



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

SOFIA ALVES CÂNDIDO DA SILVA

**O COTIDIANO DOS VIAJANTES EM EMBAJADA A TAMORLÁN: UMA
EXPERIÊNCIA DE REPRESENTAÇÃO DIPLOMÁTICA**

Maringá
2024



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

SOFIA ALVES CÂNDIDO DA SILVA

**O COTIDIANO DOS VIAJANTES EM EMBAJADA A TAMORLÁN: UMA
EXPERIÊNCIA DE REPRESENTAÇÃO DIPLOMÁTICA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Maringá como requisito para a obtenção do grau de Mestre em História. Linha de Pesquisa: História, Cultura e Narrativas.

Orientador: Prof. Dr. Jaime Estevão dos Reis.

Maringá
2024

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá - PR, Brasil)

S586c

Silva, Sofia Alves Cândido da

O cotidiano dos viajantes em Embajada a Tamorlán : uma experiência de representação diplomática / Sofia Alves Cândido da Silva. -- Maringá, PR, 2024.
124 f. : color., figs., tabs.

Orientador: Prof. Dr. Jaime Estevão dos Reis.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Departamento de História, Programa de Pós-Graduação em História, 2024.

1. Idade Média - História. 2. Relato de viagens. 3. Viagens. 4. Cotidiano. I. Reis, Jaime Estevão dos, orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Departamento de História. Programa de Pós-Graduação em História. III. Título.

CDD 23.ed. 940.1

Jane Lessa Monção - CRB 9/1173

SOFIA ALVES CÂNDIDO DA SILVA

**O COTIDIANO DOS VIAJANTES EM EMBAJADA A TAMORLÁN: UMA
EXPERIÊNCIA DE REPRESENTAÇÃO DIPLOMÁTICA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Maringá, como requisito para a obtenção do título de Mestre em História.

BANCA EXAMINADORA:



Prof. Dr. Jaime Estevão dos Reis
Presidente/Orientador

Documento assinado digitalmente
 **DOUGLAS MOTA XAVIER DE LIMA**
Data: 06/03/2024 08:22:29-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Prof. Dr. Douglas Mota Xavier de Lima
Membro Convidado (UFOPA)

Documento assinado digitalmente
 **TEREZINHA OLIVEIRA**
Data: 05/03/2024 21:08:52-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Prof.^a. Dr.^a. Terezinha Oliveira
Membro Corpo Docente (UEM/PPE)

Maringá
2024

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço ao meu orientador, Dr. Jaime Estevão dos Reis, figura de grande importância, pois, a partir de suas instruções e direções, foi possível a elaboração deste texto.

Agradeço aos meus familiares, que me ampararam, fornecendo todo o tipo de auxílio e incentivos durante toda a minha vida acadêmica e, principalmente, no período da realização do mestrado.

Agradeço ao professor Dr. Douglas Mota Xavier de Lima e à professora Dra. Terezinha Oliveira por aceitarem o convite para participar da defesa dessa dissertação.

Agradeço aos meus colegas do Laboratório de Estudos Medievais da Universidade Estadual de Maringá pelas incontáveis conversas e debates que me ajudaram nesta caminhada.

“O que não é uma viagem? Por menos que se dê um sentido figurado a esse termo – e jamais pudemos deixar de fazê-lo – a viagem coincide com a vida, nem mais, nem menos: o que é esta, além de uma passagem do nascimento à morte?”

Tzvetan Todorov

RESUMO

Esta dissertação tem como objetivo principal investigar o cotidiano dos viajantes medievais a partir da análise do livro *Embajada a Tamorlán* (1406), escrito por Ruy González de Clavijo, em específico a edição crítica elaborada por Francisco López Estrada (1999). O viajante medieval descreveu, em seu relato, o deslocamento realizado por ele e seus companheiros, entre 1403 e 1406, com destino a Samarcanda. O empreendimento, organizado por Enrique III (1390-1406), rei de Castela e Leão, visava à criação de laços diplomáticos com Timur (1360-1405), líder turco-mongol. A proposta castelhana, como observamos, era baseada em contatos realizados anteriormente e pautados pela necessidade de reafirmação do poderio de Enrique III (1390-1406), assim como pela possibilidade de alianças militares entre castelhanos e turco-mongóis que fizessem frente às investidas otomanas à cristandade. A missão diplomática era composta por Ruy González de Clavijo, autor do relato de viagens analisado, Frade Alfonso Páez de Santamaría e Gómez de Salazar. Junto aos enviados castelhanos, estava um representante timúrida, Mohamad Alcagi, personagem que auxiliou os embaixadores ao longo do itinerário percorrido entre Cádiz e Samarcanda. A redação do relato de viagens ocorreu após o retorno da comitiva, com base em anotações realizadas no decorrer do trajeto. No livro, Ruy González de Clavijo descreveu elementos como: os meios de transporte utilizados, os alimentos consumidos, as cidades, as estadias, os costumes, a participação em festas e as variadas questões que influenciavam o traslado dos viajantes, como as intempéries naturais e as guerras. Tendo em vista os diversos assuntos abordados pelo embaixador, em um primeiro momento, procuramos sistematizar as características dos relatos de viagens medievais, de modo a destacar o caráter descritivo como elemento-chave para a compreensão dos relatos. Posteriormente, apresentamos um panorama do contexto envolvido na proposição da viagem diplomática, com enfoque no reinado de Enrique III (1390-1406) e no império de Timur (1360-1405). Com isso, tornou-se possível realizarmos uma análise dos aspectos do cotidiano presentes na obra castelhana. Tais elementos foram apreendidos com base na sistematização de temáticas presentes em *Embajada a Tamorlán*, sendo elas: os preparativos para a viagem, os meios de locomoção, os alimentos e as estadias.

Palavras-chave: Cotidiano; Idade Média; Viagens.

ABSTRACT

This dissertation's main objective is to investigate the everyday lives of medieval travelers based on the analysis of the book *Embajada a Tamorlán* (1406), written by Ruy González de Clavijo, specifically, the critical edition prepared by Francisco López Estrada (1999). The medieval traveler described in his report the journey made by him and his companions, between 1403 and 1406, towards Samarkand. The venture, organized by Enrique III (1390-1406), king of Castile and León, aimed to create diplomatic ties with Timur (1360-1405), a Turkish-Mongol leader. The Castilian proposal, as we observed, was based on contacts made previously and guided by the need to reaffirm the power of Enrique III (1390-1406), as well as the possibility of military alliances between Castilians and Turkish-Mongols that could face the Ottoman attacks to Christianity. The diplomatic mission was formed by Ruy González de Clavijo, author of the travel report analyzed, Friar Alfonso Páez de Santamaría and Gómez de Salazar. Along with the Castilian envoys, there was a Timurid commissary, Mohamad Alcagi, a character who helped the ambassadors along the route, between Cádiz and Samarkand. The travel report was written after the delegation returned, based on notes taken along the journey. In the book, Ruy González de Clavijo described elements such as: the means of transport used, the food consumed, the cities, the households, the habits, the participation in parties and the various issues that influenced the travel, such as weather and wars. In view of the various subjects covered by the ambassador, initially, we sought to systematize the characteristics of medieval travel reports, in order to highlight the descriptive character as a key element for understanding the reports. Subsequently, we present an overview of the context involved in the proposition of the diplomatic travel, focusing on the reign of Enrique III (1390-1406) and the empire of Timur (1360-1405). With this, it became possible to carry out an analysis of the everyday aspects present in the Castilian book. Such everyday elements were learned from the systematization of themes present in *Embajada a Tamorlán*, namely: preparations for the travel, means of transportation, food and households.

Keywords: Everyday Life; Middle Ages; Travel.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa ilustrativo da rota descrita em <i>Embajada a Tamorlán</i>	36
Figura 2 – Mapa ilustrativo do território do Império Timúrida.....	61
Figura 3 – Mapa ilustrativo da rota realizada pela embaixada castelhana (1403-1406)	72
Figura 4 – Rotas da Seda (recorte da área percorrida pela embaixada castelhana)	78
Figura 5 – Ilustração das embarcações descritas em <i>Embajada a Tamorlán</i>	89

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Características dos relatos de viagens.....	21
Quadro 2 – Divisão dos capítulos de <i>Embajada a Tamorlán</i> , de acordo com a edição de 1999.....	35
Quadro 3 – Divisão do trajeto percorrido pelos embaixadores de acordo com o meio de locomoção.....	37
Quadro 4 – Critérios para a escolha de embaixadores de acordo com as fontes <i>Poridad de poridades</i> , <i>Siete Partidas</i> e <i>Rimado de Palacio</i>	69

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO I – O ESTUDO DO COTIDIANO APLICADO AOS RELATOS DE VIAGEM	
MEDIEVAIS	14
1.1. Os relatos de viagem na Idade Média.....	14
1.2. A tipologia dos viajantes medievais.....	25
1.3. <i>Embajada a Tamorlán</i> : manuscritos, edições e conteúdo.....	33
1.4. A história do cotidiano e estudo dos relatos de viagem: possibilidades.....	41
1.5. O estado da questão.....	46
CAPÍTULO II – ENRIQUE III DE CASTELA E TIMUR: RELAÇÕES DIPLOMÁTICAS	49
2.1. O reinado de Enrique III de Castela.....	50
2.2. O império de Timur.....	56
2.3. A viagem diplomática.....	62
2.3.1. Motivações.....	64
2.3.2. Os viajantes embaixadores.....	67
CAPÍTULO III – EXPERIÊNCIAS COTIDIANAS DA VIAGEM DIPLOMÁTICA	71
3.1. Os preparativos para a viagem.....	73
3.2. Locomover-se por mar e terra.....	87
3.2.1 Trajeto marítimo.....	88
3.2.2 Trajeto terrestre.....	93
3.3. Manter-se nos caminhos: alimentação e estadia.....	98
3.2.1 A estadia em Samarcanda: hospedagem e alimentação.....	107
CONCLUSÃO	113
REFERÊNCIAS	116

INTRODUÇÃO

O estudo da obra *Embajada a Tamorlán* (1999) iniciou-se em 2019, com a produção de um Projeto de Iniciação Científica (PIC), no qual investigamos o contexto e as relações diplomáticas presentes no relato de viagens em questão. Nesse período inicial, a escolha da fonte foi baseada no leque de temáticas que poderiam ser exploradas a partir da obra. Por tratar-se de um relato de viagens que descreve o itinerário percorrido entre Castela e Samarcanda, com duração de três anos, o livro contém diversos elementos contextuais do período (crise no governo de Constantinopla; movimentações comerciais entre o Ocidente e o Oriente; a governabilidade de Timur), assim como aspectos culturais dos mongóis (alimentação, vestimentas, regras e etiqueta). Além disso, com fundamento no relato, é possível abordar questões acerca da própria literatura de viagens, como: a relevância das descrições nessa tipologia, as especificidades do discurso utilizado por Ruy González de Clavijo, entre outros elementos.

Outra motivação para a utilização da fonte residiu na escassez de trabalhos luso-brasileiros que utilizam como objeto de estudo o livro *Embajada a Tamorlán* (1999). Desse modo, durante o PIC, foi possível compreender as particularidades do gênero relato de viagem, bem como analisar o reinado de Enrique III (1390-1406) e como se davam as relações diplomáticas no medievo. Com a construção dessa base teórica, passamos a nos debruçar sobre temas específicos, abordados no livro castelhano.

Sendo assim, nos anos subsequentes à finalização do PIC, expandimos as pesquisas, culminando em textos de diferentes temáticas, como: as questões políticas presentes em *Embajada a Tamorlán* (1999), especificamente a crise sucessória no governo de Constantinopla; características das viagens na Baixa Idade Média; elementos da cultura mongol descritos por Ruy González de Clavijo; o interesse dos europeus, em fins da Idade Média, em relação ao Oriente; e, por fim, a diplomacia medieval e a recepção aos embaixadores em cortes mongóis.

As análises elaboradas ao longo do período entre 2019 e 2023, ora abrangentes, ora específicas, permitiram-nos a construção de uma base teórica e temática acerca das viagens medievais. As investigações elaboradas durante a Iniciação Científica foram especialmente relevantes, pois possibilitaram a proposição e elaboração desta dissertação.

Possuindo como propósito o aprofundamento nos estudos acerca da viagem descrita em *Embajada a Tamorlán* (1999), nesta dissertação objetivamos investigar o cotidiano dos viajantes medievais. A escolha deste tema busca complementar os trabalhos realizados anteriormente e expandir a compreensão acerca das viagens medievais, visto que partimos do cotidiano dos indivíduos para compreender a prática dos deslocamentos no medievo. Para atingirmos esse objetivo, continuamos utilizando como fonte de pesquisa o relato de viagem castelhano, intitulado *Embajada a Tamorlán*, redigido por Ruy González de Clavijo em 1406.

Com o intuito de situar os leitores e fornecer o aparato necessário para compreender a fonte utilizada nesta dissertação, mostraram-se relevante a apresentação e discussões a respeito das características do gênero literário em que ela se enquadra. As raízes dessa tipologia podem ser encontradas em literatura de viagem de base historiográfica, provenientes da Antiguidade (*Histórias*, de Heródoto, e *Anábase*, de Xenofonte), e seus desdobramentos atingem os períodos: medieval (*Livro das Maravilhas*, de Marco Polo); humanista (*Naufragios*, de Alvar Núñez Cabeza de Vaca); iluminista (*Cartas*, de Jovellanos); século XIX (*Viaje a Itália*, de Galdós); e a contemporaneidade (*Campos de Níjar*, de Juan Goytisolo) (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011).

A caracterização do gênero dos relatos de viagens faz-se necessária, justamente, devido à variedade de obras que contém as viagens como tema. Desse modo, no Capítulo I, baseamo-nos em quatro autores — Miguel Ángel Pérez Priego (1984), Francisco López Estrada (1984), Sofía Carrizo Rueda (1997) e Luís Alburquerque-García (2006; 2011) — para apresentarmos aos leitores os elementos que constituem os relatos de viagens medievais.

A partir da compreensão a respeito da tipologia, torna-se possível a análise da fonte propriamente dita. Escrito em 1406, após o retorno de uma comitiva diplomática, o livro *Embajada a Tamorlán* (1999) contém os pormenores da viagem realizada pelos embaixadores Ruy González de Clavijo, Frade Alfonso Páez de Santamaría e Gómez de Salazar. O itinerário entre Cádiz e Samarcanda, descrito nas páginas do relato, foi redigido por Ruy González de Clavijo. A elaboração do livro ocorreu a pedido de Enrique III (1390-1406), soberano de Castela e Leão, responsável pelo envio da embaixada. Os objetivos do rei castelhano, envolvidos na proposição da comitiva e na redação do relato, podem ser relacionados às questões internas e externas ao reino de Castela. Como abordado no segundo capítulo, para

demonstrar seu poderio, mas também para fazer frente às investidas otomanas à cristandade, Enrique III (1390-1406) encontrou na figura de Timur (1360-1405) uma possível resolução dessas questões.

O itinerário percorrido pela missão diplomática engloba uma extensão de, aproximadamente 18 mil km, distribuídos entre a ida e o retorno dos embaixadores. Dessa maneira, a descrição da viagem, conforme supracitado, contém diversas temáticas, entre estas, o cotidiano experienciado ao longo do trajeto. Nesse sentido, devido aos aspectos descritivos dos relatos de viagens, é possível utilizá-los como base para o estudo do cotidiano dos viajantes medievais. O caráter descritivo nos permitiu observar as questões que faziam parte do cotidiano vivenciado pelos viajantes do medievo. Desse modo, a compreensão do gênero literário nos forneceu a fundamentação para a elaboração de uma análise acerca do relato de Ruy González de Clavijo, referente ao itinerário percorrido pela comitiva castelhana, enviada por Enrique III (1390-1406) a Timur (1360-1405).

Em suma, estruturamos esta dissertação em três capítulos. No primeiro, delineamos o gênero do qual a fonte principal desta dissertação faz parte, isto é, os relatos de viagem. A partir disso, pormenorizamos quem eram os viajantes medievais e, na sequência, apresentamos a fonte *Embajada a Tamorlán*, seus manuscritos, as edições disponíveis e o conteúdo presente na obra. Como fechamento desse capítulo, demonstramos as possibilidades de abordagem do estudo do cotidiano e situamos o leitor no cenário de produções a respeito da temática que envolve este trabalho.

O segundo capítulo engloba o reinado de Enrique III (1390-1406) de Castela e o império de Timur (1360-1405). Inseridos no contexto de expansão otomana, tanto os castelhanos quanto os mongóis observavam as problemáticas decorrentes dos avanços promovidos por Bajazeto I¹. Na Batalha de Ancara, em 1402, onde ocorreu o enfrentamento entre Timur (1360-1405) e Bajazeto I, estavam presentes embaixadores castelhanos, enviados por Enrique III (1390-1406). O encontro entre os representantes do soberano de Castela e Leão e Timur (1360-1405) pode ser considerado um dos precursores da viagem empreendida por Ruy González de Clavijo e seus companheiros.

¹ Entre 1389 e 1402, Bajazeto I foi o sultão dos otomanos. Em 1402 foi derrotado por Timur e, como consequência, sua liderança é finalizada.

Dessa maneira, analisar o governo desses dois soberanos e alguns aspectos de suas políticas possibilitou-nos a compreensão dos motivos da viagem diplomática que culminou no itinerário e na elaboração do livro *Embajada a Tamorlán*. Com isso, ainda no segundo capítulo, exploramos as motivações para a proposição da embaixada castelhana, os indivíduos nomeados para a missão e o trajeto que foi percorrido.

Já o capítulo final, dedicado à análise do cotidiano dos embaixadores, foi fundamentado por discussões historiográficas que abordam o cotidiano dos viajantes, especialmente as obras de Margaret Larbarger (1992), Elisa Ferreira Priegue (1994), Maria Serena Mazzi (2018) e Waslan Saboia Araújo (2018). Em síntese, no terceiro capítulo, exploramos temáticas que foram frequentemente descritas por Ruy González de Clavijo. Sendo estas: os preparativos para a viagem, as rotas, os meios de locomoção, a alimentação e a estadia ao longo do itinerário até Samarcanda e o regresso a Castela. Ao propormos esse enfoque, buscamos compreender de que forma o cotidiano dos representantes castelhanos foi influenciado pelo *status* diplomático da viagem.

CAPÍTULO I

O ESTUDO DO COTIDIANO APLICADO AOS RELATOS DE VIAGEM MEDIEVAIS

O ato de viajar e o registro dos caminhos percorridos configuram-se como práticas recorrentes na história humana. Ao pensarmos na ação de movimentar-se no espaço físico e/ou espiritual, podemos elencar exemplos que remontam à Antiguidade, como os argonautas (figuras da mitologia grega), ou que remetem a ocasiões da atualidade, como os romeiros de Aparecida (fiéis católicos que se direcionam até a cidade de Aparecida do Norte, no estado de São Paulo). Diários, guias, relatos e relatórios de viagens, assim como cartas, fotografias e, mais recentemente, vídeos, são algumas das formas pelas quais as viagens foram registradas ao longo da história. Além disso, as viagens são o tema de obras clássicas como: *Odisseia* e *Ilíada*, de Homero, *Livro das Maravilhas*, de Marco Polo, e *Divina Comédia*, de Dante Alighieri, dentre muitas outras que poderíamos elencar. Cabe mencionar os diversos relatos de viajantes, fontes fundamentais para se entender a temática do deslocamento ou das viagens e viajantes em diferentes épocas históricas.

Entre a variedade de produções, esta dissertação tem como fonte o livro *Embajada a Tamorlán*, escrito por Ruy González de Clavijo no início do século XV, mais precisamente, 1406. Neste capítulo, objetivamos discutir acerca do cotidiano aplicado aos livros de viagens medievais. Inicialmente, abordaremos as viagens realizadas por indivíduos do medievo e os relatos de viagens derivados desses empreendimentos. Em seguida, apresentaremos a fonte selecionada para nossa análise e introduziremos o objetivo central desta dissertação: o estudo do cotidiano medieval a partir dos relatos de viagem. Por fim, como fechamento do primeiro capítulo, situaremos ao leitor um primeiro esboço a respeito do estado da questão.

1.1. Os relatos de viagem na Idade Média: apontamentos sobre o gênero e sua produção no medievo

Escrever sobre as viagens é uma prática comum no universo literário. Os deslocamentos podem ser utilizados como um recurso narrativo ou serem, eles mesmos, o tema principal de um livro. *Odisseia*, de Homero (VIII a.C.); *Os contos de Canterbury*, de Geoffrey Chaucer (1386-1400); *Naufragios*, de Alvar Nuñez Cabeza

de *Vaca* (1542); *As viagens de Gulliver*, de Jonathan Swift (1726); *A volta ao mundo em 80 dias*, de Júlio Verne (1783); *Robinson Crusoé*, de Daniel Defoe (1819-1820); e *Campos de Níjar*, de Juan Goytisolo (1960), são exemplos de obras que partilham uma característica em comum: possuem, em suas páginas, algum tipo de relação com as viagens.

Ao nos debruçarmos especificamente sobre a Idade Média, as viagens podem ser encontradas em obras de diferentes tipologias e que foram elaboradas ao longo de todo o período, como: contos (*Os contos de Canterbury*, escrito por Geoffrey Chaucer, já mencionado), crônicas (*Chronica de el-Rey Dom Affonso V*, de Rui Pina, datada do início do século XVI), guias de peregrinação (livro V do *Liber Sancti Jacobi*, elaborado no século XII), itinerários (*Itinerarium Burdigalense*, escrito aproximadamente nos anos 333-334), novelas de cavalaria (*Amadis de Gaula*, publicado por Garci Rodríguez de Montalvo em 1508), biografias cavaleirescas (*El Victorial*, redigido no século XV por Gutiérrez Díez de Games) e relatos de viagens propriamente ditos, como *Embajada a Tamorlán*, fonte desta dissertação.

De modo geral, a variedade de textos que abordam as viagens conforma um gênero denominado “literatura de viagens”². Por essa perspectiva, epopeias, comédias, relatos, cartas, romances, poemas, novelas, crônicas etc., ao apresentarem uma viagem em seus esquemas narrativos, podem ser classificados como pertencentes à “literatura de viagens”. Diferente é o caso dos “relatos de viagens”³, os quais possuem as viagens como o articulador principal e básico de toda a trama, caráter que os distingue das “literaturas de viagens”, obras em que as viagens são um marco, motivo ou ocasião, mas não o elemento constitutivo fundamental (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006). Com isso, pode-se propor que: se

² Podemos considerar a “literatura de viagens” enquanto gênero literário a partir da teoria literária contemporânea, que assume que um gênero não é um esquema rígido, formado por regras, mas sim um arcabouço de características distintas que conformam um conjunto de possibilidades, as quais os escritores aceitam como molde para narrar suas vivências, contar uma história ou exprimir sua imaginação. Com essa definição de gênero, cada período experiencia os gêneros de maneira diferente, assim como os leitores os recebem de formas peculiares (RUBIO TOVAR, 2008, p. 269). Para mais informações sobre a discussão a respeito da existência do gênero “literatura de viagens”, ver: RUBIO TOVAR, J. Algunas cosas que nos enseñan los viajes. In: RUBIO TOVAR, J., VALLEJO GIRVÉS, M. & GÓMEZ ESPELOSÍN, F. J. (ed.), **Viajes y visiones del mundo**. Madrid-Málaga: Ediciones Clásicas & Canales7, 2008. p. 259-320.

³ Autores como Claude Kappler (1986), na tentativa de validar a literariedade dos “relatos de viagem”, apresentam uma postura que tenta apagar a fronteira entre “literatura de viagens” e “relatos de viagens”. Porém, conforme exposto por Sofía Carrizo Rueda (1997), esse tipo de proposta retira dos “relatos de viagens” suas características específicas.

todo “relato de viagens” está dentro da “literatura de viagens”, nem toda “literatura de viagens” é um “relato de viagens” (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011).

Ao investigarmos as análises a respeito dos “relatos de viagens”, observamos que, em princípio, considerava-se que os textos classificados sob essa égide não possuíam um caráter artístico-literário. Com isso, o seu estudo era deixado de lado por críticos e historiadores da literatura, sendo cerceado aos historiadores culturais e geógrafos, os quais se detinham aos elementos histórico-documentais presentes nessas obras (POPEANGA, 1991; ALMEIDA, 2005; ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006). Porém, autores como Miguel Ángel Pérez Priego (1984), Francisco López Estrada (1984), Luís Alburquerque-García (2006; 2011) e Sofía Carrizo Rueda (1997) propuseram sistematizações e definições que situam os “relatos de viagens” no campo da literatura e, conseqüentemente, atribuíram aos textos o caráter artístico-literário que lhes havia sido negado⁴.

Miguel Ángel Pérez Priego (1984) é um dos pioneiros na tentativa de elaborar uma formalização do gênero “relato de viagens”. O autor, ao estudar um *corpus* de sete obras do período medieval⁵, organiza características do âmbito artístico que poderiam ser definidoras e configuradoras em comum aos diferentes objetos analisados.

A proposta de Pérez Priego (1984) pode ser sintetizada em quatro elementos principais: i) o relato se articula através do itinerário dos viajantes; ii) há uma ordem cronológica e espacial sobreposta ao itinerário, a qual permite o desenvolvimento da própria viagem; iii) o núcleo principal dos relatos são as descrições de cidades; iv) diversas digressões são articuladas no decorrer do texto, em especial elas se relacionam com as *mirabilia*⁶.

Da mesma forma, Francisco López Estrada (1984), em seu estudo sobre *Embajada a Tamorlán*, procura estabelecer uma classificação para o livro e defende

⁴ Tanto Sofía Carrizo Rueda (1997) como Luís Alburquerque-García (2006, 2011) defendem que os “relatos de viagens” possuem um caráter bifronte, ou seja, são documentais, mas também literários. Com isso, os relatos se aproximam, por exemplo, das biografias e das crônicas, pois essas categorias também apresentam a dualidade em questão.

⁵ As obras selecionadas por Miguel Ángel Pérez Priego (1984) foram: *Libro del conocimiento de todos los reinos e tierras e señoríos que son por el mundo*; *Embajada a Tamorlán*; *Andanças e viajes por diversas partes del mundo avidos*; *Libro del infante Don Pedro de Portugal*; *Libro de las bienandanzas e fortunas*; traduções dos livros de Marco Polo e Mandeville.

⁶ Miguel Ángel Pérez Priego (1984) define *mirabilia* como sendo constituída pelo extraordinário, o que causa assombro ou admiração aos viajantes.

seu pertencimento ao gênero “livros de viagens”⁷. Para isso, o filólogo apresenta aos leitores três pontos que dizem respeito ao conteúdo e que poderiam ser utilizados como aspectos basilares ao gênero, sendo eles: i) articulação de dados temporais (dias) e topônimos (lugares) por meio de um itinerário, de acordo com um padrão dos “livros de viagens” do período; ii) descrição dos lugares através do recurso da *evidentia*, com a intenção de criar uma imagem crível das coisas experienciadas; iii) informações políticas sobre o governo de Timur (1360-1405). Além disso, em termos literários, Francisco López Estrada (1984) enfatiza a utilização do discurso em primeira pessoa para a organização do relato.

Pensando em aspectos gerais, há as caracterizações de Sofía Carrizo Rueda (1997) e de Luís Albuquerque-García (2006, 2011). A primeira parte de um estudo formal, baseado nos componentes do discurso e suas funções. Sua proposição é do estabelecimento de uma poética para os “relatos de viagens” e, para isso, se apoia em critérios morfológicos provenientes da teoria literária, na pragmática do texto e na teoria hermenêutica. A poética dos “relatos de viagens” deve contemplar as premissas formais em que estão assentadas as especificidades desse tipo de discurso, quais elementos e qual o sistema de relação que o compõe e como reconhecer as margens que os separam de outros textos que possuem as viagens como motivação ou tema (CARRIZO RUEDA, 1997).

Os “relatos de viagens”, para Sofía Carrizo Rueda (1997), seriam compostos pelas seguintes características:

[...] discurso narrativo-descritivo no qual predomina a *função descritiva* em função do objetivo final, que é a apresentação do relato como espetáculo imaginário, mais importante que seu desenvolvimento e desfecho. Este espetáculo abarca desde informações de diversos tipos até as próprias ações dos personagens. Devido a sua [...] estrutura literária-documental, a configuração do material se organiza ao redor dos *núcleos de clímax* que, em última instância, respondem a um princípio de seleção e hierarquização situado no contexto histórico e que responde a expectativas e tensões profundas da sociedade a qual se dirigem⁸ (CARRIZO RUEDA, 1997, p. 28, grifo nosso, tradução nossa).

⁷ Essa nomenclatura difere da utilizada pelos outros autores apresentados nesta dissertação. Contudo, a partir da definição proposta por Francisco López Estrada (1984), podemos relacioná-la com os “relatos de viagens” e estabelecer as duas denominações como sinônimos, nesse caso específico.

⁸ “[...] discurso narrativo-descriptivo en el que predomina la *función descriptiva* como consecuencia del objeto final, que es la presentación del relato como un espectáculo imaginario, más importante que su desarrollo y su desenlace. Este espectáculo abarca desde informaciones de diversos tipos, hasta las mismas acciones de los personajes. Debido a su [...] estructura literario-documental, la

Em sua análise, Sofía Carrizo Rueda (1997) conclui que a diferença fundamental entre os vários livros que possuem, de alguma forma, as viagens em suas páginas e os “relatos de viagens propriamente ditos” é o discurso utilizado por eles. Para os primeiros, imperam as situações de “*riesgo* narrativo”⁹ e nos segundos é o caráter descritivo¹⁰ que se apresenta de maneira opulenta. Os “relatos de viagem” apresentariam um discurso narrativo-descritivo em que a segunda função absorve a primeira e, quando há a presença da narrativa, ela ocorre de modo diferente de outros gêneros.

A proposta de Luís Albuquerque-García (2011) converge com as questões elaboradas por Sofía Carrizo Rueda (1997). O autor articula três características fundamentais dos “relatos de viagem”.

[...] (1) são relatos *factuais* em que (2) a modalidade *descriptiva* se impõe à narrativa e (3) no equilíbrio entre o *objetivo* e o subjetivo, há a tendência de optar pelo lado do primeiro, mais alinhado, em princípio, com seu caráter *testemunhal*¹¹ (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011, p. 16, grifo nosso, tradução nossa).

A tríade apresentada na citação acima é complementada pela *paratextualidade*, *intertextualidade* e pelo caráter *fronteiriço*. Ao explicar os elementos que podem ser atribuídos ao gênero em questão, Luís Albuquerque-García (2011) declara que, agindo sobre a forma em que os relatos se apresentam aos leitores, a *factuality* se baseia nos fatos, na realidade, nos testemunhos, no que pode ser verificável; com isso, o ficcional apresenta-se de modo adjetivo. As *descrições* configuram o discurso, o uso de figuras retóricas é articulado pela

configuración del material se organiza alrededor de *núcleos de clímax* que en última instancia, responden a un principio de selección y jerarquización situado en el contexto histórico y que responde a expectativas y tensiones profundas de la sociedad a la que se dirigen” (CARRIZO RUEDA, 1997, p. 28, grifo nosso).

⁹ A caracterização do que é especificamente narrativo perpassa pelo “fator *riesgo*”. A narração implica um desenvolvimento que evoca constantemente um avanço em direção ao desfecho. Cada ponto do avanço gera suspense e até ansiedade devido aos múltiplos desfechos possíveis. O receptor, fascinado por essas situações de *riesgo*, é levado de uma possibilidade a outra até um final que justifica tudo o que ocorreu (CARRIZO RUEDA, 1997).

¹⁰ Nessa modalidade a jornada e o resultado do “fator *riesgo*” são menos importantes do que o mundo à sua volta. Com isso, a história orienta-se para a função descritiva, porque seu objetivo final é a construção de uma imagem que possa ser observada.

¹¹ “[...] (1) son relatos *factuales*, en los que (2) la modalidad *descriptiva* se impone a la narrativa y (3) en cuyo balance entre lo *objetivo* y lo subjetivo tienden a decantarse del lado del primero, más en consonancia, en principio, con su carácter *testimonial*” (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011, p. 16, grifo nosso).

écfrase, mecanismo que permite “demonstrar” a realidade. A *objetividade* relaciona-se com o carácter testemunhal, pois se trata do que foi vivenciado. A *paratextualidade* diz respeito aos títulos, prólogos e ilustrações que compõem o relato e dão ao leitor a impressão de uma autenticidade do texto. No caso da *intertextualidade*, estamos diante do diálogo entre diferentes tipos de relatos, há uma conexão entre eles a partir da qual obras anteriores podem servir como referências. Por fim, ser *fronteiriço* faz com que suas fronteiras enquanto gênero sejam móveis e não estáticas¹² (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011).

O funcionamento das balizas propostas por Luís Albuquerque-García (2011) caracteriza-se da seguinte forma: se um texto aproxima-se mais do carácter ficcional, ele distancia-se do gênero; se a produção não possui como elemento fundamental a descrição, o caminho traçado é para fora do campo dos “relatos de viagens”, e isso ocorre da mesma forma com o uso descritivo de forma excessiva, que é o caso dos guias de viagens; se um livro é puramente subjetivo, ele foge dos elementos que dizem respeito ao gênero.

Em síntese:

[...] do ponto de vista pragmático, o factual predomina sobre o ficcional; do ponto de vista formal, o descritivo se impõe ao narrativo e, de um ponto de vista testemunhal, o objetivo prevalece sobre o subjetivo, mas isso depende das épocas e dos paradigmas em que estão inseridos os relatos. De qualquer maneira, o “relato de viagens” é sempre testemunhal, o que implica o narrador estar comprometido com o autor [...], as fronteiras se desfazem facilmente e são movediças. Ademais, os relatos de viagem também, de acordo com os períodos históricos, compartilham fronteiras com outras séries literárias. Isto é, as características dos “relatos de viagens” que os acompanham em sua longa trajetória histórica [...] até o momento atual aludem a uma certa vocação de permanência que é intrínseca ao gênero [...]. Desse modo, o “relato de viagens” atravessa séculos e diferentes períodos aglutinando várias formas literárias, metamorfoseando sua condição em modelos mutáveis¹³ (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011, p. 19, tradução nossa).

¹² As raízes do gênero “relatos de viagens” podem ser encontradas em literaturas de viagem de base historiográfica, provenientes da Antiguidade (*Histórias*, de Heródoto, e *Anábese*, de Xenofonte) e seus desdobramentos atingem os períodos: medieval; humanista; iluminista; século XIX; e a contemporaneidade (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011). Esses desdobramentos apresentam “evoluções” do gênero e, com isso, apontam para uma mobilidade nas balizas propostas, a depender do período em que as obras enquadradas em tal classificação foram produzidas.

¹³ “[...] desde el punto de vista pragmático, lo factual predomina sobre lo ficcional; desde un punto de vista formal, lo descriptivo se impone a lo narrativo y desde un punto de vista testimonial, lo objetivo prevalece sobre lo subjetivo, pero dependerá de las épocas y los paradigmas en que se inserten los relatos. En cualquier caso, el ‘relato de viajes’ es siempre «testimonial» lo que implica que el narrador está comprometido con el autor [...], las fronteras son lábiles y movedizas. Además, los relatos de

Conforme exposto por Fernando Gómez Redondo (1989), na Idade Média, mesmo que nos deparando com a ausência de um “sistema de gêneros literários” bem estabelecidos, havia, no momento da redação de livros, uma preocupação com as formas e, por conta disso, é comum o uso da retórica latina tradicional, de modo a transformá-la. Desse modo, a inexistência do gênero “relato de viagens” no período medieval não implica a impossibilidade de, na atualidade, estabelecermos balizas e características, a partir das quais classificamos determinadas obras.

Os apontamentos de Sofía Carrizo Rueda (1997) e Luís Albuquerque-García (2006, 2011) nos auxiliam na compreensão da tipologia de fontes da qual o objeto de estudo desta dissertação faz parte. Ambos propõem a solução para um problema de classificação decorrente do modelo utilizado por pesquisadores anteriores a eles, que se baseavam em critérios temáticos ou da intenção do emissor (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006). Jean Richard (1981), por exemplo, é referência em pesquisas de historiadores medievais devido ao seu trabalho de classificação dos livros de viagens medievais. Sua proposta parte de critérios que dizem respeito ao objetivo dos viajantes e ao propósito da produção do livro. Contudo, esse método não nos proporciona delimitações e particularidades do gênero¹⁴ (CARRIZO RUEDA, 1997).

Os trabalhos de Miguel Ángel Pérez Priego (1984) e Francisco López Estrada (1984) também apresentam lacunas se os utilizarmos para uma definição do gênero “relato de viagens”, visto que se trata de trabalhos pioneiros e que, mesmo tentando se desvencilhar de aspectos puramente de conteúdo, ainda recaem em tais questões. Nesse sentido, propomos a adoção de uma definição baseada na intersecção dos quatro autores apresentados, Miguel Ángel Pérez Priego (1984), Francisco López Estrada (1984), Sofía Carrizo Rueda (1997) e Luís Albuquerque-

viaje también, según los períodos históricos, han compartido fronteras con otras series literarias. Quiero decir que estas características de los ‘relatos de viajes’ que los acompañan en su larga trayectoria histórica [...] hasta el momento actual aluden a una cierta vocación de perdurabilidad que le es intrínseca al género [...]. Como tal, el ‘relato de viajes’ atraviesa los siglos y sus diferentes períodos engullendo variadas formas literarias y metamorfoseando su condición en moldes cambiantes” (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011, p. 19).

