLII)

El capitán del barco actuaba por tanto también como guía en tierra firme, convirtiéndose en muchos casos en referente cuando el peregrino se disponía a tratar con gentes y costumbres que le eran ajenas.

Según cuenta Felix Fabri en *Evagatorium*, las disputas y las riñas a las que también se refiere Breydenbach no eran algo raro a bordo; así afirma el suizo que frecuentemente veía a peregrinos alegres y en armonía «como si fueran hermanos, hijos de una única madre» (REICHERT 2009, pp. 124-125), pero que igualmente no era raro ver conflictos y tensiones provocadas por nimiedades, que en ocasiones derivaban incluso en grandes peleas con espadas y puñales desenvainados (REICHERT 2009, pp. 124-125; pp. 128-129). El viajero llega a afirmar que las emociones más pasionales se viven de manera más intensa estando en agua que en tierra.

Algunos de los primeros puntos tratados por Fabri en su descripción de la vida en la nao son la rutina cotidiana y las pequeñas actividades con las que los viajeros mataban el tiempo; comenta al respecto que eran habituales los juegos de cartas o de dados e incluso el ajedrez; también cuenta que algunos preferían pasar el tiempo cantando o tocando instrumentos como el laúd, la flauta, la gaita, el clavicordio o la cítara, y menciona que no era raro ver a algunos peregrinos bebiendo todo el día (sobre todo si se trataba de gentes de

Sajonia, Flandes o de otros «pueblos menores»)⁶. A propósito del vino, el autor menciona que aquellos viajeros más interesados en el tinto que en cultivar su faceta musical buscaban dónde se vendían los mejores caldos dentro del barco una vez se habían levantado de la mesa. Por lo que parece, raciones como las descritas antes por Breydenbach en su contrato no resultaban del todo satisfactorias para muchos peregrinos, lo que provocaba la aparición de negocios dentro de la nao⁷, esto a pesar de que Fabri afirma después que el vino a bordo era de buena calidad y se podía beber todo lo que se quisiera durante la comida.

Llama la atención que algunos viajeros dedicaran su tiempo libre a asuntos menos profanos, como el rezo, la lectura o incluso la escritura de pequeños libros o panfletos (*Libellos*), a cuya tarea afirma Fabri dedicar las horas muertas. El suizo llegará más allá en su empeño de distinguirse de otros viajeros, comparando su dedicación a la escritura camino a Tierra Santa, con la del propio San Jerónimo, que también consagró el tiempo de su viaje de Roma a Jerusalén a escribir una curiosa carta sobre los falsos amigos a bordo de un barco. Cuenta el viajero que no había un orden a la hora de comer, cualquiera podía sentarse donde quisiera, sin tener en cuenta diferencias de formación o de clase social de tal manera que:

El pobre no ofrece al rico su sitio, el campesino tampoco al noble, ni el trabajador al sacerdote, ni el ignorante al erudito o el profano al clérigo, a menos que el otro conceda el honor debido a una especial familiaridad (REICHERT 2009, pp. 126-127)⁸.

El motivo según se cuenta es que todo el mundo pagaba el mismo dinero al patrón por el viaje. Aunque en realidad no todos gozaban de esta supuesta igualdad peregrina en el espacio común del barco: las mujeres a bordo no

⁶ «Ubi melius vendatur vinum, et ibi se ponunt, et totum diem iuxta vinum deducunt. Ita communiter faciunt Saxones et Flamingi et alii inferioristae. Dort lassen sie sich nieder und verbringen den ganzen Tag beim Wein. So machen es gewöhnlich die Sachsen und die Flamen und andere kleine Leute» REICHERT 2009, pp. 122-123.

⁷ Según cuenta el viajero, el mejor vino era vendido por los remeros del barco.

⁸ Traducción propia: «Es bietet der Arme nicht dem Reichen seinen Platz an, der Bauer nicht dem Adligen, der Handwerker nicht dem Priester, der Unwissende nicht dem Gelehrten und der Laie nicht dem Geistlichen, es sei denn, dass einer dem anderen wegen einer besonderen Vertrautheit die Ehre gäbe».

podían sentarse en la misma mesa que los hombres y permanecían en sus habitaciones, usando el mismo lugar para comer y para dormir, a diferencia del resto de la tripulación. A pesar de esta aparente igualdad en torno a la mesa, es evidente que la diferencia de poder adquisitivo siempre terminaba derivando en la aparición de viajeros de primera clase y otros de segunda o de tercera. Fabri relata que algunos tenían cocinero y sitio propio para comer (como era su caso) y otros pagaban a los cocineros de a bordo para obtener comida de mejor calidad, de tal forma que los alimentos ofrecidos por el patrón eran finalmente consumidos por la gente con menos recursos.

El barco también conformaba un espacio de convivencia nocturno, en el cual no era tan fácil ignorar la presencia de los demás, más perceptible que durante el día al estar todos los peregrinos hacinados en un ambiente cerrado y más pequeño, donde se acumulaban exhalaciones y malos olores y donde la existencia del otro se revelaba en forma de toses, carraspeos y conversaciones nocturnas. En este contexto no eran pocos los problemas de convivencia derivados de la falta de espacio o de las velas encendidas por los más trasnochadores. Esto, mezclado con los persistentes ataques de piojos y de roedores, y con el ruido de fondo del mar, provocaba que dormir se convirtiera en algo dificultoso para el peregrino. También explica Fabri la forma que tenían los pasajeros y los tripulantes de hacer sus necesidades. Para orinar cada uno tenía una vasija de barro en el lugar donde dormían; debido a la cantidad de gente que allí se juntaba y a la oscuridad del lugar, era habitual que algún recipiente cayera derramando el contenido, lo que explica en parte los malos olores por la noche. Las deposiciones tenían por suerte otro contenedor más higiénico aunque algo más incómodo, en este caso la proa del barco, dónde señala el texto que «por la mañana hacían cola a veces hasta 13 personas o más» (REICHERT 2009, pp. 132-134). La única desventaja de tener el excusado tan alejado eran los insultos recibidos durante las visitas nocturnas al retrete, debido a que resultaba imposible no pisar a los dormidos de camino. La higiene también es mencionada en el texto, se destaca la importancia de lavar pelo y barba a diario, ya que no es raro encontrarse de repente con una nutrida

población de piojos (se dice que proveniente de peregrinos piojosos o de remeros) que obligue incluso a llegar al extremo deshonroso de afeitarse.

