

VIAJEROS Y CAMINOS MEDIEVALES

Ángel Luis Molina Molina*

Universidad de Murcia

RESUMEN

Viajar en la Edad Media ofrecía grandes dificultades, pese a todo el tráfico por los caminos europeos era muy alto. Existían múltiples motivos para viajar: comercio, peregrinaciones, relaciones diplomáticas, desplazamientos militares, deseos de conocer mundo, etc. Los caminos, en general, eran de tierra y estaban muy deteriorados. Los desplazamientos se hacían a pie, en caballerías, carros, y más tarde, en coches, literas, etc. El viajero tenía que sortear numerosas dificultades y peligros: atravesar bosques, ríos y montañas, enfrentarse a los ataques de bandidos, soportar incontables peajes, alojarse en incómodas e inseguras ventas y posadas. Pero no todo eran calamidades, también el viajero obtenía compensaciones de variada índole: económicas, culturales y personales.

RÉSUMÉ

Voyager au Moyen Age posait de grandes difficultés, même si le trafic par les chemins européens était très élevé. Il y avait de multiples motifs pour voyager: commerce, pèlerinages, relations diplomatiques, déplacements militaires, envie de connaître le monde... Le chemins, en général, étaient en terre et ils étaient très abîmés. Les déplacements se faisaient à pied, à cheval, en charriot et, plus tard, en voiture, en litière, etc. Le voyageur devait éviter de nombreuses difficultés et dangers: traverser des bois, des rivières et des montagnes, faire front aux attaques des bandits, supporter d'innombrables péages, se loger dans des auberges peu confortables et moins sûres encore. Mais tout n'était pas calamiteux, il y avait aussi des récompenses très variées: économiques, culturelles et personnelles.

Podemos decir, con Cervantes, que «ningún viaje es malo cuando toca a su fin, excepto que lleve a la horca», pues todo viaje es formativo, una manera de adquirir cultura, de enriquecerse personalmente. El viaje ha sido siempre una forma de alejarse de la realidad cotidiana, de lo vulgar, lo conocido, y salir en busca de lo diferente, lo

Fecha de recepción: 28 de noviembre de 1999.

* Área de Historia Medieval. Facultad de Letras. Universidad de Murcia. Campus de la Merced 30001 MURCIA (España).

desconocido, lo atractivo, la aventura, todo ello despertaba, impulsaba y mantenía la actividad viajera¹.

Viajar en la Edad Media ofrecía grandes dificultades, aunque se tratara de trayectos cortos. Los bosques impenetrables que cubrían buena parte de Europa, las grandes cadenas montañosas como los Alpes o los Pirineos y los ríos caudalosos como el Rin o el Danubio representaban obstáculos difíciles y, a veces, costosos de superar. Aún así, el tráfico por los caminos y paisajes de Europa era sorprendentemente alto. Motivos para viajar había suficientes y muy variados: el comercio entre las ciudades feriales, las peregrinaciones religiosas, las relaciones diplomáticas entre los múltiples reinos y señoríos que formaban el mosaico de la Europa feudal, los desplazamientos militares causados por las infinitas guerras, las emigraciones para escapar de epidemias y hambrunas, etc. Pero, además, otras personas como estudiantes y artistas viajaban para ver mundo y ampliar sus conocimientos, cruzándose en los caminos con mensajeros, mercenarios, monjes, mercaderes, pastores, tratantes de ganado, arquitectos, canteros, vidrieros y otros trabajadores, sin hablar de los vagabundos, aventureros, delincuentes y buscadores de fortuna².

LOS CAMINOS

El estudio de los caminos ha de hacerse desde diversos enfoques: organización del territorio, social, económico y cultural³:

1.— En el estudio de los caminos en un determinado espacio geohistórico hay que tener en cuenta cómo los mismos influyen en la organización del territorio; en este sentido es necesario valorar la importancia que tiene el proceso de fundación de villas y la dinámica de los intereses señoriales, por cuanto pueden determinar o modificar el trazado de los itinerarios, de acuerdo con el predominio que puedan ejercer en cada momento determinados intereses, ya correspondan a las villas o a la nobleza feudal, sin olvidar que la propia monarquía puede también jugar su papel, y de hecho lo juega, primando en cada momento unos u otros intereses.

2.— Desde la perspectiva social, el estudio de los caminos ha de acometer la cuestión de quiénes los utilizan. La investigación acerca de los usuarios de la red caminera: viajeros, peregrinos, mercaderes, buhoneros, artesanos, etc. Constituye un elemento de capital importancia, así como la valoración de las circunstancias que acompañan el desarrollo de cada viaje o los privilegios y exacciones fiscales que alcanzaron algunos colectivos. En este contexto interesa considerar la importancia que tuvieron las organizaciones gremiales que agrupaban a muleteros, arrieros y mercaderes; también los medios de transporte utilizados, la seguridad del camino, los alojamientos, etc. En cualquier caso, se debe captar el trajín constante que caracteriza a los caminos medievales, así como la vida cotidiana de mercaderes y peregrinos, con sus riesgos y afanes.

1 Cristina TORRES-FONTES SUÁREZ: *Viajes de extranjeros por el reino de Murcia*, Asamblea Regional de Murcia-Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1996, vol. I, pág. 23.

2 Lina CAMP: «De viaje por Europa», en *Muy especial (La Edad Media)*, nº 5, 1991, págs. 62-63.

3 Véase César GONZÁLEZ MÍNGUEZ y M^a del Carmen de la HOZ: *La infraestructura viaria bajomedieval en Álava. Documentos para su estudio*, Universidad del País Vasco, Vitoria, 1991, págs. 28-30.

3.— La dimensión económica de los caminos es evidente, máxime si tenemos en cuenta que la actividad mercantil constituyó el gran motor del desarrollo de la Europa medieval. Desde la perspectiva económica el estudio de los caminos hay que ponerlo en relación con el comercio; con la creciente importancia de los mercados, una vez garantizadas la seguridad personal y jurídica de quienes en ellos participaban; con los problemas derivados del abastecimiento local, con las desigualdades de los desarrollos locales y regionales, y, por supuesto, con toda una potente fiscalidad que gravaba el tránsito y el tráfico de mercancías que está en la base de las haciendas de los estados a fines de la Edad Media.

4.— Desde el punto de vista cultural, los caminos son vehículos indispensables para el intercambio y la difusión de las ideas, las técnicas y el arte. Baste, por ejemplo, señalar el Camino de Santiago, como cordón umbilical que unió a los reinos hispanocristianos con el resto de Europa, sus ideas y corrientes artísticas.