¹⁴ O próprio autor reconhece que é difícil concluir se um texto é, segundo a intenção do autor, um guia para peregrinos ou um relato de peregrinação.

García (2006, 2011), uma vez que os dois últimos admitem a utilização de pontos levantados pelos dois anteriores¹⁵.

Quadro 1 – Características dos relatos de viagens

Sofía Carrizo Rueda (1997)	Luís Albuquerque-García (2011)	Francisco López Estrada (1984)	Miguel Ángel Pérez Priego (1984)
Predomínio da descrição	Descritivos	Descrição de lugares por meio da <i>evidentia</i>	Descrição de cidades como núcleo principal dos relatos
	Factual		
	Objetivos		
Estrutura literária-documental/Núcleos de clímax	Intertextual	Informações políticas	Digressões relacionadas com as <i>mirabilia</i>
		Dados temporais e topônimos articulados pelo itinerário	Relato articulado por meio do itinerário
			Ordem cronológica e espacial

Fonte: Elaboração própria.

No **Quadro 1**, apresentamos as principais características do gênero “relato de viagens”, de acordo com os autores supracitados, para que fosse possível visualizarmos as conexões entre as propostas. O caráter descritivo mostra-se como um ponto convergente entre os autores, sendo que Francisco López Estrada (1984) e Miguel Ángel Pérez Priego (1984) o especificam, ao conectarem-no às descrições de lugares e cidades. Por sua vez, a factualidade (verificabilidade) e a objetividade (caráter testemunhal), mencionadas por Luís Albuquerque-García (2011), conectam-se com o predomínio da descrição, de um modo geral, mas, em especial, com o recurso da *evidentia*, o qual auxilia os autores dos “relatos de viagem” na criação de uma imagem crível do que foi experienciado por eles no decorrer do itinerário.

Já a estrutura literária-documental¹⁶, organizada a partir de núcleos de clímax, pode ser relacionada com a intertextualidade e o uso de referências por parte dos autores, já que os núcleos de clímax tratam-se de um princípio de seleção e

¹⁵ Em seus textos, Sofía Carrizo Rueda (1997) e Luís Albuquerque-García (2006, 2011) utilizam os estudos de Miguel Ángel Pérez Priego (1984) e Francisco López Estrada (1984) como base para o início da discussão acerca do gênero “relato de viagens”.

¹⁶ Essa estrutura gera a possibilidade de atribuição de um caráter bifronte aos “relatos de viagens”. Isto é, tais textos se movimentam nos limites entre o literário e o documental/histórico (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011).

hierarquização, os quais se situam no contexto histórico. Além disso, as referências permitem a realização de digressões, assim como a menção às informações políticas.

Por fim, a característica de utilizar o itinerário como elemento articulador é um traço comum entre as proposições de Francisco López Estrada (1984) e Miguel Ángel Pérez Priego (1984), especialmente relevante para Pérez Priego (1984), visto a atribuição da centralidade do itinerário na articulação do próprio relato. Ambos os autores convergem na questão do uso e da ordenação da espacialidade (topônimos) e da cronologia (temporal) nos “relatos de viagens”.

A especificação das características dos “relatos de viagens” auxilia-nos tanto na classificação das obras produzidas no medievo quanto no momento de sua análise. Dessa forma, conforme proposto por Luís Alburquerque-García (2006), o “Predomínio [da descrição] quer dizer [...] abundância, mas não um domínio absoluto [...]”¹⁷ (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 79, tradução nossa). Com isso, os guias de peregrinação e os itinerários, devido à predominância extrema do caráter descritivo, não seriam classificáveis no gênero dos “relatos de viagens”, pois faltam elementos pessoais. A ausência destes ocorre devido à própria motivação da escrita dessas obras, as quais possuem o objetivo de:

[...] descrever exhaustivamente os espaços e lugares “objetivamente” mais importantes do trajeto. Ainda que nestes guias (turísticos ou não) de viagens esteja presente, com frequência, uma certa inclinação a um estilo literário — não se limitam a transmitir apenas os dados puros —, isto não os legitima [...] como “livros de viagens”, nem sequer, na maioria dos casos, como literatura¹⁸ (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 79, tradução nossa).

Sofía Carrizo Rueda (1997), ao diferenciar os guias e itinerários dos “relatos de viagens”, indica que as situações de *riesgo* narrativo e os núcleos de clímax/anticlímax (características que são atribuídas, pela autora, aos “relatos de viagens”) não são encontrados nos guias e itinerários.

¹⁷ “Predominio quiere decir [...] abundancia, pero no dominio absoluto [...]” (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 79).

¹⁸ “[...] describir exhaustivamente los sitios y lugares “objetivamente” más importantes del recorrido. Aunque en estas guías (turísticas o no) de viajes está presente con frecuencia un cierto prurito de estilo literario — no se limitan sólo a transmitir datos montreños —, eso no las legitima [...] como “libros de viajes” ni siquiera, en la mayoría de los casos, como literatura” (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 79).

Por sua vez, crônicas, novelas de cavalaria e biografias também estariam excluídas do gênero, uma vez que as primeiras priorizam a narração de feitos, a partir da qual os autores constroem os sucessos ou as “decadências” dos sujeitos. Desse modo, a função descritiva aparece em momentos em que a intenção do texto é a de construir “cenas”, sujeitando a descrição à narração (CARRIZO RUEDA, 1997). Em síntese, nas crônicas, as descrições estão subordinadas ao caráter informativo-narrativo (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006). No caso das novelas de aventura, por exemplo, o dramatismo mostra-se como elemento fundamental, diferentemente do que ocorre com os “relatos de viagens”, gênero no qual os personagens não nos impulsionam para o desenlace, mas sim “[...] nos prendem, ao contar como o viajante conseguiu, por si mesmo, resolver aquelas situações”¹⁹ (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 81, tradução nossa). Já nas biografias, como é o caso do livro *El Victorial*²⁰, as viagens centram-se na vivência de uma única pessoa. Dessa maneira,

[...] os processos de evolução narrativa estão concentrados no trajeto de uma única vida. Esta é a que domina e ordena todo o processo discursivo, diferentemente do “relato de viagens”, cujo interesse [...] reside em seu “espetáculo para contemplação”. Uma biografia pode ser contada de acordo com o trajeto de um itinerário percorrido por diferentes locais, que marcaram a trajetória vital de uma pessoa. Podem estar cheios de descrições e, inclusive, digressões, mas a experiência protagonizada pelo viajante [...] é dominante em comparação com as circunstâncias da viagem (informações, notícias, descrições)²¹ (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 80, tradução nossa).

Com isso, livros como *El Victorial*, *Itinerarium Burdigalense*, *Amadis de Gaula* e *Os contos de Canterbury* podem ser enquadrados nas “literaturas de viagens”, mas ficam de fora do campo dos “relatos de viagens”. Por outro lado, podem ser

¹⁹ “[...] nos retienen contándonos cómo el viajero pudo por sí solo resolver aquellas situaciones” (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 81).

²⁰ Rafael Beltrán (1991) classifica *El Victorial* como uma biografia cavaleiresca. Sofia Carrizo Rueda (1997) afirma que, nessa obra do século XV, as viagens não possuem um valor em si mesmas, mas estão “[...] subordinadas ao propósito de evocar aspectos da existência do conde de Buelna” (CARRIZO RUEDA, 1997, p. 15, tradução nossa).

²¹ “[...] los procesos de evolución narrativa se concentran en la andadura de una sola vida. Ésta es la que domina y ordena todo el proceso discursivo, a diferencia del “relato de viajes” cuyo interés [...] reside en su “ser espectáculo para la contemplación”. Una biografía puede ser contada al hilo de un itinerario jalonado por los diferentes sitios que han marcado a trayectoria vital de una persona. Pueden abundar las descripciones e, incluso, las digresiones, pero la experiencia protagónica del viajero [...] domina claramente sobre las circunstancias del viaje (informaciones, noticias, descripciones)” (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 80).

qualificados como participantes dos “relatos de viagens”, por exemplo: *Andanças y viajes*, de Pero Tafur, *Embajada a Tamorlán*, de Ruy González de Clavijo, *Livro das Maravilhas*, de Jean de Mandeville, *Libro del conocimiento*²² e *Livro das Maravilhas*, de Marco Polo.

Tratando-se da análise dos “relatos de viagens” produzidos no período medieval, a utilização de obras desse gênero como fonte de pesquisa pode auxiliar-nos tanto na compreensão do contexto histórico dos autores quanto no estudo a respeito das culturas que foram visitadas por eles. Dessa forma, para que possamos compreender a estrutura das obras participantes desse gênero, mostra-se necessário entendermos a relevância do caráter descritivo, uma vez que este pode ser relacionado com os demais elementos dispostos no **Quadro 1**.

De acordo com Victoria Béguelin-Argimón (2020),

[...] nos relatos de viagem, a descrição não tem função acessória, nem é uma digressão ou uma ampliação; tampouco constitui, *strictu sensu*, um *morceau de bravoure*. A descrição nos relatos de viagem é a própria essência do discurso [...]. Um dos traços característicos da descrição nos relatos de viagem é que a extensão das descrições de um lugar geralmente corresponde ao tempo de permanência ali: uma longa parada é refletida por uma longa sequência descritiva que produz um efeito de mimese entre a viagem narrada e o texto²³ (BÉGUELIN-ARGIMÓN, 2020, p. 2, grifo da autora, tradução nossa).

Além disso, conforme mencionado anteriormente, quando tratamos dos núcleos de clímax, o contexto histórico presente nos “relatos de viagens” reflete inquietudes, interesses e preocupações dos períodos em que as obras do gênero foram redigidas. No caso medieval, segundo as proposições de Sofía Carrizo Rueda (1997), são predominantes as informações acerca das guerras, conversas com

²² Como proposto por Sofía Carrizo Rueda (1997), a “viagem imaginária” presente nos livros de Mandeville e no *Libro del conocimiento* (livro de um autor anônimo, de origem castelhana), não implica a retirada destes dos “relatos de viagens”, uma vez que a intenção dos emissores é que as suas informações sejam recebidas como objetivas. Desse modo, não se trata de exemplos de relatos alegóricos (como é o caso do livro *Visio Thurkilli*), nos quais os autores demonstram que a viagem realizada trata-se de uma viagem do espírito, com aparições misteriosas, personagens alegóricos etc.

²³ “[...] en los relatos de viajes, la descripción no tiene una función ancillar, ni es una digresión o una amplificación; tampoco constituye, *strictu sensu*, un *morceau de bravoure*. La descripción en los relatos de viajes es la esencia misma del discurso [...]. Uno de los rasgos característicos de la descripción en los relatos de viajes es que la extensión de las descripciones de un lugar suele corresponder con la duración del tiempo pasado en él: una parada larga se refleja mediante una larga secuencia descriptiva que produce un efecto de mimesis entre el viaje narrado y el texto” (BÉGUELIN-ARGIMÓN, 2020, p. 2, grifo da autora).

governantes, questões diplomáticas e comerciais, assim como a realização ou a presença em concílios.

Outro ponto de destaque no gênero dos “relatos de viagens” que nos permite a compreensão de diferentes culturas é a existência de informações “bidirecionais”, isto é, elementos que

[...] ilustram tanto sobre a cultura visitada quanto sobre a bagagem cultural e os problemas de quem está visitando. Este gênero literário aponta, portanto, não apenas a literatura de origem do autor, mas também a literatura de culturas que foram representadas por ele²⁴ (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 81, tradução nossa).

Em síntese, este subtópico da dissertação teve como objetivo apresentar aos leitores que as viagens são parte de diferentes tipos de obras produzidas no medievo, como: crônicas, guias, itinerários e novelas de cavalaria. A amplitude de textos que trazem as viagens como tema ou elemento articulador da narrativa faz com que seja necessária a distinção entre “literatura de viagens” e “relato de viagens”. Ao assumirmos a existência do gênero “relato de viagens”, posicionamos diante da literatura que versa sobre o assunto. Dessa forma, defendemos o caráter documental-literário dos “relatos de viagens” e expusemos as características apresentadas por quatro autores, os quais nos auxiliaram na definição das balizas para o gênero dos “relatos de viagens”. Por fim, relacionamos as características propostas pelos autores com os “relatos de viagens” produzidos no medievo. Na sequência nos aprofundaremos em quem eram os viajantes medievais e no porquê de esses indivíduos percorrerem seus respectivos itinerários.

1.2. A tipologia dos viajantes medievais

Na Idade Média, as razões para as viagens estavam relacionadas à categoria dos viajantes. A administração das terras, por exemplo, gerava a necessidade de viagens por parte de reis, senhores feudais, duques e condes. Por sua vez, o comércio implicava o descolamento dos mercadores. Do mesmo modo, os estudantes viajavam para as cidades em que as universidades estavam localizadas,

²⁴ “[...] ilustra tanto sobre la cultura visitada como sobre el bagaje cultural y los prejuicios del que visita. Este género literario apunta, por tanto, no sólo la literatura de origen del autor sino también a la literatura de las culturas en él representadas” (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, p. 81).

assim como cavaleiros direcionavam-se para os territórios a serem defendidos ou conquistados. A variedade de motivações dos grupos encontra um ponto convergente quando tratamos acerca das peregrinações, uma vez que todas as categorias poderiam empreender uma viagem peregrinatória.

As cidades de Roma, Santiago de Compostela e Jerusalém são os grandes destinos dos peregrinos no medievo, mas há também os que peregrinavam a santuários mais próximos, onde determinadas relíquias eram mantidas (LABARGE, 1992). Na Idade Média, a devoção é o motivo que impulsiona os peregrinos a percorrerem os trajetos, tanto partindo de um objetivo votivo quanto a partir de um ato penitencial. De acordo com Sílvia Márcia Alves Siqueira (2021), é no século IV que a prática da peregrinação se intensifica entre os cristãos²⁵, de modo a figurar uma viagem com a intenção de visitar lugares em que indivíduos santificados viveram ou onde objetos derivados e/ou pertencentes a eles estavam armazenados.

Com a difusão da peregrinação no Ocidente cristão, guias e itinerários começaram a ser redigidos²⁶ com a intenção de auxiliar os viajantes. Conforme mencionado no tópico anterior, tais obras estão fora do escopo dos “relatos de viagens” devido à presença excessiva do caráter descritivo. As descrições, nessas obras, pormenorizam os espaços significativos do itinerário dos peregrinos, como as cidades sagradas e, por conta disso, segundo Eugenia Popeanga (1991), a própria movimentação espacial aparece de maneira escassa e, em determinadas ocasiões, deixa de apresentar a experiência pessoal do autor-peregrino.

O grupo dos peregrinos, no contexto medieval, era o que apresentava uma maior heterogeneidade, composto, portanto, por diferentes indivíduos, provenientes de diferentes camadas da sociedade. Reis, nobres, cavaleiros, mercadores e até mesmo camponeses poderiam seguir os caminhos que tinham como destino os santuários. A importância do grupo gera um *status* privilegiado diante das autoridades, as quais redigiram leis que tinham a função de protegê-los no decorrer dos trajetos, como é o caso da obra jurídica de Alfonso X, *Siete Partidas*, na qual há informações sobre peregrinos e romeiros na Primeira Partida, Título XXIV, Leis 1-3.

²⁵ Conforme indicado por José Ángel García de Cortázar (1994), peregrinar não é um ato exclusivo da cristandade e pode ser encontrado entre diferentes religiões.

²⁶ A difusão dessas obras se dá, de acordo com Eugenia Popeanga (1991), por meio da leitura em voz alta. Com isso, tais textos possuíam, também, a função de incitar os ouvintes a empreender suas peregrinações, repetindo o trajeto que estava sendo lido.

No excerto a seguir, podemos observar a proteção fornecida por Alfonso X aos peregrinos e aos romeiros, os quais possuíam o direito de seguir seus caminhos de forma segura.

Romaria e peregrinação devem ser feitas pelos romeiros com grande devoção [...], devem sempre [...] ir acompanhados para que não sofram problemas e para que possam fazer sua romaria da melhor forma possível. Devem, os homens das terras, quando os romeiros passarem pelos lugares, os honrarem e os ajudarem; pois aqui é direito, os homens que saem de sua terra com a boa vontade de servir a Deus, devem ser recebidos pelos outros [...], e ordenamos que os peregrinos que vão até Santiago, assim como suas companhias e seus pertences, devem ir e retornar de maneira segura por todos os nossos reinos [...]”²⁷ (ALFONSO X, PARTIDA I, T. XXIV, L. II, 1807, p. 498, tradução nossa).

A diversidade na composição do grupo de peregrinos implica uma variedade de motivações para a prática da viagem peregrinatória. De acordo com José Ángel García de Cortázar (1994), até o século XI, a “[...] fé e a devoção espontâneas foram os estímulos mais gerais do que, muitas vezes, era a busca por um milagre”²⁸ (GARCÍA DE CORTÁZAR, 1994, p. 15, tradução nossa). Dentre os autores que se debruçaram nos motivos para as peregrinações, destacamos a sistematização de Adeline Rucquoi (1981). Partindo dos elementos elencados pela autora, é possível afirmar que, no medievo, há os viajantes que percorrem trajetos pela fé propriamente dita, devido às indulgências concedidas²⁹ (em especial, a partir do século XII) ou por conta de promessas, a partir da proposição de um voto de peregrinação³⁰. Em contrapartida, há as peregrinações realizadas para o pagamento de penitências que foram impostas aos indivíduos como meio de expiar os pecados cometidos por eles. Outro tipo de peregrino proveniente do medievo são os aventureiros, os quais utilizavam o ato peregrinatório como pretexto para a

²⁷ “Romeria et pelegrinaie deben facer los romeros con grant devocion [...], deben siempre [...] ir acompañados porque sean guardados de daño, et puedan mejor facer su romeria. Et deben los homes de las tierras quando los romeros pasaren por lugares honrallos et guardallos; ca derecho es que los homes que se extrañan de su tierra con buena voluntat para servir á Dios, que los otros los reciban en la suya [...] et mandamos que los pelegrinos que vienen á Santiago, que ellos et sus compañías et las sus cosas vayan et vegan salvos et seguros por todos nuestros regnos [...]” (ALFONSO X, PARTIDA I, T. XXIV, L. II, 1807, p. 498).

²⁸ “[...] la fe y la devoción espontâneas fueron los estímulos más generales de lo que, muchas veces, era la búsqueda de un milagro” (GARCÍA DE CORTÁZAR, 1994, p. 15).

²⁹ De acordo com Adeline Rucquoi (1981), as primeiras indulgências foram concedidas com as Cruzadas, na intenção de atrair os cristãos para a “libertação da Terra Santa”.

³⁰ As peregrinações realizadas por doentes, em busca de um milagre de cura, eram feitas para localidades mais próximas e, quase nunca, direcionavam-se a Jerusalém, Roma ou Santiago (RUCQUOI, 1981).

realização de uma viagem e para a visita de lugares desconhecidos. Por fim, podemos mencionar os peregrinos “por procuração”, pessoas nomeadas para cumprir o trajeto em nome de outro indivíduo.

No decorrer da Idade Média, os caminhos percorridos tendem a uma “laicização”, como proposto por José Ángel García de Cortázar (1994). Com isso, a partir do século XII, os peregrinos dão lugar aos mercadores e, no final do século XV, as vias penitenciais são convertidas em trajetos de curiosidades intelectuais e de intercâmbios. Tais alterações acompanham as mudanças da sociedade medieval, visto que é com a chegada do século XI que ocorre o início do processo denominado por Jacques Le Goff (1991) como “revolução comercial”, o qual permite o crescimento social e econômico do grupo dos mercadores.

De acordo com Jacques Le Goff (1991), é no Mediterrâneo e no norte da Europa que os postos avançados da cristandade desempenham, de forma mais pujante, o seu papel no comércio, o que gera a predominância de dois tipos de mercadores: os italianos e os hanseáticos. Em um primeiro momento, podemos observar a itinerância do grupo, devido à necessidade de transportar as mercadorias, tanto por vias terrestres como por rotas aquáticas. No século XIII, por exemplo, as famosas feiras anuais em Flandres e Champagne eram o objetivo de mercadores.

Já nos séculos finais da Idade Média (XIV e XV), ocorre um processo de sedentarização do grupo dos mercadores, motivada pela própria complexificação do comércio. Desse modo, a primazia das viagens às feiras é alterada por “[...] uma loja fixa onde realiza suas atividades de compra e venda e impulsiona o desenvolvimento econômico das cidades medievais” (MARSOLA; REIS; NOGUEIRA, 2022, p. 39972). Em menor escala, podemos citar o grupo dos artesãos, que comercializava seus objetos manufaturados nas *villas* e cidades mais próximas (MAZZI, 2018).

Com a crescente importância das cidades para o contexto medieval, elas tornam-se destino de diferentes grupos de viajantes, como os mercadores e artesãos, mas também são o objetivo de estudantes. A partir do século XIII, esses indivíduos direcionam-se a Paris, Bolonha, Oxford e Cambridge, cidades conhecidas por suas universidades (MAZZI, 2018). Especializadas em diferentes formações, Paris, por exemplo, era conhecida por ser o centro de estudos de filosofia e teologia. Por sua vez, os estudantes buscavam Bolonha para o estudo do direito. Dentre os

acontecimentos que fomentaram o surgimento de tais instituições, destacam-se “[...] o renascimento das cidades, o desenvolvimento das corporações de ofícios, o florescimento do comércio, o aparecimento do mercador” (OLIVEIRA, 2007, p. 120).

Os estudantes que viajavam para as universidades do medievo, segundo Terezinha Oliveira (2006), poderiam contar com algumas proteções, como o privilégio concedido por Frederico I, em 1158. Essa concessão permitia a viagem de modo livre, especialmente no caso dos estudiosos do direito, sem a necessidade da autorização de seus senhores.

Este privilégio tinha dois objetivos: em primeiro lugar concedia proteção especial aos estudantes estrangeiros que por amor a ciência enfrentavam tantas dificuldades. Eles tinham o direito de viajar livremente por toda parte, era proibido submetê-los a qualquer tipo de vexação sob pena de severíssimas punições, também não podiam ser acusados pelos delitos ou pelos erros de seus compatriotas. Existia, além disso, uma jurisdição particular fora da qual não poderiam ser conduzidos (SAVIGNY, 1844 *apud* OLIVEIRA, 2006, p. 67).

Tratando-se do grupo dos reis e senhores feudais, devido ao caráter itinerante da administração medieval, eles deveriam estar presentes nos diferentes locais que estavam sob seus domínios (PRIEGUE, 1994). Ao analisarmos a crônica redigida por Pedro López de Ayala (1780), deparamo-nos com a realização de, ao menos, 37 viagens³¹ por parte do rei de Castela e Leão, Enrique III, no decorrer de cinco anos de governo (1391-1395). Em síntese, questões internas e externas fazem com que Enrique III se desloque pelos seus domínios em diversos momentos. Suas viagens são motivadas por: questões de governabilidade; razões estratégicas; organização das tropas, acordos e tratados; guerrear; solucionar problemas; celebração de casamentos e visitas às igrejas.

Desse modo, alguns dos motivos para a realização de viagens, por parte dos monarcas, poderiam ser: a realização de um casamento, selar ou organizar um tratado, administrar o reino, expedições militares, visitar santuários e localidades que estavam sob sua graça. Crônicas, diplomas emitidos por *cancillerías* e *cuentas* podem nos fornecer detalhes sobre os deslocamentos desses indivíduos no medievo (RUBIO TOVAR, 1996).

³¹ Esse número diz respeito aos deslocamentos empreendidos pelo rei e não contempla as viagens realizadas por mensageiros, enviados, legados papais, embaixadores, duques, marqueses etc., que também são mencionados pelo cronista ao longo do reinado de Enrique III.

Acompanhados por uma comitiva responsável tanto por sua segurança como pela comodidade, os reis viajavam causando um efeito de magnificência e privilégio. Os séquitos reais eram compostos por escudeiros, escrivães, tesoureiros, mensageiros, capelães, entre outros chefes das diferentes seções da casa real (da cozinha e da despensa, por exemplo) (LABARGE, 1992). Cada qual com as suas designações, as pessoas responsáveis pelo transporte, pelas comidas e pela estadia possuíam papel de destaque no esquema organizacional das viagens realizadas por monarcas.

Os transportes deveriam contemplar tanto o rei e seus acompanhantes quanto seus pertences. “Na *Ordenanza de la Casa Real* inglesa de 1445, por exemplo, são enumerados 60 cavalos [...] para o rei e mais outros 186 para carretas, carros e criados com direito a cavalo próprio, além dos animais de carga”³² (LABARGE, 1992, p. 67, tradução nossa). Além disso, em alguns trajetos — por más condições das vias terrestres ou por constituírem-se como a única opção —, poderiam ser utilizadas embarcações para o transporte das cargas (de forma auxiliar) ou das próprias pessoas.

Por sua vez, as estadias utilizadas pelos reis e sua comitiva dependiam do itinerário traçado e, conseqüentemente, do objetivo da viagem. Hospedavam-se em seus próprios castelos e palácios ou em propriedades de aliados, poderiam utilizar como alojamento monastérios ou conventos, mas também existia a possibilidade de exigir aos vassalos que lhes fossem fornecidas hospedagens e alimentação. Em algumas ocasiões, como em expedições militares, abrigavam-se em tendas luxuosas (MOLINA, 1999).

Para as refeições, os alimentos eram transportados, e as pessoas responsáveis pela preparação deles compunham o séquito real. Se estavam em movimento, os viajantes pausavam para o almoço e, posteriormente, continuavam seus trajetos até o momento em que realizavam uma parada para jantar e passar a noite. Por vezes, as comidas poderiam ser adquiridas em pousadas ou com moradores da região pela qual estavam passando. A depender da localidade, alimentar-se poderia ser um problema para esses viajantes devido à quantidade de pessoas que se deslocavam conjuntamente (LABARGE, 1992).

³² “En la *Ordenanza de la Casa Real* inglesa de 1445, por ejemplo, se enumeran 60 caballos [...] del rey más otros 186 para carretas, carros y criados con derecho a caballo propio, además de las acémilas” (LABARGE, 1992, p. 67).

O problema decorrente da movimentação de grandes contingentes de indivíduos também afeta outro grupo de viajantes medievais, os homens de armas que compunham as fileiras dos exércitos de reis e senhores feudais. Elise Cardoso (2015) aponta que o abastecimento das hostes configurava-se como uma das preocupações mais importantes na logística militar. A autora afirma que, na organização das viagens militares, havia uma parte de cabeças de gado destinadas ao transporte de bens para o consumo dos soldados no intuito de abastecê-los parcialmente, uma vez que os alimentos trazidos pelos soldados

[...] apenas iriam durar alguns dias, ao passo que uma campanha poderia durar bastante tempo, muito mais do que a quantidade de comida que era trazida de casa... A “carriagem”, isto é, o trem de apoio que transportava as bagagens dos soldados e as munições, servia também para transporte das vitualhas necessárias ao abastecimento da hoste (CARDOSO, 2015, p. 49).

Por conta disso, era comum que, no momento das expedições, os homens realizassem saques e roubos no território inimigo, ações que garantiriam o abastecimento do acampamento (CARDOSO, 2015).

Envoltas em um caráter cíclico, as viagens militares na Idade Média ocorriam de acordo com as estações do ano, de modo a aproveitar o clima favorável. Dessa maneira, as viagens iniciavam-se na primavera, com seu ápice no verão, e o final ocorria com a chegada do outono, estação em que as temperaturas começavam a abaixar.

Em suma, tais indivíduos, para combater os inimigos, deslocavam-se em direção aos lugares ameaçados e, por vezes, essas localidades situavam-se no Oriente, como as viagens promovidas para a realização das Cruzadas (GARCÍA DE CORTÁZAR, 1994). Em outras ocasiões, para aplicar táticas de guerra como os cercos às cidades, era necessário que o exército se deslocasse até a localidade a ser sitiada.

Por sua vez, havia o grupo dos aventureiros, composto essencialmente por cavaleiros, os quais empreendiam viagens com o objetivo de demonstrar seu valor e força. Na Baixa Idade Média, com o processo de transformação da cavalaria, tais indivíduos deslocam-se para os locais em que os torneios eram realizados. De acordo com Jérôme Baschet (2006), a participação dos cavaleiros nos torneios ocorria como uma “[...] autocelebração, com fausto crescente, [pela qual] os nobres

procuram se distinguir da elite camponesa e dos cidadãos enriquecidos [...]” (BASCHET, 2006, p. 255).

De igual modo, Jean Flori (2006) declara que nos torneios:

A proeza torna-se mais individual, mais teatral, e os grandes torneios “flamejantes” dos séculos XIV e XV tomam rumos suntuários: a nobreza procura neles se afirmar, tranquilizar e distrair ante a crescente ameaça econômica e social da burguesia (FLORI, 2006, p. 195).

Por essa perspectiva, o grupo é alvo de críticas nos séculos XVI e XVII, as quais culminam na redação da obra *Dom Quixote*. Miguel de Cervantes (1547-1616), ao elaborar o personagem Dom Quixote, baseia-se nesse tipo de aventureiro para construir uma figura caricata (GARCÍA DE CORTÁZAR, 1996).

Por fim, podemos mencionar os embaixadores, grupo de viajantes que era responsável pela conexão diplomática entre duas partes. Iremos pormenorizar as características desse grupo nos capítulos II e III desta dissertação, mas, em síntese, devido às características da sociedade medieval, as pessoas que compunham esse grupo eram advindas de diferentes categoriais sociais, uma vez que:

[...] os indivíduos responsáveis [pelo cargo de embaixadores] não possuíam uma profissão fixa de embaixadores ou diplomatas, pois a diplomacia medieval não se caracteriza por ser permanente, e sim por seu caráter *ad hoc*. [...] Desta forma, poderiam desempenhar atividades diplomáticas: nobres, mercadores, clérigos, oficiais dos reis, dentre outros. Suas missões também eram variadas e poderiam ter finalidades como de representar alguém em uma cerimônia, negociar tratados ou entregar mensagens (REIS; VOLOSKI; SILVA, 2022, p. 37).

Partindo do cenário complexo dos indivíduos que se deslocavam no medievo, alguns estudiosos se propuseram a classificá-los, dentre estes destaca-se José Ángel García de Cortázar (1996), autor que propôs a divisão dos grupos de viajantes em: viajantes de Deus (peregrinos); viajantes de ida e volta (reis, senhores, embaixadores, mensageiros, soldados, mercadores e estudantes); viajantes de ida (emigrantes e exilados); viajantes a toda e nenhuma parte (pregadores itinerantes, caçadores e trovadores); viajantes de ficção (viagens imaginárias ou desempenhadas por “personagens alegóricos”, os quais eram representados no

imaginário medieval por cavaleiros “andantes”); viajantes mortos (diz respeito à movimentação de relíquias e de cortejos fúnebres de reis e grandes senhores).

As viagens realizadas por esses diferentes indivíduos foram registradas em uma variedade de tipologia de fontes, conforme apresentado no subtópico anterior. Desse modo, no medievo, há uma ampla produção de obras enquadradas na “literatura de viagens” assim como livros que participam dos “relatos de viagens”. Essa variedade acompanha a multiplicidade de grupos que viajavam na Idade Média e, com isso, os textos produzidos por esses personagens apresentam uma diversidade de pessoas, culturas, locais e trajetos.

Tendo em vista o panorama apresentado, esta dissertação se propõe a analisar o cotidiano do grupo de viajantes composto por embaixadores, classificados por José Ángel García de Cortázar (1996) como “viajantes de ida e volta”. Para a realização de tal estudo, utilizamos como fonte de pesquisa o livro *Embajada a Tamorlán*, obra castelhana que se enquadra no gênero dos “relatos de viagens” produzidos no medievo. Desse modo, o próximo subtópico deste capítulo possui o intuito de apresentar a fonte selecionada.

1.3. *Embajada a Tamorlán*: manuscritos, edições e conteúdo

O livro *Embajada a Tamorlán* contém, em suas páginas, o registro de uma viagem diplomática realizada por embaixadores que representavam o rei de Castela e Leão, Enrique III (1390-1406). Os representantes do rei castelhano deveriam, além de exercer suas funções diplomáticas, registrar o itinerário percorrido e elaborar uma obra a respeito do deslocamento até o imperador turco-mongol Timur (1360-1405). O responsável por esse registro foi Ruy González de Clavijo³³, cavaleiro madrilenho e camareiro do rei ibérico.

O livro, publicado pela primeira vez em 1406, logo após o retorno dos embaixadores a Castela, possui na atualidade traduções para o inglês, espanhol moderno, russo, francês, persa e turco³⁴. De acordo com Francisco López Estrada

³³ *Embajada a Tamorlán* não foi um livro “assinado”, bem como outras produções do medievo. A autoria da obra foi concedida a Ruy González de Clavijo devido à existência de uma produção literária à parte, que, conseqüentemente, nos demonstra a sua capacidade para ser o autor de *Embajada a Tamorlán*. Existem debates acerca da possibilidade de a autoria pertencer ao frade Alfonso Páez de Santamaría, outro membro da embaixada. Mas, assim como Francisco López Estrada (1999), assumimos que a redação foi realizada pelo cavaleiro e camareiro madrilenho.

³⁴ Segundo os dados recolhidos por Francisco López Estrada (1999), as traduções foram realizadas durante os séculos XIX e XX.

(1999), filólogo e estudioso da obra, não temos notícias sobre a edição original do texto de González de Clavijo. Os registros mais antigos que estão disponíveis são quatro manuscritos. Dentre estes, dois textos foram elaborados no século XV (manuscrito 9218, disponível na *Biblioteca Nacional de Madrid*; manuscrito 1613, presente na *British Library* em Londres) e duas edições no século XVI (manuscrito II/2527, acondicionado na *Real Biblioteca de Palacio*; manuscrito 18050, disponível na *Biblioteca Nacional de Madrid*). Outras versões da obra, na modalidade impressa, datam de 1582, organizada por Gonçalo Argote de Molina³⁵, e a *Edición Sancha*, de 1782³⁶. Existem várias edições elaboradas no século XX (por exemplo, as que foram produzidas nos anos de 1943, 1952, 1984, 1986 e 1999) e uma produzida em 2004³⁷.

Para utilizarmos como fonte desta dissertação, escolhemos a edição de 1999, organizada por Francisco López Estrada. Segundo o próprio filólogo, trata-se de uma versão que tem o objetivo de aproximar-se da original; dessa maneira, foi produzida a partir de um estudo das edições dos séculos XV e XVI. O texto-base utilizado pelo editor foi o manuscrito 9218 da *Biblioteca Nacional de Madrid*, complementando-o com os outros manuscritos disponíveis e com a edição de 1582. Além disso, Francisco López Estrada (1999) adicionou notas de caráter filológico para explicação de palavras que não utilizamos em nosso dia a dia, acrescentam-se a estas as notas explicativas que se referem aos aspectos geográficos e históricos, mencionados no decorrer do livro pelo autor-viajante.

Percorrido entre os anos de 1403 e 1406, o itinerário descrito por Ruy González de Clavijo (**Figura 1**) tem seu ponto de partida na cidade de Cádiz e seu destino na localidade em que Timur (1360-1405) estivesse, nesse caso, Samarcanda, capital de seu império. O regresso dos viajantes ocorre, em sua maior parte, por meio das mesmas vias utilizadas no trajeto de ida. Devido à sobreposição

³⁵ Essa versão intitula-se *Historia del Gran Tamorlán e Itinerario y Enarración del viaje, y relación de la Embaxada que Ruy González de Clavijo le hizo por mandado del muy poderoso Señor Rey Don Henrique el Tercero de Castilla, y un breve discurso hecho por Gonçalo Argote de Molina, para mayor inteligencia deste libro. Dirigido al muy Ilustre Señor Antonio Pérez, del consejo de su Magestad, y su Secretario del Estado.*

³⁶ Apresenta o mesmo título da edição de Gonçalo Argote Molina com a adição da informação: *Segunda impresión, a que se ha añadido la Vida del Gran Tamorlán sacada de los comentarios, que escribió don García de Silva y Figeroa, de su embajada al Rey de Persia.* Essa versão foi impressa por Antonio de Sancha, organizada por Eugenio de Llaguno Amírola e possui comentários de García de Silva y Figeroa.

³⁷ Versão em castelhano moderno, editada por Francisco López Estrada e publicada pela Editorial Castalia.

das rotas, quando comparamos quantitativamente as páginas destinadas ao trajeto de ida e ao de regresso, encontramos o cenário que apresentamos no **Quadro 2**.

Quadro 2 – Divisão dos capítulos de *Embajada a Tamorlán*, de acordo com a edição de 1999

Trajeto de ida	Nº de páginas	Trajeto de regresso	Nº de páginas
<i>Salúncar a Rodas</i>	19	<i>Samarcanda a Trebisonda</i>	29
<i>Rodas a Constantinopla</i>	15	<i>Trebisonda a Alcalá de Henares</i>	3
Cidade de <i>Constantinopla</i>	28		
<i>Pera a Trebisonda</i>	23		
<i>Trebisonda a Arzinga</i>	18		
<i>Arzinga a Soltania</i>	25		
<i>Soltania a Samarcanda</i>	43		
<i>Samarcanda</i>	68		
Total	239	Total	32

Fonte: Elaboração própria.

