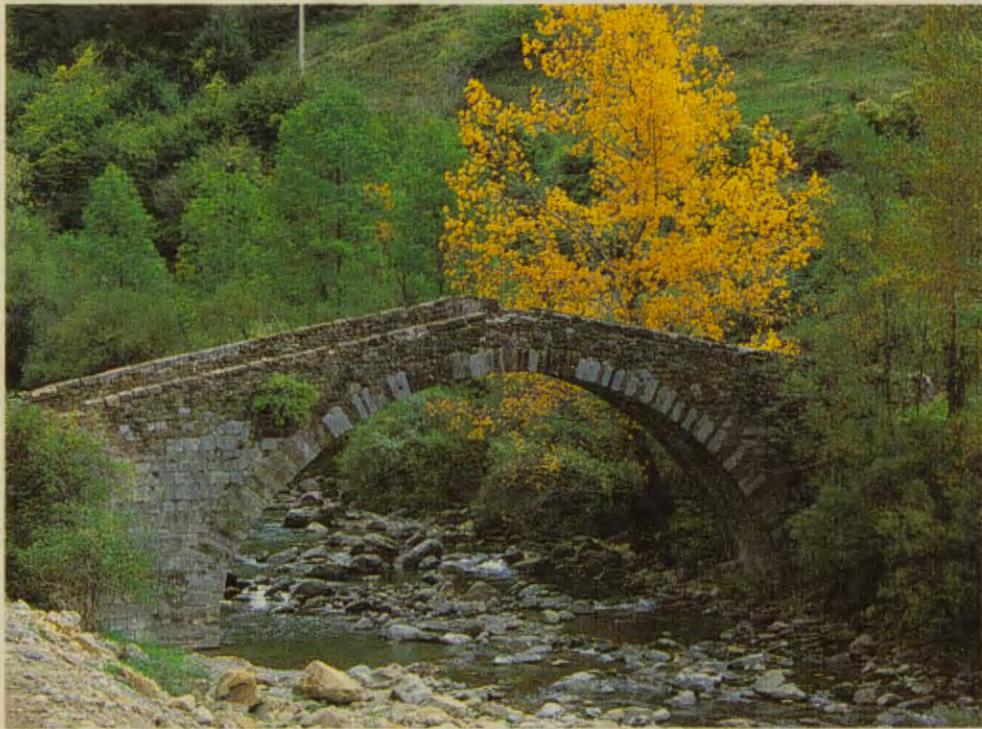


El camino a Santiago

I. Vías, viajes y viajeros de antaño



JOSE CARLOS RODRIGUEZ PDEZ
c/ DQSA. DE LA VICTORIA, 32
26003 LOGROÑO
TFNO. 941 -23.03.45



Ministerio de Obras Públicas
y Transportes

EL CAMINO A SANTIAGO

I. Vías, viajes y viajeros de antaño

El camino a Santiago

I. Vías, viajes y viajeros de antaño

JOSE CARLOS RODRIGUEZ FDEZ
c/ DOÑA DE LA VICTORIA, 32
28003 LOGROÑO
TFNO. 941 -23.03.45

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Agrupación Serp y Pica

Comité de Asesoramiento
Miguel Ángel

José Luis García

José Miguel

José Manuel

José

José

José

José

José

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

JOSE CARLOS RODRIGUEZ FINEZ
c/ DOÑA DE LA VICTORIA, 32
26003 LOGROÑO
TFNO. 941 -23.03.45

El camino a Santiago

I. Vías, viajes y viajeros de antaño

Texto y selección de ilustraciones
Arturo Soria y Puig

Fotografías
Jaume Gual Carbonell

Dibujos y levantamientos
Manuel Gallego
José Luis García Grinda
José Miguel León
José Ramón Menéndez de Luarca
Jean Passini
Javier Serna
Pau Soler
Javier Vellés

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

1991

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
CENTRO DE PUBLICACIONES
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

El camino a Santiago

I. Vías, viajes y viajeros de antaño

El camino a Santiago
de Valparaíso a Antofagasta

1911

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Centro de Publicaciones

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Valparaíso

1911

© Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Edita: Secretaría General Técnica
Centro de Publicaciones
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
NIPO: 161-91-044-1
ISBN: 84-7433-737-2. Tomo I.
ISBN: 84-7433-740-2. Obra completa.
Depósito Legal: M-24129-1991
Fotocomposición: IRC
Fotomecánica: RECORD
Imprime: AGRUPEM

INDICE

JOSE CARLOS RODRIGUEZ FIEZ
c/ DQSA. DE LA VICTORIA, 32
26003 LOGROÑO
TFNO. 941 -23.03.45

Tomo I

PRESENTACION DEL EXCMO. SR. MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES	7
AGRADECIMIENTOS	8
INTRODUCCION	9
1. LA PEREGRINACION A SANTIAGO	12
— La amplitud del fenómeno	15
— De cómo la idea de peregrinar a Santiago se convirtió en una peregrina idea	27
— Viajar como peligro, experiencia y forma de conocimiento	28
— Las peregrinaciones consideradas como una etapa de una larga evolución religiosa	31
Los montones de piedra. Las encrucijadas y los cruceros. Los sepulcros y los caminos: del más allá geográfico al más allá metafísico. El Camino de Santiago como rosario de santuarios. El desplazamiento de Santiago por otros cultos religiosos.	
2. LA EXPERIENCIA DE ATRAVESAR FRONTERAS	50
— Caminar como ejercicio espiritual	54
— Otra percepción del tiempo y el espacio	61
3. LOS CAMINOS ANTIGUOS	76
— El camino como tal	79
— La dificultad de datar caminos antiguos	83
— El uso de la rueda y el carro	87
— La datación indirecta de caminos antiguos	91
4. LOS CAMINOS A SANTIAGO	96
— Los caminos terrestres de la peregrinación marítima	99
— Las conexiones con Francia	102
— Los caminos peninsulares	106
Las desviaciones a santuarios menores. Las desviaciones a nuevos centros.	

5.	EL CAMINO PRINCIPAL A SANTIAGO	112
	— Los primeros tramos (siglos IX y X). Una hipótesis	115
	— Consolidación del tronco peninsular (siglos XI y XII)	119
	Las calzadas de Santo Domingo de la Calzada y San Juan de Ortega.	
	— Los condicionantes topográficos	129
	— Las diversas funciones del camino principal	130
	El camino como ruta militar.	
	El camino como vía pecuaria.	
6.	LOS PUNTOS SINGULARES DEL CAMINO	148
	— Puertas, puertos, portes y transportes	153
	— Vados y puentes	161

Tomo II

7. LA ATENCION AL VIAJERO

8. LAS CIUDADES LINEALES DEL CAMINO O LA CIUDAD COMO CAMINO

BIBLIOGRAFIA

PRESENTACION

El Camino de Santiago constituye un fenómeno realmente extraordinario en la historia de la humanidad. De manera intermitente a través de los siglos, Compostela ha representado un irresistible polo de atracción para los europeos. En nuestros días, pese a la modernización de la red viaria y a su tecnificación, vuelve con renovado vigor el interés por esta ruta milenaria, para afirmar, una vez más, el valor profundamente cultural de los desplazamientos humanos.

Señalan los historiadores que el movimiento peregrinatorio que se desarrolló sobre importantes rutas del comercio internacional, encontró en los confines del Occidente, en Compostela, el hito final o meta de la más importante ruta de peregrinación europea, siendo paradójico que las primeras noticias sobre esta ruta provengan de allende nuestras fronteras, frente al silencio de las fuentes hispánicas. Pero si ello podría llevarnos a suponer que el enorme éxito de esta peregrinación se debió al impulso recibido al otro lado de los Pirineos, desde comienzos de la Edad Media, hemos de reconocer que la Península Ibérica se ha sumado sin reserva a tan extraordinario movimiento, creando la infraestructura necesaria para que la peregrinación a Santiago fuese fluida y exenta de riesgos y peligros.

La memoria histórica de un pueblo, como conciencia de su personalidad cultural, es de gran utilidad para iluminar su presente y para perfilar las coordenadas de su desarrollo. La política de infraestructuras que se lleva a cabo desde la Administración Pública y, más concretamente, desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, no quiere olvidar el pasado, sino aprovechar sus virtualidades en la búsqueda de una mayor eficacia en la obtención de los objetivos de progreso, que la sociedad y los tiempos reclaman.

La publicación de este libro complementa la acción que este Ministerio está ejerciendo para recuperar el Camino que desde los lugares más apartados de Europa conduce a Santiago de Compostela. El Camino es, en primer lugar, la senda física, tantas veces borrada y retrazada, sus puentes y calzadas, pero es, también, el entorno ambiental que respira el caminante, el paisaje natural que contempla y lo es, por fin, la vieja y nueva arquitectura que ha sembrado el Camino de monumentos de gran valor histórico y cultural.

La conservación de este Camino y su reutilización es un objetivo que como Ministro de Obras Públicas y Transportes tengo la obligación, hoy más que nunca, de promover, cuando los desplazamientos de los hombres de un lugar a otro, con los medios de transportes de que hoy disponemos, pueden llegar a deshumanizarse y desposeerse de aquella necesaria propiedad que les atribuía Cervantes en una de sus novelas ejemplares: «El andar tierras y el comunicar con diversas gentes hace a los hombres discretos».

José Borrell Fontells

AGRADECIMIENTOS

Si una imagen vale más que mil palabras, entonces este libro tiene múltiples padres y un sólo responsable. Múltiples padres, porque en él se recogen decenas de dibujos ajenos, en particular de los arquitectos Manuel Gallego, José Luis García Grinda, José Miguel León, José Ramón Menéndez de Lurca, Jean Passini y Javier Vellés, con muchos de los cuales tuve primero la ocasión de trabajar y descubrir conjuntamente el Camino de Santiago, y que luego han tenido la generosidad de ceder sus originales y darme carta blanca para seleccionarlos y, en ocasiones, retocarlos. Un sólo responsable de las posibles lagunas y errores del libro, porque acepté en su día la propuesta de preparar un libro que diera a conocer al menos parte del abundante y valioso material elaborado en diversos trabajos sobre el Camino de Santiago que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, a través de la Dirección General de Arquitectura y del Instituto del Territorio y Urbanismo, había encargado a partir de 1985 a diversos profesionales, entre los que se contaban los arriba citados y yo mismo.

Si bien el grueso de los dibujos proceden de tales trabajos, también los hay de otra procedencia.

En 1987, el Instituto de Estudios Territoriales del Gobierno de Navarra tuvo a bien encargarme un estudio sobre el Camino de Santiago en esa Comunidad y ahora el Departamento de Ordenación del Territorio ha tenido la gentileza de permitirme reproducir algunos de los dibujos que entonces se hicieron.

También tengo que agradecer a Jean Passini que me haya autorizado a reproducir o redibujar esquemas y planos procedentes de libros suyos y de trabajos hechos por él para la Diputación General de Aragón, así como algunas fotos aéreas que se conservan en la biblioteca del Instituto del Territorio y Urbanismo, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Debo gratitud igualmente a Fermín Muñoz, arquitecto del Departamento de Hacienda del Gobierno Navarro, que me ha permitido reproducir planos decimonónicos de municipios navarros que se conservan en la Sección de Riqueza Territorial.

Gracias a la amistosa solicitud de José María Ballester, Jefe de la División de Patrimonio Histórico del Consejo de Europa, he podido contar con la última versión del mapa de los caminos jacobeos europeos que dicho Consejo elabora.

Por abundante que sea el material de partida, a la hora de armar un libro que tenga su propia coherencia, surge la necesidad de adaptar algunos dibujos y de hacer otros que respondan al nuevo hilo conductor. Para esta tarea he tenido la suerte de contar nuevamente con la colaboración del arquitecto Pau Soler que, junto con el también arquitecto Javier Serna, ya había dibujado años atrás delicadas axonometrías de puntos singulares del Camino de Santiago y levantado diversos puentes y hospitales navarros. A él y sus colaboradores se deben todos los dibujos nuevos que se han hecho para este libro.

Para que en todo momento conste lo que es de cada cual, al pie de cada figura se hace constar la fuente de la que procede el dibujo, la cual remite por lo común a un autor citado en la bibliografía final. Sólo en aquellos dibujos nuevos realizados especialmente para este libro no se indica fuente.

Aunque gracias a las citadas aportaciones tenía a mi disposición un amplio fondo de dibujos para ilustrar casi cualquier tema relacionado con el Camino, me pareció oportuno complementarlos con fotografías en color y en seguida pensé en Jaume Gual. Para hacer una aportación diferente a tema tan manido, hacía falta alguien dispuesto a echarse al camino como un peregrino más y asumir la tarea de fotografiar, además de los atractivos paisajes y monumentos que desde él se ven, otros objetos muy poco espectaculares y llamativos como tramos de camino antiguo, hospitales de peregrinos, fuentes o señales, que, aunque de escasa relevancia estética, juegan un papel de cierta importancia en el guión del presente libro.

Mas no acaban ahí mis deudas que, además de gráficas, son intelectuales. Tras muchos años de estimulante trabajo junto a José Ramón Menéndez de Lurca, son innumerables los enfoques, ideas, hallazgos, sugerencias bibliográficas y comentarios suyos que han enriquecido y matizado mis puntos de vista. También debo no poco al ojo avizor de Pilar Iturrioz que ha leído múltiples borradores y que ha puesto a prueba su paciencia elaborando y revisando la bibliografía y los cuadros que acompañan a algunos esquemas.

INTRODUCCION

Puesto en la tesitura de armar un libro con trabajos tan valiosos y dispares como los que sobre el Camino de Santiago se habían encargado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, hube de buscar un hilo conductor y dada mi formación o deformación profesional de ingeniero de «caminos», dicho hilo no podía ser otro que el propio camino. Hilo que, por otra parte, puede resultar oportuno.

En efecto, cuando se habla del Camino de Santiago se suele traer a colación casi todo, desde la unidad europea al románico, menos el camino como tal. Esa relegación del camino, sumada a la incapacidad de muchos ciudadanos de concebir que quepa viajar a pie o a caballo, es la causante de la que podríamos llamar visión «descaminada» del Camino de Santiago; y digo «descaminada» no con ánimo peyorativo, sino descriptivo, igual que se llama «descafeinados» a ciertos sucedáneos del café que carecen de cafeína. Se trata, ni más ni menos, del enfoque consistente en ocuparse del Camino de Santiago sin prestar atención alguna al camino propiamente dicho y sin enterarse que no es ni debe parecerse a una carretera. Al recordar, frente a esa visión «descaminada», algo tan obvio como que sin camino no hay Camino de Santiago, no trato meramente de sacarle punta a las palabras. La recuperación de esa vía medieval es la pieza clave de cualquier programa serio de protección del patrimonio jacobeo y de aprovechamiento del mismo.

Por todo ello, el presente libro tiene como tema central el camino. Siendo éste una vía antigua, no queda más remedio que apelar a la historia para ocuparse del mismo, mas no tanto o no sólo para satisfacer una curiosidad erudita, como para intentar entender lo que fue. A su vez, la pretensión de entender cómo surgió y se construyó, quiénes lo usaban y por qué, o de qué manera repercutió en su entorno, no es sino un primer paso para sentar las bases de cualquier proyecto de recuperación, pues ¿cómo intervenir en algo que no se conoce ni entiende bien?, ¿cómo valorar lo que merece conservarse y lo que puede o debe cambiarse?

Por otra parte, aunque el Camino de Santiago sea el más conocido de los caminos antiguos de la Península, dista de ser el único. Hay decenas de cañadas y calzadas que surcan el territorio nacional y que, a la vez de plantear problemas, ofrecen oportunidades dignas de aprovecharse. Puestos a estudiar un camino antiguo ejemplar, ¿por qué no aprovechar la ocasión y combinar el análisis de un caso concreto con el planteamiento del problema en términos generales, examinando de paso los antecedentes de algo tan importante hoy como el transporte? De ahí el subtítulo del libro: Vías, viajes y viajeros de antaño.

El Camino de Santiago fue una ruta de peregrinación masiva. Describir un fenómeno religioso que duró siglos, atrajo gentes de todo el continente, jugó un gran papel en la historia de España y tuvo múltiples consecuencias militares, económicas, urbanísticas, artísticas y literarias, es tarea que no está al alcance de un sólo individuo y no es casualidad que la mejor síntesis que hasta ahora se ha escrito sobre las peregrinaciones a Santiago de Compostela sea obra de un equipo de tres historiadores de primera: Luis Vázquez de Parga, José María Lacarra y Juan Uría. Pero a pesar de todos los riesgos que implica trazar una breve panorámica de asunto tan complejo, me ha parecido que era obligado empezar así el libro, sin descuidar ni los posibles antecedentes ni las razones del declive de la peregrinación.

Si peregrinar es ir a pie a santuarios remotos y hoy ni se suele ir a pie ni a santuarios, ¿tiene algún sentido habilitar una senda para caminar hasta Santiago? Puede tenerlo, según intento explicar en el capítulo segundo en el que se describe la experiencia de caminar hoy como lo hacían antaño los peregrinos.

Las carreteras están hechas para circular y los caminos para caminar. ¿En qué se diferencian unas de otros? ¿Cuándo se empieza a circular? ¿Cómo cabe hoy identificar los caminos antiguos y saber, por ejemplo, por dónde iba exactamente el Camino de Santiago? Tales son las cuestiones sobre las que versa el capítulo tercero.

La peregrinación jacobea fue un fenómeno tan masivo en su día que se tejió toda una red de caminos de peregrinación. Más que del Camino de Santiago, cabría hablar de los caminos a Santiago. En el capítulo cuarto se esboza una explicación de cómo se formó tal red en España y se grafía en mapas parte de la misma.

Un camino es el resultado de la interacción de unos condicionantes históricos con las características físicas del territorio. Desde esa doble perspectiva se delinea en el capítulo quinto la génesis del camino principal y se intenta explicar por qué fue ese y no otro. Una vez abierto, nunca un camino tiene un único grupo de usuarios y el de Santiago no escapa a esa regla. Por ello cumplió también, entre otras funciones, las de ruta comercial y cultural, eje militar y vía pecuaria.

Todo camino tiene una serie de puntos singulares, tanto por los peligros que en ellos acechan, como por las obras requeridas para salvarlos. Puertas y puertos —que están en la raíz de los portes y transportes—, así como vados y puentes, eran algunos de esos puntos singulares y de ellos se ocupa el capítulo sexto.

No hay movimiento sin estacionamiento, ni viaje largo sin pernocta. Ayer aún más que hoy, era imprescindible una infraestructura asistencial para poder viajar, pues a pie se tiene menor radio de acción y menos recursos que en coche. Elementos básicos de dicha infraestructura eran los hospitales, así llamados por dispensar hospitalidad. Las fuentes, por su parte, jugaban para los jinetes, viandantes y caballerías un papel comparable al de las gasolineras de nuestros días. Y finalmente, tanto ayer como hoy, hacían falta señales. De todo ello trata el capítulo séptimo (volumen II).

Una de las maneras más claras de explicar la importancia que el Camino de Santiago tuvo, es mostrar la cantidad de núcleos urbanos que crecieron a su vera adoptándolo como eje. Antes que tranvías y carreteras crearan las modernas ciudades lineales, jinetes y viandantes generaron decenas de núcleos lineales, espontáneos unos, planificados otros, según se expone en el capítulo final (volumen II).



1. LA PEREGRINACION A SANTIAGO





1.1. Cabezas de peregrinos. Detalle de la puerta de la iglesia del Hospital del Rey (Burgos).

La amplitud del fenómeno

Entre doscientos y quinientos mil peregrinos anuales llegaron a registrarse en la Edad Media en dirección a Santiago de Compostela según estimaciones de René de La Coste-Messelière¹. Para la época y desde un punto de vista cuantitativo, que no cualitativo, tratábase de una afluencia de forasteros casi tan masiva y diversa como la que hoy supone el turismo para las costas mediterráneas. No en vano define Robert Plötz la peregrinación altomedieval «como movimiento de masas» (PLÖTZ, 1984, 241), tesis en cuyo apoyo cabría citar el testimonio de la Crónica Compostelana, según la cual en 1121 el legado del emir de los almorávides Alí Ben Yusuf, se encontró con que «¡tanta es la multitud de los que van y vienen que apenas dejan libre la calzada que va a Occidente!».

Al igual que en la actualidad, la máxima afluencia se producía en los meses de verano: puestos a pasar meses andando al aire libre, era lógico que la peregrinación se procurara hacer coincidiendo con el buen tiempo. Si partimos de la cifra más baja de las adelantadas por La Coste-Messelière, cabe estimar que en primavera o verano podían pasar por los pueblos y aldeas del Camino próximos a Compostela más de mil personas diarias en una dirección y un número similar en la contraria, cifra en modo alguno descabellada si se tiene en cuenta, por ejemplo, que en Burgos, donde hubo múltiples hospitales, sólo uno de ellos, el Hospital del Rey, empezado a construir a finales del XII, llegó a tener cabida al parecer para más de dos mil personas. Como hoy en la costa, en muchos de esos pueblos serían más los transeúntes que los habitantes. No es de extrañar que para canalizar tales flujos se acondicionaran caminos y se tendieran puentes sobre los principales ríos (foto 1.2) y que, en torno a ruta tan transitada, se revitalizaran antiguas poblaciones (foto 1.4) y surgieran iglesias, monasterios, «hospitales», así llamados por la hospitalidad que dispensaban, e incluso, se fundaran nuevos pueblos y ciudades.

En una época en que la peregrinación era habitual y los centros de peregrinación múltiples, la importancia de Santiago de Compostela sólo era comparable a estos efectos con la de Roma y Jerusalem. Es más, Dante, en *La vida nueva*, da a entender que la peregrinación por antonomasia, era la que conducía a Santiago de Compostela: «no se entiende por pe-

regirino sino aquél que va a la tumba de Santiago, o vuelve». O como dijo un cronista árabe de la época, Santiago era La Meca de los cristianos.

No sólo fue un movimiento masivo, sino extraordinariamente variopinto. En Santiago convergían peregrinos de toda Europa: junto a franceses, flamencos, alemanes, ingleses, italianos, portugueses y españoles, no faltaron polacos, escandinavos, griegos o estonios (figura 1.1). Al Camino de Santiago vertió caudales peregrinatorios casi toda Europa. Incluso de otros continentes llegaron peregrinos: consta, por ejemplo, que en el siglo XV peregrinaron a Santiago un etíope y dos armenios (VIELLIARD, 1936, y VAZQUEZ DE PARGA, 1949, I, 241). Pero los peregrinos eran variopintos además de por su procedencia geográfica, por su condición social y por la motivación que les hacía ir al fin del mundo entonces conocido, al llamado «finis terrae». Junto a santos —entre otros, San Francisco de Asís o Santa Isabel de Portugal—, obispos, monjes y frailes, junto a reyes y nobles, acabaron peregrinando también artesanos, soldados, delincuentes, viajeros curiosos, aventureros como Casanova, comerciantes, pintores como Juan van Eyck, juglares, penitentes que a veces iban encadenados y otras desnudos y descalzos (foto 1.3), gentes, en suma, de todo pelaje (VAZQUEZ DE PARGA, 1949, I, 39-118). A Santiago de Compostela fueron pues, si no todos los caminos, como afirma de Roma el dicho popular, sí muchos, convirtiendo el «finis terrae» en un verdadero centro excéntrico.

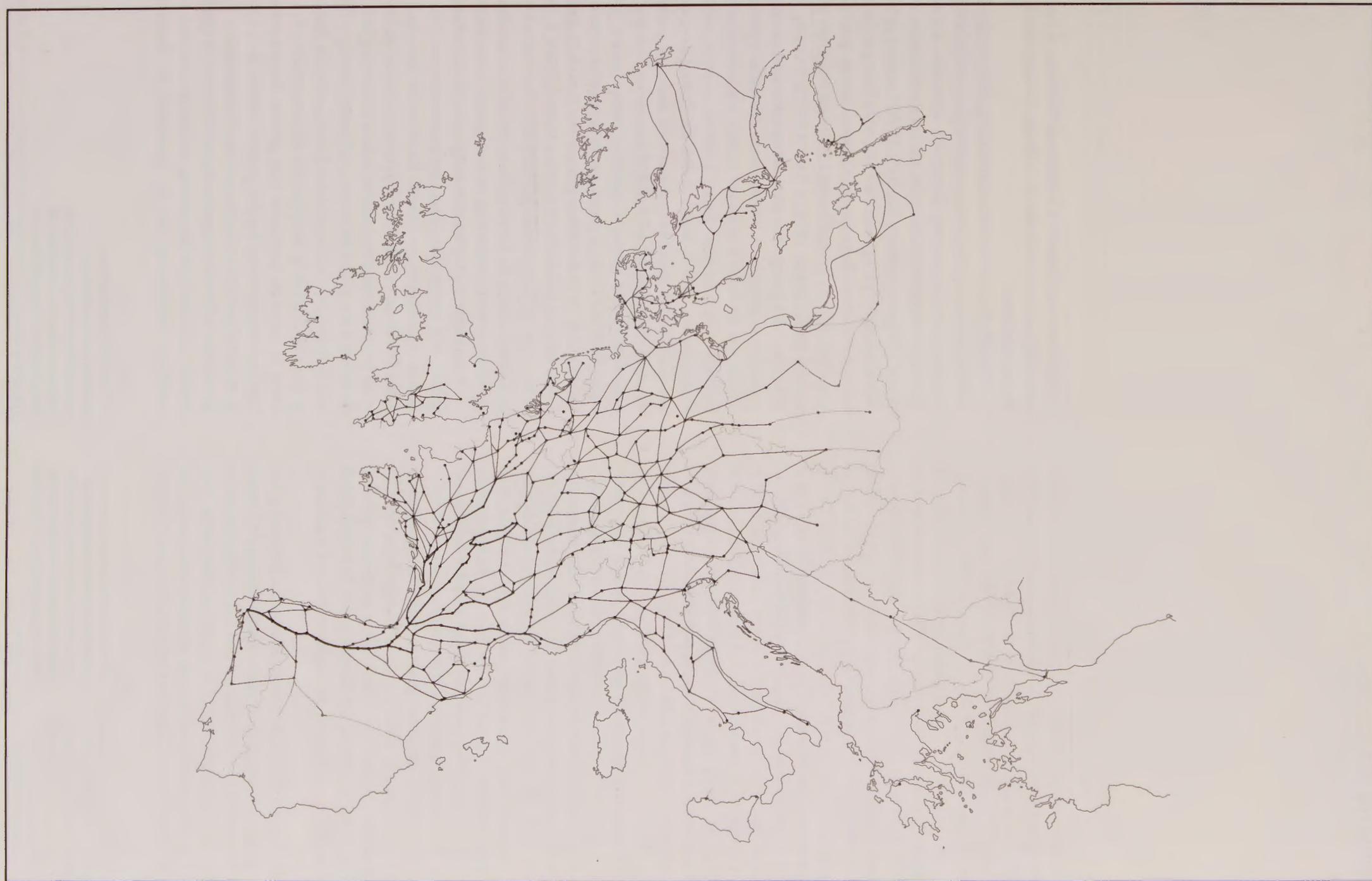
A las razones propiamente religiosas que inducían a peregrinar, hay que añadir otras coadyuvantes entre las que no fueron seguramente las últimas, las de índole literaria y legendaria. Puede que a ello contribuyera el hecho de que el séquito de los peregrinos poderosos incluía a veces juglares² que, de vuelta a sus países de origen, debieron propagar historias más o menos fantásticas relativas a Santiago y a la Reconquista que cautivarían la imaginación de sus oyentes. Sea como fuere, lo cierto es que desde muy pronto, la ruta principal a Santiago se asoció con los dos grandes héroes de la historia y la épica medieval francesa y europea, Carlomagno y Roldán, de quienes la leyenda —que no la historia— decía que habían venido a liberarla de los moros, sufriendo a su retorno una mortífera emboscada en las cercanías de Roncesvalles

¹ Al leer estas estimaciones en la obra de Barret y Gurgand (1980, 215), me llamó la atención lo altas que eran y, dado que dichos autores no aclaran dónde publicó ni cómo calculó La Coste-Messelière esas

cifras, procedí a hacer números por mi cuenta y obtuve cantidades de igual orden de magnitud partiendo de datos dispersos sobre pernoctas de peregrinos en algunos hospitales españoles.

² En 1361, dos caballeros gascones fueron a Santiago acompañados de tres juglares (José Yanguas y Miranda, *Diccionario de antigüedades del reino de Navarra*, voz «peregrinos»).

FIGURA 1.1.—RED EUROPEA DE CAMINOS DE PEREGRINACION A SANTIAGO SEGUN EL CONSEJO DE EUROPA.



Fuente: Redibujado a partir de un mapa del Consejo de Europa.

LOS CAMINOS DE SANTIAGO EN EUROPA
Ciudades representadas con un punto en la figura 1.1.