Como vemos, el viaje conforma un espacio de sociabilidad singular. Los preparativos, el camino y los diferentes destinos procuran puntos de encuentro que posibilitan el contacto entre entidades culturales y entre individuos en ocasiones muy alejados. Por otro lado, a pesar de los largos trámites y de los ocasionales peligros y fatigas asociados a un itinerario, la baja Edad Media es un tiempo marcado por el viaje, sin el cual el movimiento de ideas y las transferencias culturales no habrían sido posibles.

Bibliografía

- BELTRÁN LAVADOR 1997 BELTRÁN LAVADOR, Rafael (ed.): *El Victorial* (Salamanca: Universidad de Salamanca, 1997)
- BERINGS 1992 BERINGS, Geert: "Transport and Communication in the Middle Ages", en Harry Kühnel (ed.), *Kommunikation und Alltag in Spätmittelalter und früher Neuzeit*, (Viena: Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1992), pp 47-73.
- CARMONA 2002 CARMONA, Fernando: "El espacio narrativo a la aparición de la literatura de viajes del siglo XIII", en Rafael Beltrán (ed.), *Maravillas, peregrinaciones y utopías: Literatura de viajes en el mundo románico*, (Valencia: Universidad de Valencia, 2002), pp. 333-349.
- DEL VAL VALDIVIESO 2010 DEL VAL VALDIVIESO, María Isabel: "El mercado como lugar de sociabilidad en las ciudades de Castilla en el siglo XV", *Arcamadre* 12 (2010), pp. 38-41.
- DÍAZ Y DÍAZ 2010 DÍAZ Y DÍAZ, Manuel Cecilio: *Escritos Jacobeos* (Santiago de Compostela: Universidade de Santiago de Compostela, 2010).
- HERBERS-JASPERT 2004 HERBERS, Klaus y JASPERT, Nikolas: *Das kommt mir spanisch vor. Eigenes und Fremdes in den deutsch-spanischen Beziehungen des späten Mittelalters* (Münster: LIT Verlag, 2004).
- JIMÉNEZ DE LA ESPADA 1877 JIMÉNEZ DE LA ESPADA, Marcos: "Libro del conocimiento", *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, 2 (1877).
- LE GOFF 1999 LE GOFF, Jacques: *Lo maravilloso y cotidiano en el Occidente medieval* (Barcelona: Gedisa, 1999).
- LÓPEZ ESTRADA 1999 LÓPEZ ESTRADA, Francisco (ed.): *Embajada a Tamorlán* (Madrid: Castalia, 1999).

- MARTÍNEZ GARCÍA 2010 MARTÍNEZ GARCÍA, Pedro: “Andanças e viajes. El otro Pero Tafur”, *Edad Media: Revista de Historia* 11 (2010), pp. 263-284.
- MARZAL PALACIOS 2006 MARZAL PALACIOS, Francisco Javier: *La esclavitud en Valencia durante la baja edad media, 1375-1425* (Valencia: Universitat de València, 2006).
- PAUSCH 1972 PAUSCH, Oskar (ed.): *Das älteste italienisch-deutsche Sprachbuch. Eine Überlieferung aus dem Jahre 1424 nach Georg von Nürnberg* (Viena: Hermann Böhlau, 1972).
- REICHERT 2001 REICHERT, Folker: *Erfahrung der Welt. Reisen und Kulturbegegnung im späten Mittelalter* (Stuttgart: Kohlhammer, 2001).
- REICHERT 2009 REICHERT, Folker (ed.): *Quelle zur Geschichte des Reisens im Spätmittelalter* (Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 2009).
- REMIÉ CONSTABLE 2003 REMIÉ CONSTABLE, Olivia: *Housing the Stranger in the Mediterranean World. Lodging, Trade and Travel in Late Antiquity and the Middle Ages* (Cambridge: Cambridge University Press, 2003).
- VIVES GATELL 1995 VIVES GATELL, José (ed.): *Pero Tafur. Andanzas y viajes de un hidalgo español* (Madrid: Miraguano-Polifemo, 1995).
- VON BREYDENBACH 1498 VON BREYDENBACH, Bernhard: *Peregrinatio in Terram Sanctam* (Zaragoza: Pablo Hurus, 1498).

Pedro MARTÍNEZ GARCÍA

Doctor en historia y premio extraordinario de doctorado por la Universidad de Valladolid (2014). La monografía resultante de este trabajo: *El cara a cara con el otro: la visión de lo ajeno a fines de la Edad Media y comienzos de la Edad Moderna a través del viaje* ha sido publicada por la editorial Peter Lang en 2015. Ha trabajado como profesor e investigador en los departamentos de historia moderna, literatura románica y español de la Universidad de Bayreuth y en el Museo Nacional Germánico de Núremberg en Alemania. Ha sido investigador invitado en varias universidades Europeas, becario de la *Bavarian American Academy* en la Universidad de Duke y profesor invitado en la Universidad de Minnesota (EE.UU). Actualmente está trabajando en un nuevo proyecto sobre la diáspora sefardí en Portugal y Nápoles asociado a la Universidad de Heidelberg.