Dessa maneira, conforme a divisão estabelecida por Francisco López Estrada (1999), a descrição do caminho percorrido até a cidade de Samarcanda e a pormenorização da estadia dos embaixadores na capital do Império Timúrida corresponde a 88,19% do conteúdo do livro castelhano. Por sua vez, as páginas que dizem respeito ao retorno dos embaixadores referem-se a uma percentagem menor, constituindo-se como 11,81% da obra. Essa disposição do conteúdo também pode ser observada por meio do mapa (**Figura 1**) que ilustra o trajeto percorrido pelos representantes de Enrique III.

Figura 1 – Mapa ilustrativo da rota descrita em *Embajada a Tamorlán*



Fonte: Diario As, 2021³⁸.

Da mesma forma, a divisão dos capítulos realizada por Francisco López Estrada corrobora a porcentagem do conteúdo que diz respeito à viagem de ida e à de retorno³⁹. O filólogo separou o trajeto inicial em oito capítulos (1 a 8) e o itinerário de regresso em dois capítulos (9 e 10). Tratando-se da edição de 1999, tanto os elementos paratextuais adicionais (introdução crítica, notas e denominações de capítulos) quanto o próprio ato de seccionar o livro ocorreram, segundo o filólogo, para orientar o leitor e foram ordenados seguindo critérios próprios. Com isso, os títulos dos capítulos indicam, de maneira simples, o conteúdo dos parágrafos que estão inseridos neles⁴⁰.

Além da dicotomia ida/regresso, podemos observar nas páginas de *Embajada a Tamorlán* uma separação entre o trajeto realizado por meio de embarcações e a parte do itinerário que foi realizada por vias terrestres, conforme apresentado no **Quadro 3**. O primeiro tipo de transporte foi utilizado de Cádiz até a cidade de Trebisonda (ida) e de Trebisonda até Alcalá de Henares (regresso)

³⁸ Disponível em: https://as.com/ascolor/2021/04/10/reportajes/1618023531_008009.html. Acesso em: 29 mar. 2024.

³⁹ Nos manuscritos 9218, 18050 e na edição de 1582, o relato de Ruy González de Clavijo não apresenta divisões.

⁴⁰ Os títulos dos capítulos são: “I – De Sanlúcar a Rodas”; “II – De Rodas a Constantinopla”; “III – A cidade de Constantinopla”; “IV – De Pera a Trebisonda”; “V – De Trebisonda a Arzinga”; “VI – De Arzinga a Soltania”; “VII – De Soltania a Samarcanda”; “VIII – A cidade de Samarcanda”; “IX – De Samarcanda a Trebisonda”; “X – De Trebisonda a Alcalá de Henares”.

(32,47%). Na segunda modalidade, o caminho foi percorrido a cavalo ou a pé até a cidade de Samarcanda e, também, na volta até Trebisonda (67,53%).

Quadro 3 – Divisão do trajeto percorrido pelos embaixadores de acordo com o meio de locomoção

Navegação	Nº de páginas	Montaria e/ou a pé	Nº de páginas
<i>Salúncar a Rodas</i>	19	<i>Samarcanda a Trebisonda</i>	29
<i>Rodas a Constantinopla</i>	15	<i>Trebisonda a Arzinga</i>	18
<i>Cidade de Constantinopla</i>	28	<i>Arzinga a Soltania</i>	25
<i>Pera a Trebisonda</i>	23	Soltania a Samarcanda	43
<i>Trebisonda a Alcalá de Henares</i>	3	<i>Samarcanda</i>	68
Total	88	Total	183

Fonte: Elaboração própria.

Tratando-se de aspectos teóricos e levando em consideração os elementos que caracterizam os “relatos de viagens”, apresentados no subtópico 1.1. deste capítulo, podemos classificar *Embajada a Tamorlán* nesse gênero. O livro castelhano, que será o objeto de análise desta dissertação, possui as características definidas por Francisco López Estrada (1984), Miguel Ángel Pérez Priego, Sofía Carrizo Rueda (1997) e Luís Albuquerque-García (2006, 2011), as quais foram sistematizadas e apresentadas no **Quadro 1**.

Desse modo, o predomínio da descrição, caráter fundamental do gênero em questão, ocorre por meio da *evidentia*, conforme asseverado por Francisco López Estrada (1984), assim como estamos diante de uma obra em que o autor utilizou recursos da retórica clássica como *laudibus urbium* e *locus amoenus*. Em complemento, observamos a presença de figuras como a *topografia*, a *etopeia* e a *écfrase*.

A descrição de cidades, caracterizada pelo uso de *laudibus urbium*, é realizada por Ruy González de Clavijo no momento da apresentação das cidades de Constantinopla e Samarcanda, por exemplo. Além disso, em Samarcanda, o autor também descreve as obras arquitetônicas e artísticas; para isso, utiliza a *écfrase* (BÉGUELIN-ARGIMÓN, 2020). Nesse momento, também podemos perceber o uso de recursos como *locus amoenus*, de modo a ressaltar a beleza e o deleite que são

produzidos por certos aspectos dos lugares visitados (CARRIZO RUEDA, 1997), bem como a descrição de lugares (*topografia*) e a descrição de pessoas (*etopeia*), com destaque às características e aos costumes, que podem ser observados no decorrer de toda a obra, mas, em especial, na estadia dos embaixadores em Samarcanda (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2011).

A centralidade de Samarcanda em *Embajada a Tamorlán* pode ser visualizada na quantidade de páginas destinada ao período em que os embaixadores ficaram na cidade, totalizando 68 páginas. De acordo com Victoria Béguelin-Argimón (2020), esse destaque é relacionável com a quantidade de informações novas que os castelhanos presenciaram e que deveriam relatar ao rei Enrique III (1390-1406).

Em Samarcanda, os embaixadores enfrentam o desafio de transmitir uma grande quantidade de informação sobre espaços, construções, objetos, entre outros, que lhes são totalmente estranhos, sobretudo porque estão ligados com formas de vida muito distantes daquelas que eles conhecem e que são típicas do nomadismo dos povos mongóis⁴¹ (BÉGUELIN-ARGIMÓN, 2020, p. 4, tradução nossa).

Seguindo os elementos dispostos no **Quadro 1**, a factualidade e a objetividade, conectadas à descrição, relacionam-se com o caráter testemunhal e verificável do que está sendo descrito. Sofía Carrizo Rueda (1992) afirma que a pretensão de confeccionar um livro que informasse a Enrique III (1390-1406) sobre o império e a respeito da figura de Timur (1360-1405) gera um dos relatos que mais se preocupou em reproduzir objetivamente a realidade. Em consonância, Rodrigo Vizcaíno (2010) declara que

[...] o principal fator que forçaria tal objetividade no relato é a própria natureza da tarefa. Deve-se sempre ter em mente que a *Embajada a Tamorlán* é uma obra encomendada por Enrique III de Castela como resultado de uma missão diplomática. Assim, haveria um pano de fundo político que marcaria uma necessidade evidente de saber o que aconteceu com a maior fidelidade possível⁴² (VIZCAÍNO, 2010, p. 1792, grifo do autor, tradução nossa).

⁴¹ “En Samarcanda, los embajadores se enfrentan al reto de transmitir gran cantidad de información sobre espacios, construcciones y objetos, entre otros, que les son totalmente ajenos, sobre todo porque a menudo están ligados con formas de vida muy alejadas de las que conocen y que son las propias al nomadismo de los pueblos mongoles” (BÉGUELIN-ARGIMÓN, 2020, p. 4).

⁴² “[...] el principal factor que obligaría a tal objetividad en el relato es la naturaleza misma del encargo. Hay que tener siempre en cuenta que la *Embajada a Tamorlán* se trata de una obra encomendada por Enrique III de Castilla como resultado de una misión diplomática. Así pues, habría

Essas características, além de qualificarem os relatos de viagens, remetem-nos aos elementos presentes nos relatos de embaixada. Conforme exposto por Stéphane Pequignot (2020), esses relatos foram desenvolvidos a partir do final do século XIV, e a redação dessas obras era baseada em viagens de longas distâncias. Por meio dos relatos de embaixada, controlava-se a atividade diplomática, e futuras missões poderiam encontrar informações acerca das especificidades e regras da diplomacia (PEQUIGNOT, 2020).

Dessa maneira, a função por trás da produção da obra *Embajada a Tamorlán* (informar o soberano de Castela e Leão acerca do desenrolar da missão diplomática) permite-nos observar características que apontam para um livro que pode ser classificado como um relato de embaixada. Em especial, conferimos destaque às descrições a respeito da recepção aos embaixadores castelhanos⁴³, visto que Ruy González de Clavijo (1999) apresenta as regras e as formas como os embaixadores deveriam se portar na corte timúrida. Com isso, o representante de Enrique III (1390-1406) registrou informações que poderiam ser utilizadas futuramente por outros embaixadores castelhanos caso o objetivo da missão diplomática fosse atingido (estabelecer uma relação diplomática entre Castela e o Império Timúrida).

Tratando-se do destaque dado por Sofía Carrizo Rueda (1997) à configuração do relato ao redor de núcleos de clímax e anticlímax, a autora afirma que podemos identificá-los com base em uma análise das repetições de personagens, lugares, feitos ou ideias ao longo do relato, por exemplo. Além disso, podemos reconhecer a ausência dos núcleos ao observarmos a importância dada a determinado acontecimento. Nesse sentido, o clímax e o anticlímax demonstram o interesse do relato ou da viagem, pois estes se relacionam com a relevância dada às situações (CARRIZO RUEDA, 1997). No caso de *Embajada a Tamorlán*, um dos embaixadores (Gómez de Salazar) falece durante o trajeto de ida e essa morte não

un trasfondo político que marcaría una necesidad evidente de conocer lo acontecido de la manera más fiel posible” (VIZCAÍNO, 2010, p. 1792, grifo do autor).

⁴³ Outras características podem ser observadas, como: anotações diárias e a descrição do itinerário percorrido, aproximando-se do relato produzido por Nicolau Sala, obra que foi investigada por Stéphane Pequignot (2020). Além disso, por tratar-se de um relato de embaixada, Ruy González de Clavijo (1999) enfatiza, por exemplo, a insistência dos embaixadores castelhanos em obter uma resposta à carta enviada por Enrique III (1390-1406) a Timur, uma vez que, com a resposta do líder turco-mongol, a missão poderia ser considerada bem-sucedida.

possui a mesma relevância que a missão diplomática a ser realizada (ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006).

Esse princípio de seleção e organização pauta-se no contexto histórico da viagem e, conforme exposto no subtópico 1.1., podemos conectá-lo à intertextualidade e ao uso de referências “externas”. Desse modo, as informações políticas a respeito do imperador do Império Bizantino e acerca de Timur (1360-1405) são elementos que demonstram a presença de tais características em *Embajada a Tamorlán*. Já no caso das *mirabilia*, presentes em grande quantidade no capítulo que trata da cidade de Samarcanda, observamos sua relação, em *Embajada a Tamorlán*, com as digressões em que Ruy González de Clavijo descreve objetos materiais, como: obras de arquitetura e objetos artísticos. Além disso, as *mirabilia* aparecem na obra castelhana em digressões realizadas para o resgate de elementos históricos, a partir dos quais são mencionados, por exemplo, alguns milagres.

Por fim, o caráter articulador do itinerário mostra-se presente na retomada dos dias e horários, elemento que possibilita o estabelecimento de uma ordem cronológica e espacial fundamentada na organização dos dados temporais e topônimos. Além disso, ao demonstrar a cronologia da viagem com a menção exaustiva dos dias e horários, Ruy González de Clavijo promove a criação de uma “sensação” de objetividade (VIZCAÍNO, 2010).

Ao nos debruçarmos sobre o conteúdo presente na obra *Embajada a Tamorlán*, deparamo-nos com informações que dizem respeito às viagens medievais, ao contexto do final do século XIV e início do século XV e aos elementos da cultura mongol. Os aspectos das viagens medievais descritos por Ruy González de Clavijo auxiliam-nos a compreender: o preparo da viagem; as estações do ano propícias para o deslocamento em determinadas regiões; questões logísticas como a alimentação, a estadia, os meios de locomoção e os perigos envolvidos nas viagens do medievo.

Por sua vez, o contexto dos séculos XIV e XV pode ser apreendido por meio das digressões presentes no livro castelhano, que nos informam a respeito de questões políticas dos locais que foram visitados pelos embaixadores, assim como é possível observarmos elementos contextuais com base na descrição de aspectos vivenciados por eles. Sendo assim, possuímos informações sobre as conquistas realizadas por Timur (1360-1405), mas também acerca da possibilidade de um

contato diplomático com os mongóis, situação gerada pelo contexto em que os reinos do Ocidente estavam inseridos e que culminou na estratégia de Enrique III (1390-1406) em tentar cooptar a ajuda de Timur (1360-1405) contra a ameaça dos turco-otomanos à cristandade.

Já os elementos da cultura mongol presentes no livro de Ruy González de Clavijo são transmitidos pela descrição das pessoas, rituais, regras, comportamentos e objetos que foram observados pelos embaixadores. Além disso, pautados em tais descrições, podemos perceber a própria cultura em que os representantes de Enrique III estavam inseridos. Isso se deve à existência das informações “bidirecionais”, a partir das quais o autor, ao descrever a cultura visitada, também nos demonstra a forma como essa cultura foi recebida pelos viajantes.

Ao nos depararmos com a variedade de possibilidades de temas a serem estudados, tendo como base o livro *Embajada a Tamorlán*, propusemo-nos a compreender o cotidiano dos viajantes medievais. Desse modo, no próximo subtópico, serão apresentados elementos que compõem a história do cotidiano e o estudo dessa área com respaldo em fontes do gênero “relato de viagens”.

1.4. A história do cotidiano e estudo dos relatos de viagem: possibilidades

O cotidiano como objeto de estudo pode ser observado, segundo Norberto Luiz Guarinello (2004), a partir da coleção *História da Vida Cotidiana*, produzido pela Editora Hachette em 1938. Ao abordar o cotidiano enquanto ações banais, corriqueiras e repetitivas do dia a dia, a coleção permite a proposição de uma divisão do tempo da história entre o “tempo dos acontecimentos” e o “tempo do cotidiano”, em uma perspectiva que restringe o cotidiano a um espaço do não acontecimento e, portanto, a-histórico.

Por sua vez, em 1947 é publicado o livro de Henri Lefebvre, intitulado *Critique de la vie quotidienne* (Crítica da vida cotidiana). Inserido em um contexto pós-Segunda Guerra Mundial, o autor critica o modelo de reconstrução da vida após a guerra e a própria vida cotidiana. Guarinello (2004), ao analisar a produção de Lefebvre, indica que, para o filósofo e sociólogo francês, o cotidiano seria fruto da modernidade e do capitalismo, constituindo-se enquanto um “[...] espaço de alienação, de repetição, de imposição brutal das estruturas da vida sobre indivíduos inconscientes e incapazes de reagir e alterar seu mundo” (GUARINELLO, 2004, p.

22). Desse modo, partindo da teoria marxista, Lefebvre (1947) compreende o cotidiano como um espaço em que as estruturas do capital retiram das pessoas a possibilidade de transformar suas respectivas realidades. Com essa compreensão, o autor demonstra uma inclinação à ideia de que não seria possível aplicar o conceito de cotidiano às sociedades pré-industriais, visto que o cotidiano estaria intrinsecamente relacionado com as sociedades capitalistas.

Na década de 1970, as discussões a respeito do cotidiano complexificam-se e atingem novos delineamentos. Tanto historiadores da *Nova História*, como Jacques Le Goff, Georges Duby e Michel de Certeau, quanto estudiosos vinculados à *Escola de Budapeste*⁴⁴, por exemplo, Agnes Heller, dedicam-se ao estudo da história do cotidiano. Nesse processo, elevou-se o estudo da história do cotidiano, deixando-se para trás a ideia de um estudo dos atos diários e repetitivos dos seres humanos, alterando-o para a compreensão de que é na cotidianidade que reside a “essência” dos acontecimentos históricos.

Desse modo, Georges Duby (2009) e Jacques Le Goff (1989) apresentam críticas à coleção da Editora Hachette. A crítica de Georges Duby (2009) reside na visão microscópica da história apresentada pelos livros da coleção. A perspectiva do cotidiano apresentada por Georges Duby (2009) relaciona-se com propostas braudelianas, a partir das quais o autor pensa em um panorama de longa duração, no qual o privado mostra-se como indissociável do cotidiano. Tinoco (2014) propõe uma síntese das ideias de Duby (2009), em que o cotidiano “[...] seria a permanência, o corriqueiro, o repetitivo, dentro de uma esfera social limitada ao âmbito familiar e doméstico” (TINOCO, 2014, p. 330).

Para Le Goff (1989), as obras publicadas pela Editora Hachette estariam preocupadas apenas com a reconstituição dos “[...] usos e *mores* passados de determinada sociedade ‘tal como eram vividos’” (LE GOFF, 1989 *apud* VAINFAS, 1996, p. 13). Com isso, Jacques Le Goff (1989) rejeita um conceito de cotidiano descritivo. Em contrapartida, o autor defende que, ao ser formulado de outra maneira, o conceito possui valor histórico e científico, em especial quando é utilizado acompanhado por uma interdisciplinaridade e com base em “[...] uma análise de sistemas históricos que contribuam para explicar seu funcionamento [...]” (LE GOFF, 1989 *apud* DEL PRIORE, 1997, p. 380).

⁴⁴ Escola formada por discípulos do filósofo Georg Lukács, com pesquisas orientadas pelo revisionismo crítico da teoria marxista.

De maneira convergente, Mary Del Priore (1997) afirma que “[...] a história do cotidiano deve fazer-se através do estudo do habitual, mas de um habitual imbricado na análise dos equilíbrios econômicos e sociais que subjazem às decisões e aos conflitos políticos” (DEL PRIORE, 1997, p. 386). Dessa forma, não seria papel do historiador apenas enumerar os objetos diários, mas cabe aos estudiosos do tema relacionar tais objetos à amplitude social, econômica e política da sociedade em questão.

Tratando-se dos estudos realizados por Michel de Certeau, em especial com a publicação do livro *L’Invention du quotidien* (A invenção do cotidiano) em 1980, o autor se propõe a examinar de que forma os indivíduos, no cotidiano, reapropriam tradições, símbolos, linguagens e outros elementos que constituem as culturas. Sinteticamente, o cotidiano, para Michel de Certeau (1998), estaria em um espaço das pessoas ordinárias, as quais o utilizam como defesa de suas particularidades e individualidades, indo na contramão das imposições sociais de um sistema dominante.

Para Ismael Tinoco:

A crença nas práticas do fazer cotidiano (segundo as proposições certeunianas) é instrumento de pesquisa fundamental para perscrutar os espaços sociais onde a ação cotidiana se estabelece, bem como analisar suas táticas reacionárias as imposições sociais do sistema (TINOCO, 2014, p. 333).

Por sua vez, as proposições de Agnes Heller (1994, 2016) estão assentadas em um revisionismo crítico das teorias marxistas. A autora defende que todas as pessoas possuem uma vida cotidiana, sendo esta “[...] um conjunto de atividades que caracterizam a reprodução dos homens particulares, os quais, por sua vez, criam a possibilidade da reprodução social”⁴⁵ (HELLER, 1994, p. 19, tradução nossa). Heller (1994) argumenta que a vida cotidiana apresenta elementos em comum entre as pessoas em um plano abstrato, pois na realidade as ações cotidianas são desempenhadas de modo diferente por cada indivíduo. Esse caráter é exemplificado pela autora com as necessidades de dormir e alimentar-se, isto é, todos precisam dormir e comer, mas ninguém experiencia as mesmas circunstâncias; com isso, dormimos em diferentes lugares, por tempos distintos,

⁴⁵ “[...] el conjunto de actividades que caracterizan la reproducción de los hombres particulares, los cuales, a su vez, crean la posibilidad de la reproducción social” (HELLER, 1994, p. 19).

alimentamo-nos de diferentes comidas e com distintas quantidades. Além disso, Agnes Heller (2016) afirma que o cotidiano estaria no centro dos acontecimentos históricos.

Em síntese, a proposta de Heller para o cotidiano requer um olhar voltado para as “estruturas do cotidiano”, considerado o “mundo das objetivações”. Guarinello (2004) nos explica esse “mundo” apresentado pela filósofa húngara ao afirmar que é dentro dele que

[...] se dão as ações cotidianas: a linguagem, o sistema de hábitos e o uso dos objetos e que representam o espaço de socialização dos homens, sobre o qual se acumula a cultura humana. Se é verdade que, para ela, essas objetivações possuem um caráter conservador e que o senso comum se reproduz de modo consuetudinário, através da repetição, do economismo, do pragmatismo, da imitação e da hipergeneralização, do cotidiano também podem surgir ações não cotidianas, criativas, inovadoras, sobretudo no campo das artes e das ações que quebram a rotina da vida (GUARINELLO, 2004, p. 22).

A partir do universo de propostas teóricas que envolvem o estudo do cotidiano, propomo-nos a aderir a uma intersecção de elementos defendidos por Jacques Le Goff (1989) e Agnes Heller (1994, 2016). Com isso, partimos de um conceito de cotidiano que admite uma multiplicidade de formas (HELLER, 1994), mas que, ao serem analisadas, devem contribuir para a explicação do funcionamento de sistemas históricos (LE GOFF, 1989).

De acordo com Peter Burke (2011), ao encarar a cotidianidade com base em uma problemática, o pesquisador se depara com comportamentos e valores de determinadas sociedades, os quais podem ser rejeitados por outras. Em suma,

O cotidiano inclui ações [...] e também atitudes, o que poderíamos chamar de hábitos mentais. Pode até incluir o ritual. [...] os visitantes estrangeiros muitas vezes observam rituais cotidianos na vida de toda sociedade — modos de comer, formas de saudação etc. — que os habitantes locais não encaram de forma alguma como rituais (BURKE, 2011, p. 24-25).

Tratando-se de obras que registram os empreendimentos de “visitantes estrangeiros”, além de questões culturais dos povos que foram visitados, o caráter “bidirecional” das informações que são descritas em obras do gênero “relatos de

viagens” nos proporciona a possibilidade de observar elementos da cultura dos próprios viajantes.

Um dos exemplos do uso do conceito “cotidiano” no estudo de períodos pré-industriais é o livro *A Sociedade Feudal*, de Marc Bloch (2009). Ao analisar o livro em questão, Vainfas (1996, p. 13) evidencia que, no capítulo acerca das formas de sentir e pensar, Bloch relaciona tais elementos a uma análise geral da sociedade feudal. Tendo como norte a produção de Marc Bloch (2009), torna-se possível visualizar uma abordagem que pensa historicamente a cotidianidade no período medieval.

Ao examinarmos o cotidiano no medievo, podemos pensar em práticas moldadas pela cristandade, mas que se diferenciam, a depender dos grupos sociais analisados. Desse modo, o cotidiano de homens e mulheres são divergentes entre si, assim como a cotidianidade presente na vida de nobres e camponeses apresentam elementos díspares. A diferença existente no cotidiano dos indivíduos nos permite estudá-los de maneira separada e, com isso, nos propusemos à realização de uma análise pautada no relato de viagens intitulado *Embajada a Tamorlán*. A partir desse livro, temos o intuito de compreender o cotidiano dos viajantes medievais, em específico dos embaixadores enviados por Enrique III à corte de Timur.

O estudo do cotidiano tendo como base um livro do gênero “relato de viagens” mostra-se como uma possibilidade devido à quantidade e à variedade de informações presentes nos escritos desse gênero. As singularidades do cotidiano descrito em *Embajada a Tamorlán* englobam questões como: os problemas enfrentados durante a viagem (tempestades, naufrágios e doenças); a alimentação; as estadias; os meios de locomoção; o vestuário; a recepção aos viajantes; a participação em festas e rituais. As pormenorizações e a análise do cotidiano descrito por Ruy González de Clavijo estão dispostas nos capítulos 3 e 4 desta dissertação.

Por fim, no próximo e último subtópico deste capítulo, apresentaremos o estado da questão referente ao estudo dos viajantes medievais e ao uso do livro *Embajada a Tamorlán* enquanto fonte de pesquisa.

1.5. O estado da questão

Os viajantes que desempenharam seus empreendimentos durante o período medieval configuram-se como o tema de pesquisa de diversas áreas do conhecimento, como: história, geografia, literatura e filologia. De acordo com José Antonio Ochoa Anadón (1990), no século XIX, o interesse nos viajantes medievais centrava-se em uma recuperação dos textos e na publicação destes, por vezes no formato de edições críticas ou como traduções realizadas de modo individual. Nesse cenário também foram publicadas algumas edições filológicas, as quais apresentavam comentários literários e linguísticos, como é o caso da edição de *Embajada a Tamorlán* de 1943, elaborada por Francisco López Estrada. Entretanto, conforme asseverado por Eugenia Popeanga (1991), as produções do medievo eram analisadas, principalmente, por historiadores da cultura medieval e não foram abordadas de modo exaustivo por filólogos, os quais, em sua maioria, rotulavam os “livros de viagens” medievais como “literatura didática” e, por isso, eram pouco privilegiadas por eles⁴⁶.

Com a disseminação das obras que registraram as viagens realizadas no medievo, iniciou-se o processo de estudos acerca do gênero em que elas poderiam ser enquadradas (OCHOA ANADÓN, 1990). É nesse contexto que Jean Richard redige o livro *Les récits de voyages et de pèlerinage* (Os relatos de viagem e de peregrinação), em 1981, no qual o autor se propõe a classificar os registros de viagens. Na sequência, no ano de 1984, Miguel Ángel Pérez Priego propõe características gerais para os relatos de viagens produzidos no medievo, e Francisco López Estrada publica um artigo dedicado aos procedimentos narrativos no livro *Embajada a Tamorlán*. Os três autores passam a ser referência dos pesquisadores que utilizam como base de seus estudos os “livros de viagens”.

Posteriormente, com a publicação do livro que visa à proposição de uma poética para os “relatos de viagem”, Sofía Carrizo Rueda (1997) renova os estudos acerca do gênero, como pudemos observar no primeiro subtópico deste capítulo. As contribuições de Luís Alburquerque-García (2006, 2011) complementam as proposições da autora e, com isso, os estudos sobre os viajantes medievais, que possuem como base os “relatos de viagens”, puderam contar com questões teóricas

⁴⁶ Eugenia Popeanga (1991) salienta algumas exceções, como os trabalhos de Pérez Priego e de López Estrada.

voltadas para elementos formais, e não apenas classificações baseadas no conteúdo, como a de Jean Richard (1981)⁴⁷.

Além do interesse em aspectos formais do gênero (formais, literários e estilísticos), os registros do medieval tornaram-se fonte de pesquisa de historiadores (OCHOA ANADÓN, 1990). As análises realizadas no campo da história dedicaram-se a temáticas como: o maravilhoso; os peregrinos; as relações entre Ocidente e Oriente; as descrições de lugares do imaginário medieval, por exemplo, o reino de Preste João; as novidades experienciadas pelos cristãos (animais e alimentos diferentes, por exemplo). Além disso, também houve um enfoque em questões econômicas e políticas, visto que é possível compreender, por meio dos “relatos de viagens”: as rotas comerciais utilizadas por mercadores, o crescimento das cidades, as turbulências em reinados, contatos diplomáticos e táticas de guerra utilizadas no período medieval.

Desse modo, deparamo-nos com uma variedade de artigos, monografias, dissertações, teses e, até mesmo, com a realização de eventos específicos sobre a temática dos viajantes medievais. As produções são, em sua maioria, de autores espanhóis e franceses, além de publicações latino-americanas. No cenário brasileiro, também há pesquisadores dedicados ao tema, como Susani Silveira Lemos França, Andréa Doré, Douglas Mota Xavier de Lima, Renata Cristina de Sousa Nascimento e Jorge Luiz Voloski.

Por sua vez, os estudos que possuem como fonte especificamente o livro *Embajada a Tamorlán* preocuparam-se em observar os elementos formais da obra, como o trabalho de Francisco López Estrada (1984), acerca dos procedimentos narrativos; os artigos de Soffía Carrizo Rueda (1992) e de Rodrigo Vizcaíno (2010), ambos a respeito da objetividade presente no relato; e de Victoria Béguelin-Argimón (2020), sobre as descrições elaboradas no livro castelhano. Outras análises têm como foco temas da história cultural, os quais dizem respeito, por exemplo, às diferenças culturais entre castelhanos e mongóis, ao modo como o *outro* é abordado por Ruy González de Clavijo e de que forma as mulheres da corte timúrida são

⁴⁷ Como observamos no subtópico 1.1., antes das propostas de Carrizo Rueda (1997), Miguel Ángel Pérez Priego (1984) e Francisco López Estrada (1984) tentaram propor aspectos formais para o gênero dos “relatos de viagens” produzidos no medieval; contudo, em alguns aspectos, seus argumentos iam em direção ao conteúdo dos livros, deixando-os de fora de proposições estritamente formais.

retratadas pelo autor, respectivamente produzidas por Victoria Béguelin-Argimón (2013) e Laura Carbó (2015, 2019).

Aspectos políticos foram examinados por Laura Carbó (2019), com a redação de um artigo sobre a construção de uma história oficial a partir do livro *Embajada a Tamorlán*, assim como por Carlos Montojo Jiménez (2004), autor do livro *La diplomacia castellana bajo Enrique III: estudio especial de la embajada de Ruy González de Clavijo a la corte de Tamerlán*.

Partindo desse quadro de pesquisas realizadas, observamos a ausência de análises a respeito do cotidiano da viagem realizada pelos embaixadores de Enrique III (1390-1406), a qual foi relatada na obra *Embajada a Tamorlán*. Desse modo, esta dissertação visa abordar a temática, de forma a contribuir com o campo de estudos que trata a respeito dos viajantes medievais, com enfoque no relato de Ruy González de Clavijo.

CAPÍTULO II

ENRIQUE III DE CASTELA E TIMUR: RELAÇÕES DIPLOMÁTICAS

As práticas diplomáticas realizadas no decorrer do medievo permitiram o desenvolvimento de relações entre diferentes culturas. Tais contatos, baseando-nos na noção de *cross-cultural diplomatic*, são responsáveis pelo estabelecimento de trocas culturais entre povos distintos.

Ao considerarmos que, durante a Idade Média, a função de embaixadores era desempenhada por diversos indivíduos (mercadores, cavaleiros, frades, membros da corte etc.) e que os contatos diplomáticos eram promovidos por diferentes poderes e instituições (senhorios, monarquias, impérios, papados, universidades, ordens etc.), deparamo-nos com um período profícuo em termos da diplomacia. O cenário em questão pode ser traduzido por meio das formulações de tratados de tréguas, de acordos matrimoniais e com a proposição de viagens para apreender informações sobre a variedade de povos que estavam colidindo nas fronteiras dos reinos cristãos do Oriente.

Nesse contexto, em que as relações diplomáticas já possuíam suas bases (enviar cartas, trocar presentes e recepcionar representantes), se dá o contato entre Enrique III de Castela (1390-1406) e Timur (1360-1405), imperador turco-mongol. A proposição de uma embaixada castelhana, com o objetivo de contactar um líder oriental, mostra-se possível, justamente, devido às viagens de cunho diplomático realizadas em séculos anteriores.

Sendo assim, neste capítulo, apresentaremos aspectos da governabilidade de Enrique III e de Timur, assim como elementos contextuais que permitiram a existência da embaixada liderada por Ruy González de Clavijo. Por fim, serão abordados aspectos gerais das viagens diplomáticas, relacionando-os com a empresa castelhana. Para isso, utilizaremos fontes secundárias (*Poridad de Poridades, Siete Partidas, Crônica de Enrique III e Rimado de Palacio*) junto à fonte principal desta dissertação (*Embajada a Tamorlán*) para ilustrar as questões desenvolvidas ao longo do capítulo.

2.1. O reinado de Enrique III de Castela

Em 1390, com a morte de Juan I, Enrique III torna-se o terceiro monarca da dinastia Trastâmara⁴⁸ a assumir o trono dos reinos de Castela e Leão. O cenário, deixado por seu pai, era de relativa paz com os reinos vizinhos e, até mesmo, com seus inimigos. De acordo com Emilio Mitre Fernández (1999), isso se deve à elaboração de tratados e tréguas, por exemplo: i) tratado de Bayonne (1388); ii) tréguas de Leulingham (1389); iii) tréguas de Monção (1389); iv) tréguas entre os reinos de Castela e Granada (1390).

No caso de Bayonne, em 1388, Juan I (rei de Castela e Leão) e o Duque de Lancaster organizam o casamento entre o príncipe Enrique e Catalina Lancaster para solucionar o problema sucessório da dinastia Trastâmara, existente desde a fundação da própria dinastia, uma vez que, para fundá-la, Enrique II assassinou o rei legítimo de Castela e Leão, Pedro I. Com isso, a dinastia enfrenta uma dupla ilegitimidade, visto que seu fundador era filho de Alfonso XI com sua amante (Leonor de Guzmán) e precisou assassinar Pedro I para ascender ao trono. Durante o reinado de Juan I, filho de Enrique II, João de Gante (Duque de Lancaster) reivindica o trono de Castela e Leão, pois sua esposa, Constança, era filha de Pedro I e, portanto, herdeira da coroa castelhana-leonesa. Segundo Néstor Vigil Montes (2018), o acordo firmado entre o rei castelhana e o pretendente ao trono estabelecia que Enrique, filho de Juan I, deveria casar-se com Catalina, filha de João de Gante. Desse modo, as duas linhagens estariam unidas e os questionamentos à legitimidade da dinastia Trastâmara poderiam ser encerrados.

Por sua vez, as tréguas de Leulingham relacionam-se com o contexto externo ao reino de Castela, em específico com a Guerra dos Cem Anos⁴⁹. As tréguas firmadas entre Ricardo III, rei da Inglaterra, e Carlos VI, rei da França, incluíam também seus apoiadores. Dessa forma, os reinos de Portugal e Castela, que apoiavam, respectivamente, a Inglaterra e a França, poderiam deixar de lado os problemas relacionados ao conflito franco-inglês. Já o terceiro ponto, mencionado

⁴⁸ O nome deriva do condado de Trastâmara. Henrique II, de Trastâmara, ao tomar o trono de seu meio-irmão, Pedro I, utiliza o título de conde de Trastâmara para nomear a nova dinastia.

⁴⁹ A guerra entre a Inglaterra e a França exerce influência no reinado de Enrique III. As relações com o reino francês são utilizadas como ponto de apoio, como no caso em que o rei castelhana solicita a ponderação de Carlos VI acerca dos problemas com o Duque de Benavente (GUIMARÃES, 2011). Seguindo os passos do reino da França, no contexto do Cisma, Enrique III apoiava o "Antipapa" Bento XIII (Pedro Martínez de Luna) e, a partir da desobediência do "Antipapa" aos acordos firmados para sua eleição, tanto franceses quanto castelhanos passam a criticar as decisões de Bento XIII.

anteriormente, decorre dos acordos de Leulingham, pois, com a possibilidade de paz entre Castela e Portugal, em 1389, elabora-se o Tratado de Monção, com o qual há a determinação de uma trégua por um período de seis anos entre os reinos ibéricos (SANTOS, 2015).

Por fim, Emilio Mitre Fernández (1999) declara que os acordos entre Castela e Granada, presentes na crônica de Juan I, redigida por Pero López Ayala⁵⁰, foram firmados em Cortes realizadas em Guadalajara no ano 1390. Nessa ocasião, Juan I “[...] firmou as ditas tréguas e fez com que o príncipe don Enrique, seu filho, também as firmasse; assim como havia de firmar o Rei de Granada e o infante Yuzaf, seu filho”⁵¹ (AYALA, 1953, p. 142 *apud* MITRE FERNÁNDEZ, 1999, p. 122, tradução nossa).

Entretanto, a paz organizada por Juan I a partir dos tratados mencionados não ajudaria no problema da menoridade de Enrique, que tinha 11 anos e 5 dias na data do falecimento de seu pai. “A menoridade de um monarca sempre foi, no medievo, uma situação delicada”⁵² (MITRE FERNÁNDEZ, 1999, p. 122, tradução nossa) e, para solucionar a questão, diferentes membros da corte formularam propostas sobre o modo e a composição do grupo que auxiliaria o novo monarca castelhano, até que ele completasse 14 anos. Tendo como base a crônica de Pero López Ayala (1780), podemos observar que os primeiros anos do reinado de Enrique III foram conturbados internamente, devido às várias opiniões a respeito do modelo da administração real e da condução das decisões reais⁵³.

⁵⁰ Pero López de Ayala foi o cronista dos reis Pedro I, Enrique II, Juan I e Enrique III. Envoltos em um contexto de legitimação dinástica, a crônica ayalina possui duas versões: a “vulgar” (redigida, provavelmente, na década de 1380), que engloba os reinados de Pedro I, Enrique II e é finalizada com a morte de Juan I; já a “abreviada” (produzida na década de 1390) inclui os primeiros anos do reinado de Enrique III, porém possui menos capítulos que a versão “vulgar”. As informações fornecidas pelo cronista castelhano na versão “abreviada” são finalizadas no ano de 1396; dessa maneira, não somos contemplados com notícias dos últimos dez anos da soberania de Enrique III. Para mais informações sobre o processo de legitimação da dinastia Trastámara e a relação com a crônica ayalina, ver: MARTÍN, J-L. Defensa y justificación de la dinastía Trastámara. Las Crónicas de Pedro López de Ayala. **Espacio, Tiempo y Forma**, [s. l.], n. 3, p. 157-180, 1990.; CASANOVA, C. V. La legitimación dinástica en la historiografía trastámara. **Res publica**, [s. l.], n. 18, p. 307-321, 2007.