ALEMANIA	Augsburg - Bamberg - Bautzen - Benediktbeuren - Berlin - Bielefeld - Bonn - Braunschweig - Bremen - Cham - Dortmund - Dresden - Eichstatt - Eisenach - Erfurt - Essen - Flensburg - Frankfurt - Freiberg - Freiburg - Fulda - Görlitz - Goslar - Gotha - Göttingen - Halberstadt - Halle - Hamburg - Hannover - Hof - Koblenz - Köln - Konstanz - Kulmbach - Leipzig - Lindau - Lübeck - Magdeburg - Mainz - Marburg - Minden - München - Münster - Naumburg - Nürnberg - Paderborn - Passau - Regensburg - Rostock - Rothenburg - Schleswig - Speyer - Stralsund - Stuttgart - Trier - Tübingen - Ulm - Weimar - Worms - Würzburg - Wurzen.
AUSTRIA	Alberg - Graz - Austria - Innsbruck - Klagenfurt - Linz - Salzburg - Villach - Wien.
BÉLGICA	Antwerpen - Brugge - Bruxelles - Gent - Leuven - Liege - Maastrich - Mons - Namur - Soignies - Tournai.
BULGARIA	Adrianopolis.
CHECOSLOVAQUIA	Brunn - Pilsen - Praha
DINAMARCA	Alborg - Arhus - Horsens - Odense - Randers - Ribe - Roskilde - Slagelse - Soro - Varde - Viborg.
FINLANDIA	Hameenlinna - Hattuta - Naantali - Turku.
FRANCIA	Agen - Aix en Provence - Amiens - Angers - Angouleme - Argentan - Argenton - Arles - Arras - Aurillac - Autun - Auxerre - Avallon - Avignon - Besançon - Béziers - Bordeaux - Boulogne - Bourges - Bourgneuf - Brech - Briançon - Brioude - Caen - Cahors - Cambrai - Carcassonne - Clermont - Cognac - Colmar - Compiègne - Conques - Chalon sur Marne - Chalon sur Saone - Challans - Chambéry - Chartres - Châteaudun - Châteauroux - Châtelleraut - Chinon - Dax - Dieppe - Dijon - Dinan - Douai - Dunkerque - Elne - Fecamp - Figeac - Foix - Fréjus - Josselin - La Chaise-Dieu - La Chatre - La Réole - La Rochelle - Landerneau - Langres - Laon - Le Mans - Le Puy - Les Sables d'Olonne - Lille - Limoges - Lyon - Marseille - Melle - Metz - Moissac - Mont Saint Michel - Montélimar - Montgenèvre - Montpellier - Morlaix - Nancy - Nantes - Narbonne - Nevers - Nice - Niort - Oloron - Orléans - Ostabat - Paris - Partheanay - Périgueux - Perpignan - Poitiers - Pont-Saint-Esprit - Quimper - Redon - Reims - Rennes - Rocamadour - Rouen - Saint Brieuc - Saint Émilton - Saint Gaudens - Saint Léonard de Noblat - Saint Quentin - Saintes - Saint-Jean d'Angély - Saint-Omer - Saulieu - Saumur - Soissons - Souillac - Soulac - Strasbourg - Thouars - Toul - Toulouse - Tournus - Tours - Treguier - Troyes - Tulle - Valence - Valenciennes - Vannes - Verdun - Vezelay - Vitré -
GRECIA	Patra - Saloniki.
HOLANDA	Alkmaar - Amsterdam - Bergen Op Zoom - Den Haag - Groningen - Haarlem - Helmond - Kampen - Leuwarden - Middelburg - Nijmegen - Utrecht.
HUNGRÍA	Budapest.
INGLATERRA	Bath - Bideford - Bodmin - Bristol - Canterbury - Darmouth - Dover - Droitwich - Fowey - Glastonbury - Great Yarmouth - Ipswich - Kingston-upon-Hull - Kings's Lynn - London - Minehead - Padstow - Plymouth - Poole - Reading - Southampton - Stokeorcharde - Truro - Weymouth - Winchester - Woodstock.
IRLANDA	Dublin - Galway - Waterford.
ITALIA	Alessandria - Assisi - Bari - Benevento - Bologna - Bozen - Brindisi - Brixen - Fidenza - Firenze - Foligno - Forli - Genova - Loreto - Lucca - Mals - Mantova - Messina - Milano - Modena - Napoli - Palermo - Piacenza - Pistoia - Roma - Siena - Susa - Torino - Trieste - Venecia - Ventimiglia - Vercelli - Verona - Viterbo.
LIECHTENSTEIN	Liechtenstein
LUXEMBURGO	Echternach - Luxembourg.
NORUEGA	Bergen - Hamar - Oslo - Tonsberg - Trondheim (Nidaros).
POLONIA	Gdansk - Krakow - Lemberg - Luban - Lublin - Petrinau - Poznan - Stettin - Thorn - Warschau - Wroclau.
PORTUGAL	Coimbra - Porto.
SUECIA	Alvastra - Falkoping - Helsingborg - Jonkoping - Kalman - Karlstad - Koping - Landskrona - Linkoping - Lodose - Lund - Malmo - Orebro - Skara - Soderkoping - Stockholm - Strangnas - Upsula - Vadstena - Visby.
SUIZA	Basel - Bern - Chur - Einsiedeln - Fribourg - Lausanne - Luzern.
TURQUÍA	Constantinopla.
URSS	Dorpat (Tartto) - Kaunas - Reval - Riga - Viipuri.
YUGOSLAVIA	Belgrad - Liubliana - Nisch - Zagreb.

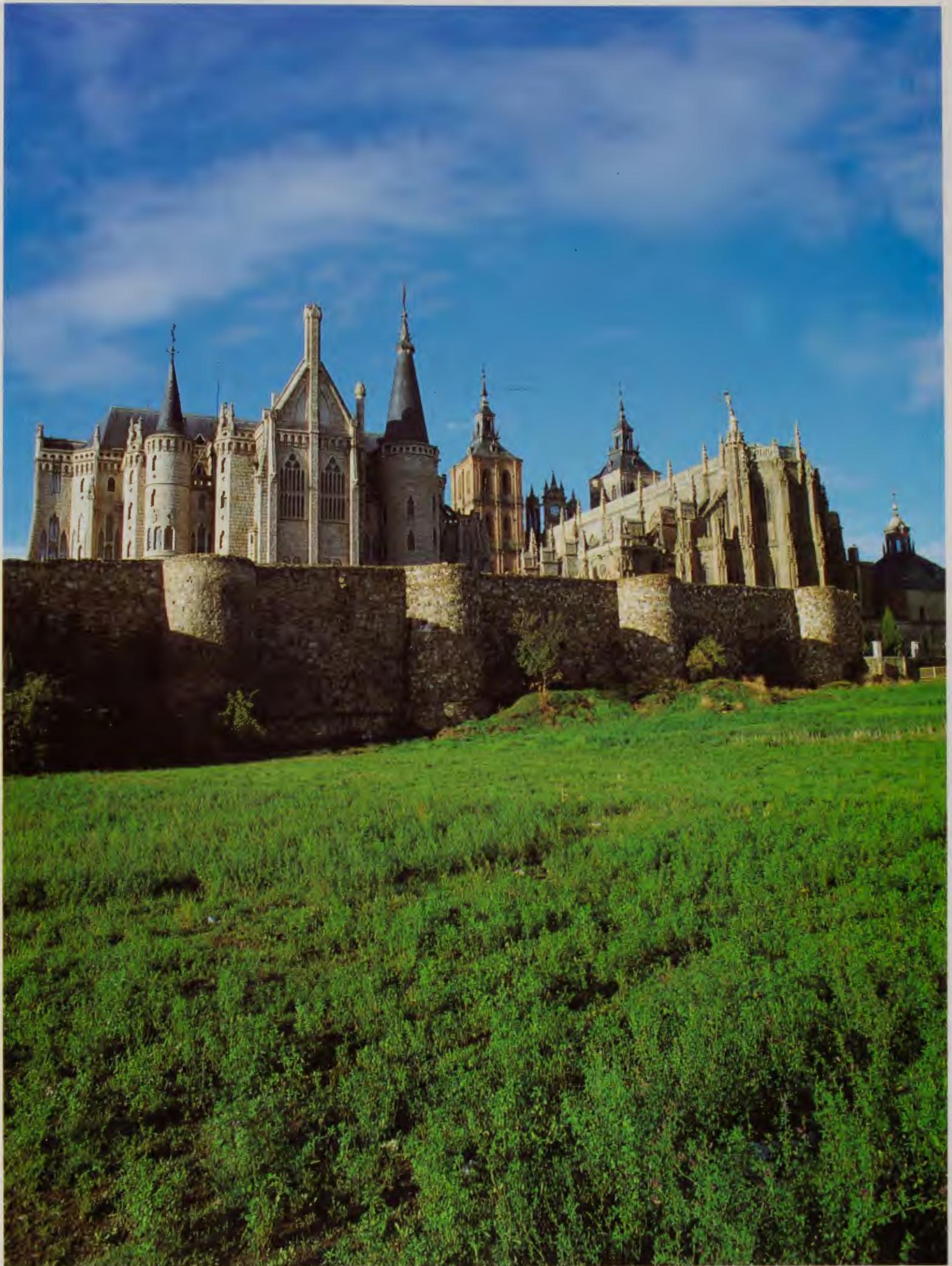
FUENTE: Consejo de Europa.



1.2.
Puente sobre el río Aragón.
Canfranc (Huesca).



1.3.
Peregrino desnudo y descalzo.
Puerta de la iglesia del Hospital
del Rey (Burgos).



1.4.
Muralla, catedral y palacio
episcopal de Astorga (León), la *Asturica*
de los romanos.



1.5.
Entrada en España del camino
alto entre San Juan de Pie de Puerto
y Roncesvalles (Navarra).

(foto 1.5). De la fuerza con que esta historia legendaria ³ prendió en las mentes de millones de europeos pueden dar idea dos detalles recogidos por Lacarra. En la segunda mitad del XVII, un clérigo boloñés, Domenico Laffi, en su peregrinación a Santiago, se detiene en Roncesvalles, donde se suponían enterrados Roldán y los doce Pares. Dicha suposición pasaba por alto el pequeño detalle de que entre la emboscada que dio pie a la leyenda (778) y la fundación de Roncesvalles (1127) habían transcurrido tres siglos y medio. La atracción que esos supuestos enterramientos ejercían todavía en el XVII se pone muy claramente de manifiesto en su relato: «antes de abandonar este lugar quisimos ver una vez más el sepulcro de Roldán, pensando entre nosotros: ¡Dios sabe si lo volveremos a ver jamás! Lo contemplamos largo rato, y pusimos en una de las piedras, con la punta de un cuchillo, nuestros nombres y apellidos... Después, habiéndolo contemplado por última vez, nos alejamos lentamente, volviendo muchas veces la mirada para ver de nuevo Roncesvalles, que tanto sentíamos dejar.» Mas no sólo los clérigos crédulos se emocionaban en Roncesvalles. En 1794, cuando el ejército revolucionario de la Convención entró en Navarra, destruyó, entre otras cosas, la cruz de Roldán en Roncesvalles vengando así, según apareció en la *Gazette Nationale* el 5 de noviembre de 1794, «una injuria antigua hecha a la nación francesa», aludiendo, nada

más y nada menos, que a la emboscada de Roncesvalles que había tenido lugar más de mil años atrás (LACARRA, 1949, II, 83-108). Así como hay fenómenos históricos que pierden toda relevancia al cabo de un decenio, otros siguen actuantes pasado un milenio, aunque sea, como en este caso, por obra de la literatura.

El tronco principal del Camino de Santiago fue una verdadera ruta internacional no sólo porque transitaran por ella millones de europeos, sino también porque durante la Edad Media se establecieron a su vera muchos de ellos, atraídos por los privilegios que les otorgaban los reyes; privilegios que, por otra parte, fueron causa de no pocas fricciones con la población local. Aparte de ser más los transeúntes que los habitantes, en algunos núcleos eran más los vecinos foráneos que los hispanos, tal como hoy ocurre en determinados municipios de la costa mediterránea. Según explica Lacarra, en Pamplona la población extranjera llegó en el XII «a superar con mucho a la indígena», al igual que en Estella, donde todavía en el siglo XIV se redactaban sus Ordenanzas Municipales o «Establiments» en un idioma provenzal. En Sahagún, otro importante núcleo del Camino principal, registran las crónicas a finales del siglo XI «personas de diversas y extrañas provincias y reinos, conviene a saber: gascones, bretones, alemanes, ingleses, borgoñones, normandos, tolosanos,

³ Que fuera legendaria no quiere decir que no tuviera un cierto soporte geográfico e histórico. Al respecto es interesante la obra de José María Jimeno Jurío *¿Dónde fue la batalla de Roncesvalles?*,

Pamplona, Institución Príncipe de Viana, 1974.

provenzales, lombardos y otros muchos negociadores de diversas naciones y extrañas lenguas» (LACARRA, 1949, I, 470-476). Se produjo en suma, una gran inmigración extranjera que colaboró en la repoblación de una importante franja de España. «Por eso el peregrino francés que recorría la ruta española de Santiago apenas puede decirse que abandonaba su patria nativa. En todas partes encontraba villas o burgos donde podía convivir con sus compatriotas y seguir hablando su propia lengua» (LACARRA, 1971, 134).

Estos extranjeros, a los que genéricamente se designó como «francos», y los judíos, también abundantes en las ciudades del Camino principal (CANTERA BURGOS, 1976), desarrollaron una temprana e intensa actividad comercial al socaire de los flujos de peregrinos y no es casualidad que fuera justamente en el Camino de Santiago y en Cataluña donde aparecieron los primeros burgueses de la Península (VALDEAVELLANO, 1965).

Pero las consecuencias del fervor jacobeo no se limitan a una afluencia variada y masiva de peregrinos, ni a la repoblación por los francos, ni a las numerosas construcciones a que una y otra dieron lugar. El culto a Santiago jugó además un gran papel en la historia de la España medieval por otras dos razones de índole muy distinta. Entre los siglos IX y XII fue una poderosa fuerza galvanizadora de la resistencia frente al Islam y los moros así lo entendieron, motivo por el cual Almanzor atacó y consiguió entrar en Santiago (foto 1.6). Por otra parte, las peregrinaciones sirvieron durante los siglos X al XIII, de vínculo de enlace de España con el resto de Europa (SANCHEZ ALBORNOZ, 1962, 287). Incluso ha habido quienes como Quevedo en el XVII o Américo Castro en nuestros días, han ido más lejos en la valoración histórica del fenómeno jacobeo llegando a ver en el culto a Santiago no un elemento importante, sino decisivo de la historia de España, tesis que otros historiadores, como el medievalista Claudio Sánchez Albornoz, consideran excesiva⁴.

Pero el fenómeno jacobeo no es sólo singular por su irradiación espacial a gran parte de Europa y por su importancia en la historia de España. También lo es por su duración: aunque arranca en la Alta Edad Media, en el siglo IX, y se consolida en el XII, dista de ser exclusivamente medieval, pues tuvo



1.6. Santiago Matamoros. Hospital del Rey (Burgos).

verdadera importancia hasta finales del siglo XVIII y sólo en el XIX, que es como quien dice anteayer, decayó drásticamente. Más que medieval es milenarista, sin faltarle una componente milenarista en la que, con particular intuición, ha insistido el poeta Juan Larrea (LARREA, 1979).

La interpretación habitual, según la cual la peregrinación jacobea alcanzó su máximo en el siglo XII para luego decrecer lenta pero irreversiblemente, se matiza últimamente, sobre todo por parte de La Coste-Messelière y Barret y Gurgand, señalando que, aun cuando alcanzara el mayor esplendor en el XII, la historia de dicha peregrinación no es la de un único orto y posterior declive, sino más bien una historia oscilante de sucesivos auges y ocasos al son de los acontecimientos de la Península y del resto de Europa, en particular de Francia. Auges y ocasos secundarios, epilógicos si se quiere, dada la evolución religiosa que se produjo en la baja Edad Media y en la Edad Moderna, pero significativos de la extensión y arraigo del culto jacobeo.

En los siglos XIV-XV, la peste negra y la Guerra de los Cien Años (1339-1453) entre Francia e Inglaterra diezman la población europea y, lógicamente, reducen el flujo peregrinatorio, pero ya a finales del XV, durante el reinado de los Reyes Católicos, se recupera. Entre otros muchos indicios de que en esa época resurgió la peregrinación cabe citar, aparte de los relatos escritos de peregrinos (Von Harff, König, Jean de Tournai, etc.), el magnífico y gigantesco hospital de peregrinos que entonces se construyó en Santiago y que aún lleva el nombre de los Reyes Católicos (Véase fotos en el capítulo 7).

⁴ Para Sánchez Albornoz, Santiago fue hechura de España y no España obra de Santiago. Respecto a esta polémica, mantenida en el exilio, véanse los capítulos IX y X de CASTRO (1962) y el apartado 3 del

capítulo V de SANCHEZ ALBORNOZ (1962).



1.7.
Santiago Matamoros.
Taller de Angel Rodríguez
(Santiago de Compostela).

A principios del XVI, la Reforma protestante se muestra muy crítica con las indulgencias y las peregrinaciones hechas con el fin de obtenerlas, y desde los países que se adhieron a la Reforma, cesó prácticamente la peregrinación jacobea. Es más, los protestantes no sólo no peregrinaban, sino que las guerras religiosas cortaban en ocasiones el paso a los peregrinos o desataban represalias. Las guerras de religión entre hugonotes y católicos hicieron por ejemplo que el famoso hospital de Santa Cristina, situado en el paso pirenaico de Somport (Huesca), perdiera todas sus posesiones en el Bearne, es decir, en la vertiente francesa, lo cual contribuyó decisivamente a su decadencia y a la del ramal aragonés del Camino de Santiago (LACARRA, 1949, II, 419).

Sin embargo, a finales del siglo XVI, después de que el concilio de Trento proclamara de nuevo la legitimidad del culto a los santos y a sus reliquias, y después de que Francia se inclinara con Enrique IV del lado católico (1593), se revitaliza. Señal de que los peregrinos volvieron a afluir, es que por entonces proliferan también los pícaros y delincuentes que se disfrazan de peregrinos para atracar mejor a los verdaderos y a quienes les atendían.

En cuanto a España, en la que el culto jacobeo había sufrido una crisis al final de la Edad Media, las guerras del XVI contra turcos, protestantes e indios trajeron consigo un rena-

cimiento de la devoción a Santiago que, sobre todo en América, deja numerosas y perdurables huellas.

En efecto, los conquistadores asocian a veces los indios con los moros hasta el punto de que llegan a llamar «mezquitas» a los templos aztecas y mayas de Méjico y Guatemala. Probable indicio de esa hoy insólita asociación entre indios y moros es la existencia en México de varias poblaciones que llevan el nombre de «Matamoros»⁵. Consta por otra parte que emprendían las batallas, como las de la Reconquista, al grito de «Santiago y a ellos»; así lo cuenta Bernal Díaz de Hérnán Cortés. O por citar otro detalle igualmente significativo, fue al grito de «¡Santiago!» como se apoderó Pizarro del inca Atahualpa. Por algo pudo escribir el Marqués de Lozoya que, en cierto sentido, «la conquista de América no es otra cosa que la extensión agigantada de la Reconquista» (M. DE LOZOYA, 1971, 491). Tras siglos y siglos de invocarle al iniciar la batalla, Santiago acabó convirtiéndose en el grito de guerra de los españoles, fuera cual fuera su enemigo, y pasó a ser un santo particularmente apreciado por los soldados y caballeros, tanto de la Edad Media, como del XVI⁶ y aún después⁷ (foto 1.7).

Pero la huella más duradera del fervor jacobeo de los españoles del XVI en general y, en particular de los conquistadores, la constituye seguramente el gran número de lugares

⁵ En México, hay núcleos urbanos llamados Matamoros en los Estados de Campeche, Coahuila y Tamaulipas (en este último caso se trata de una importante aduana fronteriza con los Estados Unidos)

y en el de Oaxaca existe una población llamada Tlacolula de Matamoros.

⁶ Como indicio de ello puede tomarse el hecho de que el Gran

Capitán (Gonzalo Fernández de Córdoba) peregrinara a Santiago en 1510 y de que fueran cinco las ciudades fundadas en América con el nombre de «Santiago de los Caballeros» (véase, al respecto, el

cuadro titulado «Santiago en América»).

⁷ Todavía en nuestro siglo es Santiago patrono especial del arma de caballería.

de América y Filipinas a los que bautizaron Santiago: islas —como la de Jamaica, a la que Colón en 1494 puso el nombre del apóstol—, montañas, ríos y numerosas poblaciones de nueva planta, algunas de las cuales son hoy grandes ciudades, como el Santiago del Nuevo Extremo —o sea, del nuevo Finisterre— que fundara Pedro de Valdivia en 1541, actual Santiago de Chile, o Santiago de Cuba, o Santiago de los Caballeros de Guatemala, o Santiago del Estero en Argentina, o Santiago del León de Caracas, más conocida hoy por Caracas. Una idea de la profusión de Santiagos por el continente americano la proporcionan la figura 1.2 y el cuadro adjunto, donde se localizan y enumeran los que, en una primera aproximación, hemos encontrado. Esa abundancia de nombres jacobeos en el Nuevo Mundo no es ajena, dicho sea de paso, al interés por Santiago que en el exilio americano experimentaron primero el poeta Juan Larrea y luego los historiadores Américo Castro y Claudio Sánchez Albornoz ⁸.

El siglo XVII se abre en España con un episodio significativo tanto de la aparición de nuevas devociones que desplazan la jacobea, como de la fuerza que ésta última aún tenía. Poco después de la canonización de Santa Teresa de Jesús se pensó en ella como posible patrona de la nación. La idea cuajó, Felipe III la aceptó y en 1627 el Papa Urbano VII la sancionó. Mas he ahí que la decisión provocó una virulenta polémica, en la que el más acerado polemista de la época, Quevedo, tomó partido a favor del patronazgo de Santiago frente al de Santa Teresa ⁹. En un memorial dirigido al Rey, Quevedo sostenía que «Santiago no es patrón de España porque entre otros santos le eligió el Reino (como se había hecho, sin ir más lejos, con Santa Teresa), sino porque cuando no había reino, le eligió Cristo nuestro Señor para que él lo ganase y le hiciese y os le diese a vos ... Son las Españas bienes castrenses, ganados en la guerra por Santiago ... Vos, señor, le debéis las

coronas que ya ceñís multiplicadas, ... los templos no ser mezquitas, las ciudades no ser abominación, la república y santo gobierno no ser tiranía, las almas no ser mahometanas ni idólatras, las vidas no ser esclavas, las doncellas no ser tributo» (1969, 771). La energía no exenta de impertinencia con que Quevedo se dirigió al rey le costaron apresamiento y un destierro de medio año, pero, por así decir, se salió con la suya, pues en 1630 el Papa rectificó y restituyó a Santiago la condición de Patrono de España.

Mientras en España se debatía el patronato de Santiago, en el resto de Europa la Guerra de los Treinta Años (1618-1648) dificulta nuevamente la peregrinación, pero ésta se rehace cuando aquélla se acaba y a principios del XVIII vuelve por sus fueros. La mejor prueba de ello es el gran enriquecimiento que en la época experimenta Santiago de Compostela y la audaz reforma de la catedral que se emprende, sobreponiéndole una fachada barroca a la románica (fotos 1.8 y 1.9).

En suma, Santiago movilizó masas europeas de la más variada condición y no sólo durante la Edad Media, que fue el momento de máximo esplendor, sino hasta bien avanzado el XVIII y al comienzo de la Edad Moderna jugó un papel nada despreciable en la conquista y colonización de América.

La «invención» ¹⁰ a principios del siglo IX del sepulcro del apóstol Santiago en Compostela tuvo pues largas secuelas. A la pregunta, tantas veces formulada, de si allí reposaban realmente sus restos, cabe contestar, con Sánchez Albornoz, que «la realidad de la presencia del cuerpo de Santiago en Compostela no habría producido resultados de mayor relieve histórico que los provocados por la fe clara, firme, profunda, exaltada que tuvieron los españoles, y los europeos durante muchos siglos, en la milagrosa arribada de los restos apostólicos a tierras de Galicia» (1962, 275).

⁸ «La divulgación de esta figura mitológica es tan grande en América que son centenares los pueblos que se llaman o han llamado Santiago, héroe epónimo sobre todos, y no existe población donde no haya un templo, ni aldea que no consagre un

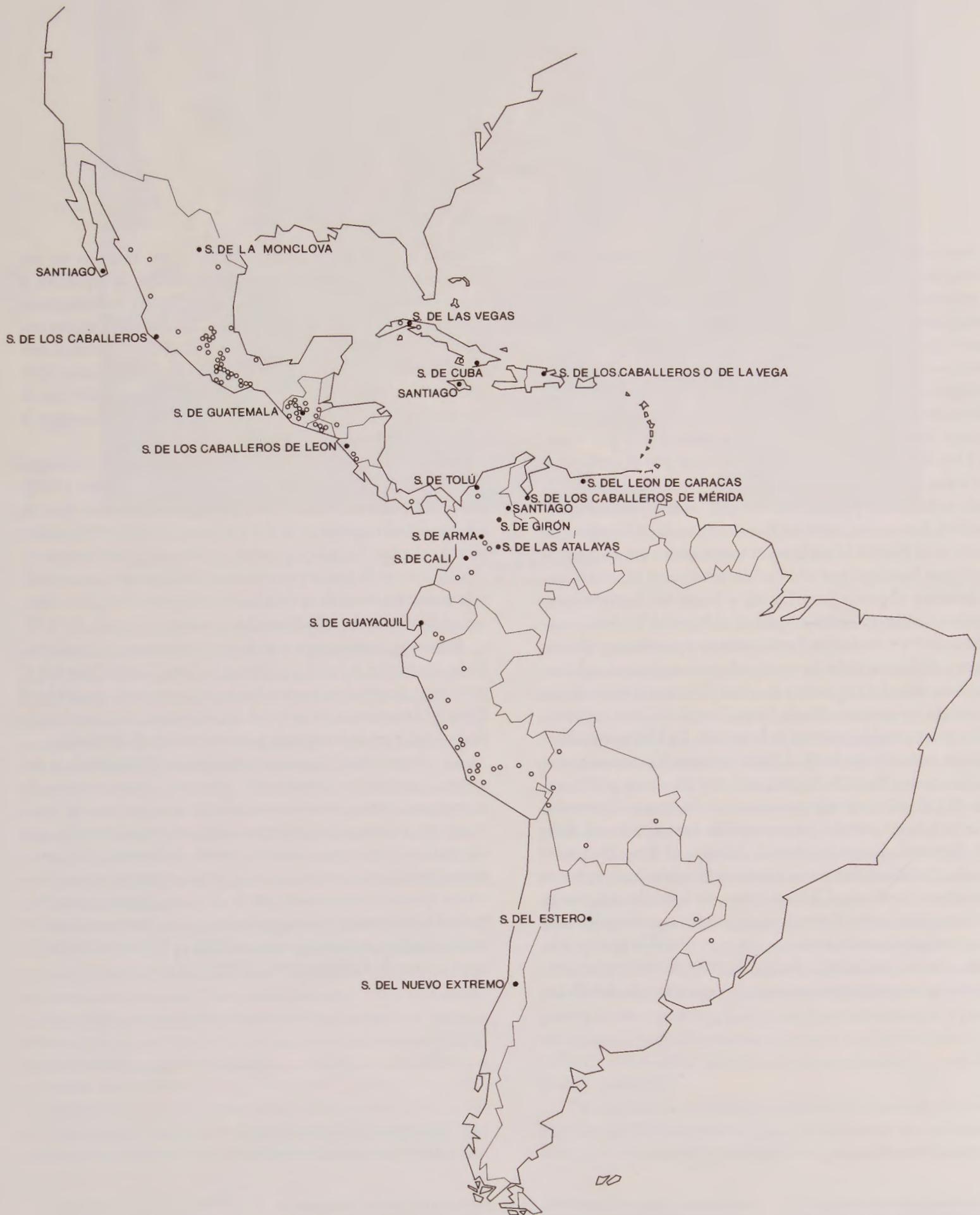
altar a personalidad tan formidable. A donde llega el español —hombre y lenguaje— Santiago va» (LARREA, 1979, 319).

⁹ Quevedo dedicó a la cuestión dos escritos: el *Memorial por el*

patronato de Santiago, redactado en 1627 y publicado al año siguiente, y *Su espada por Santiago*, texto de 1628 que permaneció inédito hasta el XIX.

¹⁰ Invención fue la palabra empleada en la Edad Media para designar el hecho. El verbo latino *invenire* tenía el doble sentido de encontrar y de imaginar y así como hoy es más usual el segundo, entonces prevalecía el primero.

FIGURA 1.2.—SANTIAGO EN AMERICA. FUNDACIONES ESPAÑOLAS Y NUCLEOS CON SU NOMBRE *.



* En el mapa se señalan con círculo negro y el nombre los Santiagos cuya fecha de fundación nos es conocida y con círculo blanco los demás; para información adicional ver cuadro adjunto)

SANTIAGO EN AMERICA*

Fundaciones españolas y núcleos con su nombre

Argentina	Santiago del Estero (1550).
Bolivia	Santiago. - Santiago de Cotagaita (Potosí). - Santiago de Huata. - Santiago de Machaca. - Santiago de Pacaguaras (Cau-policán).
Brasil	Santiago (Rio Grande do Sul).
Colombia	Santiago (1742) (Norte de Santander). - Santiago (Putumayo). - Santiago Abajo (Córdoba). - Santiago de Arma (1542) (Caldas). - Santiago de Cali (1536) (Valle del Cauca). - Santiago de Caparrapí (Cundinamarca). - Santiago de Chocontá (Cundinamarca). - Santiago de Girón (1552). - Santiago de la Frontera (Tolima). - Santiago de las Atalayas (1541). - Santiago de Nátaga la Real (Huila). - Santiago de Tolú (1534) (Sucre).
Chile	Santiago del Nuevo Extremo (1541).
Cuba	Santiago (Pinar del Río). - Santiago de Cartagena (Cienfuegos). - Santiago de Cuba (1511). - Santiago de las Vegas (1688) (La Habana). - Santiago del Prado.
Dominicana (R.)	Santiago de los Caballeros o de la Vega (1509).
Ecuador	Santiago (Morona-Santiago). - Santiago de Gualaceo (Azuay). - Santiago de Guayaquil (1533-37?) (Guayas).
Guatemala	Santiago Atitlán (Sololá). - Santiago Coatepeque (Quezaltenango). - Santiago Cubulco (Baja Verapaz). - Santiago Chimaltenango (Huehuetenango). - Santiago Chuatzac Momostenango (Totonicapán). - Santiago de Guatemala, hoy La Antigua (Sacatepequez). - Santiago de la Gomera (Escuintla). - Santiago Esquipulas (Chiquimula). - Santiago Jocotán (Chiquimula). - Santiago Mataquesuintla (Jalapa). - Santiago Patzicía (Chimaltenango). - Santiago Potatán, hoy Concepción (Huehuetenango). - Santiago Sacatepéquez (Sacatepéquez). - Santiago Tejutla (S. Marcos).
Honduras	Santiago de Puringla (La Paz).
Jamaica	Santiago (1520).
México	Santiago (1721) (B. California Sur). - Santiago (Hidalgo). - Santiago (Nuevo León). - Santiago Acutzilapan (México). - Santiago Apóstol Ocotlán (Oaxaca). - Santiago Astata (Oaxaca). - Santiago Cacaloxtotec (Oaxaca). - Santiago Conguri-po (Michoacán). - Santiago Cuilapán (Oaxaca). - Santiago Chazumba (Oaxaca). - Santiago de Anaya (Hidalgo). - Santiago de la Monclova (1674) (Coahuila). - Santiago de la Peña (Veracruz). - Santiago de los Caballeros (1554), hoy Colima (Colima). - Santiago de los Caballeros (Sinaloa). - Santiago Ixcuintla (Nayarit). - Santiago Jamiltepec (Oaxaca). - Santiago Juxtlahuaca (Oaxaca). - Santiago Lachiguiri (Oaxaca). - Santiago Matatlán (Oaxaca). - Santiago Miahuatlán (Puebla). - Santiago Miltepec (Oaxaca). - Santiago Niltepec (Oaxaca). - Santiago Nundiche (Oaxaca). - Santiago Papasquiari (Durango). - Santiago Peñasco (Oaxaca). - Santiago Pinotepa Nacional (Oaxaca). - Santiago Texcaltitlán (México). - Santiago Tianguistenco (México). - Santiago Tlamacazapa (Guerrero). - Santiago Tlazala (México). - Santiago Tlazoyaltepec (Oaxaca). - Santiago Tuxtla (Veracruz). - Santiago Yeché (México). - Santiago Yosondúa (Oaxaca). - Santiago y San Felipe Jalapa (Oaxaca). - Santiago Zacatepec (Oaxaca). - Santiago Zumpango (México).
Nicaragua	Santiago de Jinotepe (Carazo). - Santiago de los Caballeros de León (1523) (León). - Santiago de Managua (Managua).
Panamá	Santiago de Veraguas (Veraguas).
Paraguay	Santiago.
Perú	Santiago (Apurímac). - Santiago (Ayacucho). - Santiago (Cuzco). - Santiago (Ica). - Santiago (San Martín). - Santiago de Anchuacaya (Lima). - Santiago de Cao (Libertad). - Santiago de Chilcas (Ancash). - Santiago de Chocorvos (Huancavélica). - Santiago de Chuco (Libertad). - Santiago de Lucanamarca (Ayacucho). - Santiago de Paucaray (Ayacucho). - Santiago de Pisha (Ayacucho). - Santiago de Pupuja (Azángaro). - Santiago de Quihuará (Huancavélica). - Santiago de Surco (Lima). - Santiago de Tuna (Lima).
Puerto Rico	Santiago.
Salvador, El	Santiago de la Frontera (Sta. Ana). - Santiago de María (Usulután). - Santiago de Nonualco (La Paz). - Santiago Texacuangos (S. Salvador).
Venezuela	Santiago de los Caballeros de Mérida (1558). - Santiago del León de Caracas (1566).