La puesta en marcha de cualquier viajero suponía comenzar una auténtica aventura, en el momento más inesperado del viaje podía surgir el acontecimiento o contratiempo, que podía complicarlo o retrasarlo. Para empezar, el mal estado de los caminos era fuente de continuos sobresaltos. Un historiador del siglo XIX definía los caminos medievales como «*espacios en torno a los cuales circulaban hombres, ganados y carros*». Su definición parece bastante realista, pues la red de caminos se encontraba, en general, en pésimas condiciones. Con la caída del Imperio Romano, también sus calzadas empezaron a deteriorarse. Los casi 70.000 kms. de calzadas que facilitaron el tránsito de las legiones y funcionarios a lo largo y ancho del Imperio, durante los primeros siglos medievales fueron degradándose paulatinamente a causa del caos económico y político en que quedó sumida Europa. Pero tampoco eran necesarias para unos viajeros medievales que iban a pie o en una cabalgadura; para ellos, excepto alguna pendiente demasiado abrupta, cualquier espacio podía servir como camino⁴. Ello explica su proliferación conforme crecía las relaciones entre las aldeas y, desde el siglo XII, entre ellas y las ciudades que se iban creando en Europa. Aunque casi todos esos caminos fueron resultado espontáneo de los desplazamientos de hombres y animales, algunos reyes y señores se interesaron en hacer obras que facilitaran el tránsito de personas y mercancías. Para su construcción o mantenimiento exigían a sus campesinos la prestación de servicios de trabajo. En ocasiones, ermitaños y gentes piadosas se asociaron para hacer obras que mejoraran los caminos. Ése fue el origen de algunos puentes medievales, por ejemplo, el construido por Domingo sobre el río Oja a fines del siglo XI para facilitar el camino a los peregrinos a Santiago; junto a ese puente nació una villa, que tomó el nombre del ermitaño ingeniero: Santo Domingo de la Calzada. El rey castellano-leonés Alfonso VI, fue recordado por las crónicas, entre otras cosas, porque «*reparó todos los puentes desde Logroño a Compostela*». Pero realmente sólo en los siglos XIV y XV los monarcas europeos empezaron a planificar las rutas y a tomar medidas para el arreglo y conservación de los caminos; para ello establecieron tributos especiales, los peajes, y encargaron la redacción de proyectos de mejora de las rutas más importantes⁵.

4 José Ángel GARCÍA DE CORTÁZAR: *Los viajeros medievales*, Santillana, Madrid, 1996, pág. 37.

5 Véase J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR: *ob. cit.*, págs. 37-38.

También algunos señores y concejos siguieron el ejemplo de los monarcas. Así por ejemplo, en el siglo XV, algunos señores de las montañas alpinas invirtieron en hacer más fáciles los pasos, allanándolos y ampliándolos, con el fin de beneficiarse con impuestos y peajes⁶. Lo mismo hicieron algunas ciudades para mejorar las comunicaciones, como Murcia que en 1432⁷ y en 1480⁸ lleva a cabo importantes obras en el camino que conduce a Cartagena en el paso del puerto de montaña —actual Puerto de la Cadena— para acondicionarlo a la circulación de carretas, en 1432 costearon la obra los concejo de Murcia y Cartagena y los mercaderes genoveses, principales usuarios; en 1480 las obras serían costeadas por el concejo murciano; y en 1431 los concejos de Murcia y Jumilla firmaron un acuerdo para arreglar el camino entre Murcia y Ontur⁹.

Los caminos medievales solían ser de tierra y los baches se rellenaban con ramas, arena o broza. Frente a las calzadas romanas de piedra, tenían la ventaja de que resultaban menos vulnerables a las heladas y eran menos resbaladizos para los cascos de las caballerías. En cambio, las lluvias los convertían en lodazales, y el paso de los carros hendía surcos tan profundos que, una vez secos, los carreteros se las veían y deseaban para efectuar una maniobra de adelantamiento o para ceder el paso a otro vehículo que circulara en sentido contrario. En las montañas, las lluvias hacían que los caminos se convirtieran en Torrentes y en los llanos, las aguas crecían tanto que incluso los ríos se volvían infranqueables¹⁰. Con buen tiempo, los problemas, aunque menores, tampoco desaparecían.

Los caminos tenían una anchura muy variable. Allí donde habían subsistido las calzadas romanas, éstas podían tener hasta 15 metros de ancho; más amplias eran las cañadas por las que transitaban los rebaños trashumantes de la Mesta en Castilla, pero eso era excepcional. Los caminos más importantes de Francia o Inglaterra no solían tener más de 8 ó 9 metros. En Vizcaya, los que iban de las ferrerías a los puertos eran de unos 5 metros, así podían cruzarse los carros que transportaban el mineral de hierro. Ésta fue, al parecer, una anchura muy común en los caminos medievales. Al llegar a los puentes se estrechaban, y para facilitar el tránsito en ellos se habilitaban unos ensanchamientos, de modo que las acémilas con sus alforjas se cruzaran sin dificultad¹¹. Mayores complicaciones surgían cuando un río caudaloso carecía de puentes. El viajero veneciano Ambrogio Contarini nos describe el paso del río Dnieper: «*los tártaros se pusieron a cortar leños, atándolos y colocando encima ramas, después pusieron encima todas nuestras pertenencias y los*

6 Véase Lorenzo CAMUSSO: *Guía de viaje a la Europa de 1492*, Anaya, Madrid, 1990, pág. 32.

7 María de los Llanos MARTÍNEZ CARRILLO: «La comunicación Cartagena-Murcia en la primera mitad del siglo XV», en *Nuestra Historia*, CAAM-Ayuntamiento de Cartagena, 1987, págs. 153-154.

8 Véase Juan TORRES FONTES: *Estampas de la vida murciana en la época de los Reyes Católicos*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1984, pág. 157; y también Ángel Luis MOLINA MOLINA y Antonio SELVA INIESTA: «Los caminos murcianos en los siglos XIII-XVI», en *Los caminos de la Región de Murcia*, Región de Murcia. Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, Murcia, 1989, págs. 170-172.

9 A.L. MOLINA MOLINA y A. SELVA INIESTA: «Los caminos en la historia de Jumilla (siglos XIII-XVIII)», en *Homenaje a Jerónimo Molina García*, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1991, pág. 213 y docs. 1 y 2, págs. 214-216.

10 L. CAMP: *ob. cit.*, págs. 63-64.

11 J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR: *ob. cit.*, págs. 38-39.

tártaros entraron en el río sujetándose al cuello de sus caballos, y en la cola nosotros atamos las cuerdas que estaban enganchadas a los maderos, encima de los que nos montamos todos nosotros, y empujamos los caballos por el río pasándolo sanos y salvos con la ayuda de Dios»¹². En el Rin entre Basilea y Rotterdam no existían puentes estables, y los que conducían las balsas, por su función de monopolio o quizá por su afán de dinero, aumentaban la inseguridad en un momento del viaje que, en el caso de un gran río o de fuerte corriente, constituía por sí mismo un riesgo inherente.