⁵¹ “[...] firmóles las dichas treguas e fizolas así firmar al principe don Enrique, su fijo; que así las havian de firmar el Rey de Granada e el infante Yuzaf su fijo” (AYALA, 1953, p. 142 *apud* MITRE FERNÁNDEZ, 1999, p. 122).

⁵² “La menor edad de un monarca siempre fue en el Medievo una delicada situación” (MITRE FERNÁNDEZ, 1999, p. 122).

⁵³ A partir da crônica de Pero López de Ayala (1780), é possível visualizar três momentos em que há um embate entre as distintas perspectivas dos que estavam no poder. Primeiramente, logo após a morte de Juan I, há uma cisão entre os que querem omitir o testamento do rei e os que querem segui-lo. Posteriormente, com a decisão de levar em conta o testamento deixado por Juan I, ocorrem discussões sobre os nomes que haviam sido indicados por Juan I para compor o grupo de tutores de

A possibilidade de questionamentos sobre o modelo de regimento advém da força adquirida pelos membros da família real no início da ascensão da dinastia Trastâmara. De acordo com José-Luis Martín (1990), Enrique II promoveu a criação de uma nobreza que seria fiel ao monarca e, para isso, seus familiares ficaram à frente das grandes famílias. Porém,

[...] o sistema de controle da nobreza funciona durante a primeira geração; depois, a segunda nobreza adquire o poder e as ambições da antiga e dispõe sempre de um familiar do rei descontente e disposto a encabeçar a revolta ou, mais produtivamente, a controlar o monarca, especialmente se este é débil como Juan I ou menor de idade como Enrique III⁵⁴ (MARTÍN, 1990, p. 174-175, tradução nossa).

Os problemas internos e as cisões entre grupos passam a ser dissolvidos a partir de 1393. Nesse ano, dois meses antes de completar 14 anos de idade, Enrique III toma para si o regimento de Castela e Leão, efetivado plenamente em novembro de 1393, um mês após atingir a maioridade (AYALA, 1780). Com isso, o rei castelhano pôde governar sem o auxílio de tutores.

Conforme asseverado por David Nogales Rincón (2014, p. 87), o novo modelo de governo adotado por Enrique III favorecia a construção de uma “oligarquia”, composta por uma nobreza que era vinculada socialmente aos homens ricos ou a uma pequena nobreza. Desse modo, um grupo diferente tornou-se responsável pelo controle político castelhano, visto que os nomes tradicionais haviam prejudicado o reino no período de tutoria. A discordância de Enrique III acerca das atitudes tomadas por seus tutores pode ser traduzida com o discurso proferido ao assumir o trono de Castela e Leão, em 1393. Na ocasião, segundo o cronista Pero López Ayala (1780), o rei da dinastia Trastâmara ordenou que todos os atos dos tutores fossem revogados e que todas as posses (territoriais e monetárias), que haviam sido adquiridas durante a tutoria, fossem devolvidas.

Ao promover a retirada dos grandes nomes do cenário político, como o Duque de Benavente, Marquês de Villena, Condes de Noreña, Trastâmara e Nibela,

seu herdeiro. Por fim, certos personagens ficam descontentes por não terem sido incluídos no Conselho que iria assessorar Enrique III.

⁵⁴ “[...] el sistema de control de la nobleza funciona durante la primera generación; después, la segunda nobleza adquiere el poder y las ambiciones de la antigua y dispone siempre de un familiar del rey descontento y dispuesto a encabezar la revuelta o, más productivo, a controlar al monarca, especialmente si éste es débil como Juan I o menor de edad como Enrique III” (MARTÍN, 1990, p. 174-175).

Enrique III auxiliou na ascensão da nova “oligarquia”, sendo esta encabeçada por Juan Hurtado de Mendoza, Ruy López Dávalos e Diego López de Estúñiga (RINCÓN, 2014).

Dessa forma, como indicado por Marcella Lopes Guimarães (2011), nos anos iniciais de seu reinado, Enrique III dedica-se à resolução de questões deixadas de lado por seus tutores e às desobediências à sua autoridade, dentre as quais destacam-se:

[...] [a] bravata do Mestre de Alcântara, que reúne homens para combater os mouros de Granada, contra a vontade do seu rei e em séria ameaça às tréguas acordadas com o sultão [...]. Também é [desobedecido] nas chamadas que faz ao Marquês de Vilhena, ao Duque de Benavente ou ao Conde Afonso. No caso do segundo, são diversas as situações em que o Duque oscila entre a obediência devida e a insubmissão, tanto é assim que o rei acaba por prendê-lo [...]. No caso do Conde Afonso, é uma manobra do período da menoridade que o saca da prisão em que D. Juan I o havia encerrado. Em liberdade, é rapidamente catapultado à condição de participante do regimento, tendo a sua causa defendida pela irmã, a rainha de Navarra [...]. Entretanto, aproveita as chances para conspirar com ela e outros, tanto que Henrique III solicita ao rei da França arbítrio a respeito do tio [...] (GUIMARÃES, 2011, p. 46).

Além dos problemas internos supracitados, logo após assumir efetivamente o trono castelhano-leonês, Enrique III enfrenta situações conturbadas com o reino de Portugal. Os acordos entre os reinos de Castela e Portugal, firmados por Juan I e ratificados no período de tutoria de Enrique III, são quebrados com a invasão portuguesa à cidade de Badajoz, em 1396. Sendo assim, até a elaboração de um novo tratado, o rei de Castela e Leão também ocupa seu tempo com questões relacionadas à organização de tropas e preparos para possíveis enfrentamentos com os portugueses.

Em 1402 um novo acordo é estabelecido, a partir do qual se define que as praças conquistadas, reféns e prisioneiros deveriam ser devolvidos. Com tais delineamentos, os castelhanos reconheceram, implicitamente, o reinado de João de Avis⁵⁵. Porém, o estabelecimento do fim das hostilidades entre os reinos ibéricos

⁵⁵ Em Portugal, no ano de 1385, são realizadas Cortes em Coimbra, pois o rei Fernando I havia falecido. Na ocasião, João I, mestre de Avis, é eleito rei. Entretanto, como João I era filho ilegítimo de Pedro I e, conseqüentemente, meio-irmão de Fernando, havia espaço para o questionamento de sua ascensão ao trono português. Neste cenário, Juan I de Castela se inclina à possibilidade de assumir o trono de Portugal, uma vez que havia se casado com Beatriz, possível herdeira do reino português,

não se mostra como sinônimo da construção de um clima de paz entre portugueses e castelhanos, conforme apontado por Emilio Mitre Fernández (1999).

As relações com os reinos de Aragão, Navarra e Granada também são tema de preocupações para o rei castelhano. Os dois primeiros eram importantes estrategicamente, tanto devido às relações comerciais quanto pelo papel que os territórios aragoneses e navarro desempenhavam nos embates contra o reino de Granada. Entretanto, os laços entre os reinos peninsulares eram frágeis, e a decisão castelhana de romper os contatos comerciais (fechamento de portos e proibição de movimentação de mercadorias) culminou em um contexto de desconfiança. De acordo com Emilio Mitre Fernández (1999), tal cenário pode ser observado com a seguinte situação: em 1405, castelhanos estavam mobilizados e organizados como uma medida preventiva contra o reino de Granada; contudo, ao ver tal movimentação, o reino Aragão sente-se ameaçado, justamente porque existia uma desconfiança a respeito das ações dos castelhanos.

Por sua vez, o último espaço mulçumano na Península Ibérica representa certa ameaça aos demais reinos da região. Na crônica redigida por Pero López de Ayala, há diversas ocasiões, durante o reinado de Enrique III, em que os acordos entre Granada e Castela são colocados à prova. Por exemplo, em 1392, ainda no período de tutoria, ocorre uma invasão ao reino da Múrcia, que é defendida pelos habitantes da área. Já do lado castelhano, em 1394, o mestre de Alcântara desafia as ordens de Enrique III e marcha contra os granadinos, de modo a pôr em risco as tréguas estabelecidas:

E o rei, e os que eram de seu Conselho, quando souberam das requisições que o Mestre de Alcântara havia feito, entenderam que não era a serviço do rei, uma vez que havia sido firmada uma trégua com o rei de Granada há pouco tempo e, como o Mestre era vassalo do rei, se ele fosse ao reino de Granada junto às companhias militares, as tréguas seriam quebradas [...] ⁵⁶ (AYALA, 1780, p. 513, tradução nossa).

pois era filha de Leonor Teles e Fernando I. Por conta dessa pretensão, Juan I não reconhecia a legitimidade de João I, questão que é alterada com Enrique III.

⁵⁶ “E el Rey, é los de su Consejo, quando sopieron esta requesta que el Maestre de Alcántara ficiera, entendieron que non era servicio del Rey, por quanto avia firmado treguas con el Rey de Granada poco tiempo avia, é que el Maestre era Vasallo del Rey, é yendo por su cuerpo, é Compañias al Regno de Granada, las treguas se quebrantaban” (AYALA, 1780, p. 514).

Dessa forma, o ápice das desobediências aos acordos ocorre com as novas investidas de Muhammad VII, que foram reprimidas com a vitória castelhana em Collejares, no ano de 1406. Motivado pela quebra dos acordos, Enrique III deixa de lado a temperança adotada nas relações exteriores e inicia a organização de uma campanha contra o reino de Granada (MITRE FERNÁNDEZ, 1999). Por conta da saúde frágil de Enrique III, as decisões a respeito da guerra passam a ser encabeçadas pelos demais membros da corte, em especial, por seu irmão, D. Fernando. Por fim, o terceiro soberano Trastâmara não pôde dar continuidade aos seus planos bélicos e falece no dia 25 de dezembro de 1406.

A despeito das situações conturbadas enfrentadas por Enrique III (1390-1406), tanto interna quanto externamente, não foram empreendidas grandes batalhas bélicas durante seu reinado (excetuando a campanha contra Granada, na qual o rei castelhano não participou efetivamente devido à fragilidade de sua saúde, conforme supracitado). Segundo Emilio Mitre Fernández (1999), “[...] o período que corresponde ao reinado de Enrique III de Castela está inserido dentro do que conhecemos como «as grandes tréguas» de 1388 a 1411 que [...] não estiveram isentas de turbulências”⁵⁷ (MITRE FERNÁNDEZ, 1999, p. 120, tradução nossa). Nesse sentido, tendo como base o registro de Fernán Pérez de Guzmán (1779), Enrique III não pôde demonstrar seu esforço/poderio enquanto monarca, uma vez que essa qualidade é transmitida por meio da “[...] prática e do exercício das armas”⁵⁸ (PÉREZ DE GUZMÁN, 1779, p. 583, tradução nossa).

A partir da afirmação do cronista, cabe questionarmos: de que forma Enrique III (1390-1406) poderia destacar-se entre os reis da dinastia Trastâmara, senão por meio da guerra?

A viagem da embaixada castelhana, em 1403, liderada por Ruy González de Clavijo, pode ser considerada uma das maneiras que Enrique III (1390-1406) utilizou para demonstrar sua relevância. A proposição de uma missão diplomática ao Oriente trata-se de uma prática que envolve uma grande disponibilidade de recursos, comprovando aos seus súditos e inimigos que a coroa castelhano-leonesa poderia arcar com os gastos de uma viagem longínqua, assim como a missão

⁵⁷ “[...] el período correspondiente al reinado de Enrique III de Castilla se inserta dentro de lo que conocemos como «las grandes treguas» de 1388 a 1411 que, [...] no estuvieron exentas de sobresaltos” (MITRE FERNÁNDEZ, 1999, p. 120).

⁵⁸ “[...] en la practica y en el ejercicio de las armas” (PÉREZ DE GUZMÁN, 1779, p. 583).

diplomática poderia ser utilizada como “publicidade”, favorecendo o aumento do prestígio do monarca (LABARGE, 1992).

Em suma, o reinado de Enrique III de Castela situa-se em um contexto de legitimação da dinastia Trastâmara que implica, em um primeiro momento, a governabilidade auxiliada por tutores, o seu casamento com Catalina Lancaster e os problemas internos derivados do poder adquirido pela nobreza durante a ascensão de seu avô, Enrique II. Em segundo lugar, é possível observar, durante o reinado de Enrique III, algumas questões externas envolvendo reinos vizinhos. Contudo, esses problemas não geraram guerras, um dos meios utilizados pelos soberanos para demonstrar seu prestígio e poderio. Uma das formas que Enrique III (1390-1406) pode ter encontrado para destacar-se entre os monarcas cristãos foi a proposição do contato diplomático com Timur, com a intenção de demonstrar seu poder, os quais se direcionavam para a elaboração de uma relação entre cristãos e mongóis.

2.2. O império de Timur

A construção do Império Timúrida ocorreu de maneira gradual, a partir das vitórias de Timur. Nascido na região de Quix (Xacrisabez) entre os Barlas⁵⁹, em 1336, possuía como progenitor um homem notável, mas de pouca riqueza, que era auxiliado por três ou quatro cavaleiros. Do mesmo modo, no começo de sua vida militar, Timur liderava entre quatro e cinco homens a cavalo, os quais ajudavam na realização de roubos nas proximidades (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999).

Na primeira metade da década de 1360, de acordo com K. Z. Ashrafyan (1998), o contingente de apoiadores de Timur aumentou e ele passou a fazer parte dos seguidores do Khan do Canato Moghul⁶⁰, auxiliando-o em campanhas na região Transoxiana⁶¹. Posteriormente, em um jogo de alianças, Timur afastou-se do Khan em questão e aproximou-se de Amīr Husayn, pretendente a ascender ao poder na Transoxiana. Desse modo, em conjunto, praticaram uma série de incursões aos territórios de seus vizinhos.

⁵⁹ Tribo de origem mongol, mas que passou a adotar elementos turcos, como a religião (islamismo) e a gradual promoção do sedentarismo, em detrimento do nomadismo mongol; caracterizada, no período de nascimento de Timur, como uma tribo turco-mongol.

⁶⁰ Também denominado Mogulistão ou Canato Chagatai do Leste. Trata-se de um canato derivado do Canato de Chagatai, composto por uma população nômade. Por sua vez, o Ulus Chagatai, a oeste, dominava a região da Transoxiana (MANZ, 1989).

⁶¹ O nome da região deriva do Rio Oxus (Amu Dária) e significa “além do Oxus”. Abrange as terras ao oeste e ao norte do rio, situando-se no centro da Ásia Central.

Entre 1365 e 1366, o grupo liderado por Timur e Husayn enfrentou dois problemas. O primeiro, derivado das desavenças com os líderes do Canato Moghul, fez com que o exército mongol tivesse que se retirar da Transoxiana em direção a Samarcanda. Porém, ao chegarem à cidade, um grupo de participantes do movimento Sarbadar impediu que as tropas entrassem. Segundo K. Z. Ashrafyan (1998), meses após o retorno, o grupo conseguiu restaurar a liderança no local, tornando Amīr Husayn comandante da cidade e Timur foi designado ao comando de Quix e Qarshi.

Em 1370, com a dissolução da aliança, Timur invadiu a cidade de Bactro, capturou Husayn e fez de Samarcanda sua capital. Os planos timúridas

Aspiravam, primeiro, à liderança de sua tribo, depois, controlar os Ulus Chagatai, então, manter sua precária posição de liderança e, por fim, conquistar a maior parte do mundo conhecido [...] ⁶² (MANZ, 1989, p. 12, tradução nossa).

Para isso, a administração baseou-se em laços pessoais e na criação de uma estrutura de legitimação de seu pertencimento à linhagem de Genghis Khan, ao casar-se com uma descendente do primeiro grão-cã. Além disso, já que não poderia ocupar o cargo efetivamente, nomeou Soyurghatmish (descendente de Chagatai e, conseqüentemente, de Genghis Khan) como Khan e, após 1388, Timur indicou Sultān Mahmūd para a titularidade do cargo, devido à morte do anterior⁶³. Com isso, tornou-se possível justificar suas conquistas com base tanto em tradições derivadas da *sharī'a* (leis islâmicas) quanto mongóis (MANZ, 2007).

As vitórias de Timur foram obtidas a partir do suporte fornecido pela nobreza guerreira mongol da Transoxiana, especialmente os que eram derivados da tribo Barlas, assim como “[...] procurou o apoio da nobreza latifundiária local, dos notáveis urbanos e do clero muçulmano”⁶⁴ (ASHRAFYAN, 1998, p. 329, tradução nossa). O Império Timúrida pôde ser construído, pois as conquistas promovidas

⁶² “Aspiring first to lead his tribe, next to control the Ulus Chaghatay, then to maintain his precarious position of leadership and finally to conquer most of the known world [...]” (MANZ, 1989, p. 12).

⁶³ O cronista persa Nizām al-Dīn Shāmī (1370-56 *apud* ASHRAFYAN, 1998) afirma que Timur realizou tais nomeações em respeito à tradição mongol, uma vez que estava entregando o controle do governo para a linhagem Chagatai e, conseqüentemente, restaurando o direito deles à liderança.

⁶⁴ “[...] sought the support of the local landowning nobility, the urban notables and the Muslim clergy” (ASHRAFYAN, 1998, p. 329).

permitiram a manutenção da lealdade ao imperador, que se tornou capaz de realizá-las devido às habilidades militares dos povos que ele governava⁶⁵.

Sendo assim, as ações militares eram o principal meio para aumentar e manter o poder timúrida. As campanhas promovidas por Timur iniciaram-se logo após a consolidação de seu poder em Samarcanda. Como supracitado, em primeiro lugar, utilizou os recursos para ganhar o controle das tribos Ulus Chagatai (MANZ, 1989; ASHRAFYAN, 1998). Contudo, Timur enfrentou problemas na manutenção da lealdade desse povo, mesmo oferecendo espólios e terras, uma vez que o sistema adotado entre os ulus gerava uma aristocracia tribal que priorizava a instabilidade em detrimento de uma liderança central (MANZ, 1989).

Assim, para manter sua posição, o líder turco-mongol deveria:

[...] subverter o sistema político — transformar os ulus chagatai de uma confederação tribal ativa para um exército leal e subserviente, dependente de seus favores. O primeiro passo desse processo era a criação de um grupo confiável de comandantes subordinados. [...] Timur promoveu uma nova elite, composta por seus seguidores pessoais e membros de sua família. Com esses homens, ele gradualmente retirou a aristocracia tribal do centro do poder⁶⁶ (MANZ, 1989, p. 66, tradução nossa).

Para criar uma força capaz de apoiá-lo nessas mudanças, Timur iniciou um processo de conquista das regiões próximas às tribos ulus. Com essa estratégia, era possível manter os líderes tribais provenientes dos ulus ocupados, aumentar seus aliados e seu prestígio. Em 1379, Timur conseguiu obter o controle da última tribo ulus (MANZ, 1989).

De acordo com Michael Burgan (2009), esse primeiro estágio privilegiou as conquistas na região da Transoxiana e suas proximidades⁶⁷. Por sua vez, na década de 1380, iniciam-se as tentativas de adquirir regiões mais distantes. Beatrice Forbes Manz (1989) aponta que a proposição de campanhas extensas fazia parte da

⁶⁵ A cavalaria era recrutada entre as populações tribais e a infantaria entre os povos sedentários. Estrategicamente, adotou-se o sistema decimal mongol, a partir do qual se dividiam os membros do exército em: dez mil (*tümens*), mil (*mingliks*), centenas (*yüzlüks*) e dezenas (*onluks*), sendo que cada uma das formações era comandada por diferentes responsáveis, destacando-se os emires e os príncipes, que lideravam os grandes grupos (ASHRAFYAN, 1998).

⁶⁶ “[...] subvert the political system — to change the Ulus Chaghatay from an active tribal confederation into a loyal and subservient army, dependent on his favor. The first step in this process was the creation of a reliable group of subordinate commanders. [...] Timur promoted a new elite made up of his personal followers and the members of his family. With these men he gradually displaced the tribal aristocracy from the center of power” (MANZ, 1989, p. 66).

⁶⁷ Mogolistão, Corásmia e Coração (*Khorāsān*).

estratégia de controle dos ulus, pois Timur mantinha os exércitos fora da região, não sendo possível a realização de revoltas.

Em 1381 iniciaram as investidas contra o Ilcanato (atual Afeganistão) e, rapidamente, a cidade de Herat foi tomada. Em seguida, em direção às terras situadas a oeste, a partir de 1384-1385, o exército timúrida conquistou as cidades de Soltaniyeh e Tabriz (atual Irã).

Por sua vez, aproximadamente em 1386, Toqtamış promoveu um ataque e realizou pilhagens em Tabriz, o que gerou a primeira grande campanha de Timur, denominada “campanha dos três anos”. As áreas percorridas pelo exército turco-mongol dizem respeito ao Irã e ao Cáucaso, locais em que Timur conquistou novas regiões e reconquistou áreas anteriormente submetidas⁶⁸. Por fim, em 1390, há a elaboração de um ataque específico contra Toqtamış, a partir do qual Timur conquista a Horda Dourada (MANZ, 1989; BURGAN, 2009).

A segunda grande campanha chama-se “campanha dos cinco anos” e tem início em 1392. As tropas se dirigem, novamente, às regiões do Irã, nas quais o líder Mazandaran estava promovendo uma rebelião. Após restaurar a ordem, o exército é liderado para realizar a conquista da cidade de Bagdá. Em seguida, os problemas com Toqtamış ressurgem e, com isso, Timur ataca novamente a Horda Dourada no ano de 1396, deixando um cenário do qual seu oponente não conseguiu recuperar-se (MANZ, 1989).

O líder turco-mongol retorna para Samarcanda e, em seu trajeto até a capital, organizou uma perseguição aos governantes insubordinados. Ao chegar na cidade, as atenções do imperador estavam voltadas “[...] para a glória de sua capital, e foram gastos vários meses na construção de palácios e jardins, na recepção de embaixadores, na investigação de oficiais e presenteando os pobres”⁶⁹ (MANZ, 1989, p. 72, tradução nossa).

Em 1398, Timur liderou seu exército para uma nova área, atingindo a cidade de Deli, na Índia, ocasião em que seu exército saiu de controle e destruiu a cidade (MANZ, 1989; BURGAN, 209). Ao retornar para Samarcanda brevemente, o líder turco-mongol inicia a sua mais longa expedição, em 1399, a “campanha dos sete

⁶⁸ Como é o caso da Corásmia, que se juntou a Toqtamış. Entretanto, nessa ocasião Timur não se contentou com a submissão e destruiu a capital, assim como deportou uma grande quantidade de pessoas (MANZ, 1989).

⁶⁹ “[...] to the glory of his capital city, and spent several months in the construction of palaces and gardens, the reception of foreign ambassadors, the investigation of officials and gifts to the poor” (MANZ, 1989, p. 72).

anos”. Durante essa empresa, Timur retomou o controle de Bagdá, cessou mais uma revolta no Irã e direcionou suas tropas para a Síria, região controlada pelos mamelucos. Além disso, tomou as cidades de Aleppo, Hama e Damasco (BURGAN, 2009).

No decorrer dessa campanha, em 1402, Timur também se dedicou ao enfrentamento dos otomanos que estavam na Anatólia. Nessa ocasião, ocorre a Batalha de Ankara, na qual Bajazeto I foi derrotado. O exército timúrida realizou uma série de saques nas regiões otomanas e regressaram para o leste, atacando, novamente, os líderes rebeldes no decorrer do caminho.

Segundo Adam Knobler (1995), com a vitória contra Bajazeto I, Timur foi aclamado por cronistas latinos, pois havia salvado a cristandade dos ataques otomanos. Os reinos do Ocidente conheciam o imperador turco-mongol desde a segunda metade da década de 1380, quando Timur atacou os cristãos da Geórgia, durante a “campanha dos três anos”. Além disso, Toqtamış possuía relações com outros reinos cristãos e, com isso, possivelmente havia fornecido informações a respeito do poderio timúrida (KNOBLER, 1995). Em 1394, podemos observar que, no decorrer das deliberações dos governantes de Veneza, registraram-se as preocupações acerca do crescimento da rusga entre Timur e Bajazeto I.

Os problemas entre os líderes orientais favoreceram o surgimento de uma aliança entre cristãos e mongóis, especialmente a partir de 1400, pois as expedições timúridas atacaram diretamente os otomanos.

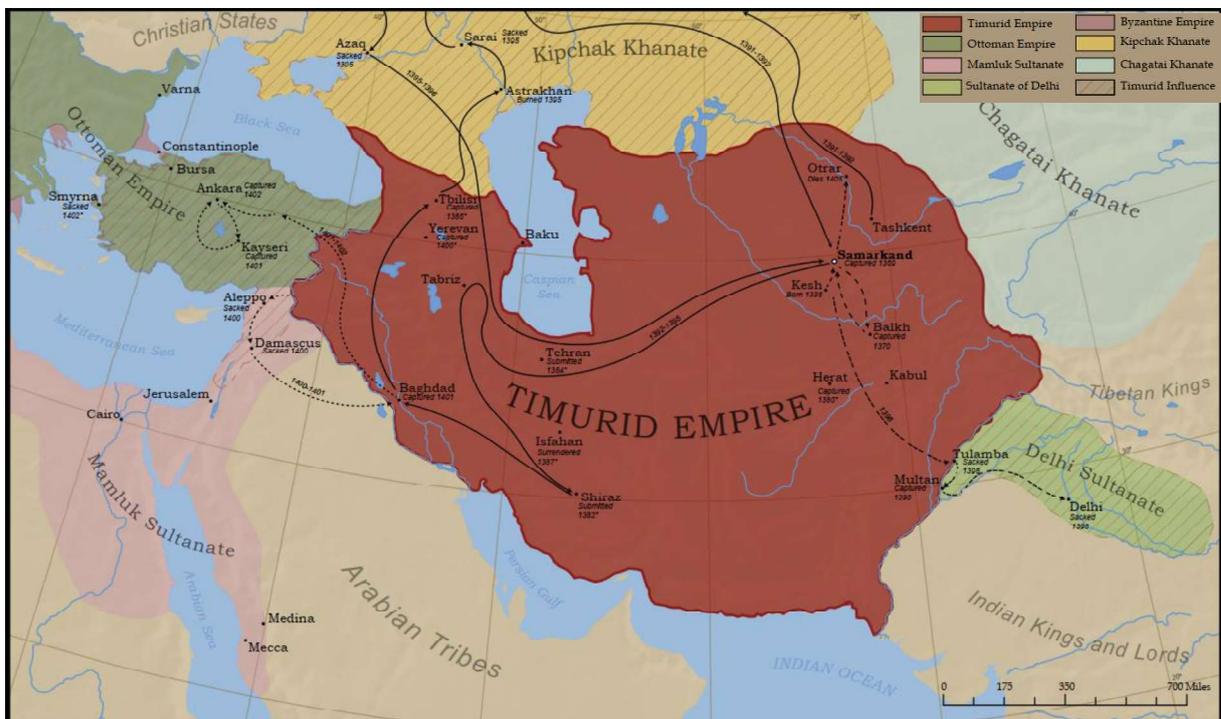
As notícias sobre o saque de Damasco em março de 1401 provavelmente chegaram ao Ocidente por meio dos vários cônsules latinos da região. O clima político, tanto na corte timúrida quanto nas cortes da Europa ocidental, era propício para a proposição de uma ação conjunta⁷⁰ (KNOBLER, 1995, p. 343, tradução nossa).

Desse modo, é possível visualizar uma abertura de Timur às relações diplomáticas com reinos cristãos, que pode ser destacada com o envio de cartas aos reis do Ocidente, após a vitória em Ancara.

⁷⁰ “The news of his sacking of Mamlūk Damascus in March 1401 must have reached the West through the agency of the numerous Latin consuls posted in the region. The political climate, both in Tīmūr’s court and in the courts of western Europe, was conducive to proposals of some form of joint action” (KNOBLER, 1995, p. 343).

Ao final da “campanha dos sete anos”, Timur retornou para Samarcanda, onde reuniu os líderes tribais⁷¹ e recebeu vários embaixadores em sua corte, dentre os quais estavam os enviados castelhanos de Enrique III. Após alguns meses na capital, o imperador iniciou a organização de uma campanha contra a China, a partir da qual foram reunidas várias tropas e suprimentos. A viagem até o território chinês ocorreu no final de 1404; entretanto, antes de conquistar seu objetivo, Timur faleceu em 1405.

Figura 2 – Mapa ilustrativo do território do Império Timúrida



Fonte: Departamento de Geografia da Universidade de Wisconsin, 2018⁷².

Em síntese, como disposto na **Figura 2**, as conquistas militares promovidas por Timur permitiram a formação de império, que abrangia as regiões da Transoxiana, Corásmia, Mar Cáspio, Irã, Iraque, as partes ao sul do Cáucaso e os territórios do Afeganistão e do norte da Índia (ASHRAFYAN, 1998). Conforme supracitado, a primeira etapa das campanhas militares timúridas eram centradas na Transoxiana e objetivavam a criação das bases de seu poderio. Por sua vez, a segunda etapa é composta por campanhas extensas, que se dirigiam às áreas mais

⁷¹ Essa reunião denomina-se *khulriltay*.

⁷² Disponível em: <https://geography.wisc.edu/cartography/projects/G370/2018FA/Fall2018FoleyRyan.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2022.

distantes, as quais possuíam o objetivo de saquear e controlar grandes cidades por meio do pagamento de impostos, assim como manter seu contingente militar afastado da região de origem, evitando a formação de revoltas dentro do império. No decorrer de suas conquistas, a figura de Timur passou a ser conhecida no Ocidente e observada como uma possibilidade de apoio contra os otomanos, especialmente após a vitória timúrida sobre Bajazeto I.

2.3. A viagem diplomática

No período medieval, as viagens diplomáticas eram desempenhadas por vários motivos, como: enviar cartas; organizar tratados e termos de paz; articular acordos matrimoniais; representar soberanos em festas, coroações e casamentos. O ato de enviar agentes diplomáticos poderia ser praticado por universidades, cidades, ordens militares, eclesiásticos, ducados, grandes nobres feudais, reis e imperadores (LIMA, 2016; PÉQUIGNOT, 2011; MATTINGLY, 1955).

Os deslocamentos de cunho diplomático foram realizados por diversos personagens. Isso se deve à ausência de uma profissão fixa de embaixadores ou de uma “embaixada permanente”. Desse modo, observamos um cenário em que as atividades diplomáticas poderiam ser realizadas por: mercadores, nobres, clérigos, oficiais reais etc.⁷³ A nomeação desses indivíduos, por conta da inexistência de um cargo específico, ocorria de acordo com as circunstâncias e, conseqüentemente, a atribuição das funções era temporalmente definida (LIMA, 2016).

Além disso, como disposto na obra *Poridad de las poridades*⁷⁴, traduzida a pedido do rei castelhano Fernando III, os reis poderiam escolher seus representantes entre os membros da corte, tendo em vista o conhecimento apresentado por tais indivíduos, assim como a lealdade demonstrada ao soberano

⁷³ Os próprios interessados no contato diplomático poderiam desempenhar a função de agentes. Esse é o caso das “Visitats Reais”, prática em que dois ou mais soberanos encontram-se pessoalmente para assinar tratados ou realizar acordos. Segundo Stéphane Péquignot (2009), a modalidade é mais usual nos séculos pertinentes à Alta Idade Média e à Idade Média Central. Contudo, também podemos observar a realização desses encontros durante a Baixa Idade Média, em especial no contexto peninsular ibérico, conforme exposto por Douglas Mota Xavier de Lima (2016).

⁷⁴ Também intitulada *Secretum secretorum* ou *Sirr-al-asrâr*, *Poridat de las poridades*, trata-se de uma obra traduzida do árabe, na qual estão dispostos elementos que eram considerados provenientes da teoria política aristotélica. Com o formato de uma carta, redigida por Aristóteles, endereçada ao seu discípulo Alexandre, o Grande, o tratado aborda temas como: as formas de governar o reino, conselhos medicinais, ética, magia e astrologia. A tradução, realizada a pedido do rei castelhano Fernando III, em meados do século XIII, obteve o título *Poridat de las poridades* (BIZZARRI, 2010).

(PSEUDO-ARISTÓTELES, 2010). Na obra *Siete Partidas* (1807), de Alfonso X, também estão dispostas algumas características consideradas essenciais para o cumprimento dos objetivos estipulados aos embaixadores. Dentre estas, destacam-se: possuir *buena palabra*, isto é, eloquência, para que fosse possível transmitir as informações necessárias; deveriam ser de boa linhagem e inteligentes; bem como serem capazes de guardar segredos (PARTIDA II, T. IX, L. XXI, 1807). Pero López de Ayala (2004), em seu *Rimado de Palacio*, complementa os critérios presentes nas *Siete Partidas* ao afirmar que os embaixadores deveriam ser cavaleiros muito bons e doutores letrados, além de possuírem uma boa postura.

Conforme podemos observar no trecho a seguir, Pero López de Ayala (2004) escreve que: “Si sus embajadores envía bien *ordenados*,/ *caballeros muy buenos*, *doctores bien letrados*,/ con buen *apostamiento* e bien *acompañados*,/ de los que a ellos veen luego serán notados” (AYALA, 2004, n. p., grifo nosso). A partir das qualidades elencadas por diferentes autores do medievo, podemos inferir que as pessoas escolhidas eram próximas aos proponentes da missão diplomática.

Com a nomeação, as pessoas selecionadas para cumprir a função de embaixadores recebiam credenciais (salvo-condutos) e instruções, que poderiam ser públicas ou secretas (LABARGE, 1992). Em seus itinerários, os indivíduos escolhidos para o exercício da diplomacia medieval eram beneficiados por leis, que lhes garantiam certo grau de proteção e segurança (REICHERT, 2007). Por exemplo, estavam isentos do pagamento de taxas e impostos, assim como poderiam ser mantidos financeiramente pelo reino e possuíam proteções contra ataques (LABARGE, 1992). Em alguns casos, até mesmo a alimentação e a estadia eram garantidas durante o trajeto. Entretanto, por vezes, essas garantias ficavam apenas no plano teórico e não eram aplicadas na realidade.

Segundo Margaret Wade Labarge (1992), as viagens diplomáticas poderiam ser compostas por grandes comitivas, a depender da importância do embaixador e da missão que lhe havia sido atribuída. De igual maneira, a quantidade de objetos que deveriam ser carregados também influenciava a composição da embaixada, uma vez que, junto aos representantes, eram enviados presentes (roupas, quadros, tecidos, objetos valiosos etc.), tornando-se necessário que os agentes diplomáticos fossem auxiliados por *azemileros*, que eram os encarregados pelo transporte de cargas realizados por meio de animais.

Por sua vez, ao chegarem em seus respectivos destinos, os embaixadores eram recepcionados. Nessas situações, o tratamento aos enviados poderia ser diferente, a depender “[...] da importância política ou militar de seu local de origem, das relações entre as duas regiões, das razões para o envio [dos embaixadores] [...]” (REIS; VOLOSKI; SILVA, 2022, p. 43).

Dentre as diversas viagens realizadas por embaixadores durante o período medieval, está a empresa liderada por Ruy González de Clavijo. Conforme explicitado anteriormente, o soberano castelhano, Enrique III, selecionou três representantes para dar continuidade à construção de uma via diplomática entre o reino de Castela e o império de Timur. Nos subtópicos a seguir, apresentaremos as motivações para a formação da embaixada, quem foram os embaixadores selecionados por Enrique III, a preparação logística da viagem e o itinerário percorrido pelos castelhanos.

2.3.1. Motivações

Os séculos anteriores às Cruzadas, conforme explicitado por Andréa Doré (2000), representam um período em que os cristãos afastados geograficamente do Mar Mediterrâneo não possuíam laços estreitos com os povos situados ao leste do Mediterrâneo. Desse modo, “[...] ao contrário de cidades como Gênova, Veneza e Pisa, as Cruzadas marcaram os primeiros contatos com o Oriente muçulmano” (DORÉ, 2000, p. 138).

Além do contato promovido após as Cruzadas, a expansão do Império Mongol, especialmente a partir do século XIII, também suscitou interesse entre os cristãos ocidentais. J. R. S. Phillips (1994) defende, inclusive, a existência de “dois Orientes”: o Oriente Próximo, conhecido a partir de 1096, com a Primeira Cruzada, que passou a ser familiar aos viajantes ocidentais, sobretudo peregrinos, comerciantes e militares aventureiros; e o Extremo Oriente, pouco conhecido, envolto em um imaginário de lendas e *mirabilia*, que tornou-se ponto de interesse a partir do século XIII, com a expansão do Império Mongol⁷⁵.

⁷⁵ Especialmente após 1241, quando o exército mongol, comandado por Batu, estava preparado para atacar Viena. O ataque à Viena não foi concretizado devido a morte de Ogedai, grande *khan* entre 1229 e 1241. Batu, que estava liderando o exército, era um dos principais candidatos ao trono supremo e, com isso, retornou para o leste (DORÉ, 2000).