* Este cuadro ha sido elaborado con la ayuda de Pilar Iturrioz. Las fechas entre paréntesis son las de fundación y los nombres entre paréntesis los de la división administrativa a que pertenece la población en cuestión. Aunque extensa, la lista es más indicativa que exhaustiva. De hecho, en países como México en que hay gran abundancia de lugares llamados Santiago, sólo se han incluido los de mayor tamaño. En otros países se han suprimido poblaciones cuya denominación parece aludir más al nombre y apellido de un particular que al apóstol, como es el caso de «Santiago Rodríguez» en la República Dominicana o de «Santiago Vázquez» en Uruguay. También se han descartado algunos Santiagos cuya denominación podía tener un origen posterior a la etapa colonial, lo cual no excluye que, por inadvertencia, se hayan mantenido en la lista otros también tardíos.

Un primer repertorio de ciudades americanas llamadas Santiago lo encontramos en la obra dirigida por Luciano HUIDOBRO (1950-51, 784-797) y en el libro de Ernesto LA ORDEN MIRACLE (1970, 65-84). Estos primeros repertorios los hemos podido completar acudiendo sobre todo al *Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano de Literatura, Ciencias, Artes...*, Barcelona, Montaner y Simón, 28 vol., (1887-1910), al *Gran Atlas Aguilar*, Bilbao, Aguilar, S. A. de Ediciones, 3 vol., 1970 y a gran número de atlas nacionales de los diversos países iberoamericanos. En lo tocante a fechas de fundación, proceden todas de la lista elaborada por Catalina Romero Romero que se publicó en C.E.H.O.P.U.: *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1989.



1.8.
Interior de la catedral
románica de Santiago
de Compostela.



1.9.
Fachada barroca de la catedral de Santiago de
Compostela desde el Colegio de San Jerónimo en cuya
portada aparece un Santiago peregrino.

De cómo la idea de peregrinar a Santiago se convirtió en una peregrina idea

A partir de la revolución francesa (1789), la peregrinación entra en un franco declive por la conjunción de múltiples causas que contribuyeron a hacer de la idea de peregrinar a Santiago una peregrina idea, es decir, inusual e incluso absurda.

Entre los extranjeros que peregrinaban a Santiago, la mayoría eran franceses, motivo por el cual en España se llegó incluso a llamar «Camino francés» al Camino de Santiago, y quienes no eran franceses, se veían obligados a atravesar Francia. De ahí la importancia para la peregrinación de cuanto ocurriera en el país vecino. La revolución y las subsiguientes guerras, que duraron casi tres decenios (1789-1815), disuadían de peregrinar tanto a franceses como al resto de los europeos. A modo de botón de muestra, baste señalar que en todo el año 1805 sólo se hospedaron en el Hospital de los Reyes Católicos de Santiago 285 peregrinos (TAVONI, 1985, 206). El otrora caudaloso y multitudinario flujo, se había reducido a un hilo.

Además de la general convulsión europea que la revolución francesa provocó, ésta agravó las nunca fáciles relaciones de vecindad entre España y Francia, lo cual, durante unos decenios, hizo quizás ingrata para los franceses la travesía de España. En 1794, el ejército de la Convención entró en Navarra y arrasó Burguete, el núcleo más próximo a Roncesvalles. En 1808, la invasión napoleónica desató una prolongada y sangrienta lucha que debió enconar más la relaciones con los franceses. Y en 1820, nuevamente tropas francesas, los llamados Cien Mil Hijos de San Luis, entran en España, esta vez para intervenir en un conflicto interno que preludiaba futuras guerras civiles: reponer en el trono a Fernando VII.

A la muerte de Fernando VII se desataron las guerras carlistas, que, como es sabido, tuvieron justamente en Navarra y el País Vasco uno de sus principales teatros de operaciones y dichas guerras fueron nada menos que tres, teniendo lugar la última en los años 70 del pasado siglo. Es decir, durante casi un siglo, desde 1789 a 1876, hubo tensión y se sucedieron los enfrentamientos armados con los franceses y de los españoles entre sí precisamente en la entrada a España de los que en el XVIII eran los dos principales ramales del Camino de Santiago: el de Roncesvalles y el de Irún (el de Somport, como señalábamos antes, había decaído ya en el XVI). De ahí, entre otras

razones, que en el XIX la mayoría de los peregrinos, que no abundaron como en pasadas centurias, procediera de la propia España y en particular del Norte (GUERRA CAMPOS, 1964).

Al efecto disuasor de las guerras, se sumó otro aún más importante para la peregrinación, que fue el fin del Antiguo Régimen y la desamortización eclesiástica. El peregrino, para llegar a Santiago necesitaba alojamiento, alimento y, a veces, curación médica. En el Antiguo Régimen, la Iglesia jugaba un papel fundamental en la asistencia a pobres, enfermos y peregrinos y la desamortización eclesiástica (1837) erosionó su base económica y contribuyó al abandono de monasterios y hospitales. Sin techo ni comida gratis o a módico precio, la peregrinación dejaba de ser asequible para el pueblo llano, pues téngase en cuenta que ir y volver a pie desde el Sur o el centro de Francia a Santiago requería un mínimo de dos meses.

Una idea del declive o práctica extinción a mediados del XIX de la peregrinación jacobea, puede obtenerse repasando lo que el famoso *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España* (1845-50) de Pascual Madoz dice en las voces correspondientes a los núcleos del Camino principal. Las referencias claras a la peregrinación como un fenómeno todavía vivo se cuentan con los dedos de la mano y aun éstas reflejan la decadencia. Por ejemplo, en Rabanal del Camino (León) se alude a una casa «que sirve de cárcel y hospital de peregrinos», señal de que estos últimos no eran muy abundantes. En Navarrete (Rioja), se señala que «por esta población transitan los peregrinos vascongados que van a Santiago de Galicia», pero también añade, en relación al Camino, «que las gentes del país no lo usan en esta dirección, por estar casi intransitable, y porque al Norte del término cruza la carretera construida por la sociedad riojana desde Logroño a Pancorbo» (MADOZ, 1845-50).

Y es que también hay que tener en cuenta que desde el XVIII, en paralelo a las revoluciones políticas y sociales, se estaba produciendo una verdadera revolución en los transportes: primero con la aparición de las «diligencias» y de las carreteras aptas para ellas y luego con el ferrocarril. La marcha a pie o a lomos de caballería, que es como se peregrinaba y para lo que estaban preparados los caminos de peregrinación, dejó

Viajar como peligro, experiencia y forma de conocimiento

de ser la única manera de moverse por tierra y quien podía permitírsele, prefería viajar sobre ruedas. Mas he ahí que en las nuevas redes viarias y ferroviarias, con carácter radial y centro en Madrid, no se prestó atención a itinerarios Este-Oeste como el Camino de Santiago. Si por un lado cada vez se andaba y cabalgaba menos, por otro, tampoco se podía ir fácilmente de Este a Oeste en los nuevos medios de transporte.

A todas estas causas externas, se sumaron otras de índole propiamente religiosa, de las que nos ocuparemos más adelante, que dieron la puntilla al fenómeno jacobeo al cristalizar en Europa nuevos y potentes focos de peregrinación como Lourdes en el XIX y Fátima en el XX. Con ello, la idea de peregrinar a Santiago llegó a ser una idea peregrina hasta para quienes peregrinaban por motivos religiosos.

Constatar la amplitud inusitada del fenómeno jacobeo —que aquí nos hemos limitado a insinuar con cuatro pinceladas—, no es difícil. Tampoco lo es, entender la decadencia, a partir de la revolución francesa, de la peregrinación a Santiago. Hoy, lo que le cuesta al hombre moderno, es más bien formarse una idea de cómo pudo llegar a adquirir tanta y tan duradera importancia. Dado que la peregrinación es un viaje cuyo motivo es religioso, puede resultar oportuno detenerse a considerar qué suponía en la antigüedad viajar y que relaciones se establecían entre los viajes, los caminos y la religión.

Una primera idea de lo que en remotos tiempos supuso viajar, puede obtenerse apelando a la etimología de la propia palabra peregrino, o más exactamente, a la de su primer fonema: *per*. De la antiquísima raíz *per*, que en latín significa «a través de», viven y se nutren, observó Ortega y Gasset, diversas y significativas palabras como peligro (en latín *periculum*), o como *perito*, *experto* o *experiencia*. Es decir, de la raíz común *per* se derivan por un lado palabras que significan viajar —es el caso del verbo «peregrinar», al que curiosamente Ortega no prestó atención— y, por otro, términos como peligro y experiencia. Esta relación etimológica entre viajes, peligro y experiencia no es exclusiva de la lengua latina: en alemán, el fonema equivalente a *per* es *fahr*, del que se derivan *fahren* (viajar), *Gefahr* (peligro) y *Erfahrung* (experiencia). Tanto *per* como *fahr* proceden probablemente de un remoto vocablo indoeuropeo que en su origen significó «caminar por el mundo cuando no había caminos, sino que todo viaje era más o menos desconocido y peligroso» (ORTEGA Y GASSET, 1958, 190-194). Estas dos facetas de los viajes —el peligro y la experiencia— que la etimología orteguiana nos ha servido en bandeja, merecen que les prestemos cierta atención.

Cuanto más se retrocede en el tiempo, más arriesgado parece un viaje: ya por las fieras, ya por la inexistencia de caminos, ya por lo inusual que resultaba viajar y las agresiones o robos de que se podía ser objeto. Un viaje implicaba sin duda peligro y suponía una verdadera aventura. Si los peligros del viaje se superaban felizmente, el viajero sacaba de ellos experiencia y, si no se superaban, el viaje podía conducir a la muerte. Señal de que se contaba con la muerte, no ya en la Antigüedad, sino incluso a comienzos de la Edad Moderna, es que los peregrinos acostumbraban hacer testamento antes de partir, al punto de que los archivos notariales se han convertido en una fuente de importancia para el estudio de la peregrinación jacobea. Ahora se cuenta menos con la muerte, pero no porque ésta haya dejado de acechar al viajero: actualmente los accidentes automovilísticos son en los países ricos una de las mayores causas de mortalidad y si se viaja frecuentemente en coche, la prudencia también recomendaría hoy, como en tiempos a los peregrinos, hacer testamento.

Contando pues con el peligro y la muerte, los antiguos, antes de emprender un viaje, cualquiera que fuese su índole,

tomaban precauciones, como la de viajar acompañados ¹¹, tenían en cuenta los presagios y se encomendaban a los dioses. Como dice Chevallier, «en la Antigüedad todo viaje implica ritos religiosos antes, durante y después del mismo» (1988, 382). Y no sólo en la Antigüedad: hace apenas medio siglo era aún costumbre extendida en España santiguarse al cruzar el umbral de la casa y salir a la calle, fuera para ir a la vuelta de la esquina o para iniciar un largo viaje.

En la medida en que los viajes implicaban peligro y no uno cualquiera, sino un peligro de muerte, no es de extrañar que se estableciera una relación entre los viajes, los caminos y la muerte, ni que cristalizaran cultos a dioses tutelares de los viajeros y adquirieran los viajes una componente religiosa. Ahora bien, como veremos más adelante, no fue el peligro la única causa de que los caminos y los cruces de caminos se cargaran de sentido religioso y se asociaran con la muerte y los muertos.

Por otro lado y como sugiere la etimología, viajar era lo que daba pericia y experiencia y, viceversa, sólo poniéndose en marcha o en camino, sólo poniéndose manos a la obra, cabe adquirir experiencia: «el empirismo o experiencia es un efectivo “andar y ver” como método, un pensar con los pies». Dicho ello sin ánimo peyorativo, pues para Ortega y Gasset, el «episodio lingüístico» de la raíz *per* entendida como viajar, «proporciona una comprensión de lo que es empirismo y experiencia mucho más concreta, viva y filosóficamente importante que todas las definiciones epistemológicas que de aquellos términos se puedan dar» (1958, 193-194).

Lo mismo cabe decir del método, palabra aparentemente abstrusa, y sin embargo de fácil comprensión si nos atenemos a su etimología, según la cual, método no es más que el camino (en griego *hodós*) que lleva a la meta, o sea, el camino acertado y es que, pasando al plano intelectual, picotear conceptos sin método es como vagar perdido por el monte sin encontrar camino y careciendo de «guía», que, dicho sea de paso, es otro de los significados concretos y antiguos de la palabra griega método.

Si, originariamente, tras el método se esconde un camino y un guía, y tras la experiencia un viaje, no ha de extrañar tampoco que el saber se asociara durante larguísimo tiempo a un camino y al hecho de recorrerlo, es decir, al viajar.

De ello dan fe asimismo otras palabras significativas. Cuando se hace una afirmación que por evidente no necesita demostración, se dice que es *ob-via*, calificativo derivado de la expresión latina *ob viam*, que alude a aquello con que uno topa en el camino. Si lo que está en la vía al alcance de cualquier transeúnte es «obvio», lo que se encuentra en el cruce de vías, lugar aún más concurrido, resulta de menor valor todavía y se considera *tri-vial*, adjetivo derivado de trivio o confluencia de tres vías. De la misma manera que recorrer los caminos que todos recorren da lugar a obviedades y trivialidades, abandonar los senderos trillados y transitar por caminos ignotos a la mayoría de los compatriotas, se considera que proporciona valiosos saberes.

Además de su función obvia y trivial de facilitar el movimiento, los caminos tuvieron al parecer desde el principio una apreciable «importancia metafórica y cognitiva». Indicios de ello se encuentran en las más diversas latitudes y épocas. Así, por ejemplo, diversos estudios sobre aborígenes australianos y africanos muestran cómo ciertos ritos de iniciación asocian ésta a una senda señalizada (RYKWERT, 1976), es decir, la iniciación, o paso de la adolescencia a la madurez, se simboliza mediante el recorrido de un determinado camino. De asociar la iniciación con los caminos a asociar éstos con el saber, no hay más que un corto paso franqueado por diversas culturas. Según cuenta Julio César, los galos tenían al dios de los caminos y viajeros «por inventor de todas las artes» ¹². Esta asociación entre la inteligencia y el saber por un lado y los caminos por otro, se dió asimismo en culturas más evolucionadas como la griega: el dios griego de los caminos, Hermes, era también dios de los saberes y de los engaños, siendo esto último un aspecto del saber ya que sólo puede engañar bien quien sabe la verdad.

Y sin necesidad de irnos tan atrás, todavía en el Renacimiento hay quienes sostienen, como el autor del *Viaje a Turquía* que «aquel insaciable y desenfrenado deseo de saber y conocer que natura puso en todos los hombres ... no puede mejor ejecutarse que con la peregrinación (en el sentido de viaje) y ver de tierras extrañas» (VILLALON ?, 1946, 13). Esta pretensión de fundar el saber viajando, yendo a ver las cosas allí donde están, es también la del médico renacentista Paracelso para quien «la naturaleza es un “códice” que es preciso

¹¹ Es significativa al respecto la historia bíblica de Tobías: su padre, antes de enviarle a tierras remotas, se encarga de que busque un acompañante que haga de guía y le proteja de los peligros y la persona

escogida resultó ser el ángel Rafael. No era prudente viajar solo y, por supuesto, no era seguro viajar sin protección divina o angélica.

¹² *La guerra de las Galias*, libro VI, 17.

leer "peregrinando¹³ y vagabundeando por ella."» (ORTEGA Y GASSET, 1958, 192-193). En suma, viajar por el territorio como forma de conocimiento, sea por sendas transitadas; sea, como dice la frase hecha, saliéndose de los «camino trillados» y abriendo nuevas vías desde las cuales otear otros horizontes. Cuestión ésta sobre la que tendremos ocasión de volver al ocuparnos de lo que todavía hoy supone caminar días y días por medio del campo.

El hecho de que el saber y la experiencia se asociaran en la antigüedad con los viajes no quita que, también desde la antigüedad, se hiciera la crítica del movimiento por el movimiento¹⁴ y se recelara de los viajeros. Un ejemplo de los sentimientos contradictorios que inspiraban los viajes lo brinda Platón en *Las Leyes*: a la vez que admitía la necesidad de viajar para aprender¹⁵, proponía abolir el comercio exterior y prohibir viajes fuera de los límites del Estado a los ciudadanos que no hubieran cumplido los cuarenta años, es decir, que no hubieran alcanzado la madurez. Los viajes enseñan, pero también pueden servir para importar, como temía Licurgo, el legislador espartano, «costumbres extranjeras, usos de gente indisciplinada y diferencia de ideas de gobierno»¹⁶. De ahí que Platón, como tantos gobiernos de todas las épocas, intentara restringirlos. Claro que aquello que se restringe y, por ese motivo, se hace atractivo e inusual, adquiere particular valor: el viajero no sólo era alguien que había visto más, sino que era uno de los pocos que, fuera por haber transgredido las prohibiciones o por haber sobrevivido a los peligros, había tenido ocasión de hacerlo. No es raro, pues, que gozara de especial consideración y prestigio y se le atribuyera incluso un conocimiento superior.

¹³ No deja de ser llamativo en estos dos autores del XVI el empleo de la palabra peregrinar en la acepción amplia de viajar. Hasta tal punto había sido la peregrinación el viaje más frecuente, que peregrinar se convirtió en sinónimo de viajar.

¹⁴ Ya Sócrates advirtió que al viajar uno no puede dejar de llevarse a sí mismo y que no es huyendo de un lugar como se resuelven los problemas personales, cuestión sobre la cual Séneca insistió en diversas epístolas: «de espíritu es de lo que hay que cambiar, no de clima» (CHEVALLIER, 1988, 366-369).

En tiempos pasados, viajar fue pues algo más que una acción meramente utilitaria —para intercambios comerciales— o placentera, al estilo de lo que hoy es para muchos el turismo. Era un medio de adquirir experiencia, conocimiento e incluso prestigio y en la medida que peligroso, era también una aventura, un reto atrayente para los audaces. Pero aunque ésta haya podido ser una de las motivaciones que incitaban en el pasado a viajar —una de cuyas modalidades era la peregrinación—, dista de ser la única clave que puede ayudarnos a entender el fenómeno jacobeo.

Cabe, desde luego, considerar que la peregrinación es «una práctica que hasta los menos religiosos de nosotros cultivamos al rendir homenaje a la memoria de personas de talento y fama. ¿Confía el moderno peregrino que se acerca al lugar de nacimiento de William Shakespeare, a la tumba de Napoleón o al Partenón ... que se le transfiera parte del genio de los grandes? ¿Considera acaso que la gloria del pasado iluminará su vida? ¿O es el viaje ... simplemente un medio de ganar a la vuelta prestigio entre los suyos?» (LOXTON, 1978, 92). Pero si nos limitamos a un enfoque así, nos quedaremos en los aledaños del fenómeno peregrinatorio, escamoteando una componente esencial cual es la religiosa.

¹⁵ «... jamás nuestra república, decía Platón, podrá llegar al verdadero punto de perfección, de cultura y de virtud, si por no tener relación con los extranjeros, carece de todo conocimiento de lo que hay de malo y de bueno entre ellos» (*Las Leyes*, libro XII).

¹⁶ Plutarco, *Vidas paralelas*. Licurgo, XXVII.

Las peregrinaciones consideradas como una etapa de una larga evolución religiosa

En sentido estricto, peregrinar es viajar a un santuario más o menos distante, o sea, es desplazarse lejos por una motivación religiosa, lo cual no quita que junto a esa motivación se puedan dar otras muy dispares como las apuntadas en el anterior apartado. El Camino de Santiago fue ante todo una ruta de peregrinación y porque la peregrinación llegó a ser masiva, tuvo el Camino gran importancia económica y social. Aunque para explicar algunas facetas de la peregrinación y del Camino de Santiago, quepa apelar a factores, hoy más usuales, como los comerciales, políticos, sociales, psicológicos o militares, si se quiere entender lo que fue no queda más remedio que afrontar su componente religiosa.

Puestos a abordar esa faceta religiosa intrínseca a las peregrinaciones, lo primero que cabe señalar es que éstas no constituyen un fenómeno específico de la religión cristiana, sino que parecen responder a una necesidad de las más diversas religiones manifestada en múltiples lugares antes y después de Cristo. Los judíos coetáneos de Cristo acudían a millares y desde remotos lugares, sobre todo en tres fechas señaladas, al templo de Jerusalem. Una de las cinco obligaciones que el islam imponía e impone a todo musulmán es peregrinar a La Meca al menos una vez en la vida si sus medios se lo permiten. También en la India hubo y hay peregrinaciones, siendo quizás la más conocida, la que tiene como meta Benarés, a orillas del Ganges (CHELINI y BRANTHOMME, 1987).

¿Tienen todas estas peregrinaciones algo en común? Para averiguarlo habría que remontarse más atrás en el tiempo y profundizar más en la naturaleza y necesidades de nuestros antecesores. Aun cuando tamaña empresa exceda nuestras posibilidades, puede resultar instructivo abordarla siquiera parcialmente a fin de contemplar las peregrinaciones jacobas, no desde nuestra perspectiva actual, tan ajena, sino como un paso en la evolución de las sociedades europeas anteriores al cristianismo. Aquello a cuya génesis se asiste, se entiende mejor y, además, así cabe descubrir en la peregrinación a Santiago la pervivencia, adaptación y evolución de formas de culto mucho más antiguas y primitivas. Algunos ejemplos pueden ilustrarlo.

¹⁷ *De correctione rusticorum*, VII.

¹⁸ Según cuenta Teofrasto (*Caracteres*, 16), los viandantes hacían una genuflexión ante estos mojones o vertían sobre ellos aceite.

¹⁹ Según Barret y Gurgand (1980, 64-65) parece que el término *montjoie* se deriva de una palabra francogermánica que designaba los oteros o elevaciones aptas para la observación y la defensa, y que

Los montones de piedra

Un caso claro de pervivencia de cultos anteriores a la peregrinación jacobea —aunque se trate de algo tangencial a la misma—, se halla en los montones de piedra al borde del camino. En el siglo VI, San Martín Dumiense, obispo de Braga y evangelizador de Galicia, acusaba a las poblaciones del Noroeste de la Península, por donde luego pasaría el Camino de Santiago, de mantener cultos paganos que se manifestaban, entre otras cosas, en la erección de montones de piedra en el borde de los caminos como ofrenda a un dios que el autor asimila a Mercurio ¹⁷. Asimilación perfectamente explicable si se tiene en cuenta que los romanos veneraban a Mercurio como protector de los viandantes y que existía entre ellos una costumbre similar. Mercurio, a su vez, era, hasta cierto punto y en lo tocante a los caminos, el equivalente romano del dios griego Hermes y en Grecia, antes de que se jalajaran las rutas con mojones dedicados a este último dios ¹⁸, lo que había eran montones de piedra a los que cada transeúnte, en un gesto de devoción, añadía otra (MOTTE, 1987, 109). En suma, el culto pagano que San Martín Dumiense criticaba en el Noroeste de la Península, tenía ciertos equivalentes en el mundo grecorromano y sus orígenes se remontan probablemente muy atrás.

De hecho, amontonar piedras es la forma más sencilla de señalar un camino o una linde, y aún hoy, en sendas difíciles de montaña, es habitual encontrar piedras menudas apiladas en un lugar visible para marcar la ruta (foto 1.10). Y las costumbres de remotos orígenes y amplia difusión no desaparecen de la noche a la mañana. La inercia no es sólo el fenómeno físico que estudió Newton, sino también una insoslayable realidad mental y social responsable de la pervivencia o lenta transformación de ciertas costumbres.

Esos montones de piedra al borde de los caminos de cuyos remotos antecedentes nos hemos ocupado, no desaparecieron en la baja Edad Media con el auge de las peregrinaciones, sino que se transformaron en lo que en Galicia se llaman «milladoiros» y en Francia «montjoie» ¹⁹. Es más, en el Camino de Santiago fueron particularmente célebres el de Foncebadón (foto 1.11) —donde al pasar cada peregrino

luego se aplicó a los montones de piedras que desde antiguo ha erigido el hombre junto a los caminos.



1.10.
Señal de piedra entre Manjarín
y El Acebo (León).

echaba una piedra al montón, que en época de nieves servía además de hito de referencia—, y el del Monte del Gozo —nombre equivalente al «montjoie» francés y a las «monjoyas» asturianas—, junto a Santiago de Compostela. En ambos casos, se trataba de puntos muy singulares del camino: Foncebadón, aparte de ser el más alto del Camino, era una importante divisoria entre la Maragatería y el Bierzo, y desde el Monte del Gozo avistaba el peregrino por vez primera la meta, es decir, Santiago de Compostela. Pasado el momento de auge de la peregrinación, la costumbre siguió viva, en el caso de Foncebadón, entre los segadores gallegos que pasaban a Castilla por vez primera (URIA, 1949, 282) y ahora vuelven a practicarla los caminantes que se dirigen a Santiago ²⁰.

Las encrucijadas y los cruceros

Un caso más complejo de pervivencia y transformación de cultos anteriores es el de las encrucijadas y los cruceros.

Las encrucijadas son puntos singulares de los caminos y en ellos acecha un peligro particular que, en una vía bien con-

servada, no se da en ningún otro punto: equivocarse el camino, perder o salirse del buen camino, extraviarse en suma. En los caminos, como en la vida, hay puntos o momentos en que una decisión condiciona todos los pasos ulteriores. De ahí la carga simbólica de los cruces y, por eso, no es por ejemplo mera casualidad que en el drama de Edipo se sitúe la muerte del padre a manos de su hijo en un trivio: ahí comenzó su extravío, se torció su destino.

No es de extrañar, pues, que tanto en pueblos antiguos como en algunos modernos —en particular en Galicia—, los encuentros de caminos hayan tenido cierto carácter sacro, funerario, demoníaco o mágico (TABOADA CHIVITE, 1975).

En la Grecia clásica, era creencia que Hécate, la diosa de los infiernos, aparecía en las encrucijadas con un cortejo de espectros. Dos milenios y medio después, es decir, en la actualidad, y en un contexto cultural distinto, cabe encontrar en Galicia una creencia popular bastante afín: que las ánimas del purgatorio acuden a las encrucijadas. Diríase, apelando a un símil musical, que nos hallamos ante dos variaciones sobre un mismo tema.

²⁰ El sacerdote Elias Valiña, autor de la señalización con pintura amarilla del Camino —lo más eficaz que hasta ahora se ha hecho para recuperarlo— y de una guía del mismo, escribe al respecto:

«Siguiendo la tradición pagana, los viandantes debían echar una piedra al montículo (de la Cruz de Ferro en Foncebadón). Rito que también seguimos los peregrinos de hoy» (VALIÑA, 1985, 124).



1.11.
Montón de piedras de la Cruz de
Ferro de Foncebadón (León).

Y no se trata ni mucho menos de la única pervivencia y transformación de cultos relativos a los cruces de caminos. Los romanos rindieron culto en las encrucijadas a Mercurio, a Diana ²¹ y a los llamados «lares compitales» (de *compitum*, encrucijada). Estas divinidades menores del panteón romano, que en un principio eran dioses de los límites y encrucijadas de caminos, y se veneraban principalmente entre campesinos, terminaron siendo identificadas en el medio urbano con los manes o espíritus de los antepasados (BERMEJO BARRERA, 1986, 206). Esta asociación entre encrucijadas y difuntos se ha dado hasta hace poco en el Norte de España. En Galicia, se enterraban en ellas a los niños que morían sin haber sido bautizados. «La valoración funeraria de estos lugares se advierte, también, en la costumbre, casi general, de detenerse los entierros en todas las encrucijadas» y en la existencia de cruceros con «pousadoiros», es decir, con una especie de mesa de piedra en la que posar los muertos mientras se reza un Padrenuestro o el sacerdote entona el responso (TABOADA CHIVITE, 1975). En el País Vasco era asimismo usual detener los cortejos en las encrucijadas que hubiese en el camino al cementerio y «aún en los primeros lustros de este siglo estaba muy extendida la costumbre de quemar el jergón de la cama donde hubiese muerto una persona... en una encrucijada...» (BARANDIARAN, 1980, 17 y 25).

Si de Galicia y el País Vasco nos desplazamos al extremo oriental del Camino de Santiago, a la antigua Galia, nos veremos a encontrar con antiquísimos cultos relacionados con encrucijadas y caminos. Según Julio César, la principal devoción de los galos era a un dios de los caminos, que además de ser, como ya señalamos, el inventor de todas las artes, protegía el comercio y ayudaba a enriquecerse ²². De la fusión de la cultura celta con la romana surgieron, como atestigua la epigrafía, unas divinidades especiales de los caminos y cruces. En las Galias cabe señalar, por ejemplo, unos númenes de la fertilidad, las *Matres* o *Matronae*, a los que a veces añaden las palabras *biviae*, *triviae* o *quatriviae*, es decir, de los encuentros de dos, tres o cuatro caminos (CHEVALLIER, 1988, 383-384, y TABOADA, 1975, 101-103).

En Galicia, el cruce entre la cultura romana y la autóctona también dio lugar a unas divinidades especiales: los «lares via-

les», una modalidad de lares casi exclusiva de allí con funciones similares a las del Hermes arcaico (BERMEJO BARRERA, 1986). Estos primitivos cultos, que luego se romanizaron parcialmente, sobrevivieron de alguna manera a la caída del imperio romano, como lo da a entender en el siglo VI San Martín Dumense al tachar de diabólica la costumbre de encender fuegos en los trivios, o sea, en los cruces ²³, y sobrevivieron también a siglos y siglos de cristianismo como dan a entender los ejemplos citados del folclore gallego y vasco en los que aún nos parece oír ecos ancestrales y precristianos.

Ante ritos y costumbres tan arraigados y capaces de resistir tantos embates, no es raro que la Iglesia se esforzara en cristianizarlos y quizás no sea casualidad que los cruceros abundan particularmente en regiones donde antes se registraron con mayor intensidad cultos diversos a las encrucijadas. Visto así, el crucero sería, entre otras cosas, una especie de respuesta cristiana a cultos anteriores de las encrucijadas, un intento de cristianizarlos (foto 1.12). Intento que se realiza en el plano del lenguaje —los trivios y cuadrivios pasaron a llamarse «cruces»— y en el material: en vez de mojones a Hermes como en Grecia o de aras a los lares viales, se construyeron «cruceros» que, con su cruz enhiesta o sus figuras religiosas, invitaban a encomendarse a Cristo o a los santos en el momento crítico de decidir el camino que debía tomarse. Y como los mojones se usaban indistintamente para señalar caminos o límites, donde había mojones delimitadores de jurisdicciones aparecieron a veces las llamadas «cruces de término».