Con las lluvias primaverales y otoñales el trazado de los caminos parece borrarse a menudo dentro de los grandes charcos o en el barro, y hay que orientarse siguiendo los campanarios de los pueblos; la nieve impide viajar, por lo que el mejor tiempo para los desplazamientos era el verano, aunque no en todos sitios; pues en Rusia, según se desprende del relato de viaje de Josafat Barbaro, aristócrata y embajador veneciano (1487): *«durante el verano no se llega muy lejos debido al barro y a las bandadas de insectos que salen de los inmensos bosques, la mayor parte inhabitables; pero durante el invierno, cuando todo está helado, se circula fácilmente utilizando los sani sobre los cuales se puede cargar todo tipo de mercancías y que desarrollan la misma función que los carros»¹³. Según la estación del año, en la montaña se encontraban los momentos más difíciles del viaje. El paso de las montañas era siempre desalentador: a la nieve y el hielo en invierno, se une que las cimas estaban rodeadas por las nubes, además, hay que añadir el miedo que causaba, tanto por el riesgo y la dureza, como por una instintiva y angustiada superstición. Cuando el emperador alemán Enrique IV se dirigía a Canossa (1077) por el Moncenisio en invierno, se narra lo siguiente: *«a causa del hielo la pendiente de la montaña era tan lisa que bajar parecía imposible... tuvimos que arrastrarnos con pies y manos y apoyarnos en las espaldas del que estaba delante. Cuando resbalábamos, rodábamos montaña abajo un buen trecho, aunque no siempre era así»¹⁴. El temor y la angustia que causa el cruzar la alta montaña, se muestra en la *Canción de Roldán*, refiriéndose a los Pirineos: *«Altos son los montes y tenebrosos y grandes, profundos, los valles y las aguas violentas»¹⁵, y más adelante, refuerza esa visión de temor: «Cruzan los montes y las alturas rocosas, los valles profundos, y los desfiladeros angustiosos»¹⁶.***

Consultando los textos de la época podemos vislumbrar los momentos dramáticos del viaje. También podemos imaginar los idílicos: cabalgar en las brumas del amanecer y el silencio con un presagio de sol en la llanura lombarda, atravesar los valles de las dulces colinas de Borgoña, la verde y húmeda Alemania siempre con un horizonte de bosques negros, el color amarillo del verano, el cielo alto de Castilla y un mar de ovejas trashumante a mitad de camino... Pero en cambio, es difícil atrapar la dimensión del tráfico. Desde el siglo XIII, al menos, existían normas de precedencia en la circulación: el carro vacío tiene que ceder el paso al que va cargado, el jinete tiene que dejar paso al carro, el peatón al jinete, pero el carro tendrá que pararse para dejar pasar a quién a caballo o a pie,

12 Cit. Por L. CAMUSSO: *ob. cit.*, pág. 35.

13 Cit. Por L. CAMUSSO: *ob. cit.*, pág. 28.

14 Cit. Por L. CAMUSSO: *ob. cit.*, pág. 32.

15 *Canción de Roldán*, Aguilar, Madrid, 1963, págs. 178-179.

16 *Canción...*, págs. 288-289.

es perseguido. Este último detalle muestra las escasas condiciones de seguridad, tanto de la vida como de los bienes. En Alemania se pagaba un impuesto por el servicio de escolta, otros basaban su seguridad en las armas y en la valentía; pero viajar armado o desarmado podía suponer una difícil elección: el desarmado estaba indefenso ante los bandidos del camino, y armado despertaba la desconfianza de la fuerza pública¹⁷. Benvenuto Cellini, que por su carácter no debe extrañarnos que confiase su seguridad a las armas, en uno de sus viajes a la corte de Francisco I de Francia, nos dice: «*fue un viaje agradable, excepto que cuando llegamos a La Palice, una banda de forajidos nos quiso asesinar, y nos salvamos no con poco esfuerzo*»¹⁸.

VIAJEROS Y VIAJES

Los europeos medievales no desperdiciaban la ocasión del viaje para demostrar su riqueza y posición social. Ello condicionó en parte la indumentaria del viajero. Sin embargo, desde el siglo XI se fue imponiendo un vestuario más cómodo y funcional para el camino, aunque a la llegada a las ciudades o lugares concurridos el viajero se vistiera con trajes que evidenciaban su categoría social.

En los viajes a pie, la indumentaria más adecuada, que acabó imponiéndose, fue la del peregrino. Un sombrero de fieltro de ala ancha y generalmente redondo que protegía del sol y la lluvia. Un amplio tabardo o capa con esclavina reforzada con cuero que aumentaba la protección contra el frío y el agua y podía usarse como manta por la noches. Un par de zapatos, casi siempre ligeros, poco adecuados para afrontar los charcos, el frío o el desgaste del camino. Un pequeño zurrón colgado al hombro y una bolsa al cinto, que los peregrinos a Santiago adornaban con la concha o venera, servían respectivamente para llevar algo de comida —pan, queso, nueces...—, algún objeto, ropa, dinero, y en el caso de los peregrinos la cédula de identidad. Un bordón o cayado más alto que la cabeza, que valía tanto para apoyarse en los caminos inhóspitos de las montañas, para vadear ríos, saltar arroyos y defenderse de los ataques de lobos, perros, etc. También llevaban un cuchillo y un cubilete de cuero, así como un trozo de pedernal para encender fogatas y asar los peces que capturaban en los ríos con una pequeña red de bolsillo. Y, finalmente, la calabaza, emblema del peregrino, o la bota de cuero con vino. Gracias a éstas, el viajero no dependía de las tabernas del camino, generalmente escasas, pues las ciudades solían tener monopolio de venta de bebidas. Y también podían prescindir de las aguas de los ríos y arroyos desconocidos, de las que el caminante medieval no se fiaba en absoluto, siempre temeroso de que estuvieran contaminadas y le trajeran la peste¹⁹.

En los viajes en montura, el jinete debía equiparse aún más: el sombrero más ancho, la capa más amplia, para abrigar también al caballo, y desde el siglo XII el *ceramen*, capote de tela impermeable encerada. Unos guantes con manopla impedían que las manos se helaran al manejar las riendas, y las huesas, fundas de piel flexible, protegían las piernas de las salpicaduras de barro y, sobre todo, del roce de zarzas y matorrales. Por su parte, la

17 Véase L. CAMUSSO: *ob. cit.*, págs. 35-36.

18 Cit. Por L. CAMUSSO: *ob. cit.*, pág. 36.

19 Véase L. CAMP: *ob. cit.*, pág. 65.

silla de montar solía ser ancha y poco anatómica, provista de borrenes altos para sostener a los jinetes en las pendientes pronunciadas²⁰.