Sinteticamente, as Cruzadas e a expansão mongol abriram vias para uma relação comercial duradoura entre Ocidente e Oriente. Como consequência destas interações, surge a ação diplomática, com diversas iniciativas partindo de reinados e papados, ameaçados pelos mongóis e derrotados pelos mulçumanos (DORÉ, 2000).

Dessa forma, proposição de uma viagem diplomática não é uma novidade no contexto dos reinos cristãos do Ocidente, assim como a tentativa de estabelecer acordos diplomáticos com líderes mongóis não se configura como uma exclusividade das políticas de Enrique III. Outros momentos na história medieval apresentam ocasiões em que embaixadores foram enviados ao Oriente. A caráter de exemplo, podemos mencionar as viagens de Giovanni da Pian del Carpine e de Guilherme de Rubruck. O primeiro foi escolhido pelo papa Inocêncio IV e partiu de Lyon, no ano de 1245, com a missão de entregar uma carta papal ao Grande Khan dos mongóis e, além disso, obter informações a respeito do povo mongol, uma vez que esse era um dos primeiros contatos diplomáticos entre cristãos e mongóis⁷⁶. Já a viagem de Rubruck foi realizada a pedido do rei francês, Luís IX, em 1253. Além do caráter missionário — com o objetivo de converter os “tártaros” —, o intuito do soberano francês era compreender se a hostilidade mongol aos mulçumanos poderia ser usada a favor da cristandade (PHILLIPS, 1994).

Sendo assim, ao organizar uma embaixada com o objetivo de contatar Timur, Enrique III possuía respaldo em empresas anteriores. Contudo, há diferenças nas motivações que levaram tais indivíduos aos territórios situados a leste. No caso de Giovanni da Pian del Carpine, Inocêncio IV ordena a realização da viagem porque o contexto era de expansão mongol ao Ocidente, a partir do qual foram protagonistas de invasões e derrotaram áreas cristãs (Kiev e Legnica). Com a morte de Ogedai Khan, em 1242, as investidas foram cessadas para que um novo Khan fosse escolhido. Com isso, as razões que levaram o papa a enviar Carpine eram: informar-se sobre as terras e pessoas, mas, sobretudo, compreender o potencial conquistador dos mongóis e sua força bélica (FRANÇA; GONÇALVES, 2018). Tratando-se da viagem realizada por Rubruk, os objetivos pendiam menos para o lado do reconhecimento e inclinavam-se para a cooptação das forças bélicas dos

⁷⁶ “Foi apenas após a retirada dos mongóis da região oriental da Europa, em 1242, que o mundo latino tomou medidas formais para estabelecer contatos diplomáticos com o [...] novo poder que havia surgido nas suas fronteiras. A iniciativa veio de Inocêncio IV que foi eleito papa após um período de 18 meses de vacância na Santa Sé, em junho de 1243. Inocêncio manifestou a mesma preocupação que seu predecessor, Gregório IX, a respeito de uma cruzada contra os mongóis” (JACKSON, 1990, p. 26, grifo nosso, tradução nossa).

mongóis contra os mulçumanos, pois Luís IX estava à frente do movimento das Cruzadas.

Por sua vez, as motivações que levaram Enrique III à formação da comitiva, em 1403, podem ser relacionadas com a expressão de seu poderio na Península Ibérica, conforme apontamos no subtópico 2.1., assim como estavam conectadas com o contexto de ameaças ao Ocidente, protagonizadas pelos otomanos. Ao perderem a Batalha de Nicópolis no ano de 1396, os reinos cristãos buscam alternativas para enfrentar os otomanos, que eram liderados por Bajazeto I.

Tendo em vista esse cenário, Enrique III envia Payo Gómez de Sotomayor e Hernán Sánchez de Palazuelos em uma missão até as proximidades de Constantinopla. De acordo com Francisco López Estrada (1999), não temos informações a respeito do objetivo exato da viagem realizada pelos dois castelhanos; todavia, compreendemos que o itinerário dos embaixadores não parou na capital do Império Bizantino e continuou em direção aos domínios de Bajazeto I, o qual estava preparando-se para enfrentar Timur.

A Batalha de Ancara, em 1402, foi a ocasião em que as forças dos líderes otomano e turco-mongol colidiram. Bajazeto I, desejoso por colocar um fim ao Império Timúrida, promove uma investida contra Timur nas proximidades da cidade de Ancara; entretanto, é derrotado em 28 de julho de 1402.

Este feito marcou o ápice do poder de Tamorlán e a notícia da vitória espalhou-se pelas cortes europeias. Os cristãos foram beneficiados pela vitória de Tamorlán, e Constantinopla não passou para as mãos turcas até 1453 [...]. Neste feroz encontro entre os grandes caudilhos orientais estavam presentes os dois cavaleiros mencionados anteriormente, Gómez de Sotomayor e Sánchez de Palazuelos⁷⁷ (LÓPEZ ESTRADA, 1999, p. 26, tradução nossa).

Os enviados de Enrique III aproveitam-se do momento em que se encontravam e solicitam uma reunião com Timur, o qual os recebe com honra, conforme descrito por Ruy González de Clavijo (1999) no prólogo de sua obra. No regresso para o reino de Castela, o imperador turco-mongol envia junto aos representantes castelhanos um embaixador, denominado Mohamad Alcagi, que

⁷⁷ “Este hecho marcó la culminación del poder de Tamorlán y la noticia de la victoria se esparció por las cortes europeas. Los cristianos resultaron beneficiados por esta victoria de Tamorlán, y Constantinopla no pasó a manos turcas hasta 1453 [...]. En este fiero encuentro entre los dos grandes caudillos orientales se hallaron presentes los dos caballeros antes mencionados, Gómez de Sotomayor y Sánchez de Palazuelos” (LÓPEZ ESTRADA, 1999, p. 26).

portava uma carta a ser entregue ao soberano de Castela e Leão. Além disso, também foram enviados presentes, nesse caso, algumas joias e três ou quatro mulheres cristãs que haviam sido capturadas por Bajazeto I e libertas por Timur.

A partir desse contato, devido aos atos de Timur, Enrique III ordena a formação da embaixada liderada por Ruy González de Clavijo, que parte de Castela em 1403. Dessa maneira,

O relato da *Embajada a Tamorlán* tem seu imediato precedente nesses emissários que trouxeram a carta de Tamorlán e seu presente original para Enrique III, aquelas mulheres [...] ⁷⁸ (LÓPEZ ESTRADA, 1999, p. 27, tradução nossa).

Em síntese, as viagens realizadas no século XIII constituem a base para a proposta de Enrique III ⁷⁹, que é elaborada a partir da vitória de Timur contra Bajazeto I. Nesse sentido, a necessidade de reafirmação de seu poder em meio a um período conhecido como “as grandes tréguas” (1388-1411), junto a um histórico de contatos prévios e à expansão do poderio timúrida, forneceu ao soberano castelhano as motivações e o respaldo para a organização da embaixada.

2.3.2. Os viajantes embaixadores

A escolha dos embaixadores no medievo, conforme citado anteriormente, baseava-se em características que podem ser observadas em documentos como o *Poridat de las poridades*, as *Siete Partidas* e o *Rimado de Palacio*. Ao elencarmos as qualidades necessárias aos embaixadores, que estão dispostas em tais obras, destacamos: I) ser eloquente; II) ser letrado/inteligente; III) possuir boa postura; e, por fim, IV) lealdade. Dessa forma, para escolher os indivíduos que iriam compor a comitiva endereçada a Timur, Enrique III certamente foi influenciado por tais critérios.

Como líder da expedição, o rei de Castela e Leão nomeou Ruy González de Clavijo. Além de ser cavaleiro madrilenho, González de Clavijo era *camarero* do rei,

⁷⁸ “El relato de la *Embajada a Tamorlán* tiene su inmediato precedente en estos otros emisarios que vinieron para traer la carta de Tamorlán y su original presente a Enrique III, aquellas mujeres [...]” (LÓPEZ ESTRADA, 1999, p. 27).

⁷⁹ Estas viagens, exemplificadas anteriormente com os deslocamentos de Rubruck e Carpine, além de representarem a possibilidade de um contato diplomático, também promoveram a disseminação de saberes a respeito da cultura e da prática diplomática mongol, assim como, informações geográficas acerca do Extremo Oriente (DORÉ, 2000).

isto é, responsável pela câmara real e foi um dos beneficiários do testamento de Enrique III (LÓPEZ ESTRADA, 1999, p. 30). Sendo assim, podemos considerá-lo um dos homens de confiança de Enrique III, visto a função que desempenhava na corte castelhana, assim como seus conhecimentos são comprovados pela existência de uma canção/*poesia cancioneril* redigida e dedicada à sua esposa.

A nomeação de Ruy González de Clavijo pode ser situada no contexto da formação de uma “nobreza de serviço” na corte castelhana. De acordo com Rafael de Oliveira Falasco (2012), desde sua ascensão, a dinastia Trastâmara aproximou-se dessa “nobreza de serviço”, proveniente das camadas baixas e médias da própria nobreza. Além disso, Falasco (2012) afirma que essa nova fidalguia surgiu a partir de uma rede complexa de relações de parentesco, denominada clientela, e pode ser caracterizada por uma “[...] vinculação direta à coroa e [...] [pela] identificação com os interesses do reino através de serviços prestados” (FALASCO, 2012, p. 40). Dessa maneira, ao liderar uma missão diplomática, Ruy González de Clavijo encaixa-se nos ideais que eram valorizados nessa nova nobreza, baseada em méritos e na capacidade técnica dos indivíduos (FALASCO, 2012).

Outro membro da embaixada era Alfonso Páez de Santamaría. Segundo as informações contidas em *Embajada a Tamorlán* (1999), o viajante era um frade da Ordem Dominicana (também denominada Ordem dos Frades Pregadores) e mestre em teologia. Fundada por São Domingos de Gusmão e oficializada em 1215, o principal objetivo da Ordem era a “[...] pregação e a conversão, baseadas na legitimidade clerical e na sua tradição [...]. Para isso, os frades da sua Ordem deveriam combinar a fé e a inteligência para transmitir a mensagem de Cristo” (LIMA, 2009, p. 31). Com isso, a formação intelectual dos frades participantes desta Ordem era relevante, pois os estudos resultavam em uma pregação que era dotada de argumentações lógicas dos dogmas cristãos (GONÇALVES, 2011).

De acordo com Francisco López Estrada (1999), a escolha do frade ocorre, pois era conveniente possuir na comitiva alguém com experiência nas relações com indivíduos pertencentes a outras igrejas ou até mesmo que não eram cristãos, como é o caso dos membros da Ordem Dominicana. A presença do mestre em teologia também poderia auxiliar os embaixadores em questões envolvendo a comunicação em outras línguas, uma vez que um dos critérios⁸⁰ da Ordem Dominicana para o

⁸⁰ Esses critérios foram enumerados por Riccoldo de Monte Croce, em seu tratado intitulado *Libellus ad Nationes Orientales*, escrito por volta de 1300.

envio de frades às terras orientais era o conhecimento das línguas (GONÇALVES, 2011).

Em seu livro, Ruy González de Clavijo (1999) afirma que Gómez de Salazar, guarda real, era o terceiro componente da comitiva castelhana. Entretanto, não possuímos mais informações acerca desse embaixador, uma vez que ele não resistiu aos problemas enfrentados na viagem e faleceu em 1404. Além dos três personagens principais⁸¹, Mohamad Alcagi, enviado de Timur, viajava entre os membros da comitiva castelhana.

Conforme mencionado anteriormente, tanto para compor a “imponência” de uma embaixada como para auxiliar no transporte das cargas (presentes, objetos pessoais e alimentos, por exemplo), outros indivíduos compunham as viagens diplomáticas. No caso da embaixada formada por Enrique III, com as informações dispostas em *Embajada a Tamorlán* (1999), somam-se ao total catorze pessoas.

Considerando Ruy González de Clavijo e Alfonso Páez de Santamaría membros de destaque, devido à quantidade de vezes que são mencionados no livro *Embajada a Tamorlán*, apresentamos, no **Quadro 4**, de que forma eles cumprem os critérios necessários ao exercício da função.

Quadro 4 – Critérios para a escolha de embaixadores de acordo com as fontes *Poridad de poridades*, *Siete Partidas* e *Rimado de Palacio*

Critérios	Ruy González de Clavijo	Alfonso Páez de Santamaría
Eloquência		Membro da Ordem Dominicana
Letrado/inteligente	Redação de <i>poesia cancioneril</i>	Mestre em teologia
Boa postura	Cavaleiro	Frade
Lealdade	<i>Camarero</i> real	

Fonte: Elaboração própria.

Ao compor a Ordem Dominicana, Alfonso deveria possuir boa eloquência, pois a máxima do grupo era, justamente, pregar a palavra de Jesus Cristo e promover conversões ao catolicismo por meio da argumentação lógica. Por sua vez, podemos comprovar a inteligência dos embaixadores em questão, devido à

⁸¹ São considerados os principais porque Ruy González de Clavijo os nomeia diretamente no início de sua obra.

elaboração de poemas por Clavijo e pela formação do frade em teologia. No caso da boa postura, essa é uma qualidade necessária na realização das funções tanto de cavaleiro quanto de frade; desse modo, ambos eram dotados de tais características. Por fim, a lealdade de Ruy González de Clavijo ao rei castelhano pode ser observada com as responsabilidades atribuídas a ele na corte de Enrique III.

A escolha desses personagens para as atribuições diplomáticas nos auxilia na compreensão das intenções do monarca castelhano. Além de demonstrar o poderio da coroa (monetário e de influência), a nomeação de Ruy González de Clavijo e Alfonso Páez de Santamaría aponta que Enrique III estava interessado no sucesso de um acordo diplomático com Timur, uma vez que o rei castelhano optou por enviar uma comitiva preparada intelectualmente, tanto para o registro dos feitos ao longo do itinerário (relevante para o controle da atividade diplomática) quanto para argumentar e transmitir as vontades de Enrique III a Timur.

CAPÍTULO III

EXPERIÊNCIAS COTIDIANAS DA VIAGEM DIPLOMÁTICA

O itinerário percorrido pelos embaixadores castelhanos pode ser dividido em duas etapas, sendo a primeira realizada por vias marítimas e a segunda por vias terrestres, conforme supracitado. O trajeto de ida inicia-se no próprio território do reino de Castela, pois os viajantes saem do porto de Santa Maria, em uma embarcação menor, para chegarem ao porto de Muelas, local em que estava a *carraca* que seria utilizada nos primeiros dias da empresa. Dessa maneira, o ponto de partida da viagem situa-se nas proximidades da cidade de Cádiz, em maio de 1403.

Na primeira etapa, os viajantes passam pelo estreito de Gibraltar, ancoram em Málaga (cidade do reino de Granada) e em Cartagena (cidade do reino de Aragão). Como disposto na **Figura 3**, podemos observar que a navegação ocorria nas proximidades da costa da Península Ibérica. A partir da ilha de Ibiza, os viajantes distanciam-se do continente e começam realizar ancoragens em diversas ilhas. Por sua vez, ao atingirem a costa italiana, realizam uma grande parada no porto de Gaeta e, após dezoito dias, partiram em direção à cidade de Messina, para adentrarem no Mar Jônico e, em seguida, navegarem pelo Mar Egeu.

A disposição das terras em águas egeias faz com que o itinerário seja percorrido entre a costa da Turquia e as diversas ilhas que compõem os territórios circundados pelo Mar Egeu. Na sequência da ancoragem em Rodes, com a informação de que Timur passava o inverno em Carabaque, na Pérsia, os embaixadores direcionam-se à cidade de Constantinopla e hospedam-se nas proximidades, em Pera. Nessa cidade eles permanecem durante o inverno, até que fosse possível realizar a travessia do Mar Negro e dar continuidade à viagem.

Já em 1404, a segunda etapa, realizada por meio de cavalos, inicia-se com a chegada dos embaixadores em Trebizonda, localizada às margens do Mar Negro. Posteriormente, direcionam-se a Arzinga (Erzincan), local em que descobrem que Timur havia partido de Carabaque e estava indo para Soltania (Soltaniyeh). Com isso, os representantes de Enrique III continuaram a viagem, perpassando por diversos povoados e cidades, no intuito de alcançar Timur.

Entretanto, os embaixadores tiveram que se manter em viagem, pois Timur continuou seu caminho até a cidade de Samarcanda, capital de seu império. Ao

realizar o percurso que os levaria até a capital, os castelhanos hospedam-se em várias cidades, como em 28 de agosto, quando param em Quix (Xacrisabez), região da qual Timur era proveniente.

A embaixada castelhana chega a Samarcanda dia 8 de setembro de 1404, após quinze meses e dez dias de viagem. Na sequência da estadia na capital do Império Timúrida, os viajantes iniciam o retorno ao reino de Castela em 21 de novembro de 1404. O itinerário realizado no regresso aproxima-se da rota utilizada na ida a Samarcanda, exceto pelo caminho escolhido para sair da cidade e nas proximidades da Itália, quando realizam uma parada em Gênova. Além disso, ao retornarem para o reino de origem, deslocam-se até Alcalá de Henares, finalizando a missão em 24 de março de 1406.

Figura 3 – Mapa ilustrativo da rota realizada pela embaixada castelhana



Fonte: López Estrada, F. (1999, p. 80).

Para explorarmos o cotidiano dos viajantes medievais, mostrou-se necessária a proposição de recortes temáticos, tendo em vista a quantidade de temas que podem ser abordados⁸². Nesta dissertação, o enfoque será na organização da viagem, nos meios de locomoção e nos alimentos consumidos pelos viajantes. Essa seleção justifica-se pela ocorrência numerosa desses assuntos no relato de Ruy González de Clavijo⁸³.

⁸² A preparação para o deslocamento; os meios de locomoção; os problemas enfrentados ao longo das vias; as estadias; a alimentação; os contatos com outros povos; o preço dos deslocamentos.

⁸³ Em alguns casos, serão elencados exemplos que contêm as outras temáticas. Entretanto, estas não serão exploradas de modo exaustivo como as demais.

3.1. Os preparativos para a viagem

A organização de uma viagem no período medieval perpassa por alguns pontos comuns a todos os viajantes. Conforme indicado por Elisa Ferreira Priegue (1994), os indivíduos que se colocavam em um caminho deveriam planejar uma série de questões, por exemplo: quando a viagem seria iniciada; as rotas a serem percorridas; os mantimentos essenciais; a quantia disponível para o pagamento de taxas, impostos, pedágios, alugueis de embarcações e montarias, contratação de guias e tradutores, compra de alimentos e para pagar as estadias; os pertences necessários (roupas adequadas, cartas de salvo-conduto, cartas pessoais e presentes); e os meios de transporte que seriam utilizados.

De acordo com María Jesús Fuente Pérez (1995), a despeito da escassez de fontes que abordam os preparativos para a realização de uma viagem no medievo, é possível supor que “[...] as viagens não ocorriam sem um mínimo conhecimento do caminho, dos gastos previstos e imprevistos e de todas as coisas que estivessem ao alcance”⁸⁴ (FUENTE PÉREZ, 1995, p. 87, tradução nossa).

Desse modo, o início das viagens de longas distâncias ocorria, comumente, na primavera (no Hemisfério Norte, essa estação perdura entre os meses de março e junho). Segundo Maria Serena Mazzi (2018), essa estratégia buscava evitar climas extremos, tanto quentes quanto frios. Além disso, viajar nas outras estações gerava impactos no cotidiano dos viajantes. No outono: as primeiras nevascas ocorriam e os mares estavam agitados. No inverno: os dias eram mais curtos, os caminhos estavam com neve e as águas marítimas permaneciam revoltosas. No verão: os dias eram quentes e havia muitos insetos⁸⁵. De acordo com a autora,

A primavera é, sem dúvida, a estação mais adequada para colocar-se em um caminho. Com a pausa do inverno, os dias começam a ser maiores e há mais horas de sol, a neve desaparece dos campos [...]. Alimento para os animais, vales que poderiam ser atravessados, mares com águas calmas, temperaturas amenas..., todos os fatores

⁸⁴ “[...] no harían el viaje sin un mínimo de conocimiento del camino, de los gastos previstos e imprevistos, y de todas aquellas cosas que estuvieran a su alcance” (FUENTE PÉREZ, 1995, p. 87).

⁸⁵ Maria Serena Mazzi (2018) afirma que os deslocamentos também poderiam ocorrer no outono (entre setembro e dezembro), desde que os viajantes estivessem preparados para a possibilidade das primeiras nevascas e as incertezas marítimas, iniciadas em setembro, as quais eram seguidas por meses em que a navegação era dificultada, especialmente no Mar Negro (entre dezembro e março).

convergem para a primavera ser uma época ótima para empreender uma viagem [...]”⁸⁶ (MAZZI, 2018, p. 139-140, tradução nossa).

Da mesma maneira que Giovanni da Pian del Carpine e Pero Niño, viajantes que iniciaram seus empreendimentos, respectivamente, em 16 de abril de 1245 e maio de 1404⁸⁷, a comitiva castelhana liderada por Ruy González de Clavijo não é a exceção à prática das partidas primaveris, visto que os embaixadores saíram de Castela em 22 de maio de 1403, mês que compõe a primavera do Hemisfério Norte.

Além de estabelecer uma data para o início do empreendimento, Maria Jesús Fuente Pérez (1995, p. 88) afirma que os viajantes deveriam preparar o itinerário, sobretudo para as viagens de longas distâncias. Nessa primeira etapa da organização do itinerário, eram recolhidas informações sobre quais eram os melhores caminhos para que os viajantes conseguissem chegar, com êxito, aos seus respectivos destinos.

Dentre a variedade de trajetos disponíveis, Elisa Ferreira Priegue (1994) destaca que alguns eram bastante populares entre os viajantes. Essas rotas, que podemos considerar “familiares” aos indivíduos medievais, eram provenientes de circulações cotidianas e frequentes, promovidas por mercadores e peregrinos (PRIEGUE, 1994). Entretanto, saber da existência dessas vias não implica conhecer seus pormenores, como: o que há no decorrer do trajeto (pessoas, cidades, castelos, clima); como locomover-se; ou onde parar. Desse modo, cabe o questionamento: de qual forma os viajantes poderiam acessar os detalhes sobre esses caminhos?

No caso das rotas comerciais, podemos observar o registro dessas informações em manuais de mercadores (PRIEGUE, 1994). Jaime Estevão dos Reis (2015) afirma que o manual intitulado *Chu-fan-chi*, redigido no século XII por Chau Ju-kua, possui, em sua primeira parte, as “[...] diversas rotas e praças de comércio da Ásia, norte da África (especificamente Alexandria) e da Arábia” (REIS, 2015, p.

⁸⁶ “La primavera es sin duda la estación más adecuada para ponerse en camino. Tras la pausa del invierno, los días comienzan a ser más largos y hay más horas de sol, la nieve desaparece de los campos [...]. Alimento para los animales, vales practicables, mares habitualmente en calma, temperaturas suaves..., todo hacía de la primavera una época óptima para emprender un viaje [...]” (MAZZI, 2018, p. 139-140).

⁸⁷ As informações a respeito das datas de partidas de Giovanni da Pian del Carpine e Pero Niño podem ser obtidas, respectivamente, a partir das fontes: *Ystoria Mongalorum* e *El Victorial*, dentre as quais, a primeira por ser caracterizada como um relato de viagens e a segunda uma biografia cavaleiresca.

46). Desse modo, a partir desses manuais, era possível conhecer os itinerários mais convenientes e suas particularidades.

Por sua vez, guias de peregrinação e relatos de viagens eram as fontes que os viajantes acessavam para compreender os detalhes acerca das rotas peregrinatórias. Paulo César Giordano Nogueira (2008) declara que um dos livros que integram a obra *Liber Sancti Jacobi*⁸⁸, intitulado *Liber peregrinationis* (Livro do peregrino), pode ser considerado um “[...] verdadeiro guia de viagem do peregrino medieval e provavelmente o primeiro guia turístico do mundo ocidental [...]” (NOGUEIRA, 2008, p. 20). Essa característica, segundo César Augusto da Silva Foga (2015), se deve à finalidade do “guia de peregrinação”, isto é, “[...] propagar as peregrinações a Santiago assim como orientar os fiéis que pretendiam fazer a peregrinação” (FOGA, 2015, p. 35).

O caráter descritivo e informativo dessas obras, conforme observamos no primeiro capítulo, era fundamental para que fosse possível traçar e conhecer o itinerário.

Muitos viajantes, especialmente mercadores e peregrinos, utilizam sobretudo os vários itinerários disponíveis, [...] que enumeravam as cidades situadas entre dois pontos distantes e que, basicamente, proporcionavam uma forma de calcular as várias distâncias que seriam percorridas, dando ênfase, especialmente, nas cidades mais importantes e nos lugares de peregrinação⁸⁹ (LABARGE, 1992, p. 35, tradução nossa).

Partindo do artigo de Elisa Ferreira Priegue (1994), que trata a respeito das técnicas necessárias para empreender uma viagem no medievo, é possível afirmar que a escolha das rotas poderia ser influenciada por diferentes elementos. Dentre estes, destacamos: guerras, pontes caídas, distância e qualidade do trajeto.

⁸⁸ Denominada *Liber Sancti Jacobi* ou *Códex Calixtinus*, trata-se de uma obra elaborada no século XII, composta por cinco livros, sendo o último intitulado *Liber peregrinationis*. Para mais informações a respeito dessa fonte, cf. NOGUEIRA, P. C. G. **A literatura odepórica e a peregrinação jacobea**: um estudo sobre a espiritualidade nos relatos de viagem dos peregrinos brasileiros no Caminho de Santiago. 2008. Dissertação (Mestrado em Ciências da Religião) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008; FOGA, C. A. S. **Peregrinos, monarcas e bispos**: as peregrinações a Santiago de Compostela no contexto da Reforma Papal (séculos XI e XII). 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2015.

⁸⁹ “Muchos viajeros, especialmente mercaderes y peregrinos, utilizan sobre todo los numerosos itinerarios disponibles, [...] que enumeran las ciudades intermedias entre dos puntos distantes y que, de ordinario, proporcionan un cálculo de las sucesivas distancias que se han de recorrer, haciendo especial hincapié en las ciudades más importantes y en los lugares de peregrinación” (LABARGE, 1992, p. 35).

O franciscano João de Montecorvino, por exemplo, após sua viagem para Ásia em 1291, passou a aconselhar os outros viajantes que tinham a intenção de direcionar-se à China. Dentre os conselhos, o franciscano afirmava que a rota terrestre deveria ter preferência, desde que não houvesse guerras no decorrer do caminho, uma vez que a outra opção era mais extensa e perigosa, com duas navegações (MONTECORVINO, 2005 *apud* GONÇALVES, 2011). Nesse cenário, é possível rememorar a decisão de Jean de Marignolli, outro viajante do período medieval, que optou pela segunda rota mencionada por Montecorvino, pois “[...] a outra via por terra estava fechada por causa das guerras e absolutamente nenhuma passagem estava aberta” (MARIGNOLLI, 2009, p. 48 *apud* GONÇALVES, 2011, p. 137).

Tratando-se da viagem empreendida pela embaixada castelhana, liderada por Ruy González de Clavijo, a rota utilizada entre o porto de Santa Maria e a cidade de Samarcanda diz respeito a caminhos que eram, sobretudo, frequentados por mercadores, tanto na parte ocidental quanto na parte oriental do trajeto. As águas navegadas pelos embaixadores castelhanos estão distribuídas entre os mares Mediterrâneo e Negro, os quais marcam, respectivamente, o início e o final da primeira etapa da viagem. De acordo com Henri Pirenne (1982), entre os séculos XIV e XV, os mares Mediterrâneo e Negro eram bastante utilizados para o comércio, o que gerou a multiplicação de portos e feitorias ao longo de suas costas e ilhas (PIRENNE, 1982, p. 192).

O caráter comercial desses mares e suas conexões podem ser observados, conforme explicitado por Felipe Mendes Erra (2020), no manuscrito de Francesco Balducci Pegolotti, *La Pratica della Mercatura*. O agente comercial da Companhia Bardi de Florença, ao tratar sobre o comércio em Trebizonda, evidencia um fluxo comercial regular entre os mares. Segundo Erra (2020), a partir do manuscrito produzido pelo italiano,

Encontramos o fluxo de mercadorias entre três regiões distintas: a) Tabriz, atualmente localizada no Irã; b) Trebizonda, capital de império de mesmo nome e que, situada no mar Negro, servia como ponto central de circulação mercantil; e c) Pera, atual Beyoglu (Istambul), porto de controle e passagem entre o mar Negro e o Mediterrâneo Oriental. A equivalência de pesos e medidas entre Tabriz e Trebizonda, distantes cerca de 820 km, aponta para um fluxo comercial tradicional e regular. Pegolotti aponta três mercadorias que, oriundas do Mediterrâneo, tinham como destino a

rota Trebizonda-Trabiz: prata, tecidos, especiarias; no fluxo contrário, pimenta, seda e tecidos de ouro. Além da operação da companhia florentina a partir do testemunho de Pegolotti, encontramos menção a genoveses e outros mercadores da cristandade latina (ERRA, 2020, p. 27-28).

Na sequência, após a navegação dos mares Mediterrâneo e Negro, os embaixadores começaram a percorrer o itinerário terrestre. Nessa segunda etapa, a escolha do caminho, possivelmente, foi influenciada pela presença de Mohamad Alcagi entre os membros da comitiva, uma vez que o representante timúrida conhecia as terras que seriam percorridas. Essas regiões eram situadas ao longo das vias terrestres que compunham Rotas da Seda, conforme indicado no recorte do mapa produzido pela UNESCO, que ilustra as extensões das Rotas da Seda⁹⁰.

De acordo com José Rivair Macedo (2000), a nomenclatura “Rota da Seda” foi utilizada pela primeira vez, provavelmente, pelo geógrafo alemão Von Richthofen, em 1877. A expressão “Rota da Seda” remetia às rotas que interligavam a China central com as regiões Sogdiana e Transoxiana, as quais dizem respeito, atualmente, aos vales dos rios Sir Darya e Amu Daria (MACEDO, 2000). Como abordado no segundo capítulo desta dissertação, o Império Timúrida estendia-se, justamente, por essas regiões.

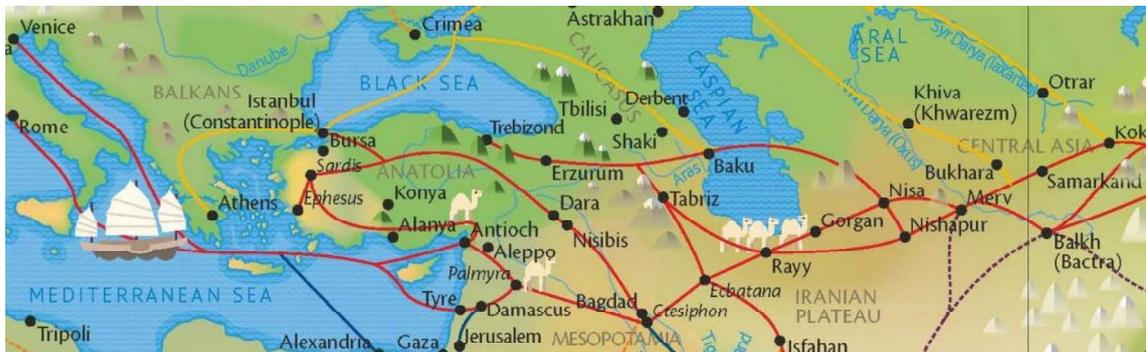
Os caminhos em questão foram formados durante a dinastia Han, no século II a.C., a partir do interesse do líder chinês “[...] em explorar as vias de comércio do noroeste, de se equipar militarmente para enfrentar os ‘bárbaros’ Xiong-Nu e estabelecer alianças com o reino parto e o reino de Kushan” (MACEDO, 2000, p. 28). Com a abertura das vias terrestres em direção ao Oeste, durante certo período, o principal produto comercializado foi a seda, o que deu origem ao termo “Rota da Seda” (BOULNOIS, 2001).

Atualmente, estudiosos compreendem a pluralidade de caminhos que conformavam a “Rota da Seda” e, além disso, havia uma multiplicidade de mercadorias que eram transportadas. A isso, somam-se a circulação de saberes científicos e tecnológicos, elementos culturais, artísticos e religiosos. Desse modo, novas nomenclaturas foram adotadas, dentre as quais se destacam: “Rotas da Seda”; “caminhos” da Rota da Seda; e “Rota da Seda e das Especiarias”, sendo que

⁹⁰ No mapa seguinte, a viagem por vias terrestres dos embaixadores castelhanos inicia-se em Trebizond, perpassa Erzurum, Tabriz e Nishapur para chegarem ao destino, Samarkand.

todas essas contribuem para o alargamento das possibilidades de relações estabelecidas entre o Ocidente e o Extremo Oriente (MACEDO, 2000).

Figura 4 – Rotas da Seda (recorte da área percorrida pela embaixada castelhana)



Fonte: Unesco⁹¹.

Devido ao caráter mercantil das vias utilizadas pelos embaixadores de Enrique III, o relato de Ruy González de Clavijo é dotado de descrições de cidades comerciais, dentre as quais estão as cidades mencionadas por Erra (2020) e que constam no manuscrito de Pegolotti, sendo estas: Pera, Trebizonda e Tabriz. Além disso, os viajantes puderam presenciar determinados aspectos do comércio medieval, dentre os quais destacamos: os produtos comercializados e as movimentações comerciais.

Na parte marítima do itinerário, há informações acerca da cidade de Málaga, onde “[...] o comandante fez com que fossem descarregadas algumas jarras de azeite e outras mercadorias”⁹² (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 82, tradução nossa). Em Ibiza, “[...] o comandante fez com que fossem descarregadas algumas mercadorias que levavam e fez com que carregassem sal”⁹³ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 83, tradução nossa). No porto de Gaeta, “[...] o comandante e alguns mercadores da carraca fizeram com que fossem descarregadas algumas mercadorias que traziam e carregaram de azeite”⁹⁴ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 86, tradução nossa).

⁹¹ Disponível em: <https://en.unesco.org/silkroad/about-silk-roads>. Acesso em: 17/09/2023.

⁹² “[...] el patrón ovo de descargar ciertas jarras de azeite e otras mercaderías” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 82).

⁹³ “[...] el patrón fizo descargar algunas mercaderías de las que llevaba e cargar cierta sal” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 83).

⁹⁴ “[...] el pratrón e alguns mercaderes de la carraca ovieron de fazer descargar algunas mercaderías que traían, e cargaron azeite” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 86).

Por sua vez, no itinerário terrestre, há descrições sobre a dinâmica comercial de Erzurum, Nixapur, Tabriz e Soltaniyeh. Sobre Erzurum, o embaixador declara que “[...] é uma cidade muito rica, com muitas mercadorias”⁹⁵ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 180, tradução nossa). Por sua vez, de acordo com o relato, Tabriz era uma cidade com várias ruas organizadas, nas quais vários produtos eram vendidos, principalmente tecidos de seda. A cidade é caracterizada pelo viajante castelhano como “[...] muito movimentada e com muitas mercadorias. [...] muito grande e muito rica em moeda e, todos os dias, muito comércio é realizado [...]”⁹⁶ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 200-201, tradução nossa). Já em Nixapur, Ruy González de Clavijo (1999, p. 227) confere destaque às turquesas que eram extraídas em minas locais.

Já sobre Soltaniyeh, Ruy González de Clavijo (1999) redige que a cidade, apesar de ser menor que Tabriz em tamanho, superava-a em termos de quantidade de mercadorias e movimentação comercial.

[...] aqui vêm, todos os anos, especificamente nos meses de junho, julho e agosto, grandes caravanas de camelos que trazem grandes mercadorias; e por caravana, eles querem dizer o mesmo que nós quando dizemos récua de animais de carga. [...] e aqui vêm, todos os anos, muitos mercadores da Índia Menor, que trazem muitas especiarias; e para cá vêm uma grande variedade de especiarias, [...] como cravos, nozes moscadas, cinamomo, casca de noz moscada e outras especiarias muito preciosas [...]. Além disso, vêm aqui as sedas feitas em Grillan, que é uma terra perto do Mar Cáspio, onde são produzidas sedas todo ano [...]. Além disso, vêm aqui as sedas feitas na terra de Xamain, que é uma terra onde muita seda é fabricada [...]”⁹⁷ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 205-206, tradução nossa).

Entretanto, a relativa segurança das rotas utilizadas pelos mercadores não foi capaz de impedir que elementos conjunturais afetassem o desenvolvimento da viagem diplomática castelhana. Assim como os exemplos apresentados, acerca das

⁹⁵ “[...] es una ciudad muy rica de muchas mercaderías” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 180).

⁹⁶ “[...] es ciudad de grand bollicio e de muchas mercadorias. [...] muy grande e muy rica de moneda e de muchas mercaderías que en ella se tratan de cada día [...]” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 201-201).

⁹⁷ “[...] ca aquí vienen de cada año señaladamente en el mes de junio e julio e agosto muy grande carrabanos de gamellos que trahen grandes mercaderías; e caravana dicen ellos por así como nós dezimos por recua de bestias. [...] e aquí vienen de cada año muchos mercaderes de la India Menor que trahen mucha especería; [...] así como clavos de girofre e nuezes moscadas e cignamonia e magna e *macis* e otras especerías muy preciadas [...]. E otrosí viene la seda que se labra en tierra de Xamain, que es una tierra en donde se labra mucha seda [...]” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 205-206).

viagens de Montecorvino e Marignolli, o trajeto de Ruy González de Clavijo e seus companheiros também foi influenciado por guerras locais.