Los templos a Mercurio y Diana al borde de los caminos fueron sustituidos por humilladeros —lugar en las afueras de los pueblos y junto a los caminos con una cruz o efigie— y por ermitas dedicadas a santos protectores de los caminantes como Santiago, San Martín, San Julián o San Cristóbal, que por eso es hoy patrono de los automovilistas.

Algo similar puede esconderse tras el hecho de que en los caminos medievales importantes, entre otros los jacobeos, abundan las ermitas dedicadas a santos a los que se atribuyen virtudes curativas como la Magdalena, San Lázaro y San Roque (santo que en vida fue médico y peregrino). Esta relación entre enfermos y caminos o encrucijadas tiene remotas

²¹ Según TABOADA CHIVITE (1975, 103), que se apoya en Virgilio (*Eneida*, IV, 511 y VII, 16), a Diana se la calificaba a veces de *Trivia* y estatuas trifaces de ella se hallaban en las encrucijadas.

²² *Guerra de las Galias*, VI, 17.

²³ *De correctione rusticorum*, XVI.



1.12.
Crucero en el camino de Ordoiz
a Estella (Navarra).

piedra, los cruceros y las ermitas, capillas, hospitales y conventos dedicados a santos protectores de los viandantes o con virtudes curativas que cabe encontrar a la vera de los caminos de peregrinación. Pero también cabe vislumbrar la pervivencia y transformación de cultos anteriores en cuestiones que distan de ser accesorias.

Los sepulcros y los caminos: del más allá geográfico al más allá metafísico

Las principales peregrinaciones medievales y muchas secundarias son, entre otras cosas, dilatados viajes a un monumento funerario: al Santo Sepulcro de Jerusalem, «a Roma para visitar los santos lugares en que yacen los cuerpos de San Pedro y San Pablo» como se dice en el siglo XIII en *Las Partidas* de Alfonso X el Sabio²⁵, a los sepulcros de Santiago en Compostela, de San Marcos en Venecia, de los Reyes Magos en Colonia, de la Magdalena en Vezelay (Francia), o de Santo Tomás Becket en Canterbury. Obviamente, no es un simple detalle que la meta material que se alcanzaba al fin de un largo camino fueran unos restos mortales contenidos en un sepulcro, sepultura o urna, restos de cuya veneración se esperaban gracias espirituales, curaciones y milagros. La peregrinación medieval no se reduce desde luego a recorrer un camino para llegar a un monumento funerario, pero es indudable que camino y monumento funerario son elementos básicos de ésta. Es más, camino y monumento funerario no sólo son elementos básicos de la peregrinación medieval, sino que están estrechamente relacionados entre sí por una tradición de probable origen prehistórico que ha perdurado de una u otra manera hasta hace poco. Pero ¿por qué o cómo caminos y monumentos funerarios llegaron a formar un binomio?

La vida limita con la muerte. Traspasar ese límite era, desde tiempos prehistóricos, ir al más allá²⁶. Si los caminos conducen más allá de los límites del lugar en que se habita y si la muerte se asocia con el más allá, era lógico que los límites y los caminos se cargaran de significado y sirvieran de apoyo

raíces y ha perdurado igualmente en el folklore. Estrabón, hablando de los habitantes del Norte de la Península Ibérica, cuenta que éstos «exponen a los enfermos en los caminos, como se hacía antiguamente entre los egipcios, para ser curados por los que han padecido la misma enfermedad»²⁴. La explicación que da Estrabón resulta discutible para algunos —podría tratarse de una costumbre de carácter religioso—, pero el hecho que narra no deja de ser interesante si se tiene en cuenta que en el folklore gallego se registra una costumbre similar: para curar por ejemplo flemas o raquitismo, llevan al enfermo a una encrucijada y allí recitan un ensalmo o practican cierto rito (TABOADA CHIVITE, 1975, 108-110).

Hasta aquí nos hemos ocupado de elementos más o menos accesorios a las peregrinaciones cual los montones de

²⁴ Estrabón, III, 3, 7. Versión española anotada en A. García Bellido *España y los españoles hace dos mil años según la geografía de Estrabón*, Espasa Calpe, Madrid, 1945.

²⁵ Partida I, Título XXIV, Ley 1.

²⁶ Aunque no sepamos exactamente cuáles eran las creencias del hombre prehistórico, en particular del constructor de

megalitos, no parece arriesgado suponer que sus a menudo monumentales enterramientos reflejan cierta fe en un más allá. Así lo estiman, en todo caso, bastantes prehistoriadores.

para múltiples imágenes. El más allá geográfico al que lleva el camino, se presta a convertirse en imagen o símbolo del más allá metafísico. Por ejemplo, ¿qué mejor manera de representar claramente la creencia de que la muerte conduce a un más allá metafísico que enterrar a los muertos junto a un camino, abierto justamente para ir al más allá geográfico? Si la iniciación o paso de la adolescencia a la madurez se asocia con un camino, ¿por qué no se iba a asociar el paso de la vida a la muerte? Algo así debían tener en mente quienes, según muestran los estudios inéditos de José Ramón Menéndez de Lurca, levantaron decenas, y a veces centenas, de monumentos funerarios —dólmenes o túmulos— a lo largo de caminos de cresta del Noroeste peninsular. Costumbre que de alguna manera también se da, con las diferencias de rigor, entre los romanos y los primeros cristianos, los cuales, al parecer no sólo por la facilidad de acceso, solían situar sus necrópolis junto a vías transitadas. A título de ejemplo cabe citar el caso de Alyscamps (Francia), famoso cementerio romano situado junto a la Vía Aureliana que los peregrinos visitaban para honrar el sepulcro de San Gil, muerto en el siglo VIII. También parece significativo que los restos de San Pedro y San Pablo reposaran hasta el siglo IV junto al tercer miliario de la Vía Appia. Pero sea cual fuere la razón por la que se asociaron muertos y caminos, lo cierto es que esa asociación se dio y se da en diversas culturas.

Entre los griegos, como explica Ortega y Gasset, «el dios de los límites ciertos y de los caminos acertados... era Hermes... Pero lo curioso es que ... Hermes era a la vez el dios de los sueños y el dios *psicopompo*, que guía a las almas y las conduce tras la muerte al descanso; por tanto, el dios del “buen camino” o método de la salvación» (1958, 80-81). En la figura de Hermes sintetizaron pues los griegos, entre otras²⁷, dos asociaciones diversas. Por una parte, como los mojones con que se señalizaban límites y vías eran similares, quedaron límites y vías bajo la tutela de un mismo dios²⁸. Por otra parte, como los mojones guían a los viajeros en sus desplazamientos, el dios de los mojones pasó también a ser considerado guía de los muertos, a los que asimismo se suponía viajeros.

Entre los romanos también se dan divinidades que lo son simultáneamente de los caminos y los muertos. Es el caso de

la ya mencionada diosa Hécate, importada de Grecia, donde ya en el siglo V a. C. aparecía como protectora de la puerta y a la que los romanos rindieron culto como diosa de los caminos y de los infiernos y los muertos. Esta asociación entre caminos y muertos se acabó produciendo también, como ya señalamos más atrás, en el caso de los lares.

Si pensamos en la extraordinaria importancia de los monumentos funerarios megalíticos (dólmenes, túmulos, menhires, cromlechs) y en su relación con los caminos, ¿no podrían considerarse las peregrinaciones medievales como una variante evolucionada del ancestral culto a los muertos?

El culto a los muertos en general, propio de religiones anteriores, se restringe en el cristianismo al de unos muertos muy especiales y concretos: los santos. En una primera etapa, el culto a los santos se centró en los mártires, cuya veneración arranca de las últimas persecuciones del siglo III y adquiere plena difusión en el siglo IV cuando el cristianismo es declarado religión oficial del Imperio. Posteriormente se amplió a los santos en general —doctores, confesores, etc.—, fueran o no mártires. Este culto a los santos pronto se convirtió a su vez en el culto de sus restos o reliquias, el cual se institucionalizó en el año 787 cuando el segundo concilio de Nicea decretó que para consagrar una nueva iglesia era necesario que ésta dispusiera de una reliquia o que se hiciera con ella lo antes posible. Obsérvese que esto suponía de alguna manera otorgar a cada altar una cierta dimensión funeraria o sepulcral. Pocas décadas después comenzaba el fenómeno jacobeo.

Si el culto a los muertos del hombre prehistórico nos dejó miles de monumentos megalíticos y el de los egipcios centenares de pirámides, el culto a las reliquias llenó Occidente de templos y en algunos casos de sepulcros de santos importantes, dio lugar a grandes movimientos de peregrinación. En vez de disponer sepulcros a lo largo de caminos, como ocurría en la prehistoria y en la época clásica, surgieron grandes caminos, como el de Santiago, cuya meta era un sepulcro notable.

Las formas que el culto a los muertos, a las vías y a los cruces adoptó en la prehistoria y en la antigüedad clásica cambiaron con el triunfo del cristianismo y el paso del politeísmo al monoteísmo, pero no fue éste un cambio brusco ni total.

²⁷ Hermes se asociaba también, como ya señalamos, con el saber, la astucia y el engaño, motivo éste último por el que quizás se le relacionó con el comercio y los ladrones y se le atribuyó una

naturaleza ambigua —de ahí el hermafroditismo—; por otra parte, como mensajero de los dioses y comunicador tenía que ver con la música y el lenguaje (de ahí la hermenéutica).

²⁸ Obsérvese que en Roma ocurrió algo parecido pues, como ya señalamos, los lares velaban a la vez sobre los límites y los caminos.

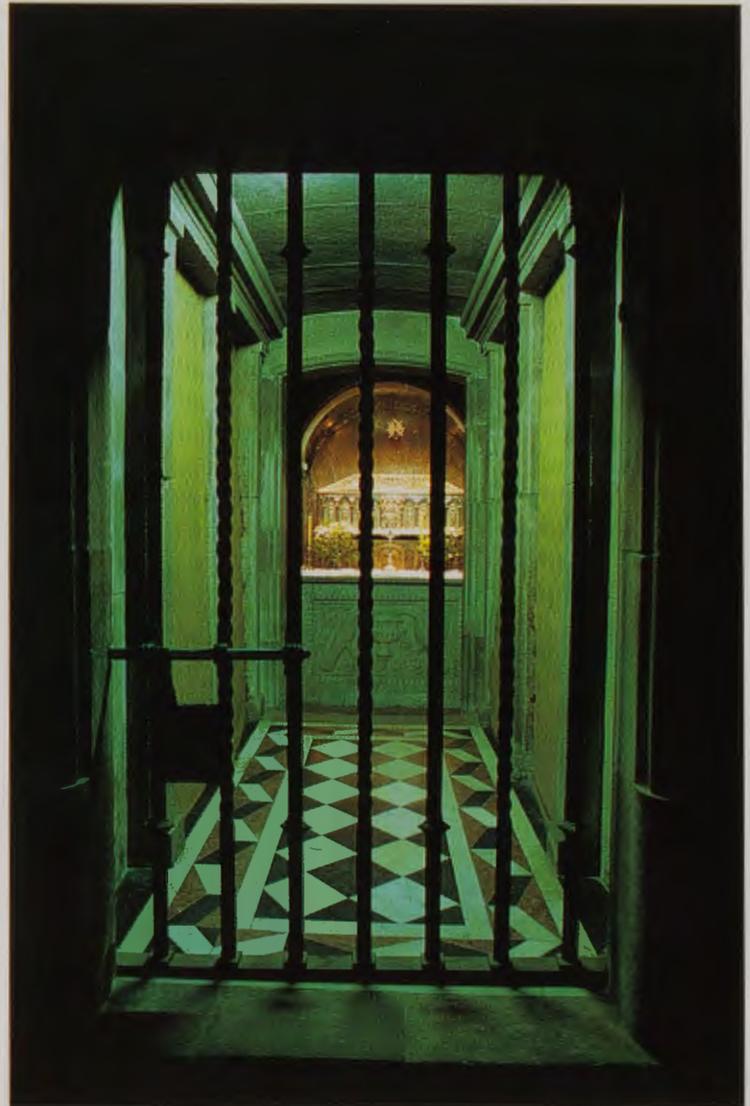
El Camino de Santiago como rosario de santuarios

Con el paso del tiempo, al sepulcro inicial (foto 1.13), generador del camino, y a su majestuosa envoltura (foto 1.14), se sumaron diversos sepulcros y santuarios. El capítulo VIII de la célebre *Guía del peregrino a Santiago de Compostela*²⁹ del siglo XII, se titula precisamente: «Cuerpos santos que reposan en la ruta de Santiago y que deben visitar los peregrinos». El autor menciona exclusivamente santuarios franceses situados en las cuatro rutas que desembocaban en el principal camino español. A los que venían por el Sur, «por la ruta de San Gil», les recomendaba visitar en Arles las tumbas de San Trófimo, San César, San Honorato y San Ginés, así como las de San Gil en Alysamps y San Saturnino en Toulouse. Los borgoñones y teutones que van a Santiago por Le Puy debían detenerse en Conques para venerar los restos de Santa Fe. Quienes procedían de más al Norte, hacían alto en Vezelay, donde se honraban los supuestos restos de María Magdalena y en Noblat, para orar ante San Leonardo. Finalmente, los que partían de París, rendían culto en Tours a los restos de San Martín, en Poitiers a los de San Hilario y en Saintes a San Eutropio. Huelga decir que todos estos santuarios franceses hilvanados por ramales del Camino de Santiago eran a su vez objeto de peregrinaciones de radio más corto. Por otra parte, los peregrinos que venían de Francia se convirtieron en agentes de la difusión en España del culto a todos estos santos y de otros cuyo culto se inició o cristalizó posteriormente.

En el tronco principal del Camino de Santiago en España tampoco faltaron santuarios construidos para venerar los restos de santos, en torno a los cuales surgieron incluso importantes poblaciones como tendremos ocasión de ver.

En unos casos se trataba de santos directamente relacionados con el Camino de Santiago. Así San Lesmes y San Amaro, cuyos cuerpos se conservaban y honraban en la ciudad de Burgos y, sobre todo, de Santo Domingo de la Calzada y San Juan de Ortega, en torno a cuyos restos surgieron magníficos santuarios —como puede deducirse de una simple mirada a las plantas de la catedral de Santo Domingo de la Calzada y del monasterio de San Juan de Ortega (figuras 1.3 y 1.4)— y los lugares que llevan su nombre (foto 1.15).

²⁹ Con ese título publicó Jeanne Vielliard en los años 30 el libro V del Códice Calixtino.



1.13.
Tumba del apóstol en la catedral de Santiago de Compostela.

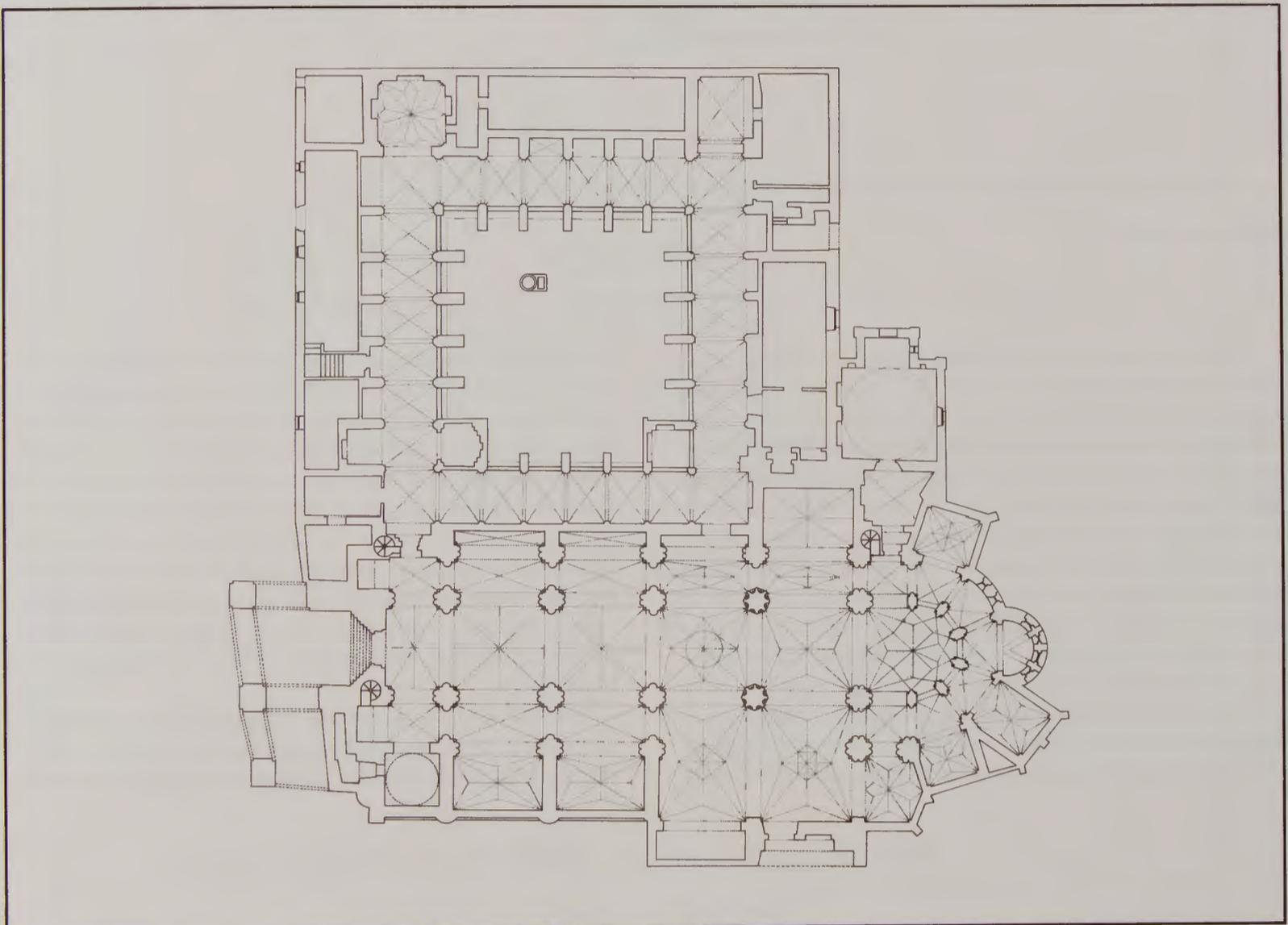


1.14.
Catedral de Santiago y plaza
del Obradoiro la víspera de la festividad
del apóstol.



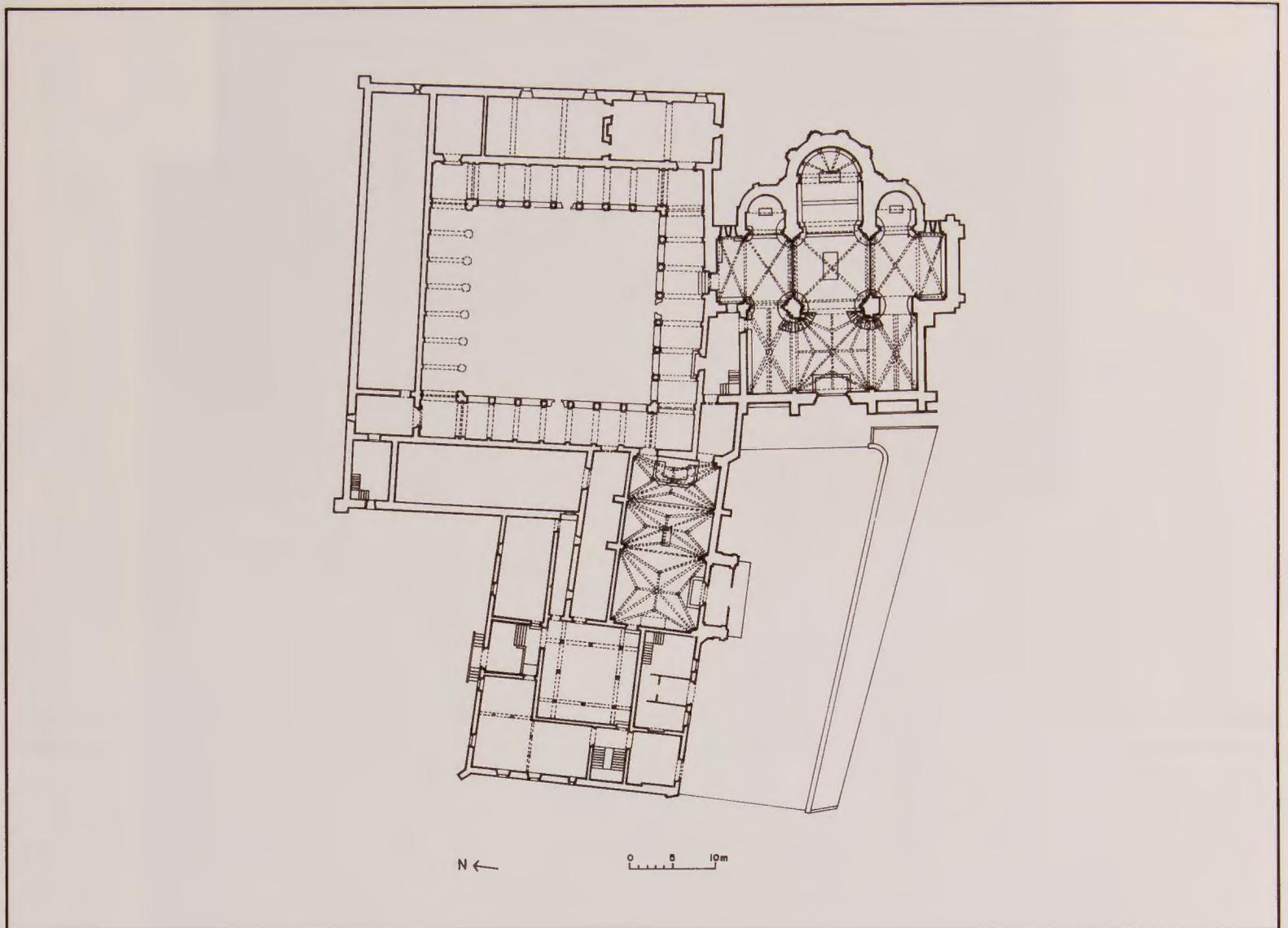
1.15.
Capitel de la Anunciación
en la iglesia de San Juan de Ortega
(Burgos).

FIGURA 1.3.—CATEDRAL DE SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (RIOJA).



Fuente: Levantamiento de V. Lampérez y de la Dirección General de Bellas Artes redibujado en 1991 por José Miguel León con motivo del Plan Especial del Casco de Santo Domingo de la Calzada.

FIGURA 1.4.—SANTUARIO Y MONASTERIO DE SAN JUAN DE ORTEGA (BURGOS).



Fuente: GARCIA GRINDA (1986).

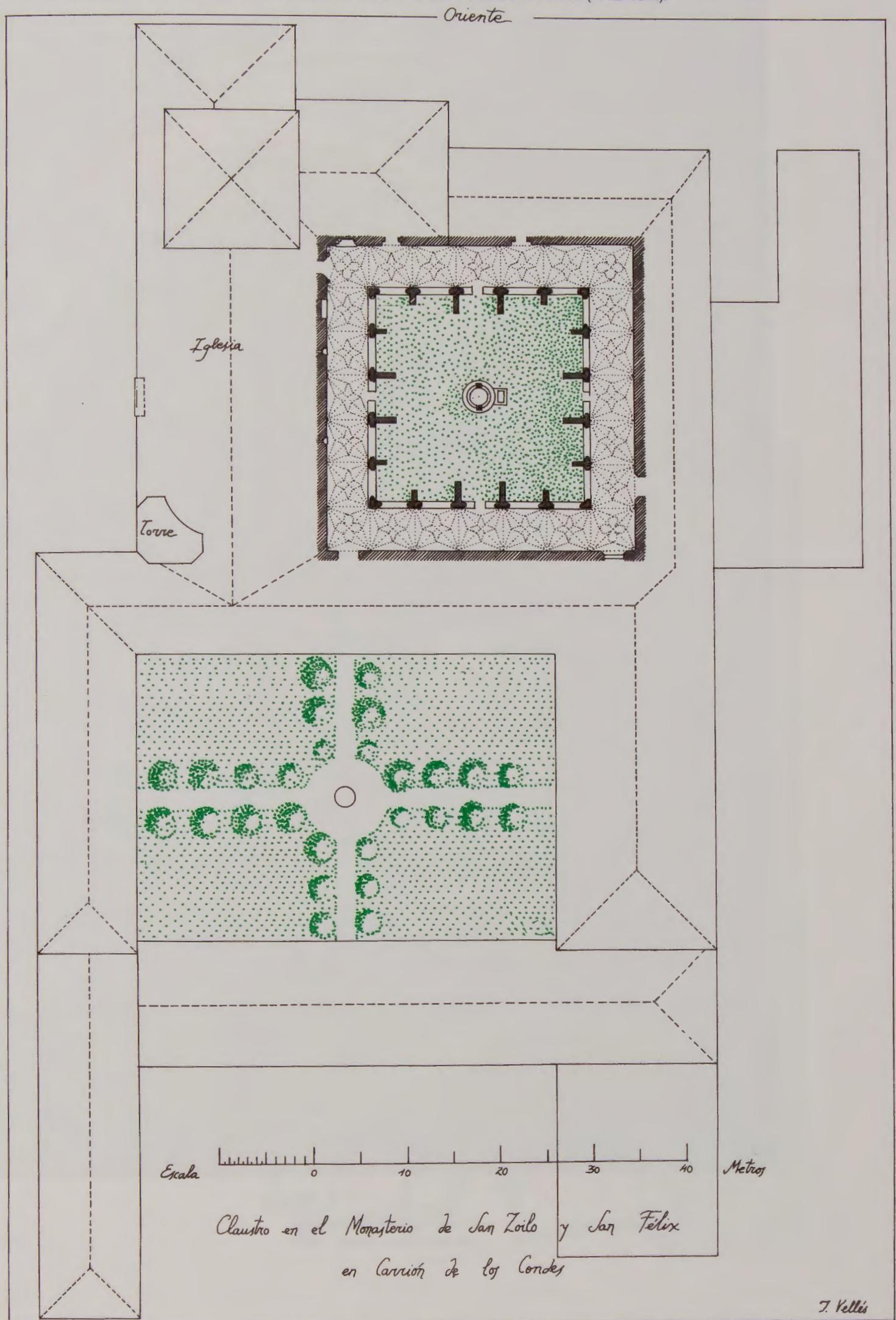
En otros casos, se trataba de santos muy anteriores. Es el caso, por ejemplo, de dos mártires del siglo III: San Claudio, cuya tumba se veneraba en las proximidades de León, y San Facundo, cuyos restos se honraban en un lugar que acabó tomando el nombre del santo y del que se deriva el actual: Sahagún. Según parece, existió allí un monasterio visigótico, abandonado cuando la invasión musulmana, restaurado por Alfonso III y destruido en el 883 por las huestes árabes. Finalmente, en el XI pasó a la orden de Cluny que hizo de Sahagún su sede principal en la Península y lo convirtió en un centro de gran influencia sobre las peregrinaciones a Santiago.

En otros casos, finalmente, se trataba de restos de santos trasladados desde otros puntos a lugares del Camino de Santiago y que se convirtieron en el germen de notables santuarios. En el siglo XI, desaparecido el califato de Córdoba y

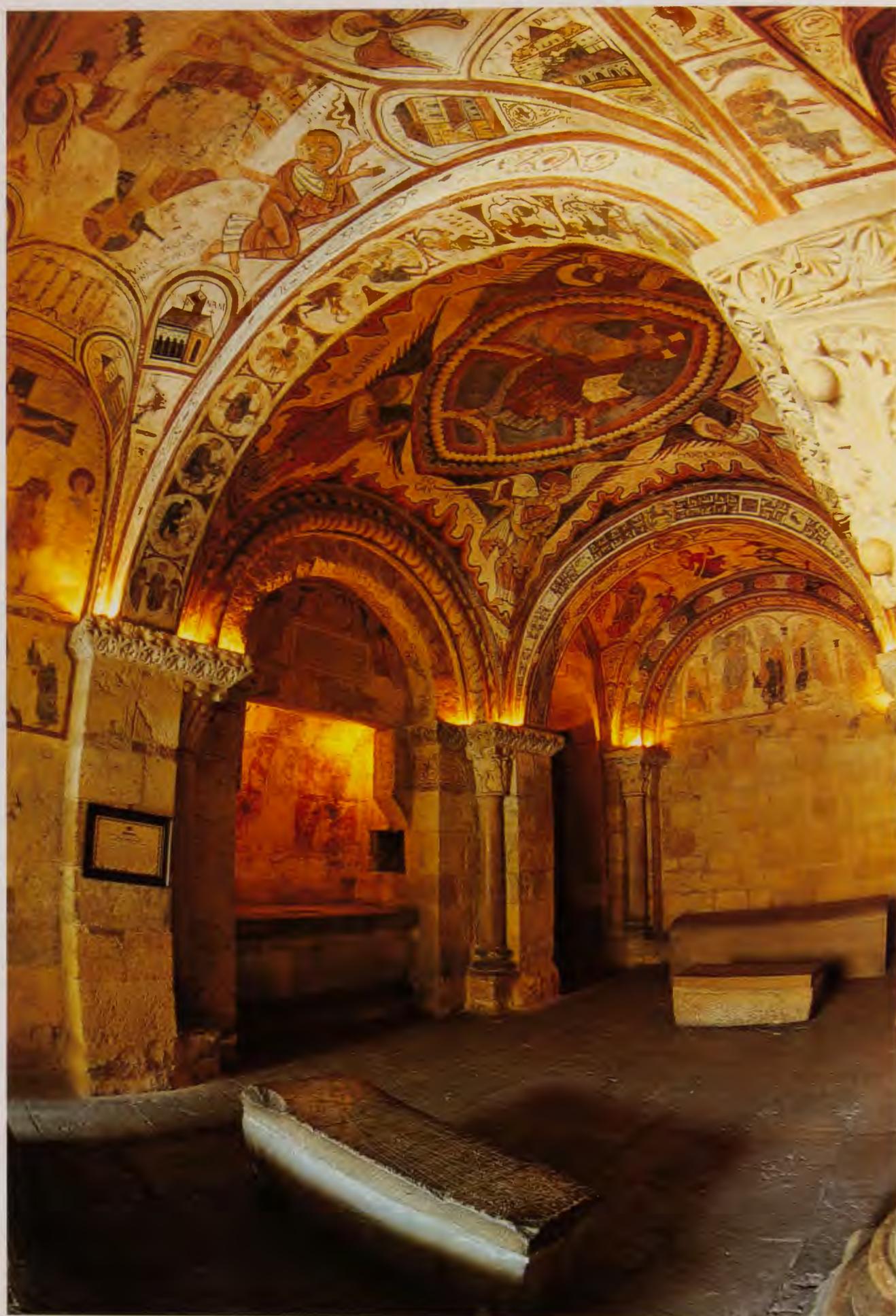
divididos los musulmanes en reinos de taifas, pudieron los cristianos reclamar los restos de algunos santos a que rendían culto las comunidades mozárabes del Sur. Así, por ejemplo, San Zoilo, mártir cordobés del siglo III, con culto conocido desde el siglo IV, que dio nombre a Sansol, pueblo navarro del Camino de Santiago, y cuyos restos se trasladan hacia 1070 a un monasterio de Carrión de los Condes (Palencia) que hoy lleva su nombre (figura 1.5). Similar es el caso de San Isidoro, famoso obispo de Sevilla del siglo VII cuyos restos se trasladaron en 1063 a un monasterio de León, que toma su nombre y donde la familia real leonesa tenía su propio panteón (foto 1.16).