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

El medio elegido suponía siempre una decisión importante, pues de él dependía la velocidad de su desplazamiento. Con frecuencia no había otro que las propias piernas, que permitían recorrer unos 5 kms. por hora, es decir, unos 25 ó 30 kms. al día. Así, un viaje de Barcelona a Compostela y vuelta podía durar algo más de tres meses. Si se contaba con cabalgaduras, el viaje era más cómodo, aunque no necesariamente más rápido, muchas veces, caballos, mulas y asnos iban al paso de los que marchaban. La montura más popular fue, sin duda, el borrico, modesto, asequible, extremadamente sobrio, más duro y longevo que el caballo. Mejor adaptado que éste para el viaje y la carga fueron también el mulo y la mula, cabalgadura favorita de clérigos y damas. El caballo, por supuesto, era más veloz y más prestigioso, pero más caro: en un viaje los gastos de un caballo eran el doble que los del jinete.

También existían otras formas de viajar: los carros, más o menos ingeniosos se movían tirados por bueyes, mulas o caballos, pero no todos los caminos permitían su tránsito, pues requerían una infraestructura viaria, tanto del firme como del trazado de curvas y esquinas. Su uso, aunque escaso, fue más frecuente en los primeros siglos medievales, en los que la tradición carrocera de algunos pueblos germanos y la conservación de las calzadas romanas lo permitieron. Después el abandono y el deterioro de los caminos romanos y las dificultades de manejo de un carro en las callejas de las ciudades lo eliminaron como medio de transporte. Desde 1470 se pone en uso el *avantren movil* para seguir con las ruedas delanteras las curvas del recorrido —invención tomada de la tecnología militar—. A finales de la Edad Media se empezó a establecer cierto tipo de infraestructuras para los caballos: las *estaciones de postas*, pero era conveniente llevar siempre caballos de más para efectuar los oportunos cambios. Sigmund von Herberstein, diplomático de Maximiliano I, consiguió en 1516 ir de Viena a Buda con una carreta húngara y buenos caballos, dado que tuvo oportunidad de cambiar los animales a su debido tiempo, ya que en el recorrido existían cinco estaciones de postas, y en una de ellas revisaban las herraduras, reparaban las carretas y ajustaban los arrees²¹.

Los coches aparecen en Europa en el siglo XV, y suponen una notable innovación respecto a la carroza en cuanto que la caja iba colgando de unos correones, mejorando la suspensión, y en cuanto al eje delantero era giratorio; estos vehículos nacen, al parecer, en Hungría, donde se llamaron *kocksimy*²². En la Península, el primer coche lo trajo de Flandes la mujer del Príncipe don Juan, el hijo de los Reyes Católicos, a finales del siglo XV: «*Madama Margarita, muger de aquel príncipe, trajo de Flandes el primer coche de*

20 Véase J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR: *ob. cit.*, págs. 35-36.

21 Cit. Por L. CAMUSSO: *ob. cit.*, pág. 28. Véase también acerca de los medios de transporte el trabajo de E. A. de la TORRE: «Viajes y transportes en tiempos de los Reyes Católicos», en *Hispania*, 56, Madrid, 1954, págs. 365-410.

22 C. Von KLINKOWSTROEN: *Historia de la técnica*, Labor, Barcelona, 1965, pág. 128.

cuatro ruedas, tirado de quatro cavallos, a cuyo exemplo se había empezado a extender su uso. Pero habiendo enviudado aquella señora, y restituyéndose a Flandes, como el uso de los coches era tan costoso, y solamente servían para tierra llana, dexaron de estilar-se...»²³. Otro coche aparecerá, traído también por flamencos que acompañan a don Felipe y doña Juana en su viaje de 1501-1502. Antoine Lalaing lo relata así: «*Monseñor de Bousut (que es cosa digna de memorial) hizo pasar su coche más allá de las montañas de Vizcaya, lo que jamás habíase visto en memoria de hombre. Y como los campesinos jamás habían visto coches en su país, es de lo que más maravillados se mostraron*»²⁴. Otro vehículo que pronto alcanzó gran difusión fue la litera: «*Quando el príncipe don Juan, hijo de los Reyes Católicos, era niño, lo sacaba a pasear el ama en una litera... y luego se hizo tan general la moda de las literas, que según refiere Gonzalo Fernández de Oviedo, que vivió por aquel tiempo, no solamente las usaban los señores, sino aún las personas de menor calidad*»²⁵. La litera era, sin duda, más cómoda para viajar por los malos caminos que el coche, ya que, soportadas las varas por dos caballerías, una delante y otra detrás, la suspensión mejoraba gracias a los cuerpos de las propias bestias portadoras, que hacían el papel de amortiguadores.

LOS ALOJAMIENTOS: HOSPITALES, VENTAS Y POSADAS

En la Europa medieval los viajeros conocieron y utilizaron modalidades muy variadas de alojamientos en sus desplazamientos. Los reyes y grandes nobles, por ejemplo, solían ir de castillo en castillo o de palacio en palacio, bien de su propiedad, bien de algún noble amigo; o se alojaban en los monasterios cluniacenses o cistercienses, muy numerosos en los reinos europeos. Y desde el siglo XIII, en las ciudades, lo hacían en conventos de frailes mendicantes, sobre todo franciscanos y dominicos. O simplemente exigían a sus vasallos la prestación de servicios de hospedaje y yantar. Y, en última instancia, solían disponer de tiendas de campaña muy bien acondicionadas. En el otro extremo, encontramos a los viajeros que dormían al sereno en el campo, o en algún pajar, o en casas particulares. Pero también existían alojamientos especializados, como hospitales, ventas y posadas²⁶.

El hospital solía cumplir tres funciones: asistir a los enfermos, asilar a los mendigos y dar alojamiento a los viajeros, en especial, a los peregrinos. Por ello los hospitales proliferaron en las rutas de peregrinación.

El desarrollo de las ciudades en los últimos siglos medievales estimuló la aparición de ventas y posadas como establecimientos especializados de albergue al viajero. Hacia 1450, Roma tenía unos cien hostales y París algunos menos. Las ciudades medias francesas e italianas contaban, aproximadamente, con una docena, situados en las calles más concurridas. Las posadas solían ser edificios de dos o tres plantas, más o menos humildes;

23 SEMPERE Y GUARIMOS: *Historia del lujo y de las leyes suntuarias*, Madrid, 1788, t.II, págs. 53-54.

24 J. GARCÍA MERCADAL: *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, [Antonio de Lalaing, señor de Montigny: «Primer viaje de Felipe el Hermoso a España en 1501»], Junta de Castilla y León, Salamanca, 1999, vol. I, pág. 415.