Devido aos conflitos entre Timur e Bajazeto I, apresentados no segundo capítulo desta dissertação, súditos e aliados do Império Timúrida enfrentavam dificuldades em transitar pelas terras da Turquia que não possuíam influência do imperador turco-mongol. Desse modo, a navegação, tanto no Mar Egeu quanto no Mar Negro, evitava a ancoragem na costa turca e, quando necessário, as paradas eram realizadas em portos comerciais, onde a circulação de pessoas e mercadorias era permitida.

Segundo Clavijo (1999), os turcos ofereciam riscos à segurança dos viajantes castelhanos e do embaixador timúrida que os acompanhava. A situação é evidenciada após o naufrágio da comitiva no Mar Negro, ocasião que faz com que os viajantes sejam levados à costa turca. De acordo com o líder da comitiva, momentos depois do naufrágio, alguns homens turcos abordaram os membros da comitiva, perguntando quem eles eram. Para evitar que fossem reconhecidos, Mohamad Alcagi estava vestido com trajes cristãos, e os embaixadores castelhanos afirmaram que a embarcação tratava-se de um transporte comercial e que eles eram genoveses da cidade de Pera.

O disfarce nas aparências e a mentira acerca do local de origem buscavam impedir que os turcos soubessem quem eram os membros da comitiva. Uma vez que, “[...] se os turcos o reconhecessem [Mohamad Alcagi], iriam matá-lo e os demais embaixadores estariam em perigo”⁹⁸ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 155, tradução nossa). Em suma, Waslan Saboia Araújo (2018) afirma que “O estado de conflito entre os otomanos e os timúridas potencializou o risco de hostilidades, obrigando os enviados a recorrerem a uma farsa como forma de proteção” (ARAÚJO, 2018, p. 112). Após esse encontro, os representantes de Enrique III e o embaixador timúrida direcionaram-se para um porto para que pudessem retornar à Pera, onde aguardariam o final do inverno para dar continuidade à viagem.

Por sua vez, o regresso dos embaixadores a Castela, após o encontro com Timur, também foi influenciado por questões bélicas. A morte de Timur e o vazio deixado na liderança geraram conflitos internos entre os possíveis sucessores do imperador turco-mongol. As rotas de saída foram ameaçadas por essa vacância no

⁹⁸ “[...] si los turcos lo consciéron, matáronlo e viéranse en peligro por ello” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 155).

poder, e os castelhanos esperaram alguns dias, até que, com o auxílio de um dos homens de Timur, foi possível saírem do Império Timúrida (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 349).

Outras problemáticas podem ser observadas no naufrágio supracitado da embaixada castelhana no Mar Negro, este é o caso da influência das questões climáticas no traslado dos viajantes. Conforme evidenciado por Maria Serena Mazzi (2018), os elementos naturais eram levados em consideração tanto na preparação quanto durante a execução do itinerário. Entre os dias 1º de dezembro e 15 de março, por exemplo, a navegação pelo Mar Negro foi proibida por estatutos da frota genovesa, regra vigente entre o final do século XIII e início do século XIV (MAZZI, 2018, p. 140). O costume de interromper a travessia dos mares durante o inverno era baseado na alta possibilidade de naufrágios, ocasionados pelos ventos fortes e pela agitação das águas⁹⁹.

Margaret Wade Labarge (1992) cita a viagem de Walter Mauclerc, bispo de Carlisle, que tentou deslocar-se durante o inverno. O bispo é enviado à Colônia em janeiro de 1225; entretanto, logo depois de embarcarem em Dover, ele e seus companheiros são forçados a retornar ao porto, pois o mar estava muito revoltoso e várias tempestades estavam ocorrendo (MAUCLERC *apud* LABARGE, 1992, p. 181).

Para contornar a problemática das navegações em estações impróprias, os viajantes poderiam aguardar o final da estação e a conseqüente melhoria das condições meteorológicas ou poderiam optar por seguirem uma rota terrestre. Essa última foi adotada por Walter Mauclerc e seu criado; após desembarcarem em Gravelines, o bispo consegue cavalos para serem utilizados como meio de transporte até a Colônia (LABARGE, 1992).

No caso da comitiva castelhana liderada por Ruy González de Clavijo, assim como Mauclerc, os embaixadores de Enrique III tentaram atravessar o Mar Negro durante o inverno, devido aos prazos estabelecidos para a realização da missão diplomática. Contudo, essa tentativa é frustrada por uma tempestade, que ocasiona o já citado naufrágio da embarcação utilizada pelos castelhanos. Com isso, os

⁹⁹ Segundo Maria Serena Mazzi (2018), a partir das inovações tecnológicas na área da navegação (difusão da bússola, melhoria das embarcações e das técnicas de navegação), o costume de aguardar o final do inverno para realizar viagens marítimas passou a ser deixado de lado.

viajantes são obrigados a retornar à cidade de Pera e optam por esperar pelo final do inverno¹⁰⁰.

Além das tempestades, as temperaturas também afetavam a realização de um deslocamento. Tratando-se da influência das altas temperaturas no desenvolvimento das viagens medievais, Margaret Wade Labarge (1992, p. 125) afirma que, para deslocamentos realizados em locais de calor intenso, recomendava-se que os trajetos fossem percorridos à noite. Essa situação foi experienciada tanto por peregrinos com destino a Jerusalém, conforme proposto por Labarge (1992), quanto pela embaixada liderada por Ruy González de Clavijo.

A geografia das regiões atravessadas pela comitiva castelhana, em um primeiro momento, era composta por montanhas e rios, terrenos que apresentavam suas próprias particularidades ao deslocamento, dentre os quais podemos mencionar: passagens estreitas; caminhos sinuosos e com neve, que acompanhavam o contorno das montanhas; desmoronamento de parte da estrada, atrasando o itinerário dos embaixadores¹⁰¹. Posteriormente, o clima e o território percorrido são alterados para áreas quentes, de solo arenoso e com pouca disponibilidade de água.

E desde que os embaixadores estavam no caminho terrestre, desde Trebizonda até esta cidade [Choi], nas montanhas sempre havia neve, e daqui em diante não encontraram mais, pois a terra era mais quente¹⁰² (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 198, tradução nossa).

No segundo momento, após Choi (Huy), o território era composto por solo arenoso, com pouca água disponível e altas temperaturas. O calor vivenciado pelos castelhanos é descrito por Clavijo, nas proximidades de Soltaniyeh, como muito forte e que, devido à sua intensidade, viajantes estrangeiros poderiam morrer (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 206). Com isso, a comitiva teve que se adaptar no deslocamento nesses locais de clima mais quente. Isso fez com que os

¹⁰⁰ A prática de “invernar” foi imposta pelas condições climáticas, mas também pela legislação e costumes locais, visto que os embaixadores são informados que não encontrariam nenhuma embarcação que os levasse até Trebizonda devido à chegada do inverno. Sobre as práticas de navegação no Mediterrâneo, cf. BRAUDEL, F. **O Mediterrâneo: e o Mundo Mediterrâneo na época de Filipe II**. São Paulo: Edusp, 2016.

¹⁰¹ Essas situações podem ser observadas, respectivamente, nas páginas 170, 189 e 199 do livro *Embajada a Tamorlán* (1999).

¹⁰² “E desde que los dichos embaxadores tomaron tierra en tierra de Traspisonda fasta en esta ciudat, siempre en las montañas parecía niebe, e de aquí adelante no la fallaron, e fue tierra más caliente” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 198).

embaixadores optassem por percorrer os caminhos no período noturno a fim de evitar as altas temperaturas e os insetos da região. “E anoitecendo, partiram daqui para andar durante a noite pelo caminho, pois não é possível percorrê-lo durante o dia, devido ao calor e aos insetos”¹⁰³ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 203, tradução nossa).

A travessia dessas áreas implicava uma organização prévia dos mantimentos, conforme nos demonstra Maria Serena Mazzi (2018). Segundo a autora, os viajantes compravam recipientes para levarem os alimentos e bebidas (odres e cantis de couro) e abasteciam-se com: comidas duráveis e/ou que não necessitavam de cocção (torradas, uvas passas, amêndoas e queijos, por exemplo); vinagre e açúcar (para conservar e temperar os alimentos); e água. Em algumas ocasiões, tendas ou barracas eram levadas para comodidade durante as noites frescas das regiões áridas (MAZZI, 2018, p. 151).

Em Buxbo, por exemplo, Ruy González de Clavijo (1999, p. 229) descreve que os embaixadores castelhanos foram informados de que as próximas cinquenta léguas eram despovoadas. Com isso, permaneceram durante um dia na cidade, com o objetivo de preparar e organizar os mantimentos para o deslocamento nessa região desabitada.

Por sua vez, na viagem de regresso a Castela os embaixadores enfrentam baixas temperaturas, as quais, segundo Labarge (1992, p. 197), podem ser consideradas mais rigorosas do que o calor vivenciado no trajeto de ida. A partir da cidade de Damonga, os castelhanos se depararam com um clima composto por ventos frios e precipitação de neve. Ruy González de Clavijo (1999, p. 329) descreve que é uma *maravilla* as pessoas e os animais serem capazes de sobreviver a tal temperatura. Em outro trecho, os viajantes são impedidos de continuar o deslocamento, pois as vias estavam interditadas devido à quantidade de neve no local. Segundo Clavijo (1999, p. 331), a comitiva continuou o trajeto com o auxílio de alguns homens, que eram responsáveis por abrir os caminhos que estavam cobertos por neve.

Conforme exposto nos parágrafos anteriores, conhecer a rota a ser seguida, além de evitar as áreas que estavam em conflito e permitir a adaptação para

¹⁰³ “E en anocheciendo, partieron de aquí por andar en la noche este camino, que se no puede andar de día, en este tiempo por la grand calentura que faze, e por los muchos tábanos que hay” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 203).

suplantar as questões climáticas, permitia que os viajantes se preparassem monetariamente para atravessar as regiões. De acordo com Elisa Ferreira Priegue (1994, p. 50), o dinheiro era utilizado ao longo do trajeto, principalmente nas *villas* e cidades, pois nesses locais havia uma concentração de serviços e controles fiscais. A autora enumera as situações em que os viajantes deveriam gastar os valores que portavam, dentre as quais se destacam: pagamento de impostos; pedágios; melhores alojamentos; comida; reposição de equipamentos e animais de transporte; para contratação de serviços médicos, veterinários, ferreiros, guias e escoltas armadas (PRIEGUE, 1994, p. 50).

Iria Gonçalves (1980), em consonância, aponta que as despesas recorrentes eram de três âmbitos: para alimentação humana, alimentação de animais e alojamento, sendo que, além dessas três, existiam outras ocasiões que geravam gastos em menor escala, como: pagamentos a ferreiros, compras de objetos variados (selas, esporas, sapatos) e o pagamento de medicamentos e médicos.

Maria Jesús Fuente Pérez (1995) corrobora e complementa as indicações de Priegue (1994) e Gonçalves (1980) ao afirmar que

Os gastos eram variados, em primeiro lugar, a comida e a estadia dos viajantes, a alimentação dos animais, o pagamento dos negócios que eram realizados, convites ou presentes para agilizar processos, salário dos viajantes, aluguel dos animais de transporte e gastos imprevistos, provenientes de adversidades que poderiam surgir¹⁰⁴ (FUENTE PÉREZ, 1995, p. 91, tradução nossa).

Em consonância às situações apresentadas por Fuente Pérez (1995) e Elisa Ferreira Priegue (1994), podemos observar, no livro *Embajada a Tamorlán*, que os membros da comitiva castelhana tiveram que pagar por: contratação de intérpretes (*trujumán*) ao longo do trajeto da embaixada com a intenção de evitar conflitos; guias (*anchias*)¹⁰⁵ para que os viajantes não se perdessem no decorrer do caminho; compra de mantimentos tanto para uso pessoal quanto para os animais pode ser

¹⁰⁴ “Los gastos eran de diversa índole, en primer lugar la comida y la posada de los viajeros, la alimentación de la caballería, los pagos de las costas del negocio que traían entre manos, invitaciones o regalos para aligerar los procesos, salarios de los viajeros, alquiler de las caballerías, y gastos imprevistos por vicisitudes que pudieran ir surgiendo” (FUENTE PÉREZ, 1995, p. 91).

¹⁰⁵ Derivado de *yamtchĩ*, nomenclatura mongol para os homens que eram responsáveis pelo cuidado dos animais e, devido ao conhecimento da região, poderiam ser contratados como guias.

observada no relato de Clavijo; aluguel de meios de transporte (cavalos e embarcações); e despesas com taxas de pedágios¹⁰⁶.

Devido ao caráter diplomático da viagem, os embaixadores possivelmente receberam fundos para financiar os gastos ao longo do trajeto. Segundo Elisa Ferreira Priegue (1994, p. 51), em expedições organizadas, a administração dos valores era rigorosa e realizada diariamente. De maneira convergente, Iria Gonçalves (1980) nos demonstra a situação aplicada a uma embaixada navarra, realizada por Pedro Álvarez de Rada e Gil García de Aniz, em 1352. De acordo com a autora, os embaixadores tiveram que esperar alguns dias até que o dinheiro necessário para viagem fosse providenciado. Além disso, “Todas as despesas feitas durante aqueles dois meses foram minuciosamente anotadas, dia a dia, com a expressa menção da data e do local onde se encontravam” (GONÇALVES, 1980, p. 124).

No caso da viagem diplomática realizada por Ruy González de Clavijo e seus companheiros, a preocupação com a contabilidade pode ser evidenciada com o excerto em que os embaixadores reconhecem que eles pagaram muito pelo aluguel de uma galeota de dezenove bancos, mas que isto foi necessário para que a embaixada fosse capaz de chegar mais rápido a Samarcanda (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 157). As menções contábeis podem ser justificadas pelo caráter diplomático da viagem. Com isso, os representantes régios deveriam registrar dados que informassem acerca dos detalhes do trajeto¹⁰⁷, uma vez que, a partir desse relato de embaixada, o soberano poderia exercer certo controle sobre as ações de seus enviados, assim como dos gastos despendidos no deslocamento (PÉQUIGNOT, 2020).

Os preparativos evidenciados, entretanto, não impediram que determinadas situações colocassem em xeque o planejamento da viagem. Caminhos bloqueados,

¹⁰⁶ As especificidades acerca dos valores gastos não foram registradas por Ruy González de Clavijo. Segundo María Jesús Fuente Pérez (1995), tais informações são escassas e podem ser encontradas em viagens de procuradores, por exemplo. No caso da viagem diplomática castelhana, podemos observar, em certos momentos, a menção de que os embaixadores não poderiam gastar tanto.

¹⁰⁷ Para informar Enrique III a respeito dos pormenores do deslocamento, os embaixadores puderam contar com informações adquiridas “externamente”, como o caso em que Ruy González de Clavijo utiliza termos técnicos náuticos. Segundo Francisco López Estrada (1999), é possível que essas nomenclaturas foram explicadas por marinheiros, que estavam viajando junto com os embaixadores. Outras informações, como o contexto dos locais visitados ou o nome de objetos/alimentos, também foram apreendidas com o auxílio de moradores locais. Desse modo, os embaixadores redigiram textos ao longo do trajeto que, posteriormente, foram transformados na obra *Embajada a Tamorlán*, visto a variedade de especificidades registradas.

intempéries naturais, guerras e problemas interpessoais influenciaram o desenvolvimento da viagem dos embaixadores castelhanos. A variedade de elementos que poderiam afetar o traslado dos viajantes permite que caracterizemos os itinerários medievais como imprevisíveis. Essa definição, proposta por María Jesús Fuente Pérez (1995), evidencia que os preparativos para os deslocamentos abarcavam questões gerais, mas que as minúcias eram difíceis de serem planejadas. Segundo a autora,

As possibilidades para organizar uma viagem eram, sem dúvida, muito limitadas. [...] Os preparativos para o caminho eram, tampouco, feitos de forma minuciosa, com isso, as paradas para comer e dormir não seguiam uma quantidade de quilômetros regulares, devido, provavelmente, a fatores diversos, como: hora do dia em que o deslocamento era iniciado, necessidade de descansar, possibilidades de encontrar estadias, questões a serem resolvidas durante o caminho ou imprevistos de outro tipo¹⁰⁸ (FUENTE PÉREZ, 1995, p. 87-88, tradução nossa).

Para Fuente Pérez (1995), essas poucas possibilidades de organizar-se estão intrinsecamente relacionadas com a variedade de imprevistos vivenciados ao longo dos caminhos. Em suma, podemos observar, no relato de Ruy González de Clavijo, as seguintes situações: i) imprecisão no itinerário¹⁰⁹; ii) intempéries naturais; iii) conflitos bélicos.

A despeito dos elementos citados, que tornaram o planejamento do itinerário impreciso, a organização de uma viagem ainda se faz necessária para que o objetivo dos viajantes seja alcançado. A partir da decisão de uma rota e do recolhimento de informações acerca dos locais que seriam atravessados, tornava-se possível a escolha dos meios de transporte ideais e a organização dos mantimentos necessários para a realização do deslocamento. Essas duas questões serão

¹⁰⁸ "Sus posibilidades de organizar un viaje eran, sin duda, muy limitadas. [...] Los preparativos del camino tampoco podrían hacerse con gran minuciosidad, de manera que las paradas para comer o dormir no se ajustaban a un número de kilómetros regular, debido posiblemente a factores diversos: hora del día a la que se pusieran en camino, necesidad de descanso, posibilidades de encontrar posada, gestiones a realizar en el camino, o imprevistos de otro tipo". (FUENTE PÉREZ, 1995, p. 87-88).

¹⁰⁹ Essa imprecisão é decorrente tanto da incerteza do destino, pois os embaixadores precisavam saber onde Timur estava e, a partir das informações recolhidas, traçar uma rota até ele, mas também devido às intempéries naturais que impediam a navegação ou a passagem em determinadas localidades, assim como era motivada por conflitos bélicos, os quais não permitiam a passagem dos embaixadores.

abordadas nos próximos subtópicos e nos auxiliam na compreensão do cotidiano dos embaixadores castelhanos no decorrer da viagem entre Castela e Samarcanda.

3.2. Locomover-se por mar e terra

As decisões a respeito da rota a ser seguida em uma viagem medieval, além de outros impactos, influenciavam a escolha dos meios de transporte. Isso se deve tanto ao caráter do caminho — aquático (fluvial e marítimo) ou terrestre — quanto às áreas atravessadas pela rota. *Keels*, *hulks* e *cogges*, de acordo com Gillian Hutchinson (1994), eram comumente encontradas nos mares do Norte e Báltico. Por sua vez, segundo Henri Pirenne (1982), a principal embarcação utilizada no Mediterrâneo era a galera/galé de remos ou a vela. Pierre Chaunu (1978) apresenta informações complementares ao indicar a existência de duas versões, uma para guerra (mais veloz) e outra para o comércio¹¹⁰.

Tratando-se das montarias, podemos encontrar no medievo diferentes tipos de animais, os quais eram escolhidos para diferentes ocasiões, pois se tratavam de um meio de transporte versátil, isto é, útil em variados terrenos. Segundo Elisa Ferreira Priegue (1994), as montarias poderiam ser de propriedade privada ou alugadas, sendo essas últimas encontradas ao longo do trajeto em locais estratégicos. As mulas, de acordo com a autora, eram mais adaptadas para cumprirem duas funções: serem montadas e transportar cargas; com isso, configuravam-se enquanto um dos animais preferidos dos viajantes medievais. Em contrapartida, determinados tipos de cavalos eram ideais para as viagens, pois eram mais resistentes, esse é o caso dos *tolts*, raça comum nas regiões norueguesa, islandesa e britânica (PRIEGUE, 1994, p. 58).

Durante uma viagem de longas distâncias no medievo, devido à variedade de caminhos atravessados, podemos observar o uso de diferentes formas de transporte, como as citadas, e as diferentes consequências dessas modalidades no

¹¹⁰ As movimentações das embarcações e as trocas culturais e comerciais promovidas durante o medievo apontam para uma disseminação dos tipos de navios encontrados em diferentes mares. De acordo com Jonatham Adams (2013), *cogges*, por exemplo, possivelmente foram utilizadas para o transporte de cruzados no Mediterrâneo. Para mais informações acerca dos tipos de embarcações utilizados durante o medievo, cf. UNGER, R. W. *Warships and Cargo Ships in Medieval Europe. Technology and Culture*, [s. l.], v. 22, n. 2, p. 233-252, 1981. GILLIAN, H. *Medieval ships and shipping*. Cranbury, NJ: Fairleigh Dickinson University Press, 1994. ROSE, S. (ed.). *Medieval ships and warfare*. New York: Routledge, 2016. Para ilustrações das embarcações, cf. CASSON, L. *Illustrated history of ships & boats*. New York: Doubleday & Company, 1964.

cotidiano dos viajantes. Conforme explicitado nos subtópicos anteriores, podemos dividir o itinerário descrito em *Embajada a Tamorlán* em duas partes: marítima e terrestre. Isso gera, conseqüentemente, uma divisão nos meios de transporte utilizados pelos embaixadores no decorrer do itinerário entre Castela e Samarcanda.

3.2.1. Trajeto marítimo

Na primeira etapa, os viajantes utilizaram embarcações para a travessia dos mares Mediterrâneo e Negro. De acordo com o relato, os membros da comitiva alugaram os seguintes modelos: *carracas*, *naos*, *galeotas* e *barcas*. As carracas e a naus, segundo Adrian Muhaj (2013), podem ser consideradas sinônimos, pois são “[...] uma denominação genérica para os navios de grande porte, até o século XV, usados em viagens de longo curso” (MUHAJ, 2013, p. 9). Francisco López Estrada (1999) indica que tais embarcações eram destinadas ao transporte de mercadorias, sendo as carracas comuns entre os italianos, especialmente, na navegação pelo Mar Mediterrâneo. Esses modelos, segundo o filólogo, podem ser caracterizados pela alta tonelagem e pelo uso de velas.

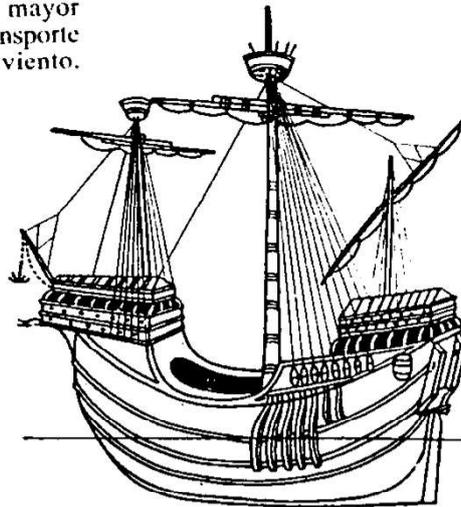
Por sua vez, Marcelino González Fernández (2021) afirma que as *galeotas* eram *galeras* menores — aproximadamente a metade das *galeras* —, mais rápidas, impulsionadas pelo vento e que também possuíam remos. Semelhante às *galeotas*, as *barcas* eram embarcações de pequeno porte e de calado raso¹¹¹ (LÓPEZ ESTARDA, 1999).

Além dos quatro tipos utilizados pelos embaixadores, há no relato a menção a outro modelo, a *fusta*. Após o naufrágio no Mar Negro, com a necessidade de um rápido avanço, a comitiva castelhana tentou alugar uma *fusta*, embarcação da família das *galeotas*, menor e mais rápida (GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, 2021), características que poderiam auxiliar na velocidade do deslocamento dos embaixadores.

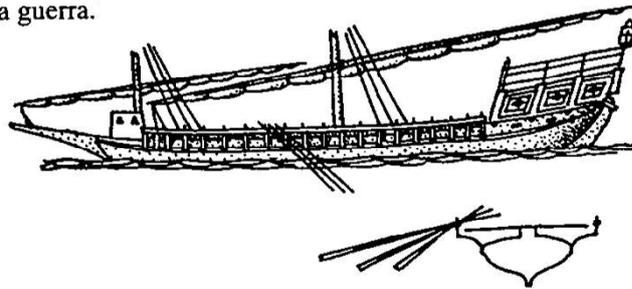
¹¹¹ Calado é um termo náutico que diz respeito à medida vertical da parte do casco de uma embarcação que fica mergulhada na água.

Figura 5 – Ilustração das embarcações descritas em *Embajada a Tamorlán*

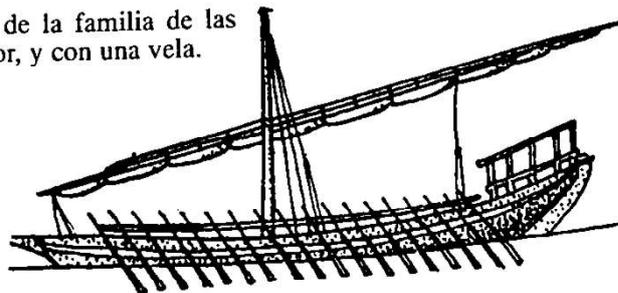
La *carraca* era la nave de mayor tonelaje, propia para el transporte comercial y movida por el viento.



La *galera* era nave más ligera, movida por el viento y los remos y propia para la guerra.



La *fusta* era de la familia de las galeras, menor, y con una vela.



Fonte: López Estrada, F. (1999, p. 186).

A existência de diferentes tipos de embarcações assim como as técnicas e práticas envolvidas na navegação medieval são decorrentes de um processo de avanços tecnológicos que culminaram em novidades expressivas, especialmente a partir dos séculos XII e XIII. É nesse período que surgem as cartas de portulano e que a bússola é introduzida na navegação ocidental. Eduardo Aznar Vallejo (1994) declara que o conceitual é substituído pelo empirismo, uma vez que foram enumerados os variados portos comerciais, com informações a respeito das

distâncias e rotas, os quais, auxiliados pela bússola, permitiam o traçar de rotas mais acuradas.

Nesse universo de novidades, algumas técnicas de navegação, utilizadas desde a Antiguidade, permaneceram entre os capitães do medievo, esse é o caso da cabotagem. Como explicitado por Waslan Saboia Araújo (2018),

A navegação mais segura durante o século XV consistia na de cabotagem. O Mediterrâneo, por sua vez, era um mar que podia ser navegado utilizando as faixas próximas à terra, devido a sua grande profundidade costeira, bem como à existência de inúmeras ilhas que serviam como pontos de paradas durante as carreiras mediterrânicas (ARAÚJO, 2018, p. 61).

Sem nomear propriamente a técnica, ao descrever o percurso realizado pela embarcação logo após a partida dos embaixadores de Catela, Ruy González de Clavijo (1999) apresenta detalhes acerca do entorno e afirma que a carraca estava tão perto da costa que eles podiam ver claramente a paisagem (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 82). O detalhamento¹¹², somado à proximidade da costa e às técnicas de navegação utilizadas no Mediterrâneo, permite-nos inferir que o trajeto foi realizado por meio da cabotagem.

Os registros de Ruy González de Clavijo (1999) também nos demonstram a importância dos ventos para a navegação. Conforme apresentado na **Figura 5**, as embarcações utilizadas pelos embaixadores possuíam velas para a locomoção e, conseqüentemente, os ventos eram a força motriz desse tipo de transporte.

De acordo com Pierre Chaunu (1978), “A navegação dos séculos XIII ao XVI permaneceu [...] estritamente dependente dos ventos e das correntes” (CHAUNU, 1978, p. 81). Essa relevância dos ventos pode ser observada em outras obras do medievo, como é o caso do registro produzido por Ibn Jubair, viajante do século XII proveniente do mundo islâmico, no decorrer de sua viagem pelo Mediterrâneo¹¹³.

Os ventos nessas partes têm um segredo singular. O vento leste só sopra na primavera e no outono, e salvo nessas estações, nenhuma

¹¹² Em suas descrições, Ruy González de Clavijo (1999) apresenta informações acerca de construções arquitetônicas e das paisagens (hortas, construções arquitetônicas e características do terreno), sendo que vários desses locais foram descritos sem que a ancoragem fosse realizada.

¹¹³ O texto de Ibn Jubair é um relato de viagens que participa, também, da tipologia denominada *rihlas*. Segundo Anna Carla Monteiro de Castro (2019), o relato trata da viagem realizada entre 1183-1185 e “[...] comporta as representações dos lugares por onde o viajante passou em sua *hajj* [peregrinação] para Meca” (CASTRO, 2019, p. 217).

viagem pode ser feita e os mercadores não trazem seus produtos para Acre. As viagens de primavera começam em meados de abril, quando o vento leste sopra até o fim de maio. Pode durar mais ou menos que isso, de acordo com o que o Deus grandioso determina. As viagens de outono são em meados de outubro, quando o vento leste volta a se mover. Ela dura menos tempo que a da primavera, e é uma oportunidade passageira, porque ele sopra por apenas quinze dias, aproximadamente. Não há outra época apropriada, porque os ventos variam e os ventos de oeste prevalecem (IBN JUBAYR, 2013, p. 326 *apud* CASTRO, 2019, p. 362).

As implicações das correntes de ventos na navegação e no cotidiano dos viajantes podem ser observadas no relato de Ruy González de Clavijo. Em Ibiza, o capitão da *carraca* não consegue atracar no porto, pois o vento estava contrário. Isso fez com que os embaixadores permanecessem nas águas durante quatro dias, até que fosse possível parar na ilha (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 83). Ainda devido ao vento contrário, os castelhanos tiveram que aguardar uma semana até que fosse possível sair de Ibiza. Em outra situação, envolvendo a atracagem das embarcações, Ruy González de Clavijo (1999) redige que, “Devido à forte corrente que sai por aquela entrada de Alfaro [Torre de Faro] e por conta do pouco vento, naquele dia não puderam entrar por aquela passagem para aportar em Mecina [Messina]”¹¹⁴ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 92, tradução nossa).

Outro problema relacionado à escassez de ventos relaciona-se com os atrasos no deslocamento. Esse é o caso nas proximidades de Mallorca, ocasião em que Ruy González de Clavijo (1999) afirma que “E segunda e terça-feira continuaram seu caminho e sua viagem, mas não andaram muito, pois o vento era escasso”¹¹⁵ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 85, tradução nossa). Ao saírem de Rodes, os embaixadores também enfrentaram a escassez de ventos, não sendo possível *pujar*, segundo Ruy González de Clavijo (1999, p. 102), isto é, não puderam avançar muitas milhas do itinerário.

Além disso, o naufrágio no Mar Negro, experienciado pelos castelhanos, é decorrente das condições geográficas e climáticas do local, dentre as quais Ruy González de Clavijo (1999) confere destaque à influência do vento no aumento da

¹¹⁴ “E con la grande corriente que sale por aquella boca de Alfaro e por poco viento que fazia, no pudieron este día entrar por aquella boca para ir tomar el puerto de Mecina” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 92).

¹¹⁵ “E lunes e martes andudieron su camino e viaje, e no mucho e avían viento escaso” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 85).

periculosidade na navegação durante o inverno, conforme podemos observar na citação seguinte.

[...] [o Mar Negro é] redondo e curvo por aproximadamente três mil milhas, e não há outra entrada ou saída nele, exceto esta que é perto de Pera; e ele é rodeado por grandes montanhas, e não há praias onde se possa parar, e nele entram vários rios grandes. E a água do mar não faz outra coisa além de andar em círculos. [...] E quando ocorre algum **vento** forte, logo as coisas ficam efervescentes e o mar agitado [...], principalmente com os **ventos tramontana** [do Norte] e **galego** [do Noroeste] [...] (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 156, grifo nosso, tradução nossa).

Ainda sobre as práticas de navegação, Maria Serena Mazzi (2018), ao tratar sobre os meios de transporte utilizado pelos viajantes medievais, afirma que “A maior parte dos barcos possuía uma função comercial, o transporte de mercadorias, e os passageiros acomodavam-se entre os produtos”¹¹⁶ (MAZZI, 2018, p. 122, tradução nossa). Como consequência, os deslocamentos realizados a partir de embarcações implicam pouco controle, por parte dos viajantes, da rota seguida, pois esta era definida pelo capitão do navio, de acordo com seus objetivos comerciais. Com isso, diversas ancoragens eram realizadas para a comercialização de produtos, assim como para carregar as embarcações. Desse modo, a duração das paradas dependia do desenrolar das atividades comerciais, o que influenciava o tempo despendido no deslocamento dos viajantes.

Ruy González de Clavijo (1999) descreve a prática do comércio nos portos de Málaga, Ibiza e Gaeta, como explicitado no subtópico anterior. Com fundamento nas informações registradas pelo embaixador, é possível contabilizar os dias em que os castelhanos permaneceram ancorados, aguardando a retomada da viagem. Em Málaga, foram quatro dias, por sua vez, em Ibiza, devido ao mau tempo, uma semana e, em Gaeta, dezesseis dias.

A viagem, realizada em meio às mercadorias, poderia ser dividida com outros passageiros, pois não se tratava de embarcações exclusivas. Nas proximidades da costa grega, por exemplo, Ruy González de Clavijo (1999, p. 111) menciona algumas características sobre a localidade e afirma que tais informações foram explicadas por alguns gregos que estavam na embarcação.

¹¹⁶ “La mayor parte de los barcos tenía una función comercial, el transporte de mercancías, mientras los pasajeros encontraban acomodo entre los fardos” (MAZZI, 2018, p. 122).

Além disso, de acordo com Maria Serena Mazzi (2018), o planejamento do trajeto e a *expertise* dos capitães eram bastante relevantes em viagens marítimas, pois implicavam o sucesso do itinerário. Para atracar em Messina, por exemplo, foi necessário que um capitão da própria localidade ficasse à frente do timão da embarcação (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 93). Já nas águas do Mar Egeu, por conta da variedade de ilhas na localidade e da proximidade com a costa turca, Ruy González de Clavijo (1999, p. 102) afirma que, além da ausência do vento, o cuidado necessário para contornar as ínsulas fez com que o deslocamento fosse demorado.

Os capitães escolhidos pelos embaixadores castelhanos foram, em sua maioria, genoveses. Segundo Waslan Saboia Araújo (2018), isso pode ser explicado tanto pela relação entre Gênova e Castela quanto pela fama de bons navegadores. Somado a essas características, de acordo com Mazzi (2018), é possível que a contratação de genoveses possuía o intuito de evitar embarcações venezianas, pois estas eram mais lotadas que as genovesas, tanto em termos de produtos quanto de pessoas, o que afetava o conforto e a rapidez das viagens.

O caráter diplomático da viagem auxiliou no momento do aluguel das embarcações. Entretanto, os embaixadores experienciaram situações em que não existiam navios disponíveis para o aluguel, como na ilha de Quios, onde os representantes de Enrique III aguardaram durante duas semanas (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 104).

3.2.2. Trajeto terrestre

A segunda etapa da viagem, entre Trebizonda e Samarcanda, foi realizada com o auxílio de animais, muares e equinos. De acordo com Elisa Ferreira Priegue (1994), “O ajudante mais precioso de um viajante é um cavalo, uma mula ou, até mesmo, um asno, que transporte ele e sua bagagem”¹¹⁷ (PRIEGUE, 1994, p. 57, tradução nossa). Ainda segundo a autora, o uso desses animais tornava o deslocamento menos cansativo para os viajantes e, além disso, permitia que diversos objetos fossem carregados.

¹¹⁷ “El máspreciado auxiliar de un viajero es un caballo, una mula o aunque sea un asno que le transporten a él y a sus bagajes” (PRIEGUE, 1994, p. 57).

Além dos benefícios mencionados, Maria Serena Mazzi (2018) e Elisa Ferreira Priegue (1994) conferem destaque à versatilidade dos cavalos e das mulas, sendo possível utilizá-los em diferentes tipos de terrenos. Ruy González de Clavijo (1999) nos exemplifica essas possibilidades em diferentes momentos do itinerário: em Ardaça, os embaixadores precisavam atravessar uma passagem estreita, em que os animais deveriam passar enfileirados, um de cada vez; entre Buxbo e Anchoy, o caminho da comitiva perpassava por uma região desértica e, para a travessia, foram utilizados cavalos; em Cenán, no regresso dos castelhanos, os cavalos foram capazes de enfrentar baixas temperaturas e um terreno com neve.

No caso da embaixada castelhana, além de serem utilizados como meio de locomoção e para o transporte de pertences pessoais e de alimentos para consumo no trajeto, os animais foram responsáveis pelo transporte dos presentes endereçados a Timur. A partir do relato e com as informações reunidas por Francisco López Estrada (2005), dentre os presentes estavam: três falcões-gerifalte e objetos preciosos (tecidos de escarlata¹¹⁸, taças e outros objetos de prata).

Além dos presentes, um dos elementos basilares da diplomacia medieval, o *status* diplomático da embaixada fez com que os embaixadores recebessem vários animais ao longo do caminho. Ao chegarem em Trebizonda, o imperador do local, Manuel III, enviou cavalos para que os castelhanos pudessem explorar a cidade e, na sequência, dar continuidade à viagem. Em conjunto aos equinos, o imperador disponibilizou aos embaixadores um guia, que os acompanhou até os limites entre as terras de seu senhor e locais habitados por inimigos do imperador (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 163-167).