De hecho, la construcción de grandes monumentos en torno a los restos mortales de un santo se extendió de alguna manera a los poderosos, cuyas sepulturas, siguiendo también

FIGURA 1.5.—CLAUSTRO DEL MONASTERIO DE SAN ZOILO. CARRION DE LOS CONDES (PALENCIA).

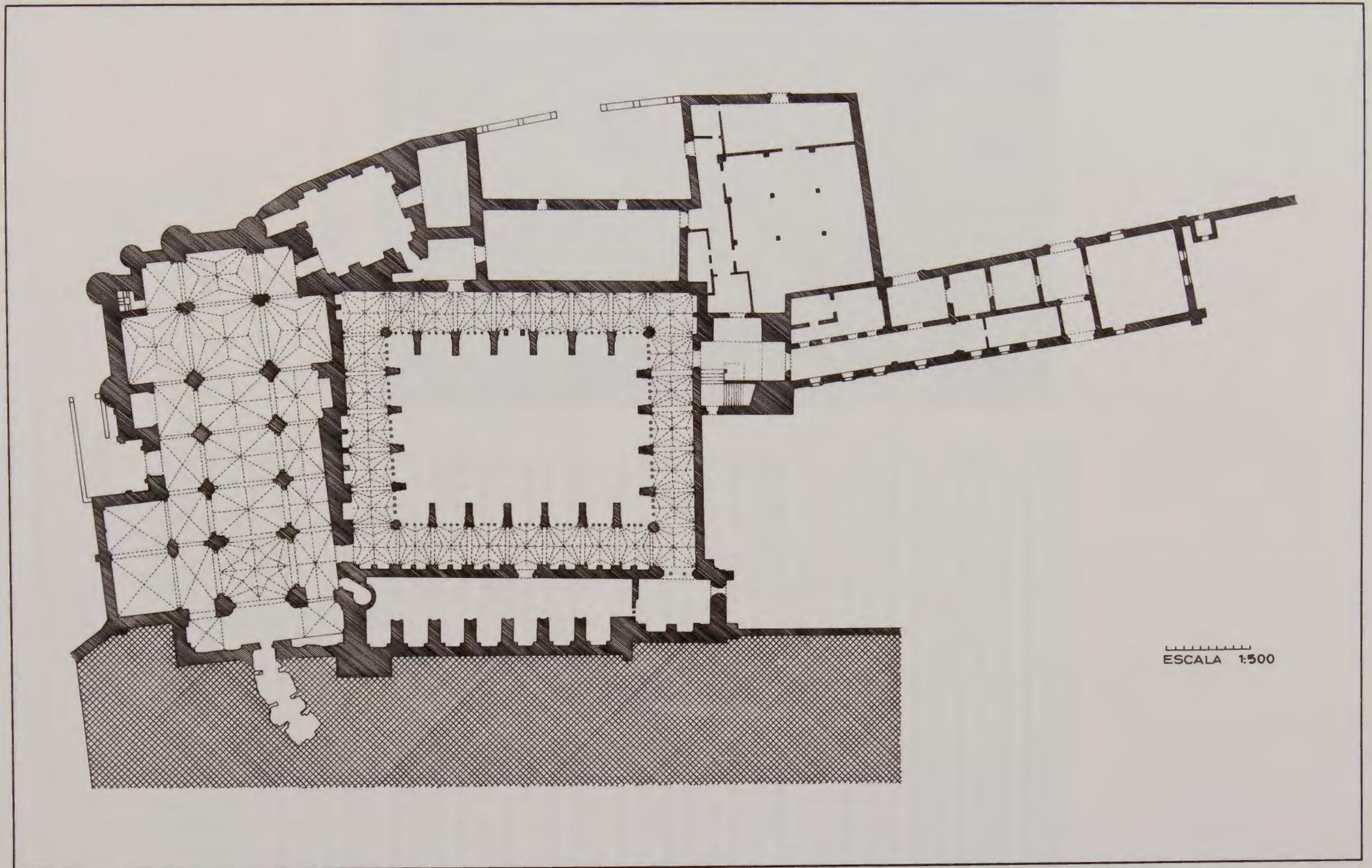


Fuente: VELLES (1986).



1.16.
Panteón de los Reyes. Colegiata
de San Isidoro (León).

FIGURA 1.6.—IGLESIA Y MONASTERIO DE SANTA MARIA LA REAL DE NAJERA (RIOJA).



una tradición visigoda, buscaron cobijo en grandes iglesias y monasterios levantados por ellos. Es el caso, en el Camino de Santiago, del Monasterio de Santa María la Real de Nájera, panteón de los reyes de Navarra (figura 1.6 y foto 1.17), por no citar ejemplos mucho más conocidos y recientes como los de El Escorial o el Valle de los Caídos.

Al cabo de los siglos, el camino que conducía al sepulcro del apóstol Santiago se convirtió en un rosario de santuarios menores que habían cristalizado en torno a los restos, reliquias o imágenes milagrosas de otros santos.

El desplazamiento de Santiago por otros cultos religiosos

Si en el XII alcanzó la peregrinación jacobea su máximo esplendor, ya en el XIII hay signos que dan a entender que la evolución religiosa siguió su curso, despegándose lentamente de las peregrinaciones a sepulcros de santos. Tan lentamente como se despegaron los gallegos de cultos precristianos o los franceses de su entusiasmo por Roldán, pero, al fin y al cabo, sin vuelta atrás.

Por un lado, ya en el XIII se elevaron en el seno de la misma Iglesia voces críticas como las de ciertos franciscanos alemanes; por ejemplo, Bertoldo de Ratisbona, que en uno de sus sermones se pregunta: «¿Qué encuentras en Compostela cuando llegas allí? ¡El cuerpo de Santiago! Bueno está eso; es un cuerpo muerto y un cráneo; la parte mejor está allá, en el cielo. Dime, ¿qué encuentras en tu pueblo, cuando un sacerdote dice misa en la iglesia? Allí encuentras al verdadero Dios y verdadero Hombre, con la fuerza y el poder que tiene en el cielo, sobre todos los santos y todos los ángeles» (VAZQUEZ DE PARGA, 1949, I, 112). Es decir, al culto al cuerpo material de los santos se contraponen en el XIII el culto al cuerpo inmaterial de Cristo en la Eucaristía. De hecho fue a mediados del XIII cuando surge en Lieja, se extiende por Europa y se instituye oficialmente la fiesta del Corpus Christi que tanta importancia alcanzó luego en España. Este renovado culto a la Eucaristía propio de la baja Edad Media, también se manifestó pronto en un señalado punto del Camino de Santiago: en el Cebrero. Según cuenta la tradición, allí se produjo a princi-



1.17.
Claustro de Santa María la Real. Nájera (Rioja).

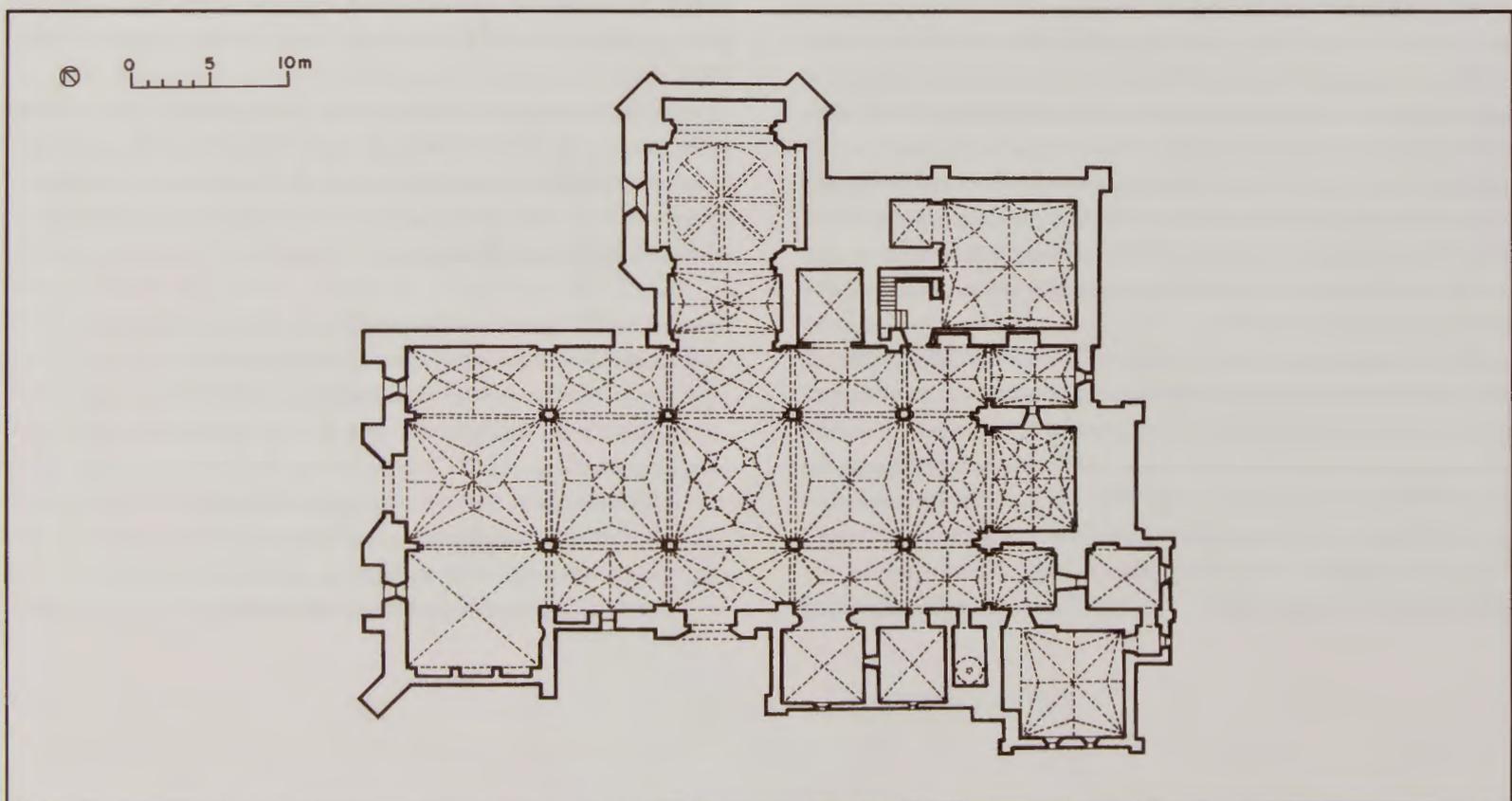
pios del siglo XIV un milagro eucarístico que luego relataron numerosos peregrinos y dio celebridad al lugar (URIA, 1949, I, 316-318), en el cual, por cierto, aún se conserva y exhibe un cáliz del siglo XII llamado «del milagro» (foto 1.18).

Por otro lado, en el mismo siglo XII en que el culto jacobeo llegaba a su cénit, empezaba a tomar cuerpo, gracias sobre todo a San Bernardo de Claraval, un culto que, siglos después, le daría el golpe de gracia: el culto a la Virgen María. En el propio Camino de Santiago cristalizaron ya en el XIII importantes santuarios marianos como Santa María del Manzano en Castrojeriz (Burgos) —véase la figura 1.7— y Santa María la Blanca en Villalcazar de Sirga (Palencia), cuyos milagros narra en sus *Cántigas de Santa María* Alfonso X el Sabio (foto 1.19).

A la vez que los cultos al cuerpo de Cristo y a María anunciaban ya en el XIII nuevos derroteros religiosos dentro del propio cristianismo, hicieron su aparición en el culto jacobeo ciertos abusos. En 1294, el Papa Celestino V concedió por primera vez y de manera oficial una indulgencia plenaria —es decir, la remisión de todos los pecados— por peregrinar. Al

cabo de no mucho se planteó la posibilidad de que un impedido o un rico enviara a otro en peregrinación para que le ganara a él las indulgencias: surgieron así los profesionales de la peregrinación, los que, previo pago, peregrinaban en nombre de otro. Así, en el siglo XV la peregrinación había llegado a convertirse en frecuente objeto, por así decir, de transacciones comerciales. Otro extremo al que tal vez condujeron las indulgencias, es el que se refleja en la siguiente sentencia de un código de Poitou, de 1385 aproximadamente, que cita Vázquez de Parga: «Qui vadi(t) apud sanctum Jacobum et occidit patrem suum non facit mortale peccatum» (quien va a Santiago y mata a su padre no comete pecado mortal). No es raro, pues, que otros como Kempis, al que se le atribuye *La imitación de Cristo*, concluyeran a su vez que «qui multo peregrinantur raro sanctificantur» (VAZQUEZ DE PARGA, 1949, I, 112-113). Y como en el XVI la picaresca y los excesos en torno a las peregrinaciones seguían vivos, erasmistas y protestantes dirigieron parte de su artillería crítica contra ellas. Así un autor español propone cerrar los hospitales de peregrinos y que se aposentaran «los que tuviesen qué gastar, en

FIGURA 1.7.—COLEGIATA DE NUESTRA SEÑORA DEL MANZANO. CASTROJERIZ (BURGOS).



Fuente: GARCIA GRINDA (1986).

los mesones, y los que no, que se estuviesen en sus tierras y casas... y que de allí tuviesen todas las devociones que quisiesen con Santiago. ¿Qué ganamos nosotros con sus romerías, ni ellos tampoco, según la intención?» (VILLALON ?, 1946, 30).

Tanto los abusos, como la propia evolución religiosa, contribuyeron probablemente a que se produjera en la Baja Edad Media un importante cambio de énfasis en la consideración religiosa de los caminos. Frente al peregrino que emprende la marcha por un camino físico determinado, parece tomar nueva fuerza a partir del XIII una vieja idea: la de que el camino que hay que recorrer es el de la vida. Es el lentísimo paso, por así decir, del camino material que facilita un viaje físico como la peregrinación, al camino espiritual que facilita un viaje psíquico; del camino como construcción al camino como símbolo; del culto externo al interno. O dicho con palabras del Kempis, que es del siglo XV, «el que sabe andar dentro de sí y tener en poco las cosas exteriores, no busca lugares ni espera tiempos para entregarse a ejercicios devotos» (libro II, cap. 1). Mas ¿qué caminos son los aptos e indicados para «andar dentro de sí» y qué viajes los que así se emprenden?

Durante milenios, morir ha sido, según expresión todavía usual, «emprender el último viaje», siendo la vida el conjunto de los anteriores. Viaje, pues, la vida y viaje la muerte. Esta concepción sigue viva en el lenguaje. Por ejemplo, la muerte aún es denominada de vez en cuando «tránsito» (ida al más allá) u «óbito» (derivado del verbo latino *obire* que a su vez procede de *ire* que en latín significa ir); y, a los católicos moribundos, se les administra el «viático», palabra que entre los romanos designaba el dinero de bolsillo para los viajes y que en el catolicismo es la eucaristía que se administra a los enfermos en peligro de muerte.

Si la muerte es el último viaje y la vida los anteriores, el siguiente paso es asociar la vida con el camino que se recorre en esos viajes. Ya Demócrito comparaba la existencia humana con un camino cuando dijo que «una vida sin fiestas es un largo camino sin albergue» (MOTTE, 1987, 109). Pero a nuestros efectos fue Séneca quien, en la *Consolación a Polibio* (II, 2), se expresó de manera más clara y rotunda: «tota vita nihil aliud quam ad mortem iter est», o sea, «toda vida no es



1.18.
Cáliz del milagro. El Cebrero (Lugo).

otra cosa que un camino hacia la muerte». Frase por otro lado muy afín a la concepción cristiana de la vida que cargó también de simbolismo la noción de camino.

Por lo pronto, fue el propio Cristo quien dijo de sí que era «el camino, la verdad y la vida» (S. Juan, 14.6), imagen que San Pablo retoma cuando habla de el «camino nuevo y vivo, inaugurado por él (Cristo) para nosotros» (Hebreos, 10.20). San Pedro, por su parte, sostiene en su primera epístola que el cristiano ha de vivir en el mundo como en el extranjero, que es casi como decir de viaje. Pero quien desarrolló más ampliamente el simbolismo del camino y de la vida como viaje fue quizás San Agustín que insistió en que se viene al mundo no para permanecer en él, sino de paso (CHEVALLIER, 1988, 398).

Todos estos precedentes cristalizan en la Baja Edad Media en la noción de *homo viator*, siendo la vida la vía a que alude el adjetivo latino *viator*. Gonzalo de Berceo, en la primera mitad del XIII, lo expresó así en la introducción a los *Milagros de Nuestra Señora* (Estrofas 17 y 18):

*«Todos cuantos vivimos que en pides andamos,
siquiere en prisión, o en lecho yagamos,
todos somos romeros que camino andamos.
San Pedro lo dice esto, por él os lo probamos.*

*Cuanto aquí vivimos, en ajeno moramos;
la fianza durable suso la esperamos,
la nuestra romería entonz la acabamos
cuando a paraíso las almas enviamos.»*



1.19.
Erase un pueblo a un santuario pegado:
Villalcázar de Sirga (Palencia) a los pies del
santuario de Santa María la Blanca.

Y al mismo texto de San Pedro recurre el autor del Kem-pis para repetir en diversos pasajes que lo propio del cristiano, más que peregrinar a un santuario determinado, es portarse «como desterrado y peregrino sobre la tierra» (libro I, cap. 17, y libro III, cap. 53).

Viaje la muerte, viaje la vida y viaje también lo que conduce a cualquier meta de índole espiritual. Y ello tanto en la tradición cristiana —piénsese en el *Camino de perfección* de Santa Teresa de Jesús— como en otras culturas: el *Tao Te King*, la famosa obra de Lao Tse, es *El libro sagrado del camino* (Tao) y *la virtud*. Como observó Fray Luis de León, la palabra camino es altamente polisémica y, «demás de lo que significa con propiedad, que es aquello por donde se va a algún lugar sin error, pasa su significación a otras cuatro cosas por semejanza: a la inclinación, a la profesión, a las obras de cada uno, a la ley y preceptos; porque cada una de estas cosas encamina al hombre a algún paradero, y el hombre por ellas, como por camino, se encamina a algún fin. Que cierto es que

la ley guía y las obras conducen y la profesión ordena y la inclinación lleva a cada cual a su cosa»³⁰.

Pero aunque ya en la Baja Edad Media se empieza a contraponer a la peregrinación externa, la interna, las peregrinaciones más que desaparecer, fueron cambiando lentamente de objetivo. En el XVI, como respuesta a la Reforma, la iglesia católica canaliza peregrinaciones hacia Roma y hacia santuarios marianos a fin de reafirmar dos puntos cuestionados por los protestantes: el papado y el culto a la Virgen. Si en la Edad Media se peregrinaba ante todo a los sepulcros de los santos, en la Edad Moderna y Contemporánea se peregrina más bien a donde se producen apariciones y milagros marianos. Del XVI en adelante, diversas apariciones marianas generaron nuevos santuarios a los que aflúan peregrinos, fuera en América como es el caso de la Virgen de Guadalupe en México, fuera, en el propio Camino de Santiago, la Virgen del Camino, junto a León. Pero es en el XIX, con Lourdes (1858), y a principios del XX, con Fátima (1917), cuando el culto maria-

³⁰ De los nombres de Cristo.

no alcanza su eclosión popular y estos dos perdidos pueblos de Francia y Portugal experimentan una transformación similar a la que Santiago tuvo en la Edad Media: de aldeas desconocidas y aisladas se transformaron en imponentes centros de recepción de millones de peregrinos. Quienes, por razones religiosas, antes venían desde el Norte de Europa a Santiago, se quedaron en Lourdes o se desviaron hacia Fátima.

En suma, a partir del XIII es manifiesta en el seno del propio cristianismo una evolución que frente al culto a los cuer-

pos de los santos pone nuevo énfasis en el culto al cuerpo de Cristo y en el culto mariano y que en vez de la peregrinación exterior o física propone la interior o espiritual. Pero de la misma manera que por la enorme inercia espiritual y social de la humanidad, el culto prerromano a mojones y encrucijadas sobrevivió a romanos y cristianos, el culto jacobeo sobrevivió a la Edad Media en que nació y tomó fuerza y, con altibajos, llegó casi hasta nuestros días.



2. LA EXPERIENCIA DE ATRAVESAR FRONTERAS CAMINANDO



2. LA EXPERIENCIA DE ATRAVESAR
FRONTERAS CAMINANDO



2.1. Junto a la Ermita de la Virgen del Puente.
Sahagún (León).



2.2.
Herrerías (León).

Si bien el culto a los santos y reliquias es un componente esencial de las peregrinaciones cristianas medievales, dista de ser el único ingrediente religioso de las mismas. También se daba en ellas una faceta ascética y penitencial que hacía de las mismas una especie de largo ejercicio espiritual ambulante. Largo y ambulante porque, en general, la peregrinación obligaba a recorrer grandes distancias a pie. No en vano, peregrinar significó en un principio andar por el extranjero, allende las fronteras¹. Peregrino, leemos en *Las Partidas* de Alfonso X, «tanto quiere decir como hombre extraño» y es el que va andando «a otros lugares de luenga y de extraña tierra»². Y para superar a pie fronteras diversas y andar por tierras extrañas, también hace falta a veces superarse a sí mismo.

¹ La palabra peregrino se deriva del adverbio latino *peregrī* o *peregre* que significa «en el extranjero». De ahí que inicialmente peregrinar fuera andar por tierras extrañas o extranjeras. El mencionado

adverbio, a su vez, se deriva de *per* *ager*, que equivale a atravesar campos más o menos agrestes (ERNOUT y MEILLET, 1979).

² Partida I, Título XXIV, Ley 1.

Más para hacerse hoy una idea de lo que suponía peregrinar, no bastan explicaciones eruditas, sino que hay que echarse uno mismo a andar. Hoy como ayer se viaja, mas lo que supone y aporta el viaje no es hoy lo mismo que ayer y ello se debe en buena medida al cambio que introdujo la tracción mecánica. De ahí que sea andando cómo se entienden ciertas facetas pasadas de la peregrinación y cómo se descubre el sentido que hoy podría tener la recuperación del Camino de Santiago. Caminar días y días es, en plena era del automóvil, algo tan insólito que merece la pena que nos detengamos a comparar el recorrido del Camino a pie con la ida a Santiago por carretera.

Caminar como ejercicio espiritual

Cuando nos subimos a un coche, suele ser para ir a un lugar definido y distante; para visitar, en el caso que nos ocupa, el siguiente monumento del Camino. Fijada la próxima meta, el espacio que nos separa de ella se constituye en una barrera, en una tierra de nadie y de nada de interés, y, por ello, se procura cruzarlo lo más rápido posible y cuanto más rápido se cruce un territorio, más se nos comprime y difumina.

A pie, la velocidad es casi constante y lo que se interpone entre dos monumentos o poblaciones no es un espacio anodino y abstracto que quepa comprimir apretando el acelerador, sino el campo, e ir de un lugar a otro requiere una inmersión en la naturaleza consistente en pasar horas y horas subiendo o bajando cuestras, atravesando hayedos o viñedos, pastizales o trigales, vegas o parameras, soportando un sol de justicia o un frío de injusticia, aguantando chaparrones o anhelando un chorro de agua para saciar la sed (fotos 2.1 y 2.2).

2.3.
Entre Carrión de los Condes y Calzadilla
de la Cueva (Palencia).

2.4 y 2.5.
También el tractor pinta el paisaje.
Primavera y otoño en el mismo paraje de Villamayor
de Monjardín (Navarra).



Aunque de tiempo en tiempo se deleite con los monumentos artísticos, la sensación que domina al caminante al cabo del día es la de haber estado en diálogo, amable a ratos, y en ocasiones hosco, con la naturaleza. Y no es sólo que unos lugares resulten gratos y otros ingratos. El mismo rincón que en primavera exalta, puede aplastar en verano (foto 2.3). El paso de una estación a otra transforma los paisajes que se divisan desde el camino al punto de que exactamente en el mismo paraje cabe sacar dos fotos tan dispares como la 2.4 y la 2.5. Cambio tan radical de decorado como el estacional afecta incluso a nuestra percepción de los monumentos. No es lo mismo llegar a la famosa ermita de Eunate (Navarra) en primavera, surcando una verde y ondulante planicie, que en verano a través de un campo segado o en otoño saltando por los surcos abiertos por el tractor (fotos 2.6, 2.7 y 2.8). El monumento es exactamente el mismo, pero ese entorno suyo a

través del cual avanzamos paso a paso con una mochila a nuestras espaldas cambia tanto, que la impresión que nos hace es muy distinta. Entorno constituido no sólo por la tierra y la vegetación, sino también por el cielo y la luz. Los sillares que llaman nuestra atención al amanecer porque los acarician rayos dorados, pasarían quizás desapercibidos con luz cenital (foto 2.11). Es más, para el caminante se diluye o pierde importancia la noción misma de monumento histórico y artístico, pues contadas son las obras que pueden competir con el espectáculo de luces y colores, formas y texturas que ofrece la naturaleza en un perdido valle o en un atardecer (fotos 2.9 y 2.10).

Caminar inmerso en la naturaleza es un verdadero ejercicio espiritual. Ejercicio físico agotador (foto 2.12) en un medio que por natural y solitario resulta propicio para habérselas consigo mismo, con el espíritu. De hecho, hay personas





2.6, 2.7 y 2.8.
Una misma obra de arte con tres
marcos distintos. Iglesia de
Santa María de Eunate en
primavera, verano y otoño.
Muruzábal (Navarra).
Foto aérea de Jean Passini.



2.9.
Cuadro natural. Junto al Corral del Santo.
Villamayor de Monjardín (Navarra).

2.10.
Naturaleza recreada. Vidrieras de la catedral
de León.



2.11.
Sillares al amanecer. Abside
de San Juan de Ortega (Burgos).



2.12.
Cielos y llanuras implacables ponen
a prueba a los caminantes. Entre Sahagún
y Mansilla de las Mulas (León).



que al recorrer a pie el Camino practican una terapia: la de pasearse los problemas. Un pequeño problema puede requerir una vuelta a la manzana y un gran problema, toda una peregrinación, en la que el esfuerzo físico asegura que el sueño vencerá cualquier obsesión capaz de desvelarnos y la naturaleza brinda el marco adecuado para rumiar en paz y soledad los problemas que a uno le aquejan (fotos 2.13 y 2.14).

Por otra parte, toda larga marcha a pie es una ascesis, pues para dilatadas andanzas hay que prescindir de todo cuanto no es esencial. ¿Llevo dos pantalones? Con uno basta. ¿Y libros para leer por la noche? De noche, se llega tan cansado que ni ganas quedan de pasar los ojos por un renglón y de día, ¡hay tantas otras cosas que mirar y averiguar! ¿Saco de dormir? Pesa y abulta mucho. ¿Y si una noche me quedo sin techo ni lecho? Pues mala suerte; no cabe caminar pretendiendo tener respuesta para todas las eventualidades, porque cada respuesta son unos gramos más que, sumados, se transforman en una mochila cuyo peso te inmoviliza. En la peregrinación, como en la vida, la seguridad inmoviliza. O se lanza uno a la aventura con todas sus consecuencias, o se queda uno en casa; no hay término medio.

Pero no se trata sólo de una aventura espiritual. Si el automovilista piensa en su vehículo, en el aceite, el combustible, los neumáticos o los frenos, el caminante empieza a pensar en sus pies y acaba pensando en todo su cuerpo. De pronto, toda la atención se concentra en la rozadura del meñique o en la ampolla del talón. Luego, el señorito de ciudad descubre el sudor. El hombre de oficina, desodorizado, duchado, expulgado y desconocedor del trabajo físico, ha de acostumbrarse a convivir con su sudor, con ese olor inconfundiblemente animal del sudor que casi le permite, por otra parte, hablar de tú

a tú, de olor a olor, con el campesino o pastor con el que se cruza.

La marcha a pie, además de ser un posible encuentro consigo mismo, con los propios problemas, supone también un encuentro con el propio cuerpo. Encuentro doloroso a ratos y oloroso casi siempre, pero también estimulante. Descubrir que cabe ir a pie a cualquier parte; subir un monte y, en vez de volver atrás por el mismo camino de ida, como ocurre en las excursiones corrientes, descender por la otra ladera y adentrarse en una nueva comarca; llegar a las afueras de una ciudad y mirar los autobuses como algo superfluo para uno: ¿acaso voy a tomar el bus para llegar al centro de Burgos viniendo a pie desde Francia? Todas ellas son experiencias nuevas y estimulantes.

Si a pesar de las ampollas, de los trastornos intestinales y del cansancio, se llega a la meta, la satisfacción no es pequeña, pues uno se ha puesto a prueba y se ha superado a sí mismo. Y si no se llega, tampoco pasa nada, pues la experiencia de caminar puede resultar suficientemente rica como para que se justifique en sí misma con independencia de que se llegue o no a la meta. Caminar puede volver a ser como en tiempos pretéritos una particular forma de adquirir conocimiento y de salir del mundo habitual al encuentro de otro próximo en el espacio y, sin embargo, remoto.

En efecto, caminar atravesando campos durante días no sólo permite una inmersión nueva en la naturaleza, muy distinta de la que ofrece una excursión de fin de semana, y un encuentro consigo mismo, tanto en el plano psíquico como físico, sino también un encuentro con los lugareños y una nueva percepción de todo lo que en el territorio se ha construido.