25 SEMPERE Y GUARIMOS: *ob. cit.*, II, pág. 53.

26 Véase J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR: *ob. cit.*, pág. 40.

en la planta baja tenían una sala amplia con chimenea para comer, beber o charlar, en torno a una larga mesa común, la cocina, la bodega, un patio en el que se aparcaban los carros y una cuadra para los caballos y mulas. En las plantas superiores se encuentran los dormitorios, que en muchas ocasiones consistían en grandes salas en las que distribuían doce, catorce o más camas. En las posadas, cada cliente tenía derecho a cocina, es decir, compraba los alimentos y hacía su propia comida. En Palencia, el *Libro de las posesiones y casas del cabildo de 1513*, nos describe un mesón situado en el arrabal, en la calle principal de Nuestra Señora, que constaba de dos plantas: en la inferior se ubica un gran corral con un pozo, una sala, la cocina, una despensa, una cámara, el pajar, un establo y las caballerizas; en la planta superior, a la que se subía por una escalera que daba a un corredor que rodeaba el patio, se situaban cuatro cámaras, una recámara y una sala grande²⁷. La posada también podía ser, al mismo tiempo, una estación de postas.

En Castilla, los Reyes Católicos, a través de una serie de ordenanzas regulan la infraestructura *hotelera*: en 1480 se establecen las tasas en cuanto a la venta de cebada, paja y los aprovisionamientos «*porque en la paga de los mesones y de las provisiones que en ellos se gastan, hay gran desorden...*»²⁸. En 1500, mediante una pragmática fechada el 9 de junio, los monarcas establecen que tanto las ventas como los mesones, quedaban sujetos a la vigilancia de la autoridad, a efectos de la policía de las construcciones y de los menajes, así como de las tasas por sus servicios²⁹. Por último, para estimular el establecimiento de ventas en los caminos de la mitad sur de España aparecen dos disposiciones fechadas en la Vega de Granada en 1491; la primera, eximiéndolas de alcabala «*de qualquier viandas, y cebada y paja, y vino que vendieren... para proveimiento y mantenimiento de los que allí pasaren...*», en todas las ventas de los arzobispados de Toledo y Sevilla, y en los obispados de Córdoba, Jaén, Segovia, Cuenca y Cartagena³⁰; la segunda, del mismo año, extiende el mismo privilegio hasta la venta de los Toros de Guisando³¹.

Montaigne en 1580 se asombraba de que en la posada de *La Couronne* en Chalons-sur-Marne hubiera vajilla de plata. Evidentemente, la hostelería se presentaba ya como un abanico de ofertas cualitativamente muy bien diferenciadas. Algunos textos literarios nos ilustran sobre estos establecimientos; así por ejemplo, Cervantes en *La ilustre fregona*, una de sus novelas ejemplares, nos habla de «*la posada del Sevillano, que es una de la mejores y más frecuentadas que hay en Toledo*»³², al igual que *La Couronne* está provista de platería cincelada en cantidad³³, aunque no tiene despensa y sólo cocina y sirve lo que traen los huéspedes de fuera. En el patio hay un hombre de confianza del posadero que distribuye paja y avena a los sirvientes de los huéspedes para los caballos³⁴. Hay también una persona encargada de renovar un pilón de agua, trayéndola del río, siendo éste un

27 A.C.P. Armº 6, legº 7, nº 2, Libro 1234, fol. 300 rº-vº.

28 *Novísima Recopilación...*, Lib. VII, tit. XXXVI, ley IV.

29 *Novísima...*, Lib. VII, tit. XXXVI, ley VI.

30 *Novísima...*, Lib. VII, tit. XXXVI, ley II.

31 *Novísima...*, Lib. VII, tit. XXXVI, ley III.

32 Miguel de CERVANTES SAAVEDRA: «*La ilustre fregona*», en *Novelas ejemplares*, Aguilar, Madrid, 1962, pág. 473.

33 M. CERVANTES: *ob. cit.*, pág. 482.

34 M. CERVANTES: *ob. cit.*, pág. 473.

gasto de promoción pues «una de las causas porque los mozos de mulas se huelgan de traer sus amos a mi posada es por la abundancia de agua que hallan siempre en ella, porque no llevan su ganado al río, sino dentro de casa beben las cabalgaduras en grandes barreños»³⁵. Además, tiene habitaciones intermedias —ni para señores, ni para criados—³⁶; y el posadero con gran vista comercial ordena en voz alta que se pongan sábanas limpias en la cama de forma que lo oiga el huésped recién llegado: «*Constancica, di a Argüello que lleve a estos galanes al aposento del rincón y que les eche sábanas limpias*»³⁷.

Hace siglos, como ahora, era conveniente no llegar tarde a los establecimientos hoteleros, en la novela de Mateo Alemán, *El Guzmán de Alfarache*, su protagonista dice: «*El forastero que llega con sol siempre es al que se le atiende mejor, siempre encuentra comida y cama en la que acostarse*».

Es conocido que buena parte de las posadas de Venecia, y muchas en toda Italia, estaban regentadas por alemanes. En relación con este hecho hay un curioso comentario entre los escritos del humanista Eneas Silvio Piccolomini, el futuro Pío II, que dice así: «*Hospitia faciunt theutonicí. Hoc hominum genus totam fere Italiam hospitalem faciunt*»³⁸.

Pasando de país a país el viajero, también en las posadas, se encontraba frente a costumbres diferentes. Por ejemplo, hablando de camas, como dice Montaigne, un alemán enferma si tiene que dormir sobre un colchón, un italiano sobre plumas y un francés sin cortinas y sin un fuego cerca. Erasmo resalta la sensación de cálida acogida que se siente en una *stube* —habitación con estufa, muy difundida al norte de los Alpes—, aquí «*os quitáis las botas, os ponéis las zapatillas, si queréis, os cambiáis la camisa; colgáis la ropa mojada por la lluvia cerca de la estufa y os acercáis a ella para secaros*». Antonio de Beatis, canónigo de Molfeta, que acompañó al cardenal napolitano don Luis de Aragón en su viaje por Europa (1517-1518), y escribió un diario de viaje, tuvo ocasión de comparar las hospederías de varios países: en Alemania, dice, se utilizan grandes edredones, dado que hay muchasocas; las camas son amplias sin pulgas ni chinches, pero tienen la mala costumbres de poner en cada habitación tantas camas como en ella puedan haber. En Francia el alojamiento es mejor; en cada habitación hay una cama para el señor y un catre para el sirviente, ambos de plumas, y siempre está encendido un buen fuego. Acerca de los servicios higiénicos dice «*es bien cierto que en Alemania en todas las camas hay uno o dos orinales de estaño, y en Flandes de latón limpiísimo, pero en Francia, por no haber dónde, hay que orinar en la chimenea y así suelen hacerlo de día y de noche, y cuanto más importante es el gentilhomme o señor, lo hace más abiertamente y a gusto*»³⁹.

Como sucede hoy, especialmente en los lugares de fuerte demanda turística, también en las posadas y mesones medievales los abusos y la picaresca estaban a la orden del día: posaderos que engañaban a sus clientes en el precio o calidad de los alimentos y servicios; criadas o camareras que buscaban unos ingresos extras prestando a los huéspedes *servi-*

35 M. CERVANTES: *ob. cit.*, pág. 474.

36 M. CERVANTES: *ob. cit.*, pág. 466.

37 M. CERVANTES: *ob. cit.*, pág. 466.

38 «Los alemanes crean hospederías, Este tipo de gente hace hospitalaria a casi toda Italia», cit. Por L. CAMUSSO: *ob. cit.*, pág. 52.