Ruy González de Clavijo (1999, p. 174) afirma que, conforme os embaixadores chegavam às *villas* e às aldeias, o embaixador timúrida Mohamad Alcagi mandava que lhes fossem fornecidos alimentos e montarias. Essas ordens eram obedecidas, pois o embaixador era considerado um *chacati/chacatay*, isto é, membro da hoste de Timur, de origem nobre. Com isso, após a maioria das paradas, os viajantes recebiam animais novos.

Segundo José Ángel García de Cortázar (1996), o ideal para a realização das viagens eram os muares, pois eram mais adaptados para os deslocamentos de grandes distâncias. Entretanto, como observamos, os embaixadores foram

¹¹⁸ Escarlata é um tipo de tecido bordado a ouro.

presenteados com cavalos. Além disso, a partir de Tabriz (Turis), o caminho possuía diversas paradas, nas quais cavalos eram disponibilizados aos viajantes de todas as categorias (embaixadores, mercadores, mensageiros, senhores etc.).

[...] desde aqui [Tabriz] o Senhor [Timur] havia colocado cavalos em paradas para que os que estivessem indo até ele cavalgassem nestas montarias e que pudessem viajar tanto de dia quanto de noite. Em algumas ocasiões, a distância era de meia jornada, em outras, de uma jornada; em um lugar, cem, em outro, cinquenta e, em outro, duzentos; e assim eram ordenados os caminhos até Samarcanda¹¹⁹ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 202, tradução nossa).

De acordo com Beatrice Forbes Manz (1999), esse sistema de postos tratava-se de uma herança do Império Mongol, e Timur aproveitou-se da estrutura planejada pelos seus antecessores. A função dessas paradas reside no papel central da comunicação para os imperadores e líderes mongóis, visto as extensões dos territórios dominados. Segundo Sh. Bira (1998), Ogedai Khan, filho de Genghis Khan, foi o primeiro a instituir o sistema denominado *yam*, no qual foram estabelecidos postos de correio nas áreas comandadas por ele.

A estrutura do sistema era baseada em postos (*yams*), situados a uma distância equivalente a um dia de viagem. Nos postos eram mantidos cavalos e forragem para os que viajavam¹²⁰ (BIRA, 1998, p. 262, tradução nossa).

Além da comitiva castelhana, outros viajantes registraram a existência dos *yams*, o que atesta para a durabilidade do sistema entre os líderes mongóis. Dentre estes, podemos mencionar as obras que tratam das viagens de Giovanni Pian del Carpini e Marco Polo, conforme os excertos a seguir.

Percorremos esta terra a cavalo desde o início da Quaresma até oito dias depois da Páscoa. Percorremo-la em trote rápido, uma vez que tínhamos cavalos descansados cinco ou sete vezes por dia [...] (CARPINI, 2015, p. 60).

¹¹⁹ “[...] ca desde aquí adelante tenía el Señor puestos cavallos en paradas para que los que a él fuesen cavalgasen en ellos e andudiesen de día e de noche, d’ellos a media jornada e d’ellos, a una; e en un lugar, ciento, e em otro, cinquenta, e en un lugar, duzientos; e así tenía los caminos ordenados fasta la ciudat de Samaricante” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 202).

¹²⁰ “The structure of the system was based on post-stations (*yams*), established at stages equivalent to a day’s journey. The stations held horses and stocks of fodder for those who travelled” (BIRA, 1998, p. 262).

E, enquanto os cavalos pudessem seguir viagem, seguíamos também; os cavalos não eram poupados porque todos os dias trocávamos de cavalos várias vezes. Os cavalos que ficavam cansados voltavam para trás, tal como dissemos, e assim fomos velozmente e sem nenhuma interrupção (CARPINI, 2015, p. 62).

[...] entre um posto e outro, em qualquer rota, a cada três milhas há uma aldeia com, aproximadamente, quarenta casas, onde vivem os correios [...]. Eles possuem um grande cinto, onde estão alguns sinos e quando eles caminham, eles podem ser ouvidos de muito longe. [...] Quando o rei quer enviar uma carta por correio, entrega a um destes homens, que inicia sua jornada, sempre utilizando uma montaria, mas não percorre mais de três milhas, ou seja, percorre a distância de um posto ao outro. E ao fim destas três milhas, há alguém ouvindo os sinos e, com isso, prepara-se imediatamente, estando pronto assim que o outro chega [...]. E desta maneira uma grande distância é percorrida em pouco tempo, pois estes correios são numerosos e [...] deslocam-se tanto de noite como de dia¹²¹ (RUSTICIANO DE PISA, 1983, p. 154-155, tradução nossa).

Desse modo, devido à existência dos *yams*, os embaixadores castelhanos não precisavam se preocupar com o desempenho dos cavalos, visto que animais descansados estariam disponíveis no decorrer do itinerário.

A quantidade de quilômetros percorrida diariamente era variada, a depender do uso feito pelos viajantes. Diversos autores apresentam essas variações (MAZZI, 2018; LABARGE, 1992; GARCÍA DE CORTÁZAR, 1996; RUIZ DE TOLEDO, 2016), e podemos situá-las entre 20 e 80 quilômetros por dia. Esse grande intervalo de quilômetros é proveniente das condições do terreno percorrido, mas também da forma de utilização dos animais. Nas situações em que os viajantes permaneciam a pé e os muares/equinos eram utilizados como apoio, para o transporte dos pertences, as movimentações eram menores se comparadas às ocasiões em que os viajantes estavam montando os animais.

Ruy González de Clavijo (1999) não apresenta o registro quantitativo do deslocamento diário dos embaixadores, porém é possível supor que, em média, os viajantes percorreram 16,5 léguas diárias. Essa aproximação pode ser realizada a partir do excerto em que o castelhano afirma que alguns habitantes da região

¹²¹ “[...] entre una posta y otra, en cualquiera de las rutas, hay cada tres millas una aldehuela de unas cuarenta casas, donde viven correos [...]. Llevan un gran cinto, completamente guarnecido de campanillas para que, cuando caminan, les oigan desde muy lejos. [...] Cuando el rey quiere enviar una carta por correo, la entrega a uno de estos correos, y él parte, siempre a galope, pero no más de tres millas, es decir, de una posta a otra. Y al cabo de esas tres millas, el otro que le oye venir de lejos se prepara inmediatamente y está listo para su llegada [...]. Y yo os digo que de esta manera se cubre una gran distancia en poco tiempo, y mediante estos correos que se emplean en gran número, [...] porque corren tanto de noche como de día” (POLO, 1983, p. 154-155).

alertaram a comitiva de que, ao longo de 50 léguas, não existiam povoados. Na sequência, Ruy González de Clavijo (1999, p. 229) registra que, após três dias, os viajantes encontraram povoados. Com isso, podemos inferir que os embaixadores percorreram 50 léguas em três dias¹²².

Conforme supracitado, a disponibilidade de animais permitia o deslocamento constante dos embaixadores. Entretanto, Ruy González de Clavijo (1999, p. 170-172) menciona situações em que os viajantes se depararam com a necessidade de alugar montarias. Uma dessas ocasiões diz respeito à passagem nas terras dominadas por Cavasiva, senhor de um castelo situado no caminho da comitiva. O castelo, construído estrategicamente em uma passagem estreita, impedia o trânsito livre, e os viajantes de todas as categorias deveriam pagar para atravessar o local. O pedágio assim como as montarias e a proteção pelo trânsito até Arzinga foram pagos pelos castelhanos, a fim de continuarem o trajeto. Nessa situação, é possível perceber que o *status* diplomático e o poderio timúrida não influenciaram a relação entre Cavasiva e os embaixadores.

Segundo Elisa Ferreira Priegue (1994), as viagens viárias também poderiam ser realizadas em conjunto, com o objetivo de evitar ou amenizar encontros com senhores de atitudes semelhantes a Cavasiva e salteadores. Contudo, por tratar-se de uma viagem diplomática, não era comum a viagem em grupos com pessoas desconhecidas (LABARGE, 1992). Além disso, os deslocamentos incluindo vários indivíduos poderiam, segundo Priegue (1994), retardar o avanço da viagem, fator relevante em uma viagem diplomática, especialmente se tratando da empresa castelhana, visto que a comitiva tentava encontrar Timur antes que ele retornasse aos seus projetos de conquista.

Desse modo, os momentos em que os embaixadores estavam acompanhados dizem respeito às partes do caminho em que era necessário o auxílio de um guia ou de várias pessoas, responsáveis pela segurança da comitiva. Em outra ocasião, devido às ordens de Timur, os castelhanos percorreram trajetos junto a outro embaixador, proveniente do Sultão da Babilônia (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 232).

¹²² Aproximadamente, 60 quilômetros diários, totalizando 180 quilômetros. O valor é aproximado, pois o sistema de medidas medieval não possuía valores exatos. Além disso, a própria informação registrada por Ruy González de Clavijo (1999) é uma aproximação da distância.

A segurança experienciada pelos embaixadores castelhanos na segunda etapa da viagem advém da influência timúrida, sendo esta uma consequência das relações de poder estabelecidas entre Timur e os senhores subjugados a ele. Entretanto, a seguridade das passagens foi colapsada com a morte do imperador. Em consequência, para garantir a segurança dos embaixadores castelhanos e dos embaixadores do Sultão da Babilônia e da Turquia, além de outros representantes, alguns dos homens próximos a Timur organizaram a viagem de regresso e aconselharam que o deslocamento fosse feito em conjunto (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 323-324).

Outro fator de influência no deslocamento e no cotidiano dos viajantes diz respeito às intempéries naturais. Semelhante às viagens marítimas, o trajeto terrestre apresentou diferentes situações, as quais interferiram diretamente na duração da empresa, dentre as quais destacamos: caminho bloqueado por deslizamento; nevascas impediram a continuidade da viagem; calor extremo e insetos implicaram deslocamentos noturnos; tempestades de areia atrapalharam a visão dos embaixadores.

Em suma, assim como o deslocamento marítimo, a viagem por vias terrestres foi facilitada pela função atribuída aos viajantes. Além disso, a existência de cavalos disponibilizados em postos ao longo do caminho e a influência de Timur, representada pela presença de Mohamad Alcagi, tornou possível a chegada dos embaixadores a Samarcanda e o regresso a Castela. No decorrer desse itinerário, a alimentação e as formas de estadia foram registradas por Ruy González de Clavijo (1999), as quais serão abordadas no subtópico seguinte.

3.3. Manter-se nos caminhos: alimentação e estadia

As viagens realizadas no período medieval implicavam a necessidade de hospedagens e a aquisição de alimentos no decorrer do trajeto, pois a duração do itinerário era extensa. De acordo com Maria Serena Mazzi (2018, p. 142), no circuito de feiras, frequentadas pelos mercadores, a viagem entre Montpellier e Troyes poderia ter a duração de 23 dias, o que gerava a realização de paradas (pernoite e alimentação) ao longo do percurso¹²³. O caso mencionado pela autora trata-se de

¹²³ Atualmente, segundo dados do *Google Maps*, esse trajeto pode ser realizado em, aproximadamente, sete horas.

uma viagem de curta distância, pois era realizada nos limites do reino da França. Em casos de trajetos longos, como de Veneza a Terra Santa, Mazzi (2018, p. 145) aponta que a duração era, em média, de um mês e meio ou dois meses. Desse modo, tanto em trajetos curtos como nos longos, as paradas e a aquisição de mantimentos eram frequentes.

Nas viagens marítimas, as estadias eram menos essenciais, pois os viajantes poderiam permanecer na embarcação, se necessário, durante semanas (MAZZI, 2018, p. 145). Todavia, como podemos observar no relato de Ruy González de Clavijo (1999), nas ancoragens demoradas, ocasionadas pelo processo de venda/troca de mercadorias, os passageiros saíam dos navios e buscavam por hospedagem nas cidades portuárias. Conforme ressaltado por F. Javier Villalba Ruiz de Toledo (2016), as paradas técnicas das embarcações para descarregar e carregar os produtos implicou a permanência dos embaixadores em Gaeta por dezesseis dias, sendo necessário hospedarem-se na cidade. Essa procura por lugares para pernoite também ocorria nos momentos em que os viajantes trocavam de embarcação, processo em que novos capitães deveriam ser contratados e, por vezes, a indisponibilidade de embarcações implicava a estadia em cidades portuárias.

Além disso, nessas paradas, os viajantes recolhiam provisões, que seriam consumidas em alto-mar, como podemos observar nos excertos a seguir.

Quarta-feira seguinte, cinco de setembro, foram à ilha de Lango; porque não puderam continuar a navegação, devido ao tempo contrário, *atracaram* no porto da villa desta ilha de Lango; e ficaram ali todo aquele dia e pegaram água e alimentos¹²⁴ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 101, grifo do editor, tradução nossa).

[...] foram em uma torre, que está na terra da Grécia, junta com o mar, que tem o nome de Trapea, e aportaram ali, pois *deviam* abastecer-se de água e comeram. E depois de comer, partiram dali e continuaram em seu caminho [...] ¹²⁵ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 150, grifo do editor, tradução nossa).

¹²⁴ “Miércoles siguiente, que fueron cinco días de setiembre, fueron a par de la isla de Lango; e por quanto no podían pujar adelante por el tiempo contrario, sorgieron en el puerto de la villa d’esta isla de Lango; e estidieron allí todo este día e tomaron allí agua e refresco de viandas” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 101).

¹²⁵ “[...] fueron a par de una torre que está en la tierra de Grescia, junta con el mar, que a nombre la Trapea, e tomaron allí puerto, que se avían debastecer allí de agua, e comieron. E después de comer, partieron de allí e fueron su vía [...]” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 150).

As hospedarias, de acordo com John Hare (2013), “[...] serviam a vários propósitos: prover abrigo e comida, tanto para cavalos quanto para pessoas, com mantimentos comunitários e privados”¹²⁶ (HARE, 2013, p. 479, tradução nossa). Segundo o autor, diferentes estabelecimentos poderiam ser utilizados pelos viajantes, sendo os principais: as hospedarias (*inns*), frequentadas por indivíduos mais abastados e as tavernas (*alehouses*), utilizadas por viajantes humildes. A distinção entre ambas, segundo Hare (2013), está na organização do serviço prestado nas hospedarias quando comparado às tavernas. Em consonância, Elisa Ferreira Priegue (1994) menciona a hospitalidade oferecida por hospitais e monastérios, locais beneficentes, em que os viajantes poderiam pernoitar e adquirir mantimentos.

A despeito da existência de estruturas específicas, destinadas a receber esses indivíduos, Elisa Ferreira Priegue (1994) aponta que a infraestrutura e a quantidade de pousadas ao longo dos trajetos eram insuficientes para a demanda de viajantes que frequentavam os caminhos medievais. Para suprir essa necessidade, a autora afirma que era comum a hospedagem em casas particulares. Nestes locais, os residentes possuíam a função de oferecer “[...] alojamento, estábulos, armazéns, refeições e, sobretudo, contatos e orientações sobre os costumes, a legislação e os mercados”¹²⁷ (PRIEGUE, 1994, p. 62, tradução nossa). De modo convergente, Ruiz de Toledo (2016) destaca o uso por viajantes nobres de residências senhoriais, locais em que podemos observar uma tradição de hospitalidade. Além disso, o autor afirma que a proliferação de estabelecimentos dedicados aos viajantes aponta para o aumento nos deslocamentos, especialmente no decorrer da Baixa Idade Média (RUIZ DE TOLEDO, 2016, p. 370).

Por tratar-se de uma viagem diplomática, a comitiva liderada por Ruy González de Clavijo encontrou facilidades durante o percurso até Samarcanda. Segundo Waslan Saboia Araújo (2018),

Os embaixadores, assim que se apresentavam, contavam com uma acolhida nas melhores localidades, como casas de nobres e cortes reais, bem como um tratamento diferenciado, incluindo serviços e

¹²⁶ “[...] served a variety of purposes: providing shelter and food, both for horses and people, with communal and private provisions” (HARE, 2013, p. 479).

¹²⁷ “[...] alojamiento, cuadras, almacenes, comidas y, sobre todo, contactos y orientación sobre costumbres, legislación y mercados” (PRIEGUE, 1994, p. 62).

honorarias que ressaltavam a importância tanto dos viajantes como da sua missão (ARAÚJO, 2018, p. 95).

A partir do registro de Ruy González de Clavijo (1999), além da disponibilidade de cavalos, apresentada no subtópico anterior, eram oferecidos aos representantes castelhanos hospedagem e alimento.

E o costume desta terra é este: ao chegarem nas aldeias, [...] os moradores pegavam tapetes para que sentassem e perto colocavam um couro de gadalmexir [couro com desenhos] redondo, que chamavam cofran, e traziam pão. [...] E se permanecessem ali, davam-lhes o quanto fosse necessário¹²⁸ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 173-174, tradução nossa).

A embaixada castelhana pernitoou poucas vezes em hospedarias propriamente ditas, caracterizadas por Hare (2013) como um estabelecimento com espaços organizados, onde viajantes, animais e pertences poderiam ser acomodados de forma ordenada. Dentre as escassas menções às hospedarias, há o caso da acomodação fornecida na cidade de Xahavar, qualificada por Ruy González de Clavijo (1999, p. 214) como a melhor pousada de toda a cidade. Outra situação semelhante ocorreu na cidade de Nixaor, onde foi oferecida aos embaixadores uma “[...] pousada muito bonita para que pudessem dormir”¹²⁹ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 226, tradução nossa).

Além das hospedarias, no decorrer do itinerário, conforme explicitado por Araújo (2018), os membros da comitiva foram recebidos pelos habitantes das regiões atravessadas e, com isso, permaneceram durante a noite nessas residências. Denominadas *yurts*, as tendas mongóis eram estruturas adaptadas para o nomadismo (NATSAGDORJ, 1998). Giovanni da Pian del Carpini, um dos viajantes medievais que se direcionou para o Oriente no século XIII, descreveu os *yurts* em seu relato *Ystoria Mongalorum*.

Têm cabanas redondas preparadas à maneira de tendas, feitas com vergas e varas finas. Têm em cima, ao meio, uma janela redonda por onde entra a luz e para por ela sair o fumo, pois sempre fazem fogo no meio da cabana. Quanto às paredes e ao tecto, são cobertos de

¹²⁸ “E la costumbre d’esta tierra es esta: a cada aldea que llegavan [...] luego de cada casa sacavan tapetes en que se asentasen; e luego en ese punto les ponían delante un cuero de guadalameixir redondo que llamavan cofran, e allí traían el pan. [...] Y se allí avían de estar, dábanles quanto avían menester” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 173-174).

¹²⁹ “[...] diéronles una hermosa posada en que posasen” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 226).

feltro, e também as portas são feitas de feltro. Algumas cabanas são grandes, outras são pequenas, de acordo com a dignidade ou a pequenez dos homens. Algumas desmontam-se rapidamente, são reparadas e depois transportadas sobre animais de carga. Algumas não se podem desmontar, mas são transportadas em carroças. Um boi basta para transportar as mais pequenas numa carroça; para as maiores, três, quatro ou até mais, de acordo com a sua grandeza. Onde quer que vão, seja para a guerra, seja para outro lado, levam-nas sempre consigo (CARPINI, 2015, p. 9-10).

A partir do relato do viajante italiano, podemos observar a variedade de tamanhos dos *yurts* e a possibilidade de serem fixos. Segundo Natsagdorj (1998), as cabanas não desmontáveis, citadas por Carpini, eram denominadas *ger-tereg* ou “vagão-*yurt*”, por conta de seu tamanho.

A disseminação do uso dos *yurts* na cultura mongol pode ser observada no relato de Ruy González de Clavijo, uma vez que, durante a viagem empreendida pela comitiva castelhana, os embaixadores pernoveram em *yurts* pertencentes a diferentes grupos (pastores, militares e senhores) e em diferentes regiões.

Assim como os *yurts*, outros locais foram utilizados para pernoite, dentre os quais destacamos: castelos; igrejas; e tendas próprias. De acordo com Elisa Ferreira Priegue (1994), os viajantes, ao se prepararem para os deslocamentos, levavam consigo tendas e/ou barracas para serem utilizados nos trechos que não possuíam local para passar a noite. A autora afirma que, se necessário,

Todos, pobres e ricos, caminham em marchas forçadas entre os lugares para que não fosse preciso passar a noite na estrada. O europeu medieval tem uma fobia real de acampar à noite, de passar a noite ao ar livre: medo da escuridão, povoada por poderes malignos, e medo — este muito real — de animais selvagens e bandidos¹³⁰ (PRIEGUE, 1994, p. 62, tradução nossa).

De maneira convergente, Ruiz de Toledo (2016) comenta em seu artigo que, ao anoitecer, os viajantes buscavam locais para passar a noite. A preocupação com períodos noturnos pode ser observada, por exemplo, no relato acerca da viagem de Marco Polo. No livro, há parágrafos que informam que, ao cavalgarem durante a noite no deserto, os viajantes poderiam se deparar com espíritos.

¹³⁰ “Todos, pobres y ricos, se ponen a caminar a marchas forçadas entre etapa y etapa con tal de no tener que pasar la noche en el camino. El europeo medieval tiene auténtica fobia a acampar al sereno, a pasar la noche en el exterior: miedo a las tinieblas, pobladas de potencias malélicas, y miedo — éste muy real — a los animales salvajes y a los bandidos” (PRIEGUE, 1994, p. 62).

No caso do deslocamento realizado pela comitiva castelhana, para evitar as noites a céu aberto, os embaixadores buscavam por hospedagens. Entretanto, em partes do trajeto em que essas estruturas não eram encontradas, os castelhanos pernoitavam em uma barraca, que era parte dos pertences que eram carregados na viagem, conforme podemos observar no trecho: “E uma tenda que levavam, montaram-na em um campo, perto de um canal d’água, e ali ficaram”¹³¹ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 255, tradução nossa).

Além da estadia, outro fator relevante para o deslocamento dos viajantes medievais era a alimentação. Segundo Elisa Ferreira Priegue (1994), o consumo dos alimentos era resolvido no decorrer da viagem, e as soluções para suprir tais necessidades eram diferentes, a depender da região em que os viajantes se encontravam. Na Península Ibérica, por exemplo, a autora destaca que a tradição seguia o preceito “*comer lo que vuesa merced traiga*”. Isto é, a alimentação dos viajantes dependia de compras feitas previamente por eles, as quais eram levadas para o local em que estavam hospedados, sendo função dos anfitriões a preparação a comida (PRIEGUE, 1994, p. 63).

A experiência dos embaixadores castelhanos na empresa diplomática diverge da tradição ibérica e assemelha-se às práticas inglesas e alemãs, uma vez que os membros da comitiva eram recepcionados ao longo do caminho e, como parte dos costumes mongóis, os habitantes ofereciam aos viajantes diferentes tipos de pratos.

As carnes e o leite conformavam as bases da dieta mongol. O leite, obtido de diferentes espécies como vacas, ovelhas, cabras e camelos, era utilizado na produção de uma variedade de produtos, incluindo bebidas fermentadas, queijos e pastas. Já as carnes, consumidas normalmente no inverno, eram provenientes de cavalos, ovelhas, camelos e cabras (NATSAGDORJ, 1998).

Em contrapartida, na região ao longo do Rio Amu Dária, a fertilidade da terra permitia a produção de uma variedade de alimentos, por exemplo: frutas, cereais e legumes. Dentre estes, podemos observar o destaque dado ao melão, tanto devido ao sabor quanto ao valor comercial (KASAI, 1998).

Desse modo, a alimentação dos embaixadores, amplamente descrita por Ruy González de Clavijo (1999), contava com produtos variados, devido à própria extensão do trajeto percorrido. No momento em que a comitiva estava perto de

¹³¹ “E una tienda que levavan, fiziéronla armar en un prado cerca de una acequia de agua, e allí estidieron” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 255).

Erzurum, os viajantes comeram “[...] carne cozida e temperada, muita *fruta*, pão e vinho”¹³² (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 174, grifo do editor, tradução nossa). Ao chegarem propriamente a Erzurum, o senhor do local lhes ofereceu “[...] carne, carneiro temperado e almôndegas e arroz e outras iguarias, cada uma de uma cor [...] e uma tortilha fina, feita de pão”¹³³ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 176, tradução nossa). Na continuação da rota, na cidade de Sanga, forneceram aos embaixadores “[...] muita comida e muita fruta [...]”¹³⁴ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 204, tradução nossa). Já em Nishapur, os responsáveis pela cidade ofereceram leite, nata e pão, além de “[...] muita comida, muita fruta e muitos melões, que eram muito grandes e bons, e ordenaram que fosse trazido muito vinho”¹³⁵ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 226, tradução nossa). Entre Buxbo e Anchoy, a hospedagem em tendas chagatais gerou o relato do consumo de muitas carnes cozidas, muito arroz, muito leite, natas e muitos melões (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 232).

A partir dos exemplos mencionados, podemos observar a variedade na oferta de alimentos aos embaixadores. Dentre esses produtos, Ruy González de Clavijo (1999) conferiu destaque ao pão, devido à importância desse alimento na dieta cristã ocidental. Conforme explicitado por Antoni Riera-Melis (1998), a variedade de alimentos consumidos na Alta Idade Média é suplantada, na Baixa Idade Média, por uma dieta baseada no pão e no vinho, sendo os demais produtos considerados “suplementares”. De acordo com Allen J. Grieco (1998), a alimentação do período medieval pode ser resumida da seguinte maneira: “[...] a sobrevivência dos seres humanos era assegurada pelo consumo de vinho (de ale ou de cerveja, no norte da Europa), de pão e de ‘todas as outras coisas’ que se comiam com pão” (GRIECO, 1998, p. 355).

Tratando-se especialmente da produção do pão no medievo, podem ser observadas duas maneiras de preparo. A primeira, utilizando majoritariamente trigo, denominava-se pão branco e este era destinado aos membros das altas classes sociais. O segundo tipo, consumido pelo restante da sociedade, era realizado com

¹³² “[...] vianda cozida e adovada, e mucha *fructa* e pan e vino [...]” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 174).

¹³³ “[...] carne, e carnero adovado e albóndigas e arroz e otros manjares que era cada uno de su color [...] e una torta de pan delgado” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, p. 176).

¹³⁴ “[...] mucha vianda e mucha fruta” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 204).

¹³⁵ “[...] mucha vianda e mucha fruta e muchos melones, que los avía muy grandes e buenos; e otrosí fizieron traher mucho vino” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 226).

uma mistura de cereais e legumes, como cevada, milho e ervilha, ingredientes que resultavam no pão negro (RIERA-MELIS, 1998).

A presença tanto do pão quanto do vinho na dieta dos indivíduos desse período pode ser visualizada para além dos contextos locais. Segundo Maria Jesús Fuente Pérez (1995), o pão e o vinho possuíam grande importância no desenvolvimento das viagens medievais e constituíam-se, percentualmente, no maior gasto ao longo dos caminhos realizados.

O destaque dado ao pão no relato castelhano, mencionado anteriormente, é promovido a partir de trechos em que Ruy González de Clavijo (1999) explica tanto a produção quanto o consumo. Após a estadia na cidade de Erzurum, Ruy González de Clavijo (1999) redige que, para a produção do pão:

[...] amassavam um pouco de farinha e faziam umas tortas finas e colocavam uns recipientes no fogo e, quando estava quente, colocavam aquela torta dentro; e, quando estava quente, tiravam-no do fogo. E este era o pão que traziam [...]¹³⁶ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 173, tradução nossa).

Em outra passagem, o embaixador retoma a presença do pão na dieta mongol e acrescenta informações acerca dos acompanhamentos:

No verão, eles vão para onde estão as águas e cultivam seus pães, algodão e melões, que são os maiores e mais abundantes que acredito existirem no mundo. Outros cultivam muito milho, que eles comem cozido com leite; e no inverno, eles vão para lugares quentes. [...] eles têm muitos animais, como carneiros, camelos, cavalos e vacas. [...] Se têm comida, eles comem, e se não têm, eles se contentam com leite e carne **sem pão**; eles ficam satisfeitos tanto sem carne como com ela, e suportam o frio e o sol, e suportam a sede e a fome mais do que qualquer outra pessoa no mundo. E quando têm carne, eles a comem de forma desigual, e quando não têm (vinho), eles se contentam com água, leite azedo ou leite cozido em um recipiente [...]. Eles preparam esse alimento da seguinte maneira: eles pegam um grande caldeirão com água e, quando está quente, pegam alguns pedaços de leite azedo que são como queijo e colocam-no em um recipiente, onde eles são desfeitos com água quente e, posteriormente, são adicionados ao caldeirão. E é tão azedo como vinagre; em seguida, eles amassam tortas finas de farinha, cortam-nas em pedaços pequenos e as colocam no caldeirão; quando estão cozidas, elas são colocadas em um recipiente. E com isso, **sem outro pão** ou carne, eles se satisfazem

¹³⁶ “[...] amasavan un poco de farina e fazían unas tortas delgadas e ponían unas sartenes sobre el fuego, e desde que era caliente, echavan aquella torta dentro; e, cuando era caliente, sacávanla luego. E este era el pan que traían [...]” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 173).

muito bem e em comunidade. Este é um prato que eles comem diariamente¹³⁷ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 233-234, grifo nosso, tradução nossa).

Ao analisarmos os trechos, é possível observar que o pão consumido durante o trajeto era diferente do que os castelhanos estavam acostumados, tanto pelo modo de preparo quanto pela importância do alimento na dieta, uma vez que, como supracitado, a alimentação dos habitantes das regiões atravessadas pelos embaixadores era baseada em carnes, leites, cereais, frutas e legumes (NATSAGDORJ, 1998; KASAI, 1998). Desse modo, as divergências, ao surpreenderem os embaixadores, foram descritas por Ruy González de Clavijo.

Por sua vez, em regiões desabitadas, os viajantes deveriam levar água e comida entre seus pertences. Maria Serena Mazzi (2018) especifica os produtos ideais para serem consumidos no caminho, sendo os principais: água, torradas, vinagre, açúcar e queijos, os quais eram armazenados em odres ou cantis de couro (MAZZI, 2018, p. 151). A preferência por esses alimentos ocorre devido à durabilidade e à possibilidade de utilizá-los para conservar e preparar outros produtos, como o vinagre e o açúcar (FLANDRIN, 1998). Conforme apresentado no subtópico anterior, isso gerava um alto custo nas viagens, pois, como defendido por Iria Gonçalves (1980), a maior parcela dos gastos era desembolsada para a alimentação dos viajantes.

Desse modo, além da alimentação oferecida aos membros da comitiva, ao longo do caminho, era necessário que os viajantes se preparassem, especialmente para a travessia de regiões desérticas, onde não encontrariam cidades, *villas* ou pessoas para compra de alimentos. Essa preparação pode ser observada em Buxbo, cidade em que os embaixadores são informados de que os próximos passos seriam percorridos em uma área desabitada. Com isso, Ruy González de Clavijo

¹³⁷ “E en verano van a do están las aguas e siembran sus panes a algodones e melones, que an los más e mayores que creo que en el mundo son. Otros siembran mijo mucho, que lo comen ellos cozido con leche; e en invierno vanse a los lugares calientes. [...] e an muchos ganados, así como carneros e gamellos e cavallos muchos e vacas. [...] E si an de comer, comen, e si no an, pasan com leche e carne sin pan muy bien; e tan pagados van sin vianda como con ella, e sufren el frío e sol, e suefren sed e hambre más que gente del mundo. E cuando an carne, comen desigualmente d’ella, e cuando no an (vino), son pagados con agua e leche o azeda o cozida en uno [...]. E este manjar fazen ellos d’esta manera: e toman un grand calderón com agua, e desque es caliente, toman unos pedaços de leche azeda que son como queso, e échanlo en una escudilla, e desfázenlo con el agua caliente, e échanlo en el calderón. E es tan azedo como vinagre; e desí amasan unas tortas de farina muy delgadas, e córtanlas muy menudas, e échanlas en el calderón; e cuando cuezen un poco, sácanlo luego en una escudilla. E aquello, sin otro pan o carne, pasan muy bien e en comunal. E este es un manjar que de cada día comen más” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 233-234).

(1999, p. 229) afirma que, seguindo o conselho dos habitantes da cidade, os embaixadores recolheram suprimentos de cevada e comida, para que fosse possível atravessar a região.

A distinção entre cevada e comida ocorre, uma vez que o grão era destinado aos animais. Dessa forma, é possível observar que, para as áreas inóspitas, a alimentação das montarias também se configurava enquanto uma preocupação dos embaixadores, assim como dos demais viajantes medievais. Elisa Ferreira Priegue (1994) aponta que, dentre os mantimentos destinados aos animais, podemos destacar: ferragem, forragem, água e comida (trigo e/ou cevada). A autora aponta que a aquisição desses produtos poderia ser realizada nas cidades ou em pousadas dispostas no caminho (PRIEGUE, 1999).

No caso da viagem diplomática castelhana, como os cavalos eram trocados frequentemente nos postos timúridas, a preocupação com a alimentação dos animais pode ser observada em poucas ocasiões. Essas situações ocorreram em momentos em que não havia cavalos disponíveis para troca, pois o trajeto perpassava por regiões desabitadas, como o caminho após a cidade de Buxbo. Em outra parte do itinerário, ao chegarem a uma aldeia, os embaixadores esperaram até que os cavalos tivessem comido toda a cevada para que pudessem prosseguir (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 239).

Em suma, no decorrer do itinerário, tanto a alimentação quanto a hospedagem foram oferecidas aos embaixadores. Nessas situações, novidades foram experienciadas pelos castelhanos, especialmente nos casos que dizem respeito ao consumo de alimentos. Além disso, é possível observar no relato que essas novidades são exacerbadas quando os membros da comitiva de Enrique III chegam a Samarcanda, capital do Império Timúrida. Dessa maneira, devido à extensão tanto dos detalhes quanto da estadia na cidade, no próximo subtópico, serão abordadas as especificidades apresentadas por Ruy González de Clavijo a respeito da visita dos castelhanos à corte timúrida.

3.3.1. A estadia em Samarcanda: hospedagem e alimentação

A permanência dos embaixadores castelhanos na capital do Império Timúrida foi registrada por Ruy González de Clavijo de maneira detalhada. A extensão dos detalhes pode ser corroborada pela análise do **Quadro 2**, disposto no primeiro

capítulo desta dissertação, no qual apontamos que o capítulo acerca da estadia em Samarcanda possui 68 páginas, configurando-se como o maior capítulo da obra. Além disso, a partir das informações registradas pelo autor castelhano, podemos observar a produção de artigos que tratam especificamente da experiência dos embaixadores em Samarcanda, como os textos de Victoria Béguelin-Argimón (2020) e Laura Carbó (2019).

As descrições, conforme apresentado no primeiro capítulo, constituem-se como parte importante dos relatos de viagem (CARIZZO RUEDA, 1992, 1997; ALBURQUERQUE-GARCÍA, 2006, 2011). Em acréscimo, Béguelin-Argimón (2020) declara que

Uma das características da descrição nos relatos de viagem é que a extensão das descrições de um lugar corresponde com a duração do tempo em que permaneceram neste local: uma parada longa é refletida em uma longa sequência descritiva, que produz um efeito de mimesis entre a viagem narrada e o texto¹³⁸ (BÉGUELIN-ARGIMÓN, 2020, p. 2, tradução nossa).

Desse modo, durante a estadia de aproximadamente dez semanas, Ruy González de Clavijo (1999) apresentou diferentes elementos da vida cortesã timúrida. Dentre estes, conferimos destaque aos trechos a respeito da hospedagem e da alimentação oferecidas aos embaixadores.

A chegada à cidade de Samarcanda ocorre após uma espera de oito dias, período em que os castelhanos permaneceram nas proximidades da capital, hospedados em uma tenda que foi armada em uma horta/jardim, para que pudessem passar a noite (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 255). Durante esse período, um dos familiares de Timur encontrou-se com os embaixadores e ofereceu a eles cavalos assados, diferentes tipos de arroz e muitas frutas (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 255). Segundo Ruy González de Clavijo (1999), esses dias eram parte de uma prática de Timur, na qual os embaixadores enviados aos seus domínios deveriam esperar, pelo menos, cinco dias para encontrá-lo. De igual modo, os presentes endereçados ao imperador eram entregues a alguns de seus

¹³⁸ “Uno de los rasgos característicos de la descripción en los relatos de viajes es que la extensión de las descripciones de un lugar suele corresponder con la duración del tiempo pasado en él: una parada larga se refleja mediante una larga secuencia descriptiva que produce un efecto de mimesis entre el viaje narrado y el texto” (BÉGUELIN-ARGIMÓN, 2020, p. 2).

representantes, sendo possível interpretar essas normas como medidas de segurança.

A estadia dos castelhanos em Samarcanda começa após o encontro com Timur. Nesse primeiro contato, assim como ao longo da estadia, os embaixadores seguiram os protocolos da corte timúrida. Desse modo, conforme sintetizado por Jaime Estevão dos Reis, Jorge Luiz Voloski e Sofia Alves Cândido da Silva (2022),

Além da espera e da entrega dos pertences, no trajeto até o imperador, os castelhanos fizeram reverência a um “cavaleiro velho”, filho de uma das irmãs de Temür; reverenciaram os netos do líder mongol, para os quais foi entregue a carta de Enrique III destinada a Temür; por fim, foi necessário que esperassem até que a carta fosse entregue ao imperador (REIS; VOLOSKI; SILVA, 2022, p. 48).