2.13.
Amanecer galaico. Alrededores de Sarria (Lugo).

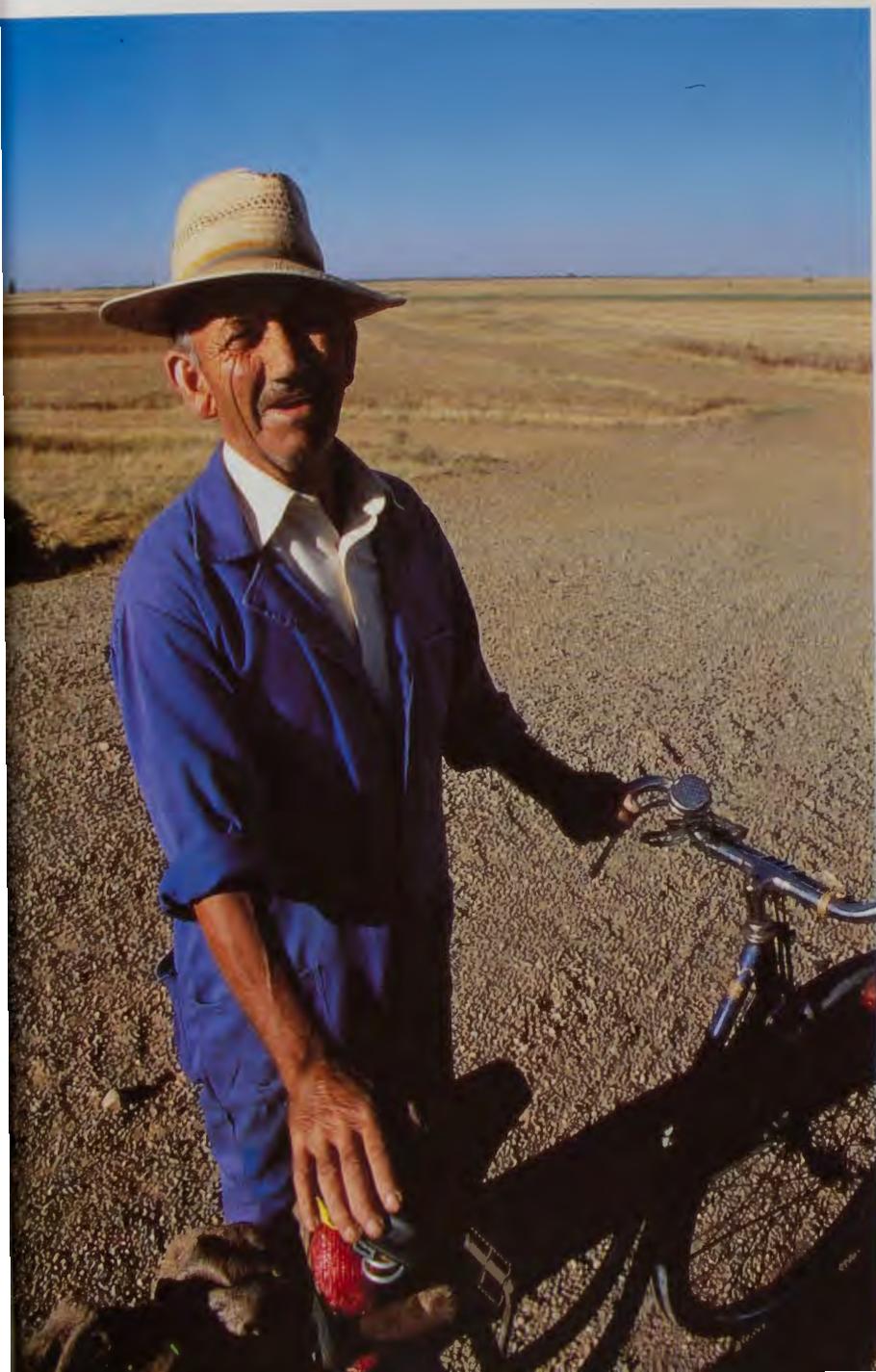
2.14.
Campos recién arados. Entre Los Arcos
y Sansol (Navarra).



Otra percepción del tiempo y el espacio

Cuando se hace a pie el Camino de Santiago, a veces es uno el que se ve en la necesidad de acercarse a un paisano (fotos 2.15 y 2.16) para preguntarle por dónde va el camino o si el agua es potable, y, otras, es el paisano el que siente curiosidad por ese bípedo estrafalario con pantalón corto, sombrero y mochila que asoma de repente en una calle del pueblo, en un bar o en un soto (foto 2.17). Ocasión que el viandante aprovecha a su vez para enterarse por fin si los sembrados que lleva tanto tiempo viendo son de patatas o de remolachas.

2.15.
Agricultor de Calzada del Coto (León).

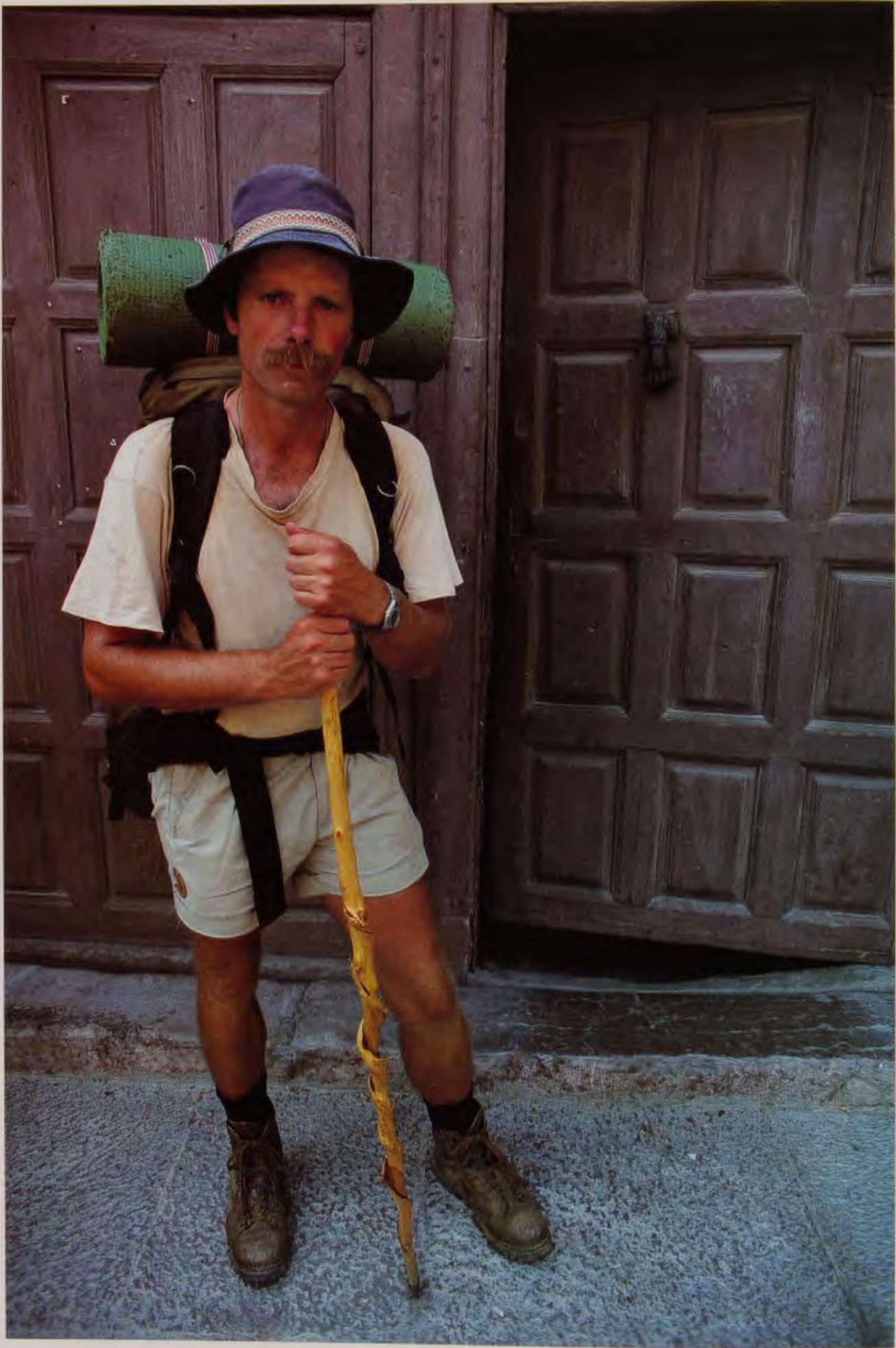


Pues para el urbanícola de nuestros días que distingue de lejos si un coche es un GS o un XT, el entorno rural se suele reducir a árboles, plantas, flores y piedras. Así, en plural y genéricamente. De más matices entre unos u otros árboles, cultivos o suelos, sólo son capaces quienes tienen fresco un pasado rural o mantienen vivos sus lazos con el campo.

Si el urbanícola aprende con el paisano que esa planta que recuerda a las plumas con que juegan las «vedettes» en el escenario es una esparraguera, el paisano no deja a su vez de sor-

2.16.
Ancianos de Santa Catalina de Somoza (León).





2.17.
Peregrino alemán en la puerta
del refugio de la Colegiata de San Isidoro
de León.



2.18.
Señora de Brea. Sarria (Lugo).

prenderse cuando, al cabo de los meses, recibe desde la capital o el extranjero una postal de un señor que, a pesar de su informal vestimenta, resulta que era catedrático, cura o magistrado y que escribe para agradecer algún favor que se le prestara o para recordar algún momento grato. Si para el urbanícola es interesante aprender a distinguir cultivos, observar de cerca las labores agrícolas y tratar en su propio medio con campesinos y pastores, para el paisano no deja de ser un acontecimiento que por su pueblo pasen unos franceses a caballo, unas rubias alemanas con enormes mochilas o un experto en arte que sabe más sobre la iglesia del pueblo que el párroco o el maestro (fotos 2.18 a 2.21).

Cuando se marcha a pie, no sólo se avanza más despacio y se tiene más ocasión de hablar con la gente, sino que también se va menos protegido y ese desvalimiento obliga a tener más trato con los habitantes, sea para secar la ropa mojada en un chaparrón, sea para frenar una descomposición intestinal mediante una receta casera y tradicional particularmente agradable: a base, por ejemplo, de ingerir tacos de jamón y buenos vasos de vino tinto, como recomienda un recio farmacéutico



2.19.
Subida al Alto del Perdón.
Zarriegui (Navarra).

2.20.
Señora de Peruscallo. Sarria
(Lugo).

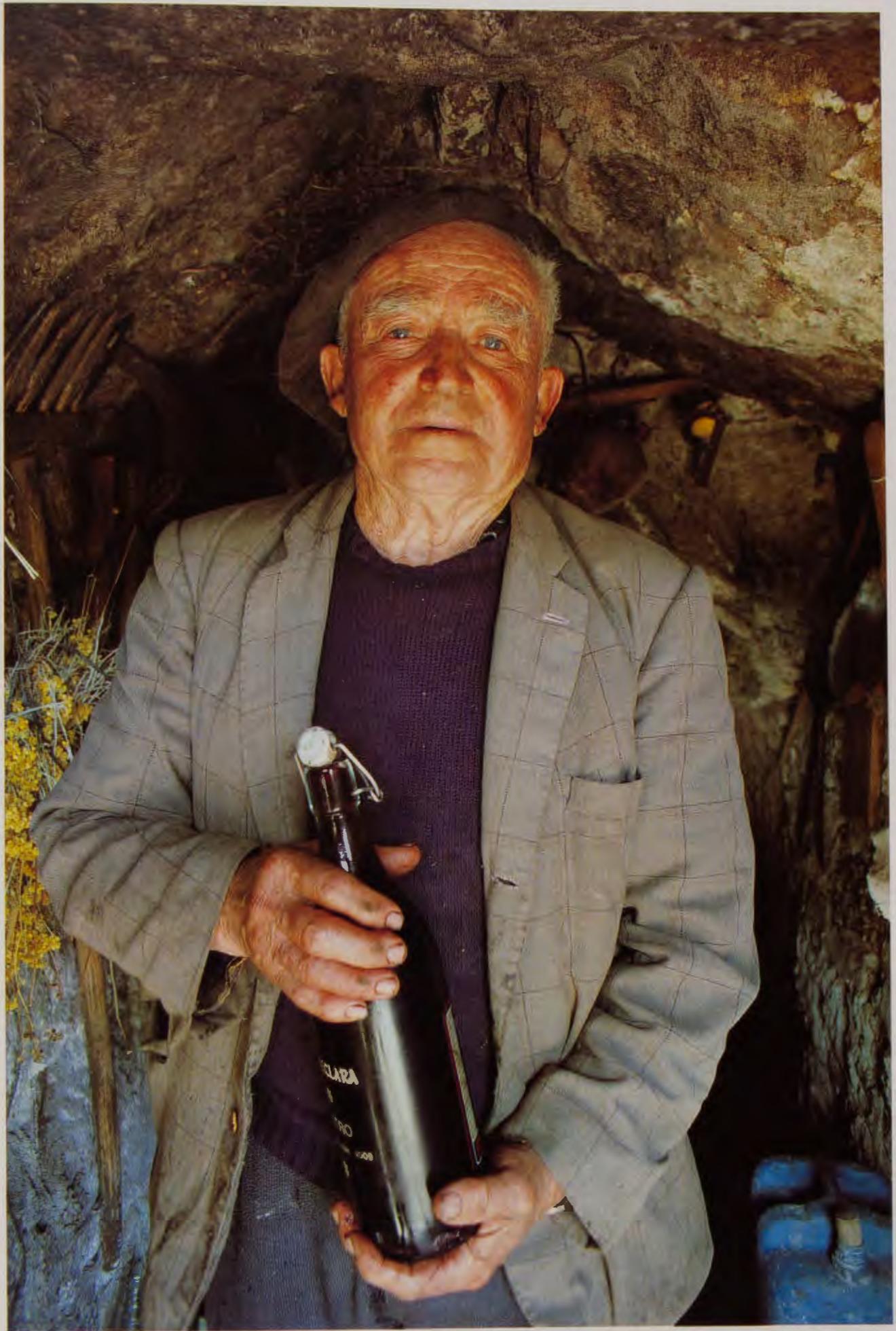


de Puente la Reina. A pie, en suma, surgen más oportunidades de encontrarse, conocerse y estrechar lazos (fotos 2.22 y 2.24).

Otra de las sorpresas que proporciona atravesar campos andando, es que a medida que pasan los días cambia la percepción del espacio y el tiempo, entra uno en otro ritmo y nos desaceleramos o desganchamos de la agitación propia de la vida moderna. De pronto, las distancias se empiezan a medir otra vez, como ocurría antes, en jornadas y Logroño, más que estar a unos 80 kilómetros de Pamplona, queda a cuatro días de marcha de la capital navarra. A fuerza de pasar el día al raso, de ver iglesias, puentes y cruceros antiguos y de medir las distancias en jornadas, se desconecta del mundo habitual y

2.21.
Señora de Loyo. Paradela
(Lugo).





2.22.
Señor en su bodega.
Hontanas (Burgos).

se retrocede en el tiempo y se llega uno a creer que está poco menos que en otro siglo.

Creencia que se reafirma cuando se tiene ocasión de oír de labios de Floren, pastor de Los Arcos (Navarra), la siguiente confesión: «Dicen que el tiempo es oro, pero no, para mí el tiempo es lo más barato del mundo porque un día pare al otro y sin necesidad de echarle macho». Igual que hay restos físicos de otras épocas que los arqueólogos buscan con tenacidad, hay restos psíquicos de tiempos pasados que en una sola frase resumen a la perfección la vivencia antigua del tiempo, el ritmo de vida que permitía ausentarse de Cracovia o de Copenhague medio año para ir y volver andando a Santiago de Compostela (foto 2.23).

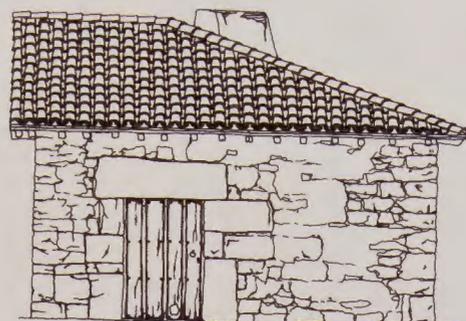


2.23.
«Un día pare a otro y sin necesidad de echarle macho».
Floren, pastor de Los Arcos (Navarra).

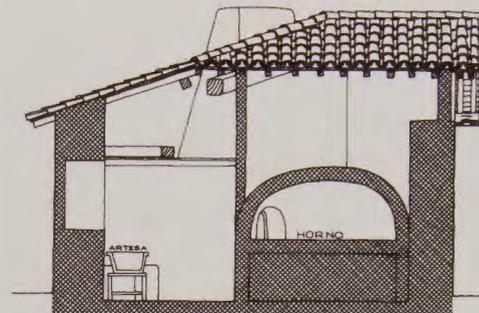


2.24.
Señora de Rabanal del Camino (León).

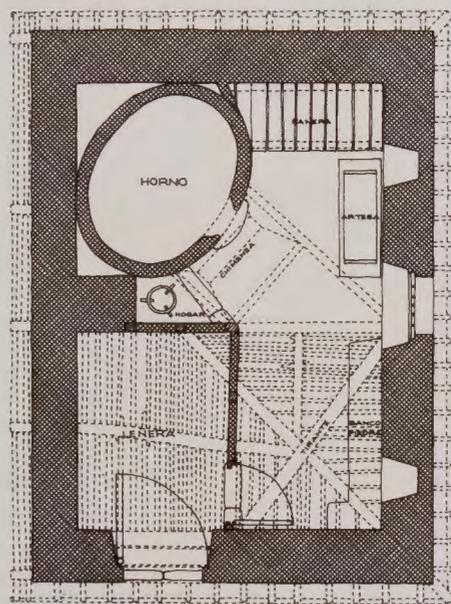
FIGURA 2.1.—HORNO COMUNAL. ZALDUENDO, ARLANZON (BURGOS).



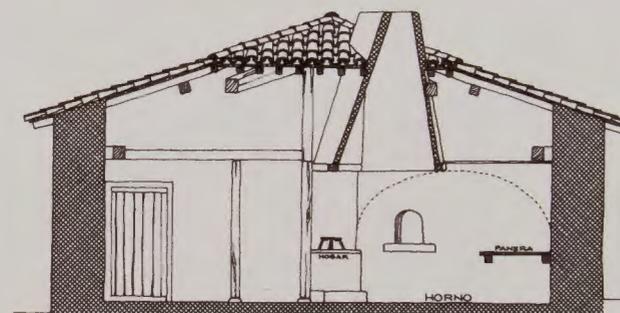
ALZADO PRINCIPAL



SECCION TRANSVERSAL



PLANTA



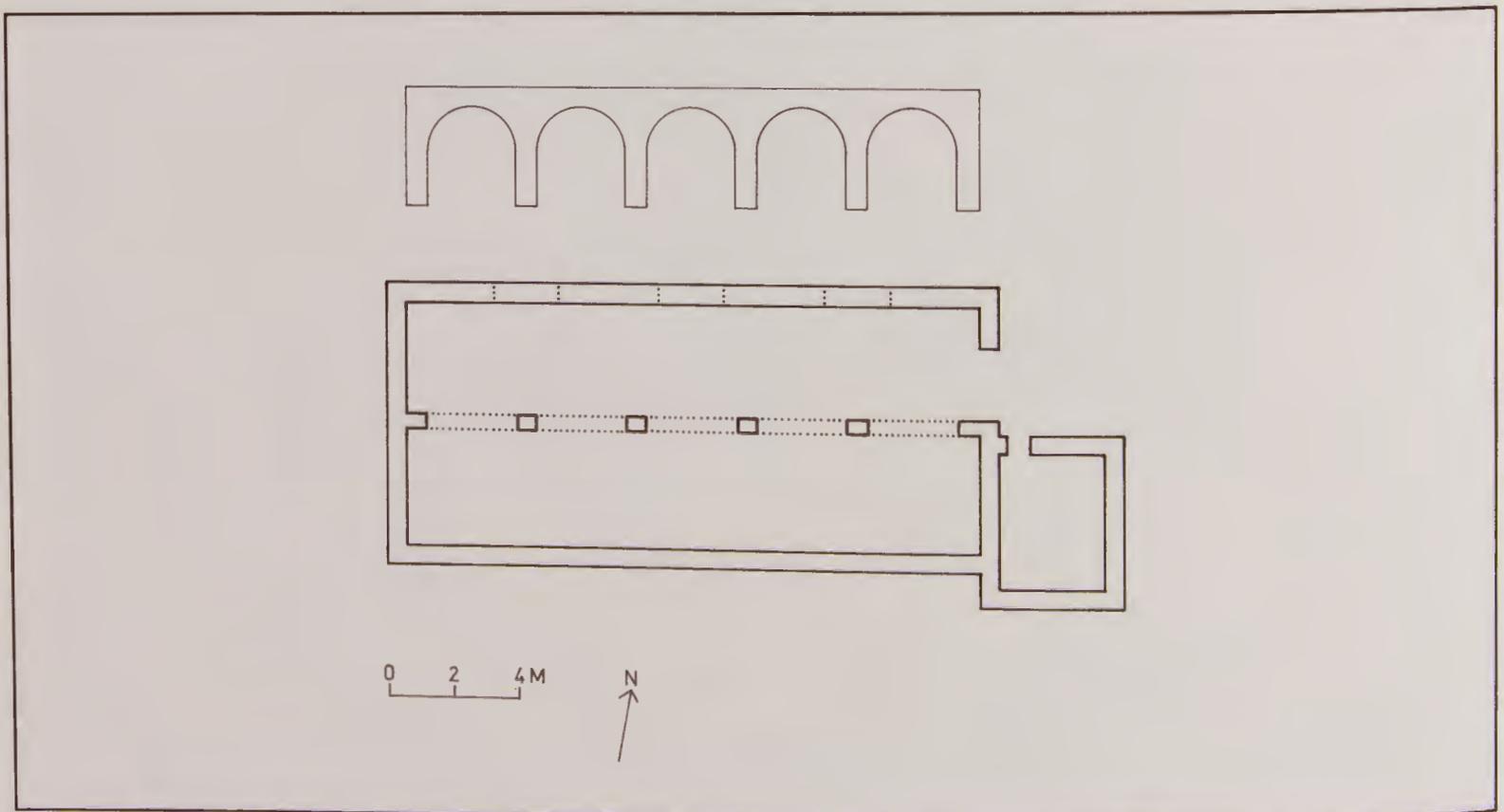
SECCION LONGITUDINAL

HORNO COMUNAL
ZALDUENDO (ARLANZON) BURGOS
AGOSTO 1985
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 m



2.25.
Corral de Pardiés. Rocaforte (Navarra).

FIGURA 2.2.—CORRAL DE GANADO CON CABAÑA ADOSADA PARA EL PASTOR. SE HALLA JUNTO AL CAMINO DE RUESTA A UNDUES DE LERDA. SIGÜES (ZARAGOZA).



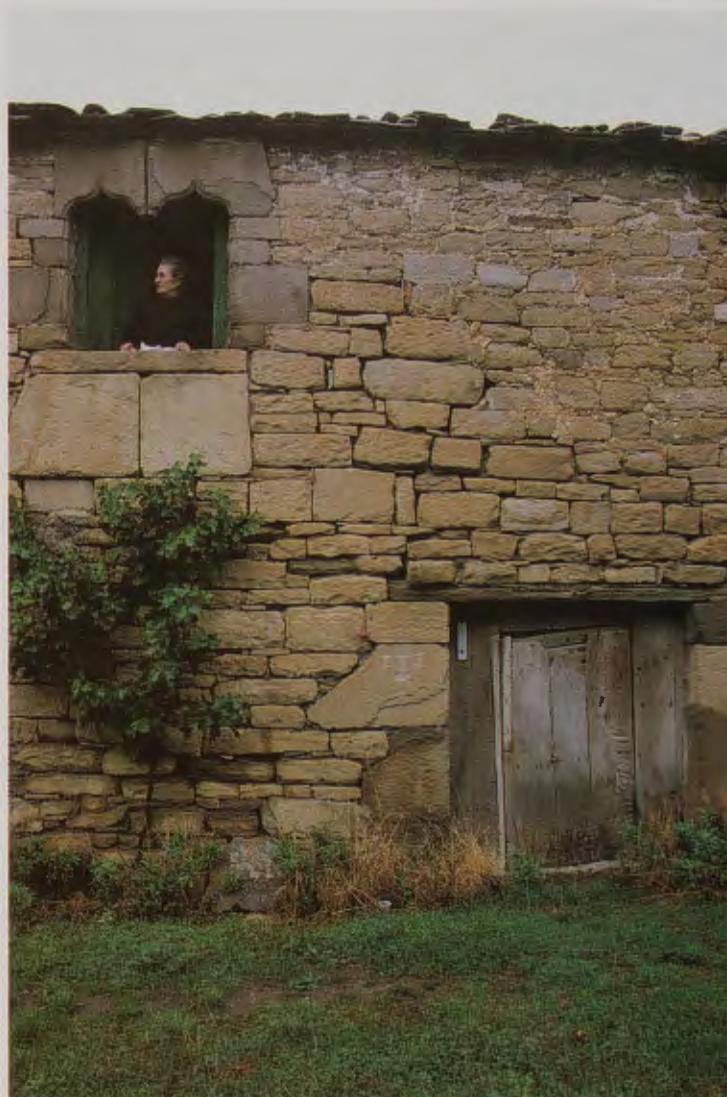
Fuente: PASSINI (1988b).

2.26.
El mundo visto a través de una
ventana gótica. Rocaforte.
(Navarra).

Sumidos al cabo de unos días en otro mundo, basta el reiterado revoloteo de unas mariposas que se cruzan en nuestro camino, para que raudos imaginemos una leyenda medieval apócrifa: la del peregrino que al llegar a las encrucijadas era conducido al buen camino por el vuelo retozón de unas llamativas mariposas.

Cuando se camina horas y horas seguidas también empezamos a apreciar de manera distinta cuanto nos rodea. Si en coche es raro que algo nos llame la atención al punto de hacernos parar antes de alcanzar la meta marcada al salir, a pie se va tan despacio que es como si nos fuéramos parando en todas partes, como si todo lo viéramos, y el espacio que a cien por hora se difumina, a cuatro por hora cobra un raro relieve, porque la capacidad de percepción se amplía y nos llaman la atención todo tipo de construcciones e incluso meros detalles constructivos.

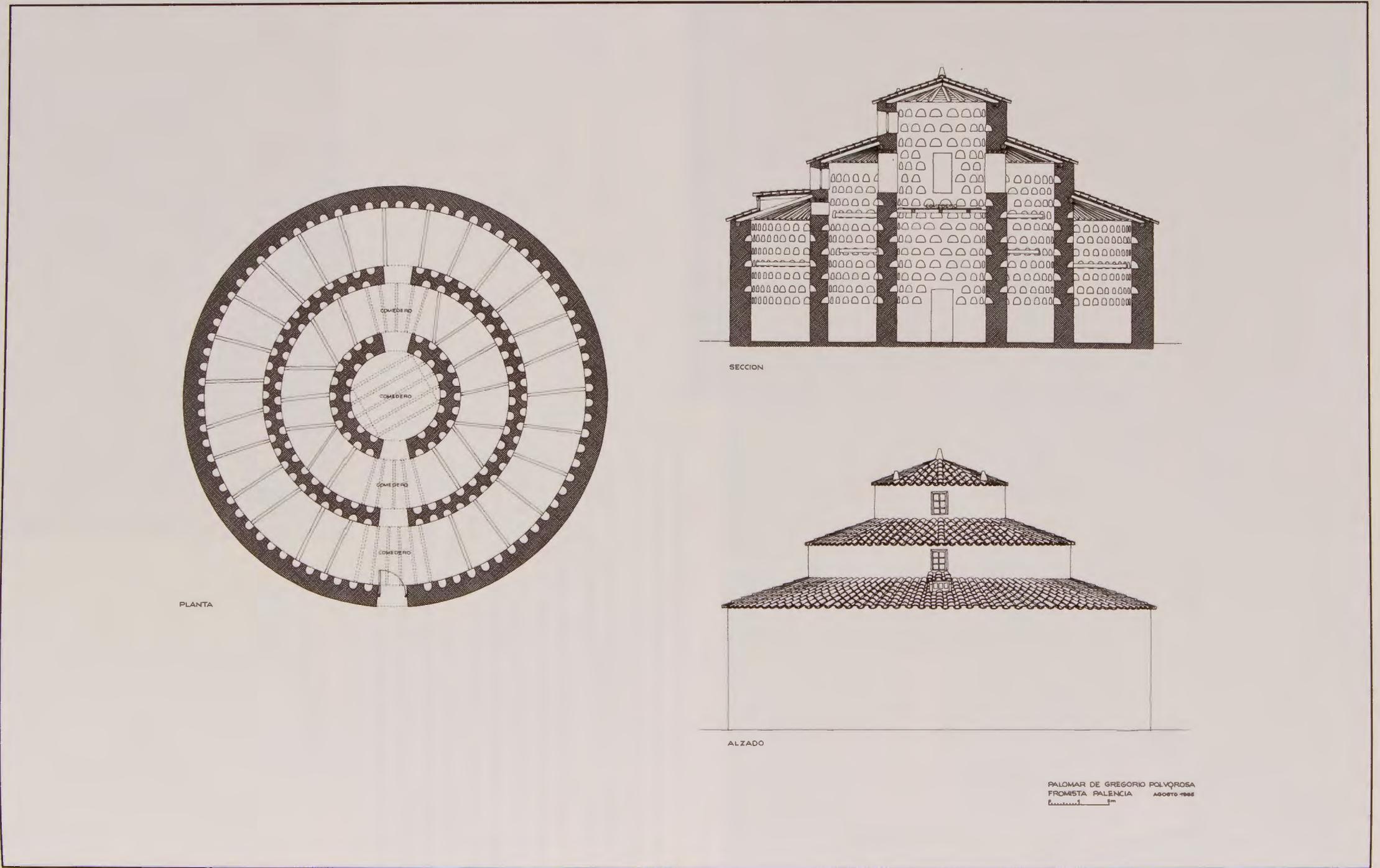
A pie es más fácil descubrir en Burgos hornos o molinos comunales (figura 2.1), o meter la nariz en los corrales de ganado que bordean el camino y llevarse así sorpresas como las que proporcionan los de la Canal de la Berdún y zonas navarras inmediatas, que responden a un tipo singular, a caballo entre la arquitectura popular y la culta, y que, como tantas otras cosas del medio rural, están a punto de desaparecer (figura 2.2 y foto 2.25). A pie no pasa uno por alto en Palencia unas intrigantes torretas aisladas que resultan ser palomares, curiosas construcciones populares que esconden una llamativa geometría (figuras 2.3 y 2.4 y fotos 2.28 y 2.29). A pie, una señora asomada a la ventana (foto 2.26), o una ventana sin más (foto 2.27), pueden llamarnos poderosamente la atención. Al ritmo del caminante hay tiempo para que la curiosi-



2.27.
A falta de piedra, bueno es el
barro. Ledigos (Palencia).



FIGURA 2.3.—PALOMAR DE GREGORIO POLVOROSA. FROMISTA (PALENCIA).