39 Cit. Por L. CAMUSSO: *ob. cit.*, pág. 52.

cios especiales, o los hacían beber hasta emborracharlos para luego robarles, posaderos que expulsaban a huéspedes, incluso cuando ya estaban en la cama, para dejar sitio a otros que los sobornaban, etc. No debe extrañarnos, por tanto, que los pórticos de las iglesias del Camino de Santiago reiteraran la imagen del posadero, tabernero o cambista sepultado en el infierno con su bolsa de dineros mal ganados; en una especie de aviso del destino que esperaba a los estafadores. También las obras de la llamada literatura burguesa, o las novelas picarescas de nuestro Siglo de Oro, nos ilustran de forma irónica y adecuada al respecto; pero, así mismo, se daban los clientes que se escapaban sin pagar burlando al posadero. Mucho más grave es el hecho que nos narra un mercader milanés, que viajó por Europa entre 1517 y 1519, ocurrido en la ciudad francesa de Toulouse, en donde dos meses antes de su paso, habían sido ajusticiados y descuartizados un posadero, un encargado del orden público y cincuenta cómplices: el posadero alojaba a los clientes adinerados en una habitación a la que tenía acceso la banda de ladrones para robarles. La historia había durado cuatro años con un centenar de víctimas, que acabaron en el fondo del río Garona⁴⁰.

EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO: DINERO, DOCUMENTOS, ETC.

Los viajeros debían de incluir en su equipaje dinero, algunos documentos y, si era posible, un cierto conocimiento de la lista de etapas de la ruta que iba a realizar. El dinero era imprescindible para pagar los innumerables peajes y portazgos de señoríos y ciudades, además con dinero podía pagarse un alojamiento y una comida mejores o unos servicios más rápidos para reponer monturas o reparar herraduras. Debido a la complejidad de la realidad monetaria existente, era indispensable la figura del cambista con sus pequeños pesos para el oro. Al final, el poder adquisitivo y la valoración entre las diferentes monedas venían dados por su cantidad de metal precioso, no por el del momento de emisión, sino por el de después del desgaste por el uso y las rebajas. El viajero tenía una forma de evitar, en parte, las complicaciones del sistema monetario, la frecuente necesidad del cambista y el riesgo de ir con mucho dinero encima: la carta de crédito, que podía adquirir en los bancos y cambiarla por la cantidad indicada en la moneda de otro país.

Los documentos podían servir al viajero medieval tanto como el dinero. Su necesidad derivaba de la estructura política de los reinos. Una multitud de jurisdicciones, cada una de ellas en un territorio reducido; una enorme variedad de regímenes fiscales, cada uno con sus privilegios y excepciones; una gran variabilidad de alianzas políticas, cambiantes de la noche a la mañana; un amplio desconocimiento, tanto físico como jurídico y político del terreno que el viajero recorría. Todas estas circunstancias complicaban enormemente los viajes, y hacían recomendable que el viajero llevara algún documento que lo identificara no tanto a nivel individual, sino como miembro de una comunidad. En la Edad Media, cada una tenía sus propios privilegios y salvaguardas y lógicamente quería que se los reconocieran fuera de su lugar de procedencia. Por ello convenía que el viajero llevara una carta de vecindad, que acreditara no sólo su lugar de residencia, sino también su

40 *Un mercante di Milano in Europa. Diario di viaggio del primo cinquecento*, [edición de Luigi Monga], Edit. Jaca Book, Milano, 1985, pág. 158.

condición social. De ambos datos dependía el trato que iba a recibir en otras localidades o incluso en los peajes y portazgos del camino.

Algunos conocimientos sobre la geografía de las tierras que tenía que recorrer, los valores de cambio de las monedas y de los idiomas, podían ser muy útiles y facilitar los desplazamientos.

LOS PLACERES DEL VIAJE

El arte, la buena mesa, alguna diversión atrayente —fiestas, carnavales, procesiones, carreras de caballos o burros, representaciones sagradas, bailes, sermones, ejecuciones, etc.— y las mujeres. Pocas veces hubo generaciones artísticas tan creativas como las que finalizaron, vivieron su madurez o nacieron en los últimos años del *cuatrocento*: Leonardo, Miguel Ángel, Bramante, Boticelli, Memling, El Bosco, Berruguete, Holbein, Durero... Pero ¿podía el viajero acudir a museos a contemplar las obras? No existían museos, o para ser exactos, sólo existía uno en Roma: el palacio de los Conservadores en el Campidoglio, en el que se encontraban las piezas antiguas que Sixto IV, en 1471, donó al pueblo romano, inaugurando así la era de las colecciones públicas de arte. La mayor parte de las obras de arte, encargadas y pagadas por nobles o mercaderes enriquecidos, se encontraban en sus mansiones. Existían obras monumentales instaladas en lugares públicos: fuentes, estatuas, etc.; y sobre todo, era en las iglesias donde se podían admirar más obras de arte —aunque era superior la curiosidad por las reliquias que por las obras de arte, y por la imagen sagrada más que por la manera en que había sido pintada o esculpida—. Naturalmente que existieron personajes cultos que sabían valorar artísticamente las obras, y quienes, incluso, viajaban exclusivamente para contemplarlas: Erasmo en una carta, desde Inglaterra, dice que no tenía «*nostalgia de Italia, excepto por las cosas bellas que se pueden ver*». Francisco I de Francia se vanagloriaba de haber visto las mejores obras de los mejores artistas de toda Italia. El cardenal Luis de Aragón, durante su viaje fue a ver el *Cordero Místico* de Van Eyck, y también visitó a su paso por Milán la *Cena* de Leonardo, de la que comenta «*excelentísima obra, aunque empieza a estropearse, no se si por la humedad del muro o por otra causa*»⁴¹.