Após esses passos, Ruy González de Clavijo (1999) continua a descrição a respeito da aproximação dos embaixadores à figura de Timur e das normas envolvidas nesse contato.

E assim que os embaixadores viram o Senhor, fizeram reverência, colocando o joelho direito no chão e as mãos no peito, em forma de cruz. E assim foram adiante e fizeram novamente uma reverência, e assim fizeram outra e se mantiveram com o joelho no solo. E o Senhor ordenou que levantassem e se aproximassem. E os cavaleiros que os estavam acompanhando ficaram parados [...]; três mirazes que estavam em pé na frente do Senhor, os quais eram os homens de sua maior confiança, [...] acompanharam os embaixadores até que ficassem mais próximos do Senhor e fizeram com que ficassem de joelhos. E o Senhor dizia para que chegassem mais perto; e este pedido era para que pudesse vê-los melhor, [...] e não lhes deu a mão para beijar, aqui não é costume que os grandes Senhores dessem a mão para ser beijada¹³⁹ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 259-260, tradução nossa).

A interação foi seguida por um banquete, também envolto em normas e rituais próprios. Ruy González de Clavijo (1999) aponta que os lugares eram decididos por Timur e que a proximidade do assento indicado para os castelhanos poderia ser

¹³⁹ “[...] e desde los embaxadores vieron al Señor, fizieron la reverencia llegando el finojo derecho en el suelo e poniendo las manos en cruz ante los pechos. E desí fueron adelante e fiziéronle outra reverencia, e desí fiziéronle la outra, e estudieron quedos, los finojos en el suelo. E el Señor mandólos levantar e que llegasen delante. E los cavalleros que los tenían por los braços, dexánrolos, [...] tres mirazes que ante el Señor estaban en pie, que eran los más privados que él avía, [...] venieron e tomaron a los dichos embaxadores por los braços e leváronlos fasta que fueron juntos con el Señor, e fiziéronles fincar los inojos. E el Señor deziendo que llegasen adelante; e esto cuido que lo fazia por los mirar mejor, [...] e no les dio la mano a besar, ca no lo han por costumbre que a ningund gran Señor besen la mano” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 259-260).

interpretada como um sinal de amizade entre Castela e o Império Timúrida. Nessa festividade inicial, além dos representantes de Enrique III, outros embaixadores estavam presentes. Em sua análise, Laura Carbó (2015) declara que “É neste momento que começa uma sequência de festas os diferentes representantes e os chefes tribais”¹⁴⁰ (CARBÓ, 2015, p. 6, tradução nossa).

Dentre as catorze festas descritas por Ruy González de Clavijo (1999), o autor apresentou detalhes a respeito das comidas que foram oferecidas, mas também acerca da maneira que eles deveriam ser consumidos. Carne de carneiro cozida, cavalos assados, almôndegas, arroz, frutas, melões, uvas, leite de égua com açúcar e vinho foram os alimentos servidos nos diversos banquetes (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999).

Por sua vez, os hábitos à mesa são descritos em comparação às normas existentes em Castela¹⁴¹. No subtópico anterior, apontamos as diferenças presentes no consumo e no preparo do pão ao longo do itinerário. Assim como durante o trajeto, na estadia dos embaixadores castelhanos na capital do Império Timúrida, é possível perceber as diferenças alimentares entre os representantes de Enrique III e os membros da corte timúrida, tanto no que diz respeito aos alimentos consumidos como às regras impostas na alimentação. Luce Giard (1999) afirma que “[...] basta viajar, ir para outro lugar para constatar que ali [...] se fazem as coisas de outra forma [...]”¹⁴² (GIARD, 1999, p. 175, tradução nossa).

Desse modo, Ruy González de Clavijo (1999), ao descrever a ingestão de bebidas alcólicas, enfatiza a quantidade e a rapidez no consumo, ambos aspectos restritos nas normas castelhanas.

E o vinho é oferecido antes de comer, e dão tantas vezes e tão frequentemente, que os homens ficam bêbados, e não teriam alegria ou festa, a não ser que estivessem bêbados¹⁴³ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 268, tradução nossa).

¹⁴⁰ “Allí comenzará una secuencia de fiestas para agasajar a las diferentes representaciones y a los jefes tribales” (CARBÓ, 2015, p. 6).

¹⁴¹ De acordo com Daniela Romagnoli (1998), a partir do século XII, podemos observar os primeiros textos normativos que tratavam especificamente sobre as boas maneiras à mesa. Conforme proposto por Jacques Le Goff (2005), essas regras (como organizar a mesa, ordem para alimentar-se, o serviço) impunham uma “civilização do corpo” no medievo, uma vez que a comida pode ser observada como um ato social, hierarquizado e codificado (LE GOFF, 2005, p. 116).

¹⁴² “[...] basta viajar, ir a otra parte para constatar que allí, [...] se hacen las cosas de otra forma [...]” (GIARD, 1999, p. 175).

¹⁴³ “E el vino dan ellos ante de comer, y dan a beber tantas vezes e tan a menudo, que hacen a los omnes beúdos; e no tenían que sería alegría ni fiesta, sino se embeudasen” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 268).

O excesso também pode ser observado no consumo de carnes. “E estas carnes foram trazidas em tanta quantidade, que foi uma maravilha. [...] e, se quisessem levá-las [conforme o costume local], seria suficiente para meio ano”¹⁴⁴ (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 263, tradução nossa). Segundo Laura Carbó (2015),

[...] os excessos de comer e beber elencados por Clavijo, somados a outros espetáculos sanguinários, como a execução de prisioneiros em meio a um banquete, são símbolos protocolares descritos [por Clavijo], mas que não são compartilhados¹⁴⁵ (CARBÓ, 2015, p. 8, tradução nossa).

Após os banquetes, os embaixadores eram guiados para seus aposentos, nos quais também eram oferecidos carnes, frutas, pães e vinho. Os locais que foram disponibilizados para os castelhanos são denominados por Ruy González de Clavijo (1999) como pousadas e, segundo o autor, ficavam próximas aos aposentos do imperador turco-mongol. A variedade de festas realizadas por Timur ocorreram em diferentes locais, implicando o deslocamento dos castelhanos dentro e no perímetro da cidade de Samarcanda.

Somado às festividades, os embaixadores visitaram diferentes espaços, categorizados por Victoria Béguelin-Argimón (2020) em três âmbitos: jardins e casas; acampamento timúrida; a cidade em si (ruas, mesquitas e mausoléus). Com isso, os castelhanos permaneciam em suas pousadas até que alguns homens, seguindo as ordens do imperador, guiavam os embaixadores até os locais. Para a movimentação dentro de Samarcanda, os embaixadores eram acompanhados por guardas e intérpretes (*trujimán*). Conforme asseverado por Laura Carbó (2019), esse pode ser considerado outro traço da política diplomática empregada por Timur, na qual há uma rigidez nos protocolos, os quais estão presentes, inclusive, no deslocamento dos embaixadores.

Os preparativos analisados neste capítulo, que permitiram a chegada ao destino, não resultaram, entretanto, na conclusão da missão diplomática. A estadia

¹⁴⁴ “E d’esta vianda fue traída tanto, que fue maravilla. [...] que si levar la quisieran, les avastava para medio año” (GONZÁLEZ DE CLAVIJO, 1999, p. 263).

¹⁴⁵ “[...] los desbordes en el comer y en beber enumerados por Clavijo, sumado a otros espectáculos sanguinarios, como el ajusticiamiento de prisioneros en pleno banquete, son todos símbolos protocolares que se describen pero que no se comparten” (CARBÓ, 2015, p. 8).

em Samarcanda e a presença nos banquetes promovidos por Timur não impediram que o imperador partisse da capital de seu Império para uma nova série de conquistas, dessa vez direcionadas à China. No trajeto de suas novas ambições, o imperador faleceu, deixando os embaixadores castelhanos sem uma resposta à carta enviada por Enrique III e, conseqüentemente, sem o estabelecimento de laços diplomáticos entre o reino de Castela e o Império Timúrida.

CONCLUSÃO

Os relatos de viagens, como observamos no primeiro capítulo, compõem um gênero literário em que os pormenores das viagens medievais foram descritos e explorados por seus autores. As particularidades do gênero, especialmente a descrição, por meio da etopeia e da topografia, tornam as obras da tipologia em questão passíveis de diversas análises, como é o caso do cotidiano, enfoque desta dissertação.

Situar o reinado de Enrique III (1390-1406) de Castela e o Império de Timur (1360-1405), como proposto no segundo capítulo, permitiu-nos compreender o porquê da proposição de uma relação diplomática entre castelhanos e turco-mongóis e os motivos para a redação da obra *Embajada a Tamorlán*. A busca por alianças políticas e militares para fazer frente aos ataques otomanos ao Ocidente pode ser somada à demonstração de força por parte de Enrique III, que poderia ser alcançada por meio da proposição de uma viagem de longa distância. Além disso, a elaboração do livro, conforme nos informa Ruy González de Clavijo (1999) em suas páginas iniciais, possuía o intuito de não deixar que a empresa caísse no esquecimento, isto é, trata-se de um registro dos feitos realizados pelos embaixadores no decorrer do trajeto. Desse modo, além de fornecerem suporte para outros viajantes¹⁴⁶, as descrições possuíam a função de informar Enrique III (1390-1406) sobre a missão diplomática.

Os relatos de viagens destacam aspectos singulares do cotidiano dos viajantes, revelando nuances específicas que moldaram essas jornadas. No caso da embaixada de Ruy González de Clavijo, foi possível observar a preocupação com o tempo despendido durante a viagem, pois era necessário encontrar-se com Timur (1360-1405), antes que o imperador iniciasse uma nova campanha militar. Diversos fatores influenciaram o desenrolar da viagem, conforme exploramos no terceiro capítulo, tanto a falta de informações sobre a localização de Timur (1360-1405) quanto condições climáticas adversas, problemas com os meios de transportes e estradas influenciaram diretamente na duração da jornada.

¹⁴⁶ A viagem da comitiva castelhana é mencionada no livro de Pero Tafur, bem como no relato de Gómez Santisteban sobre o infante D. Pedro, demonstrando que o livro de autoria de Ruy González de Clavijo teve certa circulação entre os letrados, especialmente no círculo dos viajantes (FALASCO, 2012).

Outra questão própria das viagens diplomáticas diz respeito ao transporte dos presentes, elemento importante na dinâmica da diplomacia medieval, não apenas como cortesia, mas também como instrumento da estratégia diplomática. Dessa forma, em momentos de troca de embarcações ou de montarias, era necessário descarregar todos os pertences e carregá-los novamente. O cuidado com os presentes pode ser exposto com a menção de Ruy González de Clavijo após o naufrágio no Mar Negro, ocasião em que o castelhano registra que todos os presentes estavam seguros.

Às especificidades mencionadas, somam-se as recepções ao longo do caminho terrestre. Ruy González de Clavijo (1999) descreve em detalhes as cerimônias de boas-vindas, em que a comitiva era recebida por moradores e autoridades locais. A partir desses encontros, foi possível observar normas de hospitalidade específicas das regiões atravessadas pelos embaixadores, como o fornecimento de alimento e cavalos descansados para que os castelhanos pudessem seguir com a missão.

Dessa maneira, é possível observar em *Embajada a Tamorlán* (1999) a existência de elementos comuns a outros empreendimentos diplomáticos, como: a urgência do deslocamento, os cuidados com os presentes e as recepções oferecidas ao longo do caminho. Contudo, conforme definido por Margaret Wade Labarge (1992, p. 192), a viagem de Ruy González de Clavijo e seus companheiros pode ser considerada uma das missões mais exóticas do medievo, característica que decorre, justamente, da extensão da viagem e das diferentes situações experienciadas pelos embaixadores castelhanos.

Além das questões gerais, provenientes da prática diplomática, a comitiva castelhana pôde observar práticas específicas dos habitantes das regiões atravessadas no decorrer do deslocamento terrestre. Em especial, conferimos destaque às normas de conduta e hospitalidade, a partir das quais os embaixadores puderam receber, frequentemente, mantimentos e meios de transporte, que possibilitaram a continuidade do deslocamento. Com isso, a estranheza acerca do pão consumido pelos indivíduos que habitavam o Império Timúrida, como abordado no capítulo final, é solapada pela experiência positiva nas relações estabelecidas no decorrer do itinerário, advinda do acolhimento contínuo oferecido aos castelhanos.

Por sua vez, a estadia em Samarcanda gerou descrições que abordam a cotidianidade na corte timúrida. No período em que os castelhanos estavam na

capital do império, Timur (1360-1405) promoveu diversas festividades, e os embaixadores foram convidados para essas celebrações. Desse modo, é possível propormos que o *status* de embaixador forneceu aos enviados de Enrique III (1390-1406) acesso a ocasiões exclusivas, proporcionando a oportunidade de testemunhar e registrar os costumes, tradições e normas da corte.

Dentre os elementos enfatizados por Ruy González de Clavijo (1999), durante a permanência da embaixada em Samarcanda, conferimos destaque ao consumo de alimentos e bebidas, especialmente à ingestão de bebidas alcoólicas. Assim como o pão, o incômodo proveniente do exagero nos banquetes foi suplantado pela hospitalidade de Timur (1360-1405), a partir da qual os castelhanos foram bem-recebidos e tratados com prestígio. Conforme descrito por Ruy González de Clavijo (1999), os embaixadores se sentavam próximos a Timur (1360-1405), e suas hospedarias ficavam próximas aos aposentos do imperador, elementos que demonstram a relevância da comitiva.

Em suma, a despeito da ausência de uma resposta à carta enviada por Enrique III (1390-1406), a missão diplomática liderada por Ruy González de Clavijo resultou na elaboração de um relato de viagens rico em diversas temáticas, sendo uma delas o cotidiano vivenciado pelos embaixadores. Todavia, o terreno fértil para pesquisas encontrado em *Embajada a Tamorlán* (1999) não se reflete na quantidade de propostas luso-brasileiras que abordem tanto a temática quanto o relato castelhano. Conseqüentemente, ressaltamos a importância da investigação realizada nesta dissertação em vista da escassez de trabalhos dedicados ao relato de Ruy González de Clavijo.

Debruçarmo-nos sobre o cotidiano dos embaixadores que protagonizaram o itinerário descrito em *Embajada a Tamorlán* (1999) permite-nos concluir que a experiência cotidiana desses indivíduos estava intrinsecamente ligada ao seu *status* diplomático, que não apenas facilitou a jornada, mas também permitiu o acesso a experiências particulares e a diferentes interações culturais.

REFERÊNCIAS

Fontes

ALFONSO X. **Las Siete Partidas**. Madrid: Real Academia de la Historia, 1807.

AYALA, P. L. **Crónicas de los reyes de Castilla**: Don Pedro, Don Enrique II, Don Juan I, Don Enrique III. Tomo II. Madrid: Imprenta de Don Antonio de Sancha, 1780.

AYALA, P. L. **Rimado de Palacio**. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2004.

CARPINI, G. P. **História dos mongóis aos quais chamamos de Tártaros**. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2015.

GONZÁLEZ DE CLAVIJO, R. **Embajada a Tamorlán**. Madrid: Editorial Castalia, 1999.

PÉREZ DE GUZMÁN, F. **Crónica del señor rey don Juan, segundo de este nombre en Castilla y en Leon**. Valencia: Imprenta de Benito Monfort, 1779. Disponível em: <https://liburutegibiltegi.bizkaia.eus/handle/20.500.11938/77781>. Acesso em: 10/12/2023.

PSEUDO ARISTÓTELES. **Poridat de las Poridades**. Estudio y edición de Hugo O. Bizzarri. Valencia: Universitat de València, 2010. Disponível em: <https://parnaseo.uv.es/editorial/Parnaseo12/Parnaseo12.pdf>. Acesso em: 11/01/2023.

RUSTICIANO DE PISA. **Libro de las Maravillas**. Madrid: Ediciones Generales Anaya, 1983.

Bibliografia

ADAMS, J. **A maritime archaeology of ships**: innovation and social change in medieval and early modern Europe. Oxford: Oxbow Books, 2013.

ALBURQUERQUE-GARCÍA, L. Los libros de viajes como género literario. *In*: GIRALDO, M. L.; PIMENTEL, J. (ed.). **Diez estudios sobre literatura de viajes**. Madrid: Consejo superior de investigaciones científicas, 2006. p. 67-87.

ALBURQUERQUE-GARCÍA, L. El 'relato de viajes': hitos y formas en la evolución del género. **Revista de Literatura**, [s. l.], v. 73, n. 145, p. 15-34, 2011.

ALMEIDA, M. C. F. Palavras em Viagem: um estudo dos relatos de viagens medievais muçulmanos e cristãos. **Afro-Ásia**, [s. l.], n. 32, p. 83-114, 2005.

ARAÚJO, W. S. **Fortuna e perigos nas viagens de nobres quatrocentistas**. 2018. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2018.

ASHRAFYAN, K. Z. Central Asia under Timur from 1370 to The Early Fifteenth Century. *In*: ASIMOV, M. S.; BOSWORTH, C. E. (ed.). **History of civilizations of Central Asia: The Age of achievement, A.D. 750 to the end of the fifteenth century.** Paris: UNESCO Publishing, 1998, p. 323-349.

BASCHET, J. **A civilização feudal: do ano mil à colonização da América.** São Paulo: Globo, 2006.

BATISTA NETO, J. Aspectos das Viagens Medievais: obstáculos e perigos. **Revista de História**, [s. l.], n. 119, p. 179-197, 1988.

BÉGUELIN-ARGIMÓN, V. La descripción de Samarcanda en la *Embajada a Tamorlán*: de la imagen visual a la imagen de poder. **E-spania**, [s. l.], n. 37, 1-15, 2020.

BÉGUELIN-ARGIMÓN, V. Viaje y diferencias culturales: la visión del Otro en la Embajada a Tamorlán. *In*: Celma Valero M. P., Gómez del Castillo M. J., Heikel S. (ed.) El español y la cultura hispánica en la ruta de la seda. **Actas del Coloquio Internacional de la AEPE**, [s. l.], 2013, p. 27-38.

BELTRÁN, R. Los libros de viajes medievales castellanos: Introducción al panorama crítico actual: ¿cuántos libros de viajes medievales castellanos? **Filología Románica**, Madrid, p. 121-164, 1991.

BIRA, SH. The mongols and their state in the twelfth to the thirteenth century. *In*: **History of civilizations of Central Asia: Volume IV. The age of achievement: A.D. 750 to the end of the fifteenth century.** Paris: Unesco Publications, 1998, p. 248-264.

BIZZARRI, H. O. Estudio introductorio. *In*: PSEUDO ARISTÓTELES. **Poridat de las Poridades.** Estudio y edición de Hugo O. Bizzarri. Valencia: Universitat de València, 2010. Disponible em: <https://parnaseo.uv.es/editorial/Parnaseo12/Parnaseo12.pdf>. Acceso em: 11 jan. 2023.

BLOCH, M. **A sociedade feudal.** Lisboa: Edições 70, 2009.

BOULNOIS, L. **La ruta de la seda: Dioses, guerreros y mercaderes.** Barcelona: Ediciones Península, 2001.

BRAUDEL, F. **O Mediterrâneo: e o Mundo Mediterrâneo na época de Filipe II.** São Paulo: Edusp, 2016.

BURGAN, M. **Empire of the mongols.** New York: Chelsea House Publishers, 2009.

BURKE, P. **A escrita da história: novas perspectivas.** São Paulo: Editora UNESP, 2011.

CASANOVA, C. V. La legitimación dinástica en la historiografía trastámara. **Res publica**, [s. l.], n. 18, p. 307-321, 2007.

CASSON, L. **Illustrated history of ships & boats**. New York: Doubleday & Company, 1964.

CARBÓ, L. El otro lejano: La descripción del extranjero y su entorno natural en la embajada a Tamorlán. **VII Jornadas de Estudios Clásicos y Medievales**, Ensenada, 2015, p. 1-12.

CARBÓ, L. La corte femenina de Tamorlán. Sensorialidad y poder desde la perspectiva de Ruy González de Clavijo (1403-1406). *In*: RODRÍGUEZ, G. F.; SCHWINDT, G. C. (org.). **Mirabilia**, [s. l.], n. 29, 2019, p. 144-175.

CARDOSO, E. **A Logística Militar na Cronística Portuguesa de Quatrocentos**. 2015. Dissertação (Mestrado em História Militar) – Faculdade de Letras, Universidade de Coimbra, Coimbra, 2015.

CARRIZO RUEDA, S. M. Tradiciones tópicas y propósitos de objetividad en la Embajada a Tamorlán. **Revista de literatura medieval**, [s. l.], n. 4, p. 79-86, 1992.

CARRIZO RUEDA, S. M. **Poética del relato de viajes**. Kassel: Reichenberger, 1997.

CASTRO, A. C. M. **Homo viator**: viagens e viajantes na Idade Média (Mediterrâneo – Século XII). 2019. Doutorado (Doutorado em História Social) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2019.

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHAUNU, P. **A expansão europeia do século XIII ao XV**. São Paulo: Pioneira, 1978.

DEL PRIORE, M. História do Cotidiano e da Vida Privada. *In*: CARDOSO, C. F.; VAINFAS, R. (org.). **Domínios da História**: Ensaios de Teoria e Metodologia. Rio de Janeiro: Campus, 1997, p. 202-213.

DORÉ, A. Diplomacia e relações comerciais entre o Oriente e o Ocidente: duas experiências do século XIII. **Tempo**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 137-158, 2000.

DUBY, G. Prefácio. *In*: VEYNE, P. (org.) **História da vida privada**: do Império Romano ao ano mil. São Paulo: Companhia das Letras, 2009, p. 7-10.

ERRA, F. M. Perspectivas da história econômica global da Baixa Idade Média. **Esboços**, Florianópolis, v. 27, n. 44, p. 17-37, 2020.

FALASCO, R. O. **A expressão da cultura nobiliárquica nos livros de viagens medievais**. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2012.

FLANDRIN, J-L. Tempero, cozinha e dietética nos séculos XIV, XV e XVI. *In*: FLANDRIN, J-L.; MONTANARI, M. (orgs.). **História da alimentação**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998, p. 364-378.

FLORI, J. Cavalaria. *In*: LE GOFF, Jacques; SCHMITT, Jean-Claude (coord.). **Dicionário Temático do Ocidente Medieval**. Bauru: EDUSC, 2006. p. 185-199.

FOGA, C. A. S. **Peregrinos, monarcas e bispos**: As peregrinações a Santiago de Compostela no contexto da Reforma Papal (séculos XI e XII). 2015. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras de Assis, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2015.

FRANÇA, S. S. L.; GONÇALVES, R. A. Os tártaros de longe e de perto: Estudo e tradução do Livro do Estado do Grande Khan (séc. XIV). **Brathair**, São Luís, v. 18, n. 1, p. 227-252, 2018.

FUENTE PÉREZ, M. J. Con pan y vino se anda el camino: Los viajes en la Castilla medieval. **Espacio, Tiempo y Forma**, [s. l.], n. 8, p. 85-109, 1995.

GARCÍA DE CORTÁZAR, J. Á. El hombre medieval como “Homo Viator”: peregrinos y viajeros. **IV Semana de Estudios Medievales**: Nájera, 2 al 6 de agosto de 1993 / coord. por José Ignacio de la Iglesia Duarte, 1994, p. 11-30.

GARCÍA DE CORTÁZAR, J. Á. **Los viajeros medievales**. Madrid: Ediciones Santillana S. A., 1996.

GIARD, L. El plato del día. *In*: CERTEAU, M.; GIARD, L.; MAYOL, P. (orgs.). **La invención de lo cotidiano 2**: habitar, cocinar. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana, 1999, p. 175-204.

GOMÉZ REDONDO, F. Terminología genérica en la "Estoria de España alfonsí". **Revista de literatura medieval**, [s. l.], n. 1, p. 53-75, 1989.

GONÇALVES, I. Viajar na Idade Média: através da Península em meados do século XV. **Arquipélago**, Açores, n. 2, p. 119-142, 1980. Disponível em: <https://repositorio.uac.pt/handle/10400.3/562>. Acesso em: 20/12/2023.

GONÇALVES, R. A. **O despertar dos mendicantes para os outros mundos (Séculos XIII e XIV)**. 2011. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2011.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M. Galeras, galeazas y galeotas en el siglo XVI. **Revista general de marina**, Madrid, v. 281, p. 277-298, 2021.

GRIECO, A. J. Alimentação e classes sociais no fim da Idade Média e na Renascença. *In*: FLANDRIN, J-L.; MONTANARI, M. (orgs.). **História da alimentação**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998, p. 355-363.

GUARINELLO, N. L. História científica, história contemporânea e história cotidiana. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 24, n. 48, p.13-38, 2004.

GUIMARÃES, M. L. Os Trastâmara de Pero Lopez Ayala (1332-1407) ou Quando os Heróis são de Acanhado Fulgor. *In*: SANTOS, B. S.; COSTA, R. (coord.). **Anais do**

VIII Encontro Internacional de Estudos Medievais: As múltiplas expressões da Idade Média: Filosofia, Letras, Artes, História e Direito. Cuiabá: EDUFMS, 2011, p. 43-48.

HARE, J. Inns, innkeepers and the society of later medieval England, 1350–1600. **Journal of Medieval History**, Winchester, v. 39, n. 4, p. 477-497, 2013.

HELLER, A. **Sociología de la vida cotidiana.** Barcelona: Ediciones Península, 1994.

HELLER, A. **O cotidiano e a História.** São Paulo: Paz e Terra, 2016.

HUTCHINSON, G. **Medieval Ships and Shipping.** Cranbury, NJ: Fairleigh Dickinson University Press, 1994.

JACKSON, P. Introduction. *In: The Mission of Friar William of Rubruck: His Journey to the Court of the Great Khan Möngke, 1253-1255.* London: The Hakluyt Society, 1990, p. 1-55.

KAPPLER, C. **Monstruos, demonios y maravillas a fines de la Edad Media.** Madrid: Ediciones Akal, 1986.

KASAI, N. The eastern islamic lands, from Iran to the frontiers with China. *In: History of civilizations of Central Asia: Volume IV. The age of achievement: A.D. 750 to the end of the fifteenth century.* Paris: Unesco Publications, 1998, p. 384-390.

KNOBLER, A. The rise of Tīmūr and Western Diplomatic Response, 1390-1405. **Journal of the Royal Asiatic Society**, [s. l.], v. 5, n. 3, p. 341-349, 1995.

LABARGE, M. W. **Viajeros medievales: los ricos y los insatisfechos.** Madrid: Nerea, 1992.

LE GOFF, J. A História do Cotidiano. *In: DUBY, G. et alii. História e nova história.* Lisboa: Editora Teorema, 1989.

LE GOFF, J. **Mercadores e banqueiros da Idade Média.** São Paulo: Martins Fontes, 1991.

LE GOFF, J. **Una historia del cuerpo en la Edad Media.** Buenos Aires: Paidós, 2005.

LEFEBVRE, H. **Critique de la vie quotidienne.** Paris: Grasset, 1947.

LIMA, D. M. X. **A diplomacia portuguesa no reinado de D. Afonso V (1448-1481).** 2016. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016. Disponível em: <https://www.historia.uff.br/stricto/td/1861.pdf>. Acesso em 15/01/2023.

LIMA, P. R. **Reforma papal e ordens mendicantes**: um debate na longa duração. 2009. Monografia – Instituto de Ciências Humanas, Departamento de História, Universidade de Brasília, 2009.

LÓPEZ ESTRADA, F. Procedimientos narrativos en la Embajada a Tamorlán. **Anuario de Filología Española**, Madrid, 1984, p. 129-146.

LÓPEZ ESTRADA, F. Introducción crítica. In: GONZÁLEZ DE CLAVIJO, R. **Embajada a Tamorlán**. Madrid: Editorial Castalia, 1999. p. 9-77.

MACEDO, J. R. Introdução – Os caminhos da Rota da Seda e os relatos de viajantes medievais. In: MACEDO, J. R. (org.). **Os Viajantes Medievais da Rota da Seda**. Porto Alegre: UFRGS Editora, 2000, p. 26-43.

MANZ, B. F. **The rise and rule of Tamerlane**. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.

MANZ, B. F. **Power, Politics and Religion in Timurid Iran**. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

MARTÍN, J-L. Defensa y justificación de la dinastía Trastámara. Las Crónicas de Pedro López de Ayala. **Espacio, Tiempo y Forma**, [s. l.], n.3, p. 157-180, 1990.

MARSOLA, G. H.; DOS REIS, J. E.; NOGUEIRA, L. G. Considerações sobre o comércio e as atividades dos mercadores na Suma teológica de Tomás de Aquino. **Brazilian Journal of Development**, [s. l.], v. 8, n. 5, p. 39966-39983, 2022.

MATTINGLY, G. **Renaissance diplomacy**. Boston: Houghton Mifflin, 1955.

MAZZI, M. S. **Los viajeros medievales**. Madrid: Antonio Machado Libros, 2018.

MITRE FERNÁNDEZ, E. Las Cortes de Castilla y las relaciones exteriores en la Baja Edad Media: el modelo de Enrique III. **Hispania**, [s. l.], v. 59, n. 201, p. 115-148, 1999.

MOLINA, Á. L. M. Viajeros y caminos medievales. **Cuadernos de Turismo**, [s. l.], n. 4, p. 111-126, 1999.

MONTES, N. V. “El maestro Davis que se fazia llamar rede Portugal” – La imagen propagandística de D. João I de Portugal en la fuentes castellanas. **Medievalista**, [s. l.], n. 23, p. 1-23, 2018. Disponível em: <https://journals.openedition.org/medievalista/1629>. Acesso em: 15/01/2023.

MONTOJO JIMÉNEZ, C. **La diplomacia castellana bajo Enrique III**: estudio preliminar de la embajada de Ruy González de Clavijo a la corte de Tamerlán. Madrid: Escuela Diplomática, 2004.

MUHAJ, A. **Quando todos os caminhos levam a Portugal**: Impacto da Guerra dos Cem anos na vida econômica e política de Portugal (Séculos XIV-XV). 2013. Doutorado (Doutorado em Letras) – Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa,

Lisboa, 2013. Disponível: https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/10663/2/ulsd067668_td_apendice.pdf. Acesso em: 20/12/2023.

NATSAGDORJ, S. Mongolia. *In: History of civilizations of Central Asia: Volume IV. The age of achievement: A.D. 750 to the end of the fifteenth century.* Paris: Unesco Publications, 1998, p. 390-394.

NOGALES RINCÓN, D. Un año en la corte de Enrique III de Castilla (1397-1398). **En la España Medieval**, Madrid, v. 37, p. 85-130, 2014.

NOGUEIRA, P. C. G. **A literatura odepórica e a peregrinação jacobea**: um estudo sobre a espiritualidade nos relatos de viagem dos peregrinos brasileiros no Caminho de Santiago. 2008. Dissertação (Mestrado em Ciências da Religião) – Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2008. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/2068/1/Paulo%20Cesar%20Giordano%20Nogueira.pdf>. Acesso em: 10/12/2023.

OCHOA ANADÓN, J. A. El valor de los viajeros medievales como fuente histórica. **Revista de literatura medieval**, Madrid, n. 2, p. 85-102, 1990.

OLIVEIRA, T. A universidade medieval: uma memória. **Mirabilia**, Barcelona, n. 6, p. 63-78, 2006.

OLIVEIRA, T. Origem e memória das universidades medievais: a preservação de uma instituição educacional. **Varia Historia**, Belo Horizonte, v. 23, n. 37, p. 113-129, 2007.

PÉQUIGNOT, S. **Au nom du roi**: Pratique diplomatique et pouvoir durant le règne de Jacques II d'Aragon (1291-1327) [e-book]. Madrid: Casa de Velázquez, 2009. Disponível em: <https://journals.openedition.org/medievales/6882>. Acesso em: 15 jan. 2023.

PÉQUIGNOT, S. Les diplomaties occidentales, XIIIe-XVe siècle. *In: Les relations diplomatiques au Moyen Âge. Formes et enjeux: XLIIe Congrès de la SHMESP (Lyon, 3-6 juin 2010) [e-book].* Paris: Éditions de la Sorbonne, 2011. Disponível em: <https://books.openedition.org/psorbonne/16382>. Acesso em: 15/01/2023.

PÉQUIGNOT, S. Les «journaux d'ambassade» en Occident à la fin du Moyen Âge. *In: FOURNEL, J-L.; RESIDORI, M. (eds.) Ambassades et ambassadeurs en Europe (XV^e-XVII^e Siècles).* Genève: Librairie Droz S.A., 2020, p. 23-45.

PÉREZ PRIEGO, M. Á. Estudio literario de los libros de viajes medievales. **Epos: Revista de filología**, [s. l.], n. 1, p. 217-239, 1984.

PHILLIPS, J. R. S. **La expansion medieval de Europa**. México: Fondo de Cultura Económica, 1994.

PIRENNE, H. **História econômica e social da Idade Média**. São Paulo: Mestre Jou, 1982.

POPEANGA, E. Lectura e investigación de los libros de viajes medievales. **Filología Románica**, Madrid, Anejo 1, p. 9-26, 1991.

PRIEGUE, E. F. Saber viajar: arte y técnica del viaje en la Edad Media. **IV Semana de Estudios Medievales**: Nájera, 2 al 6 de agosto de 1993 / coord. por José Ignacio de la Iglesia Duarte, 1994, p. 45-69.

REICHERT, Folker. Los viajes políticos: Embajadores y diplomacia. *In*: NOVOA PORTELA, Feliciano; RUIZ DE TOLEDO, F. Javier Villalba (org.). **Viajes y viajeros en la Europa Medieval**. Barcelona, España: Lunwerg Editores y CSIC, 2007, p. 197-227.

REIS, J. E. Os manuais de mercadores da Idade Média: uma análise comparada do *Zibaldone da Canal* e o *La Pratica Della Mercatura*. **Revista de História Comparada**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 1, p. 43-68, 2015.

REIS, J. E.; VOLOSKI, J. L.; SILVA, S. A. C. Diplomacia Medieval e a recepção aos viajantes nas cortes Mongóis. **Fênix - Revista de História e Estudos Culturais**, Uberlândia, v. 19, n. 2, p. 34-53, 2022.

RICHARD, J. **Les récits de voyages et de pèlerinages**. Turnhout-Belgium: Brepols, 1981.

RIERA-MELIS, A. Sociedade feudal e alimentação (séculos XII-XIII). *In*: FLANDRIN, J-L.; MONTANARI, M. (orgs.). **História da alimentação**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998, p. 295-311.

ROMAGNOLI, D. Guarda no sii vilan: as boas maneiras à mesa. *In*: FLANDRIN, J-L.; MONTANARI, M. (orgs.). **História da alimentação**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998, p. 379-388.

ROSE, S. (ed.). **Medieval ships and warfare**. New York: Routledge, 2016.

RUBIO TOVAR, J. Algunas cosas que nos enseñan los viajes. *In*: RUBIO TOVAR, J.; VALLEJO GIRVÉS, M. & GÓMEZ ESPELOSÍN, F. J. (ed.). **Viajes y visiones del mundo**. Madrid-Málaga: Ediciones Clásicas & Canales7, 2008. p. 259-320.

RUBIO TOVAR, J. Viajes, mapas y literatura en la España medieval. *In*: FERNÁNDEZ, F. C.; PÉREZ, A. M. **Libros de viaje**: actas de las Jornadas sobre los libros de viaje en el mundo románico. Murcia: Universidad de Murcia, 1996. p. 321-343.

RUCQUOI, A. Peregrinos medievales. **Tiempo de historia**, Madrid, Año VII, n. 75, p. 82-99, 1981.

RUIZ DE TOLEDO, F. J. V. Fatigas y contratiempos del viaje en los albores del siglo XV: el relato de Ruy González de Clavijo. **Isimu**, Madrid, v. 18-19, p. 361-376, 2016.

SANTOS, M. A. P. **A sociologia da representação político-diplomática no Portugal de D. João I**. 2015. Tese (Doutorado em História Medieval) – Universidade

Aberta, Lisboa, 2015. Disponível em:
https://repositorioaberto.uab.pt/bitstream/10400.2/4461/1/TD_MALiceSantos.pdf.
Acesso em: 15/01/2023.

SIQUEIRA, S. M. A. Mulheres viajantes no mundo romano (séc. IV-V d.C.). **Romanitas - Revista de Estudos Grecolatinos**, [s. l.], n. 18, p. 103-123, 2021.

TINOCO, I. A História do Cotidiano: uma análise conceitual. **Historien**, Petrolina, n. 10, p. 322-335, 2014.

UNGER, R. W. Warships and Cargo Ships in Medieval Europe. **Technology and Culture**, [s. l.], v. 22, n. 2, p. 233-252, 1981.

VAINFAS, R. História da vida privada: dilemas, paradigmas, escalas. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**, [s. l.], v. 4, 1996, p. 9-27.

VIZCAÍNO, R. La objetividad narrativa en la Embajada a Tamorlán. *In*: FRADEJAS RUEDA, J. M.; SMITHBAUER, D. D.; MARTÍN SANZ, D. DÍEZ GARRETAS, M. J. (ed.). **Actas del XIII Congreso Internacional Asociación Hispánica de Literatura Medieval**. Valladolid: Universidad de Valladolid, 2010, p. 1789-1801.