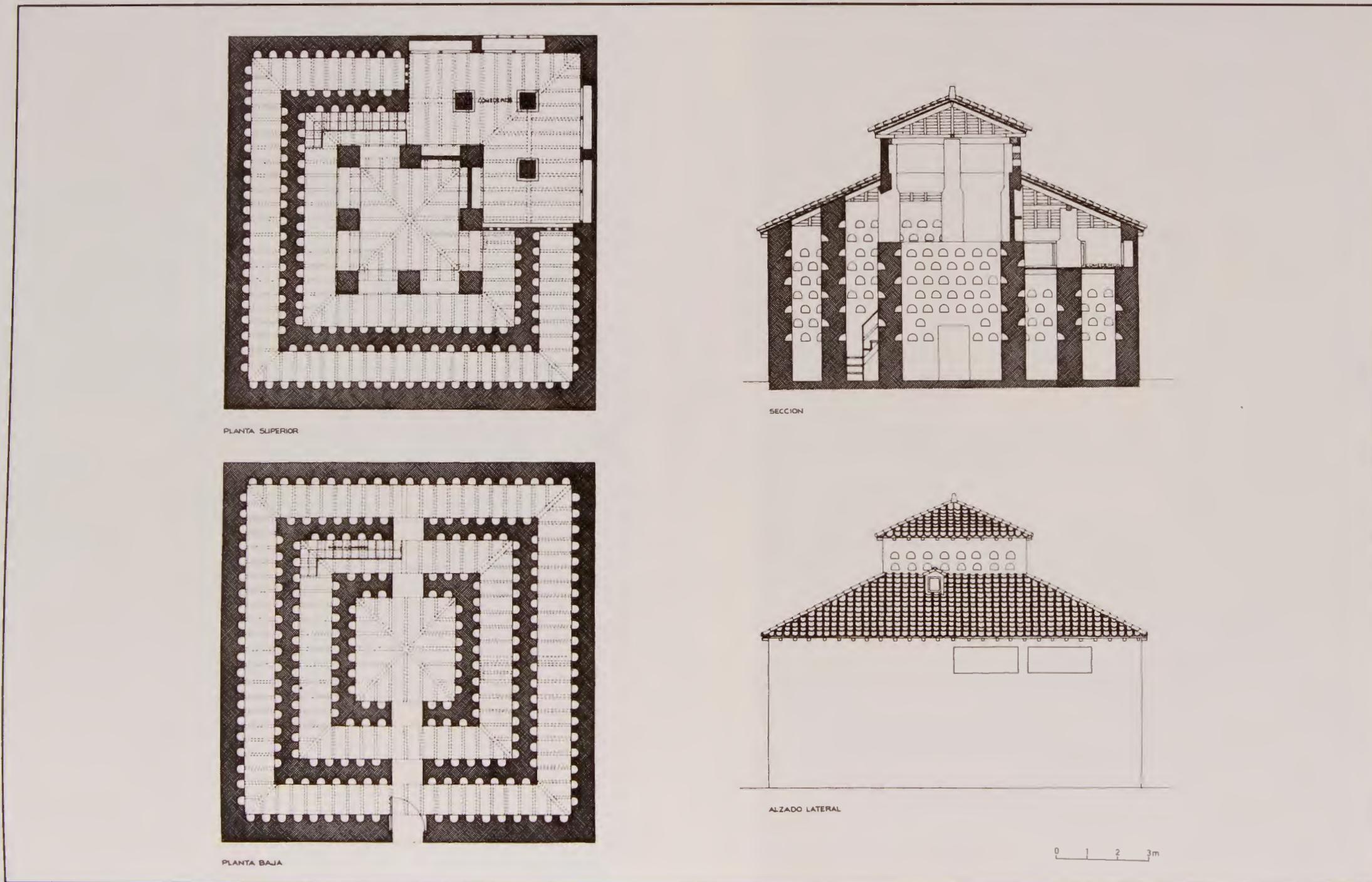




2.28 y 2.29.
Palomares entre Calzadilla
de la Cueva y Ledigos (Palencia).



FIGURA 2.4.—PALOMAR DE TEODOSIO CARRACHON. POBLACION DE CAMPOS (PALENCIA).



Fuente: GARCIA GRINDA (1986).



2.30.
Campanario de la iglesia
de Itero del
Castillo (Burgos).

dad y el interés afloran y crezcan y se descubra belleza en otras muchas obras además de las que figuran en los manuales de historia del arte. El mundo y la naturaleza que se van desplegando ante nuestros ojos no se dejan apresar fácilmente en las categorías culturales al uso.

Esa capacidad de percepción más amplia que proporciona caminar se aplica incluso a los propios monumentos y hace que se los aprecie con particular intensidad. En coche, las imágenes se suceden vertiginosamente y nos abandonan con la misma rapidez con que se nos vienen encima, no dejando apenas huella porque falta tiempo para que se graben y podamos digerirlas. A pie, la torre de una iglesia se acerca al atardecer, cuando ya vamos cansados, con una lentitud exasperante. Primero despunta una silueta borrosa y lejana; luego, va adquiriendo poco a poco perfiles nítidos (foto 2.30). Caminando, las imágenes se graban con fuerza inusitada y un monumento recortándose sobre el horizonte al que nos apro-

ximamos cansinamente, puede impresionarnos tanto como la visita del monumento mismo.

A pie registra uno dónde se acaban las hayas, dónde aparece, bajando de Pirineos, la primera encina o el primer viñedo; dónde cambia de pronto el acento o el humor de los lugareños; dónde se dejan de ver casas de piedra y en qué lugar se avista la primera casa de barro o la primera cubierta de madera (foto 2.32), de pizarra (foto 2.33) o de paja (foto 2.31). El conocimiento que se adquiere de un territorio y la intensidad con que se graba es inversamente proporcional a la velocidad con que se le recorre. O dicho de otra manera: la misma diferencia que hay entre leer un libro y entenderlo, existe entre recorrer una zona en coche o hacerlo a pie. Y esto, que creo que es cierto en general, lo es más en el caso del Camino de Santiago, pues al no coincidir en general con carretera alguna, el que circula en coche va por un lado y el que camina por otro.



2.31.
Paloza de El Cebrero (Lugo).



2.32 y 2.33.
Cubiertas de madera
en Valcarlos (Navarra) y de pizarra
en Fonfría (Lugo).

3. LOS CAMINOS ANTIGUOS





3. LOS CAMINOS ANTIGUOS



El camino como tal

Cuando se escribe sobre el Camino de Santiago, se suele escribir de casi todo —del románico, la unión europea, la fe medieval o las ciudades por las que pasaba—, menos del camino como tal (fotos 3.2 a 3.4).

Es comprensible que hoy no se conciba fácilmente que se puedan recorrer centenares de kilómetros a pie y se tienda por tanto a asociar camino con carretera, lo cierto es que el camino es anterior a las carreteras y muy distinto de ellas, aunque en algunos tramos se superpongan.

Por carretera cabe visitar las poblaciones famosas del Camino de Santiago y sus monumentos más notables, mas no es posible conocer el Camino mismo, que en general no coincide con carretera alguna. Eso sólo se puede hacer a pie o a caballo. El verdadero Camino de Santiago, el que durante siglos recorrieron peregrinos, comerciantes, soldados y viajeros, es



3.2.
Camino medieval. Canfranc
(Huesca).

3.3.
Apartada senda. El Camino de Santiago
a la salida de
Peruscallo. Sarria (Lugo).





3.4.
El Camino de Santiago
junto al cementerio
de Zariquiegui (Navarra).

una senda muy poco aparente a la que le ocurre lo que al hilo de un rosario: a primera vista, lo que llama la atención son las cuentas, pero sin hilo no hay rosario. Y resulta que esa hebra invisible para el automovilista, es la que estructura decenas de poblaciones, la que bordea todos los antiguos hospitales de peregrinos, todos los monasterios, catedrales, iglesias y ermitas relacionados con el fenómeno jacobeo, la que une todos los puentes que se conservan y da sentido a todos los cruceros y a todas las antiguas fuentes. Siguiendo el verdadero Camino de Santiago, el que sólo se puede recorrer a pie o a caballo, no sólo se ven más monumentos y se graba más su silueta y entorno, sino que a veces se entienden mejor. No es lo mismo, por ejemplo, llegar hoy a Villava o a Santo Domingo de la Calzada —cuyas plantas se reproducen en el capítulo 8— desde la carretera general, que accede oblicuamente a tales núcleos, que entrar en ellos por el antiguo camino en torno al cual nacieron, crecieron y se dispusieron la gran mayoría de los monumentos que hoy llaman nuestra atención.

En otros casos, el Camino es el hilo cuyo corte o desaparición implica la desaparición de monumentos a los que sólo por el Camino se accedía. Borrar el Camino en una concentración parcelaria implica, por ejemplo, dejar un puente de Agés (Burgos) atribuido a San Juan de Ortega, aislado en medio de un triguero, sin cometido alguno, presto a que un trac-

tor, el único capaz de llegar a él, le de un topetazo y lo tire (foto 3.7). O supone hacer inaccesible, y por lo tanto irrestaurable, una ermita.

Lo que convierte un montón informe de cuentas en un verdadero rosario es la hebra que los hilvana. Lo que da coherencia al rico y disperso conjunto de monumentos del Camino de Santiago es ese sendero rural, humilde en apariencia, que sólo el viandante o el jinete conoce. Es decir, también desde el estricto punto de vista de una política de patrimonio histórico y artístico puede tener sentido recuperar la traza del antiguo Camino de Santiago. Es más, cabría sostener que el Camino mismo, esa hebra desatendida porque se había perdido la costumbre de andar y cabalgar, es también un monumento. Todo depende de qué entendamos por camino.

Si por camino entendemos los tramos de calzada elevada (fotos 3.5 y 3.6) o pavimento antiguo, los puentes romanos, románicos, góticos o del XVIII, algunos de los cuales ya han sido declarados monumentos nacionales, las puertas por las que cruza los recintos amurallados, los cruceros y cruces de término que señalaban el camino y los límites jurisdiccionales, las fuentes que proporcionaban agua a caminantes y caballerías, entonces resultaría que el propio camino es un peculiar monumento histórico y artístico merecedor de atención y cuidado (fotos 3.1 y 3.8). Lo cual no quita que, por otra

3.5 y 3.6.
Calzada elevada y alcantarillas
sobre el cauce del río
Odrilla. Castrojeriz (Burgos).
En Villarta de San Juan (Ciudad
Real), una calzada de
características similares a este
tramo del Camino de Santiago
se considera romana y está
declarada monumento nacional.



parte, ese Camino no sea a los ojos de un contemporáneo más que una modesta senda. Modesta, porque el Camino se recorrería a pie o a lomos de caballería y no hacía falta en general una vía ancha (foto 3.9). Como lo da a entender la palabra misma, por los caminos antiguos se caminaba, no se circulaba, ni se iba por lo común sobre ruedas.

Puestos a prestar atención al camino mismo, lo haremos en varias aproximaciones. En lo que resta de capítulo trataremos de los caminos antiguos en general y de cómo identificar entre ellos los de peregrinación. Establecido el marco con-

ceptual dentro del cual se insertan los caminos jacobeos, el siguiente capítulo se centrará en éstos, pues si bien es cierto que existe un camino principal de Santiago, no lo es menos que existen muchos secundarios que forman verdaderas redes cuyo estudio ayuda a hacerse una idea de la magnitud del fenómeno peregrinatorio. Tras estas incursiones previas en el campo de los caminos antiguos en general (capítulo 3) y de los jacobeos en particular (capítulo 4), procederemos en los capítulos 5, 6, 7 y 8 a examinar más de cerca el camino principal y los elementos a él ligados.

3.7.
Puente atribuido a San Juan
de Ortega al que una
concentración parcelaria le ha
borrado la calzada a la que
servía. Agés (Burgos).





3.8.
Puente de Orbigo (León), que, como el
de Puente la Reina, dio nombre al lugar que se formó
en sus inmediaciones.



3.9.
La carretera y el Camino de
Santiago, marcado por una
hilera de árboles, separándose
de ella hacia la izquierda.
Salceda. Pino (Coruña).
Foto de Jean Passini.

La dificultad de datar caminos antiguos

El Camino de Santiago es un camino antiguo y la era de los caminos antiguos dura en España hasta el XIX, perdiéndose su origen en la noche de los tiempos. Meter bajo la denominación de caminos antiguos a todos los caminos construidos en España antes del XIX equivale a dar por supuesto que no hay desde un punto de vista constructivo ningún progreso apreciable en el terreno que permita diferenciar, por ejemplo, los restos físicos de los caminos prehistóricos de los medievales. Suposición que puede resultar chocante y que requiere cierta justificación, pues, de ser cierta, tendría consecuencias importantes a la hora de abordar el estudio de cualquier tipo de vía antigua, en particular las de peregrinación.

Percatarse en el terreno de que un camino es antiguo no resulta particularmente difícil para una persona experimentada¹. Tampoco es muy difícil distinguir si se trata de un camino natural acondicionado o de un camino construido «ex profeso»². Ahora bien, otra cosa es pretender datar ese acondicionamiento o esa construcción y decir, por ejemplo, que tal tramo fue construido en el siglo XII.

En la datación de edificaciones o restos antiguos cualesquiera juegan habitualmente un papel de gran importancia los detalles decorativos. Para saber a simple vista si un edificio es de mediados del pasado siglo o de principios del presente, nada más rápido que fijarse en la cerrajería y carpintería, de la misma manera que para datar un yacimiento es utilísima la cerámica decorada.

En los caminos, sin embargo, esta aproximación no resulta posible, pues la construcción más carente de ornamento es quizás una vía antigua. Vías de la misma época pueden tener apariencia completamente distinta según la zona de que se

trate y las características geológicas del terreno. Los mismos romanos que en Tierra de Campos apelan a cantos rodados o morrillos por ser la única piedra que allí cabe encontrar (foto 3.10), enlosan en otros lugares sus calzadas (foto 3.11).

Incluso los puentes que en principio ofrecen más posibilidades de ornamentación que los caminos, se nos muestran en muchos casos sin elementos decorativos que permitan adscribirlos a una época u otra y si un puente muy antiguo sobrevive, habrá sufrido además a lo largo de su historia numerosas riadas y reparaciones que dificultan datarlo. Un puente de arcos ojivales, tan fácil de identificar como gótico, puede apoyarse en pilas romanas y haber sido reconstruido varias veces en el curso de los siglos.

Y si ya es complicado o imposible datar ciertos puentes, resulta que lo es mucho más adscribir a una época determinada un tramo de camino del que sólo quedan algunas piedras sin tallar que dibujan una espina (foto 3.12), o unos morrillos, o un murete de contención, o simplemente una caja rehundida o una huella difusa (foto 3.13). ¿Con tan exiguos restos cómo saber si un camino es romano, medieval o del tiempo de los Austrias a no ser que se conserve o encuentre un miliario o un leguario o algún epígrafe? Es más, incluso una excavación que dejara al descubierto la sección transversal de un camino secundario que no tenga una cimentación ni pavimentación notables, pudiera no bastar para zanjar la fecha de construcción.

Tampoco la existencia de rodadas abiertas en la roca por el tránsito de carros sirve por lo común para datar la construcción de un camino. Para empezar, son escasas y se localizan en general en núcleos antiguos excavados o en sus

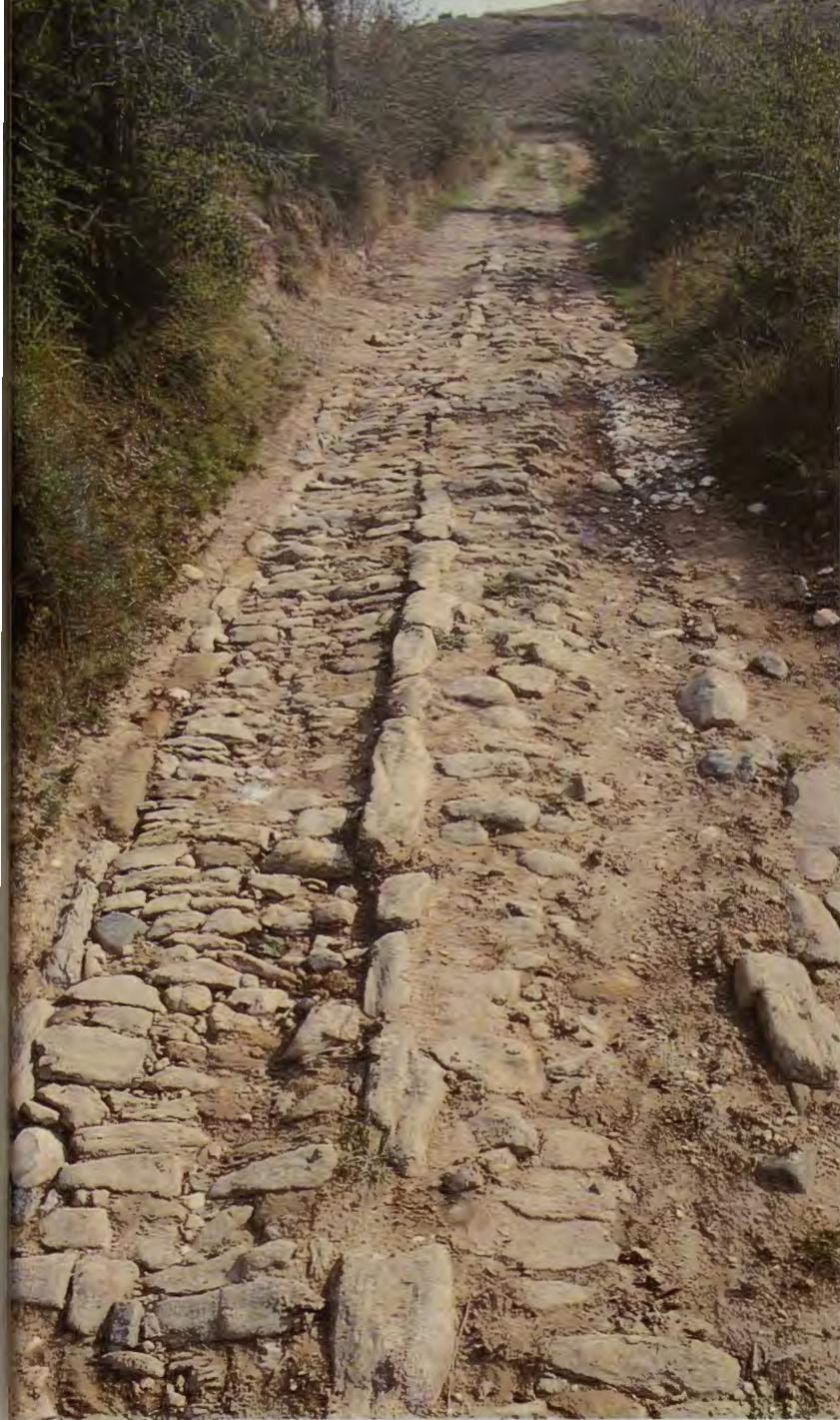
¹ Quede para otra ocasión enumerar los criterios que pueden servir para identificar en el mismo terreno un camino antiguo.

² En el primer caso, el camino se adapta al máximo al terreno,

siguiendo por ejemplo una divisoria de aguas, y su apertura consiste más en desbrozar de vegetación y regularizar un poco el pavimento, que en una verdadera construcción. En el segundo caso, se aprecia una voluntad que marca una dirección,

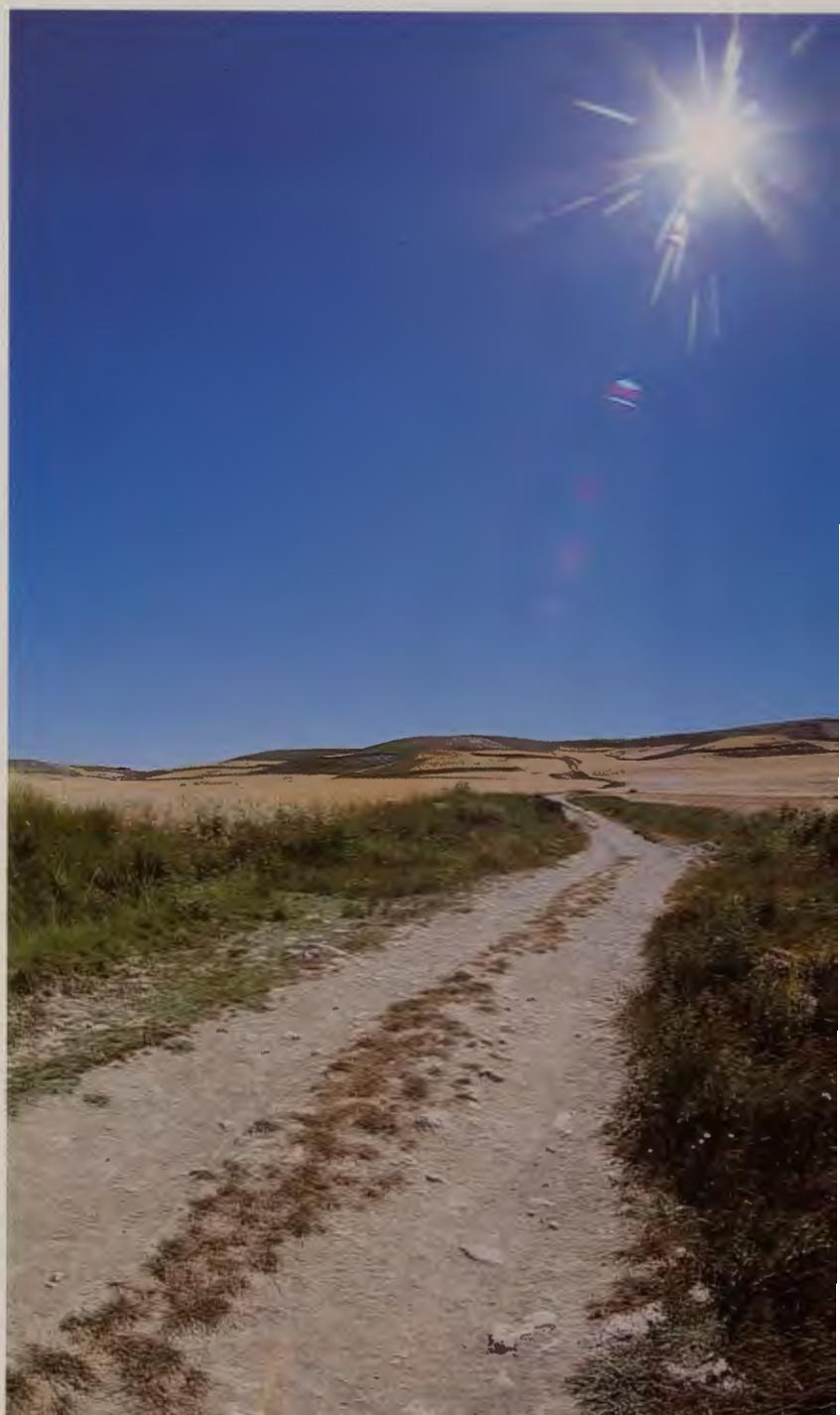
que fija un ancho o una rasante y que sobrepone al terreno una vía que no es propiamente natural.





3.12 y 3.13.
El Camino de Santiago a su paso
junto al despoblado de Urbe.
Cirauqui (Navarra) (arriba)
y entre Rabé de las Calzadas
y Hornillos del Camino (Burgos)
(abajo).

3.10 y 3.11.
Calzadas romanas de distinta
factura reutilizadas para
el Camino de Santiago: arriba,
entre Carrión de los Condes y
Calzadilla de la Cueva (Palencia),
y, abajo, acceso a Cirauqui
(Navarra) desde el Oeste.



3.14.
Camino de Biniaraitx al Puig
de l'Ofre (Mallorca).
Foto de A. Soria.

inmediaciones. Para seguir, aun en el supuesto de que las dimensiones de los carros variaran mucho de un siglo a otro y se conocieran bien las correspondientes a cada época, nada impide que la construcción sea de una época y las rodadas de otra muy posterior³. Finalmente, hasta los caminos que tienen una pavimentación notable se prestan a equívocos. ¿Quién diría, por ejemplo, que el imponente camino mallorquín que se muestra en la foto 3.14, lo atribuyen conocedores de la zona al siglo XIX?

En suma, la inspección directa sobre el terreno de un camino —entre otros del de Santiago—, lo único que permite en la mayoría de los casos es afirmar si se trata o no de uno antiguo, entendiendo por tal al construido antes de la aparición en España, en la primera mitad del XIX, de la velocidad como factor determinante del trazado o, al menos, influyente en él.

Según eso, la denominación «camino antiguo» sería un manto que cubre desde los caminos prehistóricos hasta los de la Edad Moderna pasando por los romanos y los medievales. Una agrupación tan amplia puede resultar muy discutible desde un punto de vista histórico, razón por la que intentaremos justificarla más adelante, pero para la persona que sobre el terreno intenta llegar a alguna conclusión es clara: ante las curvas y rasantes cabe decir si un camino es o no anterior a la diligencia, que en España no empezó a funcionar regularmente hasta el XIX, pero no suelen caber muchas más matizaciones. De ahí que para identificar el Camino de Santiago no baste la inspección sobre el terreno ni la foto aérea, aunque sean instrumentos imprescindibles.



³ Si bien no sirven en general por sí solas para datar la construcción, sí pueden ser útiles para mostrar que un camino se usó en una época determinada, sobre todo si se sistematiza la recogida de datos

sobre rodadas. Al respecto, véase SILLIERES (1983).

El uso de la rueda y el carro en los caminos antiguos

¿Y la rueda?, cabe preguntarse. ¿Acaso no hay diferencia entre los caminos de herradura, hechos para caballerías, y los de carros, o entre los caminos secundarios y los de máxima importancia como, en su día, el de Santiago? Haberla, hayla, pero ¿cuándo se introdujo la rueda e influyó verdaderamente no en tramos aislados y próximos a las grandes ciudades, sino en las redes de caminos o en un camino tan largo como el de Santiago?

La respuesta no es fácil, pero para ver hasta qué punto son antiguos los caminos antiguos y difieren de los contemporáneos, merece la pena detenerse en la cuestión. En la Península la rueda se documenta ya en la prehistoria y consta que los iberos conocían el carro (FERNANDEZ MIRANDA y OLMOS, 1986), al igual que los celtas⁴ y, sobre todo, los galos, que fueron grandes constructores de carros como lo demuestra, entre otros, el hecho de que aportaran al latín cinco palabras para designarlos⁵. ¿Hay entonces caminos prehistóricos en cuyo trazado se ha tenido en cuenta la rueda? No hay por qué excluirlo aunque hoy no sea fácil demostrarlo. Ahora bien, una cosa es que existan algunos y otra que las *redes* prehistóricas de caminos fueran para vehículos de ruedas.

En el caso de las redes romanas, la cuestión resulta en principio más compleja aunque en el fondo quizás no difiera mucho de lo que acabamos de decir⁶.

Por un lado son numerosas las representaciones gráficas de carros en bajorrelieves, estelas, monedas o mosaicos y muestran una gran variedad de modelos: desde vehículos para carreras a carros cisternas para transporte de líquidos o carros de gala o ceremonia⁷. En consonancia con la variedad de modelos es también grande el vocabulario empleado para designarlos: Chevallier cita 23 palabras latinas que aluden a

23 tipos distintos de carros (1988, 35-38). Tampoco faltan testimonios de que se usaran en las ciudades y para ciertas conexiones interurbanas⁸, aunque en general se tratara de un «elemento de prestigio social» restringido a ciertos círculos y a un corto radio de acción (MOLIN, 1989, 74). Dentro de ese uso restringido, parece también que no se usaron por igual en todas partes; así, por ejemplo, en el NE de la Galia y en Africa del Norte son más frecuentes las representaciones de vehículos utilitarios, mientras que en la Península Ibérica y en el resto de la Galia abundan más las de vehículos de marchas triunfales y de carreras (MOLIN, 1983, 426), los cuales circulaban en general por vías o circuitos muy especiales y no por las calzadas interurbanas. A su vez, dentro de la Hispania romana tampoco debieron abundar por igual. Un indicio de ello lo da el hecho de que sobre un total de trece pasacorreas romanos empleados en la suspensión de vehículos y cuyo lugar de hallazgo se conoce, diez proceden de Andalucía y Extremadura (MOLIN, 1989).

Por otra parte, una cosa es que los poderosos usaran habitualmente vehículos en ciudades o en cortos recorridos y, otra, es que ese uso fuera también *habitual* en trayectos largos. Y aun suponiendo que fueran habituales en trayectos largos en un país o zona llana, no habría que dar por supuesto que lo fueran también en zonas más accidentadas. Finalmente, habría que saber hasta qué punto la capacidad de transportar carga de los carros romanos superaba la de los animales de carga; es decir, hasta qué punto resultaba entonces interesante usar el carro en desplazamientos largos⁹.

Aun cuando nuestros menguados conocimientos sobre el transporte en la época romana no nos permitan hacer afir-

⁴ Los primeros vehículos de ruedas con una verdadera suspensión aparecen en las tumbas de guerreros celtas de la cuenca media del Rin (MOLIN, 1989, 75).

⁵ Se trata de las palabras «benna», «carpentum», «petorritum», «pilentum» y «raeda». Al respecto, véase CHEVALLIER (1988, 35-38) y ERNOUT y MEILLET (1979).

⁶ Agradezco a María Angeles Magallón y Adela Cepas las oportunas sugerencias bibliográficas que me hicieron en lo tocante a carros romanos.

⁷ MOLIN (1983, 425-441). Con posterioridad, Molin presentó una tesis, que no hemos podido consultar, en la que debe sistematizar lo que adelantó en el citado artículo: *Les voitures romaines d'après le répertoire figuré d'époque impériale: recherches d'histoire des techniques de l'Antiquité*, París, 1987.

⁸ Chevallier (1976, 28) menciona por ejemplo el testimonio de Estrabón, según el cual, el macizo montañoso que separaba Aquileia de Nauportum se cruzaba en carros cubiertos.

⁹ Robert S. Lopez, por ejemplo, duda que fuera muy superior la capacidad de carga de los carros romanos a la de los animales de carga (1956, 18).

maciones concluyentes, sí cabe señalar que en edades posteriores, de las que sabemos más, como la Edad Media y la Moderna, y que contaron con mejores carros que los romanos, tuvieron éstos un papel muy secundario en el transporte a largas distancias. De ahí también que cueste imaginar que con peores vehículos y peor sistema de tracción tuvieran éstos un papel determinante al punto, por ejemplo, de que la red viaria romana del Norte de la Península Ibérica se trazara en función de las máximas pendientes admisibles por un carro (foto 4.3). Los romanos fueron grandes constructores de vías, pero de ello no se deduce a la fuerza que por estas circularan habitualmente carros.

En la Edad Media, los carros se perfeccionaron notablemente gracias a la introducción o generalización de diversas mejoras como el collar rígido que aumentó la capacidad de tiro de caballos y mulas y que se difundió en el XII (CHEVALLIER, 1976, 180), como el eje que une y mantiene paralelas las ruedas (LOPEZ, 1976, 80) o como el atalaje necesario para enganchar los animales de tiro en fila en vez de en paralelo¹⁰. Todo esto permitió construir carros más grandes y con más capacidad de carga, pero de estos avances técnicos no cabe concluir necesariamente que el carro se generalizara entonces e influyera de modo notable en la red viaria.

Al contrario, según Robert S. Lopez, resulta que mejoras en la crianza y en la alimentación permitieron obtener mulas más fuertes y multiplicar su número, con lo cual el precio de las mismas bajó radicalmente entre los siglos IX y XII (1976, 80). Por otra parte, también hubo mejoras técnicas que aumentaron las posibilidades de los animales para llevar carga o ser montados de manera más cómoda, segura y eficaz. Es el caso de la herradura, que se generalizó en Occidente a partir del siglo IX, aunque ya se documenta a finales del siglo V, así como de la espuela y el estribo, conocido en España desde el siglo IX (MENENDEZ PIDAL, G., 1951, 42-43).