Para imaginar cuáles podrían ser para el viajero los «placeres de la mesa», tendremos que intentar situarnos en plano intermedio entre la austeridad de la mayoría —sopas, tortas de harina, poca carne, mucho pan de cereales...— y el exceso de raros atracones o la ostentosa opulencia de los banquetes: comidas de muchos platos, mucha carne de caza y condimentos refinados e, incluso, extravagantes. Para su placer el viajero podía verse envuelto en algún acontecimiento mundano-gastronómico, si era de un rango lo bastante elevado para gozar de este tipo de invitaciones suntuosas. La finura, o mejor el lujo, en la cocina residía también en el uso de especias orientales. En la Edad Media los asados más

41 «...una cena picta al muro da messer Leonardo Vinci... é excellentissima, benché incomincia ad gustarse, non so si per la humiditá del muro o per altra inadvertentia...», Antonio de BEATIS: «Itinerario del viaggio del Cardinale Luigi D'Aragona», apéndice de André CHASTEL: *Luigi D'Aragona, un Cardinale del Rinascimento in viaggio per l'Europa*, Edit. Laterza, Roma-Bari, 1987, pág. 276; véase también L. CAMUSSO: *ob. cit.*, págs. 59-60.

refinados y nobles eran el pollo y la caza, pero en el siglo XV se empezó a utilizar cada vez más la carne de matadero para asados y estofados, hasta entonces limitada a los caldos o carne picada para pasteles; en su conjunto se iba estableciendo el arte del corte⁴² y la jerarquía de las diferentes partes del buey o de la pieza en cuestión. Las aves de caza eran muy apreciadas y se servían en la mesa con sus plumas. Entonces, como ahora, la cocina francesa gozaba de gran prestigio, el canónigo Antonio de Beatis nos dice de ella que es buena en general, pero se deshace en elogios cuando habla de las carnes, su variedad —vaca, buey, carne de caza, faisán, pavo, capón, pollo, etc.— y sus formas de prepararlas⁴³. En cuanto a los quesos, estaban las cuajadas, las grandes formas de Candía (Creta) que llegaban a Venecia; el parmesano que se puso de moda en Francia a la vuelta de Nápoles de Carlos VIII. El mencionado canónigo nos habla de un queso de Flandes «*verde y picante*» al que se le da sabor con el jugo de muchas hierbas aromáticas, y de los quesos alemanes tiene mala opinión: «*si no está podrido, no les gusta el queso*».

Las costumbres alimenticias locales suscitaban reacciones contradictorias para los viajeros. De Beatis se entusiasma con la espalda de carnero asado al gusto francés; a Montaigne, sin embargo, no le gustaba que en las posadas alemanas los huevos se tomen solamente cocidos y cortados en cuatro trozos en ensaladas. En general, en el siglo XV y principios del XVI fue una época en la que se comía bien y abundantemente; en las fiestas las mesas se curvaban del peso de los alimentos, se comía carne casi a diario y se bebía vino como si fuera agua. Los vinos se consumían siempre jóvenes, algunos gozaron de merecida fama: el de Montepulciano no faltaba en la mesa de los papas, los franceses merecieron los elogios del canónigo de Molfeta —«son óptimos los tintos y también los blancos, pero más raros, ligeros y frescos los que ellos llaman claretos»—, y también son «*buenos y delicados los vinos alemanes, blancos y tintos, algunos aromatizados con salvia, saúco y romero*». En centroeuropa se prefiere la cerveza, y junto a estas dos bebidas, también se consumen la sidra, procedente de Vizcaya; el aguardiente, que en principio se utilizaba como medicina «*porque previene la peste, cura la gota y la afonía*», pasa a consumirse libremente, aunque con precaución, hacia finales del siglo XV.

En la mesa de la posada el viajero encontraba pocas veces ante él un plato, solía ser una tabla o una rebanada gorda de pan sobre la que se ponía la carne, que se cogía de una bandeja con los dedos, y utilizaba para cortarla su propio cuchillo. El tenedor es un invento muy tardío que se difunde muy lentamente por Europa, desde Venecia, a lo largo del siglo XVI, todavía a principios del XVII su uso con destreza causaba admiración⁴⁴.

Los viajeros encontraban en las ciudades y villas, por las que pasaban en sus desplazamientos, diversiones de todo tipo. Algo que, al parecer, ningún viajero dejaba de hacer al llegar a una nueva ciudad era subir a lo alto de un edificio: torre del ayuntamiento,

42 En esta época escribe don Enrique de Villena su obra *De Arte Cisoria*, sobre el arte de trinchar bien las carnes, al tiempo que nos ilustra sobre los utensilios usados al efecto.

43 «*La cucina francese é buona, a base di vitello e di bove, ma anche di montone, ossia di <castroni>, che sono i migliori. Per una spalla di montone arrosto con cipolline, come la sanno fare in tutta la Francia, si rinunciarebbe a qualunque altra specie di carne per squisita che fosse. Pernici, fagiani, pavoni, conigli, capponi e polli non son cari: abbondano e sono ben preparati. Caccia di tutti le specie, e della piu grassa che mai sia vista, perché non cacciano la salvaggina fuori stagione*» (A. CHASTEL: *ob. cit.*, pág. 115).

44 Véase L. CAMUSSO: *ob. cit.*, págs. 64-67.

campanario o torre de la catedral, para ver cómo era la ciudad desde arriba y admirar el panorama. En los relatos de viajes aparece siempre un notable interés por las fortificaciones, pero tal curiosidad es vista con sospecha, sobre todo en algunos momentos. En Calais, plaza inglesa, el mercader milanés anota en su diario que está prohibido a los forasteros acercarse a los fosos, y quien subiere a las murallas podía ser condenado a la pena capital⁴⁵.

Los juegos de azar eran atrayentes, muy difundidos y peligrosos. A los dados se jugaba clandestinamente, de noche, en las casas o al aire libre en cualquier rincón, intentando evitar las rondas; y de día en los mercados o en las ferias. Alrededor de los príncipes se jugaba sin temor, así como entre nobles y mercaderes, pero podían ocurrir incidentes a causa de gestos o palabras arriesgadas o desdenosas —blasfemias, insultos, etc.— siempre consecuencia de una mala racha y la pérdida del dinero apostado⁴⁶, a los dados se añadiría, desde finales del siglo XIV, los naipes. Las familias temían que los jóvenes se aventurasen por esta peligrosa pendiente. Una de las recomendaciones que Cosme de Médicis introdujo en las instrucciones para los hombres que enviaba a dirigir filiales de sus bancos era que se abstuvieran de jugar.

Para los viajeros mediterráneos que iban al norte de Europa era una sorpresa turbadora la promiscuidad en los baños públicos; el español Pedro de Tafur, que hacia 1438 viaja por Flandes, describe maravillado la libertad de costumbres existente en Brujas, narrando con un humorismo malicioso que en los baños mostrarse desnudos hombres y mujeres era habitual: «*los combites de los baños los onbres con la mugeres, por tan honesto lo tienen, como aca visitar santuarios*»⁴⁷. Entre eslavos y alemanes el baño de vapor era habitual y en el siglo XV los *saumerios* se difundieron también en Roma, su pionero fue un alemán, pero aquí pronto se convirtieron en lupanares. A principios del siglo XVI Poggio Bracciolini describió una agradable estación termal cerca de Zurich —Baden Baden—, en su visita al establecimiento balneario construido a orillas del río «*hay magníficos hoteles y unos treinta baños, entre públicos y privados. Está permitido la entrada a todos, incluso a los privados, y se puede visitarlos para conversar y disfrutar mientras las mujeres entran y salen del agua con el cuerpo casi completamente desnudo*»⁴⁸.

Algo comparable a los actuales espectáculos deportivos eran los *palios*. El conocidísimo de Siena se corre ininterrumpidamente desde 1656, pero la costumbre es mucho más antigua y estaba muy difundida. En Roma, durante los carnavales, se corrían muchos *palios* —había carreras de caballos, pero también de burros y hasta de búfalos—. Eran espectáculos callejeros con elevada participación popular. Alguna vez, incluso, corrían con máscaras hasta los cardenales.

En Roma, al igual que en España, se daban espectáculos con toros. En España, entre los espectáculos organizados, el más popular y arraigado es, sin duda, la *fiesta de correr*

45 «*Usano in la guarda de Cales diligentia grandissima: uno forastyere non po adcostarsi alli fossi, et se andasse su le mure li andaria pena capitale*» (*Un mercanti di Milano...*, pág. 79).

46 Sobre el juego de dados véase Ángel Luis MOLINA MOLINA: «El juego de dados en la Edad Media», en *Murgetana*, 100, Murcia, 1999, págs.95-104.

47 Véase Franco MEREGALLI: *Cronisti e viaggiatori castigliani del quattrocento (1400-1474)*, Istituto Editoriale Cisalpino, Milano-Varese, 1957, pág. 62.

48 Cit. Por L. CAMUSSO: *ob. cit.*, pág. 72.

toros, hasta tal punto que, en el siglo XVI Cristobal Lozano, capellán de los Reyes Nuevos de Toledo, decía que en España «...*en no aviendoles, se hace quenta que no hay fiesta*»⁴⁹. En Roma, se celebró un espectáculo taurino el día de San Juan de 1500, para ello se cerró la plaza de San Pedro y se realizó una corrida con seis toros, a los que había que lidiar a caballo con espada y flechas. A una corrida de estas asistió Erasmo de Rotterdam, pero no se divirtió y juzgó el espectáculo como un residuo bárbaro.

Otro tipo de espectáculos eran los torneos y las justas, a los que no es exacto asociarlos al mundo caballeresco del norte y al pasado; precisamente en los años finales del siglo XV el Bucardo habla de que en la plaza de San Pedro de Roma se desarrolló una competición con lanzas según la usanza italiana, y Philippe de Commynes constata con cierta desaprobación que Carlos VIII, a la vuelta de Italia pasaba mucho tiempo en Lyon «*à faire tournaís et joutes*» (1496). Levz Rozmitalu y sus compañeros no pierden ocasión de «*partir una lanza*» cada vez que son huéspedes de algún rey, y su tío el barón Jan Zehrovsky, se exhibe en un torneo de lucha en Bruselas, en la corte de Borgoña. Es decir, los torneos y justas, están a finales de la Edad Media a la orden del día, pero ya como espectáculo de corte.

No había teatros, pero se hacía mucho teatro. Grupos vagabundos ponían en escena obras de todo tipo; también confraternidades religiosas representaban los *milagros*, *misterios* y *moralidades*, pequeñas obras inspiradas en la Biblia, vidas de santos, etc., este tipo de representaciones religiosas eran muy populares, y, en ocasiones, mezclaban lo religioso con lo cómico.

Los sermones de algunos religiosos, itinerantes o no, constituían auténticos espectáculos. Predicadores como Savonarola, Bernardino de Siena, Juan de Campestrano o Vicente Ferrer, y tantos otros, llenaban las iglesias y plazas. Sus sermones constituían auténticos *psicodramas* que hacían vibrar a los oyentes, tocando a cada uno su fibra más sensible.

Sobre el último de los placeres que hemos señalado para los viajeros, el de sus relaciones más o menos honestas con las mujeres, encontramos numerosas anotaciones, que van desde la simple descripción física —como hace el canónigo Antonio de Beatis, comparando las mujeres de los diferentes países que visita en su largo viaje—, a la constatación de algunas costumbres, a la disponibilidad sexual de algunas mujeres y dónde pueden hacerse efectivos tales contactos y la organización de los burdeles.

Antonio de Beatis compara y anota lo que le impresiona sobre las mujeres de Alemania, Francia, Flandes e Italia: de las alemanas comenta que se levantan y hacen reverencia cuando ven pasar a los forasteros, especialmente si son extranjeros ilustres; y, recogiendo lo que algunos compañeros le dicen, añade que son frías por naturaleza, pero lascivas. Las flamencas son blancas, sonrosadas, no utilizan colorete, pero por su costumbre de tomar mantequilla y cerveza tienen, generalmente, los dientes picados, pero son las más bellas. Las francesas no igualan a las flamencas, pero son agraciadas y atractivas, y las nobles son elegantes y bailan con galantería y sentido del ritmo. Y, de vuelta a Italia, dice de las genovesas, que son altas, tienen dientes luminosos y cabellos dorados sueltos, son las más

49 Véase A. L. MOLINA MOLINA: *La vida cotidiana en la Palencia medieval*, Diputación de Palencia, Palencia, 1998, pág. 94.

bellas de Italia⁵⁰. El mercader milanés antes aludido dirá, por ejemplo, refiriéndose a la ciudad de Brujas, que las prostitutas son escasas pero las sustituían las doncellas de las posadas, que eran más baratas, y más adelante se deshace en elogios cuando describe su visita al burdel de Valencia —«*In Valentia he uno bordello bellissimo...*»—⁵¹. Otros viajeros como Antoine Lalaing y Jerónimo Münzer también visitan y elogian la buena organización del burdel valenciano, el más famoso del Mediterráneo⁵². En realidad cada ciudad tenía su burdel o mancebía, por ejemplo, en París el barrio habitado por las prostitutas está situado entre Notre Dame y el Sena, pero también otras calles concentran casas propiedad de mujeres *mundarias*, como la calle de Glarigny. En Londres la prostitución de todas las calidades posibles se ubica en la orilla sur del Támesis, en el Southwark⁵³. Las autoridades controlan y establecen las normas que rigen la prostitución en los establecimientos legales, y persigue la prostitución ilegal que se extiende a otros espacios urbanos: la calle, los mesones, los baños públicos, etc. Algunas obras literarias tratan de este tema, baste recordar las del Aretino, o la titulada *La tarifa de las prostitutas*, escrita en 1535 y que consiste en un diálogo entre un extranjero y un gentilhomme veneciano, en el que se indican precio y calidad de las cortesanas de Venecia, así como los nombres de muchas de ellas.

50 Véase A. CHASTEL: *ob. cit.*, págs. 117-120.

51 *Un mercante...*, págs. 71 y 144.

52 J. GARCÍA MERCADAL: *ob. cit.*, vol. I, págs. 447-448; y Jerónimo MÜNZER: *Viaje por España y Portugal*, Ediciones Polifemo, Madrid, 1991, pág. 59.

53 Sobre estas cuestiones véase A.L. MOLINA MOLINA: *Mujeres públicas, mujeres secretas. (La prostitución y su mundo: siglos XIII-XVII)*, Edit. KR, Murcia, 1998, págs. 39 y ss.