De resultados de todo ello, a finales de la Edad Media, según Robert S. Lopez, se seguía confiando a los animales de carga una gran parte del transporte terrestre y los carros, al aumentar su capacidad de tiro y enganchar animales adicionales en los tramos más pendientes, pudieron circular por más caminos sin necesidad de mejorarlos. Es decir, las mejoras técnicas

¹⁰ Los romanos engancharon ocasionalmente en fila: Chevallier (1976, 180) cita a Ausonius que menciona el caso de un carro tirado por treinta caballos y Molin (1983, 429) reproduce un relieve del Museo

de Langres con un atalaje de cuatro caballos en dos filas que considera el «único ejemplo antiguo conocido». Pero fue en la Edad Media cuando este tipo de enganche, con el atalaje correspondiente, se generalizó.

en la tracción no forzaron a adecuar las vías, sino que permitieron que los carros pudieran servirse de mayor número de ellas.

En el caso de España, las conclusiones de Gonzalo Menéndez Pidal por un lado y de Elisa Ferreira Priegue por otro, apuntan en la misma dirección que señala Lopez. Los carros, tirados en general por bueyes yugados, tenían a veces ruedas guarnecidas de clavos para aumentar la adherencia y se usaban en cortas distancias para faenas agrícolas o para transportar vigas de madera o sillares de piedra. «Se puede afirmar, dice Elisa Ferreira Priegue en su magnífico estudio sobre los caminos medievales gallegos, que en Galicia no había prácticamente circulación rodada en los viajes y transportes de mercancías a larga distancia» (1988, 55). El tráfico de mercancías se realizaba fundamentalmente a lomo de burro o mula¹¹ y salvo los enfermos, las personas no usaban vehículo alguno para viajar de un lugar a otro (MENENDEZ PIDAL, G., 1986, 108 y 203-208). De hecho, de las decenas y decenas de relatos de peregrinos que se conocen de la Edad Media y Moderna, ¿hay alguno que afirme haber hecho el Camino de Santiago en vehículo de ruedas? Entre los numerosos artistas que representaron al apóstol Santiago en guisa de peregrino, hubo quien por excepción lo representó a caballo (foto 3.15), pero ¿se conoce alguno que lo pintara o esculpiera subido a un carro?

Por otra parte, conviene tener presente que un carro necesita vías mejores o peores según el animal de tiro a que se recurra y según la velocidad que se pretenda alcanzar. Si el carro es tirado por bueyes, avanzará muy lentamente, pero podrá superar irregularidades o desniveles pronunciados; es decir, no requerirá un camino particularmente bueno. Y si lo que se pretende es velocidad, ésta se puede alcanzar con caballos sólo si el carro y el camino son muy buenos, pues, mientras ambos no lo sean, saldrá más cuenta, si se tiene prisa, cabalgar que circular. De ahí, quizás, que el carro tardara tanto en influir apreciablemente en la red viaria. Desde el punto de vista de la red viaria, la cuestión no es quizás que hubiera o no carros, sino que éstos fueran lo suficientemente perfeccionados como para poder competir en velocidad con la simple montura y valiera la pena construir caminos en función de sus

¹¹ En el siglo XIII un caballo valía treinta veces más que un asno y tres más que una mula (MENENDEZ PIDAL, G., 1986, 207).



3.15.
Santiago peregrino a caballo.
Museo de los Caminos de Astorga.

necesidades. Tal perfeccionamiento tardó en alcanzarse.

En efecto, sólo a partir del XVI se introdujeron en los carros mejoras como el triángulo de enganche que permite doblar sin dificultad (CHEVALLIER, 1976, 180) y se investigaron nuevos tipos de suspensión, como la de muelles de acero, inventada en la segunda mitad del XVII por la Royal Society de Londres (MOLIN, 1989, 77). Tales mejoras o cambios ¹² no bastaron para que los carros pasaran a ocupar en la Península un lugar predominante en el transporte terrestre. En España, en los siglos XVI y XVII estima Santos Madrazo que «el tráfico a lomo de animal representaría un volumen veinte veces superior al rodado» (1984, 77). De ahí que en esos siglos XVI-XVII, los caminos secundarios, que son los que forman el grueso de las redes, no difieran sustancialmente en sus características constructivas y de trazado de los medievales y anteriores. Las

diferencias, de haberlas, las hay más bien en rutas muy singulares e importantes, no en el resto.

En suma, la rueda y el carro existen desde la prehistoria, pero aunque los romanos usaran diversos tipos de carros y en la Edad Media y en la Edad Moderna se perfeccionara dicho vehículo, no parece éste haber influido mayormente en la construcción de los caminos del Norte de España y por eso es difícil establecer diferencias constructivas entre los caminos que hemos llamado antiguos.

Por si fuera poco, la continua reutilización de los caminos a lo largo de la historia complica más la cosas. Un camino puede tener a la vez un trazado prehistórico, un ancho romano y un pavimento medieval. En estas circunstancias, y suponiendo que se trate de un camino con un ancho mínimo y una rasante no escalonada —véase la foto 3.14—, ¿cómo detectar

¹² Un cambio no es siempre una mejora y según explica Molin, es dudoso que la suspensión de muelles de acero fuera mejor que la empleada anteriormente.



3.16.
Cabaña para viñadores
junto al Camino de Santiago entre Los Arcos
y Sansol (Navarra).

6.º Estudiar atendiendo a la topografía, a la toponimia y al conjunto de los caminos antiguos conocidos y dibujados, cómo se unían entre sí todos los centros de la época y determinar así, cuáles, entre todos los caminos antiguos, tienen más *probabilidades* de haber sido usados en la época medieval por hilvanar más puntos claramente medievales que otras vías.

Que un procedimiento tan laborioso no proporcione certezas, sino tan sólo probabilidades, puede parecer decepcionante e indigno de estudio serio. Sin embargo, nadie apeó a la física cuántica de la categoría de ciencia por aceptar el principio de incertidumbre y adoptar consecuentemente un enfoque probabilístico. Por otra parte, si en búsqueda de la certeza sólo consideramos las vías avaladas por restos

arqueológicos inequívocos, nunca podremos formarnos una idea de las redes. En suma, a más certeza, más fragmentaria será la visión de la red y si por huir de esa visión fragmentaria, abordamos de frente la reconstrucción de redes, hemos de habérnoslas entonces con probabilidades o hipótesis que quizás sean en su día confirmadas o desmentidas por hallazgos diversos. Ambos enfoques tienen sus pros y sus contras y, en última instancia, ambos son necesarios por complementarios.

El procedimiento indirecto y probabilístico esbozado tiene dos ventajas. Por un lado permite datar, aunque sea probabilísticamente, no ya el uso de un camino, lo cual puede hacerse a veces apelando simplemente a documentos medievales, sino de conjuntos de ellos, o sea, redes. Por otro lado, para datar el uso de las redes nos vemos obligados a reconstruir la manera en que cada civilización ocupó el territorio.

La datación indirecta de caminos antiguos

Si como primera aproximación puede ser útil distinguir los caminos antiguos o anteriores al XIX de los que no lo son, es obvio que una división tan grosera no basta para quien pretenda estudiar, como es nuestro caso, rutas medievales de peregrinación. ¿Cómo avanzar más y datar mejor los caminos antiguos asignándolos a las numerosas épocas comprendidas entre la prehistoria y el XIX?

Si la inspección directa no es suficiente —sobre todo para identificar caminos medievales¹³, aunque no sólo para ellos—, no queda otra solución que seguir un método indirecto de aproximación al problema: un camino será de una u otra época no tanto o no sólo por el carácter de sus restos físicos —a veces de un camino no sobrevive más que la traza en un plano del siglo pasado—, sino por aquello que una entre sí y por aquello que se localice en sus proximidades (foto 3.16). Por ejemplo, la anodina pista que se recoge en la foto 3.17, puede considerarse usada en la Edad Media por discurrir junto a un aljibe gótico que un peregrino italiano cita en 1357 como «Fontana de Monzardin». Si los restos físicos no resultan elocuentes, puede resultar el territorio del que cada camino es travesía, siempre y cuando ambos se representen con detalle, por ejemplo a escala 1:50.000¹⁴, y no aproximadamente. Es decir, un camino concreto que, por inspección directa o por aparecer en la cartografía histórica, sepamos que es antiguo, que une un monasterio con un castillo, que cuenta con algún puente medieval y a cuya vera se localicen hospitales medievales, amén de hilvanar lugares con una hagiotoponimia determinada, tendrá muchas *probabilidades* de haber sido un camino medieval *usado* en la Edad Media. Y como veremos, que fuese usado no equivale necesariamente a que también entonces se construyera.

¹³ Brian Paul Hindle, en su libro *Medieval Roads*, coincide con esta apreciación cuando, aludiendo a la dificultad de datar los restos, escribe: «Este libro tendrá pues que prestar mucha atención a las fuentes de información sobre caminos medievales y concentrarse más en ellas que en los a menudo dudosos restos físicos, pues, prácticamente, el único modo de confirmar que un tramo conservado en el terreno es un camino medieval, consiste en demostrar a partir de fuentes históricas que estuvo en uso durante ese período» (1982, 7).

¹⁴ Una cosa es plantear en un esquema a escala 1:1.000.000 una relación entre yacimientos a través de una hipotética ruta de comunicación —procedimiento habitual entre prehistoriadores— y, otra, hacer lo mismo a escala 1:50.000. En el primer caso se trata más bien de líneas abstractas de comunicación —que es a lo más a que en ciertos casos se puede llegar— y, en el segundo, de vías concretas y con entidad física.

En teoría parece un enfoque claro. En la práctica es extraordinariamente laborioso, pues obliga a dar múltiples pasos:

1.º Dibujar en mapas a escala 1:50.000 todos los caminos antiguos que figuren en la cartografía histórica o que conozcamos por inspección directa. Los caminos medievales que buscamos son un subconjunto de este universo de caminos antiguos.

2.º Situar exactamente en dichos planos y no en esquemas a escala 1:1.000.000, todos los centros militares, de población, de culto, de poder y de producción de la época medieval, tarea difícil porque la información necesaria está muy dispersa y porque los catálogos de monumentos o de yacimientos rara vez dan las coordenadas geográficas.

3.º En la medida de lo posible, encajar en los 1:50.000, apoyándonos en los caminos antiguos ya dibujados en ellos, los itinerarios clásicos que figuran en fuentes latinas, medievales y modernas. Es decir, desde el Antonino al Villuga o las guías de caminos de principios del XIX, pasando por relatos de peregrinos.

4.º Pasar a plano las divisiones administrativas de la época, que resultan interesantes por múltiples razones. Por un lado, para entender el verdadero campo de acción de cada sede de poder; campo de acción estrechamente ligado a los caminos que desde esa sede irradian y a través de los cuales se ejerce el poder. Por otro lado, por la importante superposición que suele darse entre límites y caminos antiguos.

5.º Entresacar de dichos planos la toponimia significativa o propia de la Edad Media.

caminos prehistóricos y que los cristianos hicieran lo propio con los romanos, resulta que el camino que acabábamos de identificar como probablemente usado en la Edad Media, pudo haberse construido antes.

Y es que los caminos antiguos, a fuerza de serlo, tienen algo de intemporales. En diplomas y escrituras medievales es muy frecuente que se hable de «carrera antiqua», «via antiqua» o «strata antiqua», hasta el extremo de que en la Galicia oriental, a partir de la baja Edad Media, la palabra «antigua» pasó a significar directamente camino y con ese significado aparece en la toponimia (FERREIRA PRIEGUE, 1988, 59). Que a finales de la Edad Media «antigua» llegara a ser sinónimo de camino —viejo o nuevo— indica hasta qué punto el origen de los caminos, una y otra vez reutilizados mientras el territorio inmediato siguiera habitado, se pierde en la noche de los tiempos.

Es decir, si no nos contentamos con saber que un camino antiguo existía ya o fue usado en la Edad Media, para lo cual son útiles las fuentes literarias, y queremos averiguar además la época en que pudo haberse construido, entonces no queda más remedio que pasar a plano la información relativa a todas las épocas anteriores a la medieval y reconstruir a la vez los probables caminos o redes de todas las etapas comprendidas entre la Edad Media y la prehistoria. Y como para reconstruir esos caminos o redes hemos tenido que poner en plano a escala 1:50.000 todos los datos posibles sobre la ocupación del territorio en cada época, nos encontramos con elementos para sentar las bases de una historia del territorio y entender la génesis de la conformación actual del mismo. Es así como, no teniendo inicialmente otra pretensión que ocuparnos de los caminos construidos ex novo en la Edad Media, nos vemos obligados a identificar antes los probablemente prehistóricos y romanos y obtener los construidos en la Edad Media tras la exclusión de aquéllos que, huelga decirlo, a menudo fueron usados y reutilizados posteriormente. Los propios de cada etapa se obtienen, pues, por exclusión de los correspondientes a etapas anteriores.

Ocurre además, como veremos en el capítulo 6, que es inherente a todo camino atravesar alguna frontera, superar algún límite. Por eso, el estudio de los caminos de una zona determinada requiere, para ser completo, ocuparse de una zona mayor que la englobe y en la que queden claras las conexiones de la primera con el exterior. Y cuanto mayor sea la zona, menor ha de ser la escala cartográfica que se maneje para poder apreciar el conjunto.

No es ésa, sin embargo, la única razón que aconseja trabajar simultáneamente con distintas escalas, tal como hacen en la actualidad los proyectistas de carreteras. En efecto, el detalle que nos interesa para ver, por ejemplo, el punto exacto de cruce de un pequeño río, puede impedir apreciar la dirección general de la traza del camino antiguo que intentamos reconstruir. De ahí que escalas grandes como la 1:10.000, 1:25.000 o 1:50.000 necesiten complementarse con escalas menores como el 1.100.000 o el 1:200.000.

Frente al enfoque corriente y prudente de ocuparse de una cuestión aislándola para poder manejarla mejor, aquí nos hemos deslizado al extremo contrario consistente en insertarla en su entorno y en la evolución histórica para entenderla mejor. En vez de centrar la atención sólo en un camino o sólo en los de una época, lo cual, por supuesto es también imprescindible, nos vemos abocados a abordar el conjunto de los caminos antiguos.

El método propuesto, aun cuando pueda resultar potente y conducir a resultados nuevos, aunque casi siempre probabilísticos por falta de suficiente evidencia arqueológica, es tan laborioso como peligroso. Exige reunir documentación de todas las épocas y de las más variadas cuestiones rompiendo muchas barreras disciplinares, con lo cual es muy alta la probabilidad de patinar y abrir flancos a la crítica de todos los especialistas cuyas barreras salta. En cualquier caso, es así como José Ramón Menéndez de Lurca ha reconstruido la red de caminos de peregrinación en el Noroeste de la Península y yo la de Navarra. Pero de esto nos ocuparemos en el próximo capítulo.



3.17.
Camino, aljibe gótico
y campanario de Villamayor
de Monjardín (Navarra).

Vista así, la historia de los caminos es inseparable de la historia del territorio o de una visión territorial de la historia. Con lo cual, la resolución de un problema concreto —la datación de caminos antiguos—, nos lleva al mismo enfoque territorial a que nos podría conducir la noción teórica de que toda vía es una travesía, sea de una ciudad, sea de un territorio cultivado o agreste.

La lógica que se nos escabulle en los manuscritos o en los restos aislados, puede quizás hallarse situando en el territorio las personas, los topónimos, los hitos, las construcciones y los hechos. Tan elocuentes como las fuentes o documentos escritos, pueden ser los documentos construidos, sobre todo si en vez de estudiarlos aisladamente, como ha sido lo habitual hasta ahora, se analizan en sus relaciones recíprocas y como parte de sistemas complejos en continua interacción

con el territorio que les sirve de substrato y en el cual se retratan con sus obras.

Pero este método indirecto y probabilístico para entresacar del conjunto de los caminos antiguos aquellos que más probabilidad tienen de haber sido usados en una época, no basta para establecer si, además de usados, fueron o no construidos entonces. Para averiguar por ejemplo la posible época de construcción de un camino usado en la Edad Media, no queda más remedio que aplicar el método expuesto a todas las épocas anteriores.

En efecto, si retomamos el ejemplo anterior del hipotético camino medieval que unía un monasterio con un castillo, puede ocurrir que el monasterio se asiente a su vez sobre restos romanos y que el castillo lo haga sobre un antiguo castro, y como ha sido frecuentísimo que los romanos reutilizaran





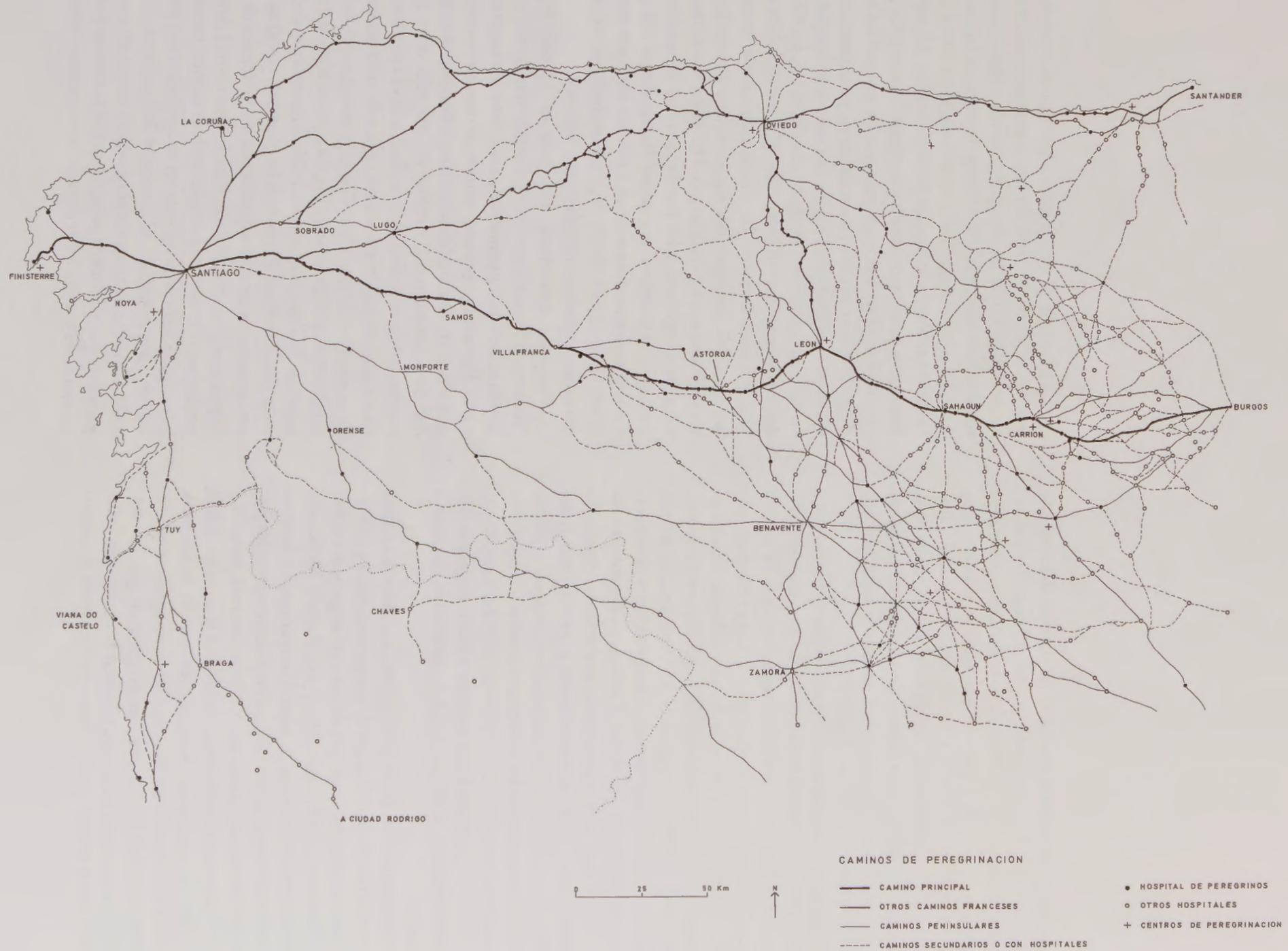


4.1. Clave del puente de Canfranc (Huesca).

4. LOS CAMINOS A SANTIAGO



FIGURA 4.1.—CAMINOS DE PEREGRINACION EN EL NOROESTE DE LA PENINSULA SEGUN JOSE RAMON MENENDEZ DE LUARCA.



Fuente: Redibujado a partir de un original cedido por el autor.

Los caminos terrestres de la peregrinación marítima

A la vista de ciertas iniciativas de las últimas décadas que parecen pasar por alto algo tan obvio, recordábamos en el capítulo precedente que el Camino de Santiago, como su nombre indica, es un camino y que un camino no es una carretera, ni debe ser tratado como tal. Tras tamaña perogrullada, nos dedicaremos en el presente a llamar la atención sobre otra, aunque no tan llamativa: el Camino de Santiago no es un camino, sino múltiples; más que del Camino de Santiago, podría hablarse de los caminos a Santiago.

En España, la ruta por antonomasia a Compostela es una que describe en la primera mitad del siglo XII el archicitado libro V del Códice Calixtino atribuido a Aymeric Picaud: la que cruza los Pirineos por Roncesvalles y llega a Santiago pasando por Pamplona, Puente la Reina —donde se une el ramal aragonés, también citado en dicho Códice—, Logroño, Burgos y León. Pero Picaud brinda la instantánea de lo más sobresaliente en un momento dado de esplendor y desde una determinada perspectiva francesa. Esa valiosa instantánea no basta para reflejar un largo proceso que arranca de mucho más atrás y que duró, se transformó y evolucionó hasta mucho después, abarcando otros muchos caminos y países. O dicho de otra manera: las peregrinaciones jacobeanas duran aproximadamente un milenio —de principios del siglo IX a finales del XVIII—, y en tan largo ciclo vital hubo, lógicamente, muchas peripecias que dieron lugar a numerosos caminos a Santiago.

Una primera idea de lo numerosos, variados e incluso erráticos que fueron los caminos de peregrinación, la proporciona la síntesis esquemática que de sus investigaciones sobre los del Noroeste de la Península hizo José Ramón Menéndez de Lurca (figura 4.1). Si en un hipotético futuro, un investigador quisiera formarse una idea de las carreteras usadas por turistas en la segunda mitad del XX y se apoyara para ello, entre otras cosas, en la existencia de hoteles y moteles, la red no sería mucho más tupida. Ante tamaña maraña de caminos, que denota que estamos ante un movimiento secular y multitudinario, no puede uno menos que preguntarse por las causas que coadyuvaron a generarla y buscar la manera de ordenarlos en unos pocos grupos conceptuales más o menos claros.

La afluencia de extranjeros a Santiago no tuvo lugar sólo por tierra, sino que también fue importante por mar. Ingleses, irlandeses, flamencos, escandinavos y hanseáticos apelaron a la ruta marítima y desde muy tempranas fechas. Lacarra considera incluso que fue por vía marítima como llegó a la Francia carolingia la noticia de la invención del sepulcro de Santiago y como accedieron a Santiago los más antiguos peregrinos. Tesis esta que recientemente ha suscrito un estudioso de los caminos jacobeanos escandinavos, para quien los marítimos son cronológicamente los primeros y se apoyan en parte en un itinerario ya recorrido en el siglo IX por los vikingos en sus incursiones (ALMAZAN, 1988, 20), por no hablar de las relaciones marítimas con las islas británicas que mantuvieron los romanos, los cuales por algo construyeron en La Coruña un famosísimo faro: la Torre de Hércules. Si los romanos navegaban a Inglaterra y los normandos a su vez podían desembarcar en el Cantábrico y atacar Navarra en el 858 o invadir Galicia y destruir Tuy en el 1016, no hay que excluir que desde la alta Edad Media llegaran también por vía marítima peregrinos nórdicos con destino a Santiago.

Puestos a embarcarse para salir de Irlanda, Inglaterra, Noruega o Suecia, ¿por qué no seguir navegando en vez de limitarse a cruzar un canal o un estrecho para luego continuar a pie? Por otra parte, aun quienes no tenían necesariamente que tomar un barco podían sentirse atraídos por esta modalidad de viaje que podía resultar mucho más veloz que la terrestre, sobre todo si se hacía a pie. Ya en el siglo XIII se registran viajes de Inglaterra a La Coruña de sólo cuatro días de duración (LACARRA, 1971, 77). Una somera idea de los contingentes de peregrinos que llegaban por mar en el XV, la da el relato de William Wey que en 1456, al desembarcar en La Coruña procedente de Plymouth (Inglaterra), contó allí 84 barcos originarios de diversas naciones del Noroeste de Europa. Suponiendo una media de 60 viajeros por barco y suponiendo también que la mayoría de tales embarcaciones transportaran peregrinos, cabe estimar que en el lapso de unos pocos días habían desembarcado allí unos 4.000 viajeros (STALLEY, 1988, 10). Si se tiene en cuenta que La Coruña no era el único puerto al que arribaban peregrinos y si se admite que el tráfico marítimo tuviera lugar durante unos cuantos meses de pri-

Las conexiones con Francia

Si los peregrinos afluían de toda Europa, es lógico que quienes venían por ejemplo de Italia no entraran siempre en España por el mismo paso pirenaico que aquellos que venían de Flandes. Aunque el paso más frecuentado fuera el de Roncesvalles, tanto por la buena atención que se dispensaba en su famoso hospital, como por la atracción que la leyenda de Rolán ejercía sobre los europeos, dista de ser el único.

Una cordillera es al mismo tiempo una barrera y una unidad. Barrera, para quienes viniendo de lejos necesitan atravesarla. Unidad, para los que viven en ambas vertientes. Considerados los Pirineos como barrera en un itinerario de larga distancia, son contados los puntos aptos para el tránsito. Vividos como unidad geográfica, social, cultural y económica, las relaciones entre asentamientos de una y otra vertiente pueden ser intensas y producirse a través de numerosos puertos y portillos, sobre todo si ambas vertientes pertenecen a una misma entidad política, como ocurría con el País Vasco francés, llamado en tiempos la Baja Navarra por formar parte del reino de Navarra. En suma, los pasos de una cadena montañosa, suelen ser simultáneamente escasos y abundantes, según la perspectiva que se adopte. Esta simultánea escasez y abundancia de pasos se ha dado sobre todo en épocas anteriores en que las zonas montañosas estaban más habitadas que en la actualidad y las fronteras políticas no se apoyaban tanto en sus crestas.

Adoptando una perspectiva europea, los pasos pirenaicos empleados por los peregrinos jacobeos pueden contarse con los dedos de la mano: La Junquera (Gerona), Somport (Huesca), Roncesvalles (Navarra) e Irún (Guipuzcoa), yendo de Este a Oeste.

Del paso de peregrinos por La Junquera y en general por Cataluña, se ha escrito poco y personalmente no lo he investigado.

El paso por Somport es el más alto de los cuatro citados —1.640 metros— y puede que en el siglo XI fuera el más importante. En efecto, el paso principal fue siempre, a partir del XII, el de Roncesvalles, pero resulta que las primeras fundaciones hospitalarias documentadas en esta ruta son posteriores a las que se registran en el camino aragonés por Somport. Así, mientras el ramal aragonés cuenta ya con hospitales en el

4.3.
Calzada de posible origen romano que baja desde el collado de Lepoeder hacia Roncesvalles.





4.2.
Acta de fundación del hospital de Roncesvalles
(Museo de Roncesvalles).

mavera y verano (Wey hizo el viaje de ida en mayo y el de vuelta en junio), es fácil que fueran decenas de miles los que entonces llegaron a Galicia en barco, haciendo de sus puertos lugares tan cosmopolitas o más que los núcleos del principal camino terrestre.

Esta peregrinación marítima generó una red radial que unía Santiago con los principales puertos de Galicia, con Vivero, La Coruña, Laxe, Muxía y Noya y pudo incluso influir en otros caminos que figuran en la figura 4.1.

En efecto, una galerna, un temporal, o cualquier otro factor, podía obligar a que quienes navegaban en dirección a La Coruña, desembarcaran en Santander o Bilbao. Es más, siendo tan larga la peregrinación por tierra desde el Norte de Europa —la ida y vuelta requería varios meses—, y tan corta la navegación —a lo sumo unas semanas—, no sería de extrañar que hubiera peregrinos que a falta de un barco que fuera directamente a Galicia, se contentaran con cualquier nave que les dejara en la costa francesa o cantábrica, pues así, por lejos

que quedaran del destino final, se ahorraban semanas de marcha a pie. Por otra parte, el principal camino terrestre a Santiago decaía como ruta comercial por el auge que los puertos cantábricos experimentaron en su comercio con el resto de Europa y ese tráfico marítimo comercial pudo favorecer el de peregrinos. Llegados éstos a cualquier puerto del Cantábrico, se les presentaban dos opciones: seguir andando por la costa en dirección a Galicia, lo cual resultaba bastante duro, o meterse tierra adentro en dirección Suroeste buscando el tronco principal del Camino de Santiago. Por ejemplo, ese temprano camino por el valle de Mena, del que hablan Balparda y Lacarra (1949, II, 15-16 y 437), ¿no podría tener que ver con una ruta que uniera un puerto cantábrico —Castro Urdiales o Bilbao— con algún núcleo palentino del camino principal de Santiago? Creo, en suma, que contar con la peregrinación marítima directa a Galicia, o indirecta a cualquier puerto cantábrico o francés, puede ayudar a entender ciertos caminos a Santiago que bordean la Costa Cantábrica o arrancan de ella.

siglo XI ¹, en el paso por Roncesvalles no se documentan hospitales de peregrinos hasta principios del XII y el propio y en adelante famosísimo hospital de Roncesvalles no se funda hasta 1127-1132 (foto 4.2). Claro que, por otra parte, el hecho de que no se conozca documentación del XI relativa a hospitales de peregrinos en el paso por Roncesvalles, no quiere decir necesariamente que no hubiera peregrinos. Como ponen de relieve ciertos tramos de camino antiguo (foto 4.3), la torre romana de Urkulu dominando el paso del puerto y el reciente descubrimiento de dos necrópolis romanas entre Espinal y Burguete, pertenecientes seguramente a la mansión Iturissa de la calzada Astorga-Pamplona-Burdeos ², ya los romanos habilitaron por las inmediaciones de Roncesvalles un paso viario que debió seguir en uso en la baja Edad Media. La balanza debió inclinarse definitivamente a favor de Roncesvalles y en detrimento de Somport cuando convergieron en Ostabat, al Norte de Roncesvalles y en la actual Francia, las tres grandes rutas que señala en el XII el Códice Calixtino (dibujo 5.4).

Si el factor decisivo fuera la altura, el paso fundamental no hubiera sido el de Roncesvalles, que exige subir los 1.057 metros del puerto de Ibañeta, sino el de Irún que está al nivel del mar. Pero esa entrada, que acabó siendo muy importante, tardó mucho en llegar a serlo. Los peregrinos no sólo buscan pasos bajos, sino que necesitan núcleos, monasterios y hospitales en que apoyarse, lo que les obliga a transitar por zonas urbanizadas (foto 4.4). Para que el paso por Irún adquiriera la importancia a que la topografía parecía predestinarle, era menester urbanizar previamente las tierras guipuzcoanas. Y como se urbanizó antes Navarra que Guipúzcoa, cuajaron primero rutas por Navarra y luego, en un cierto movimiento de Este a Oeste, acabó por abrirse una por Irún.

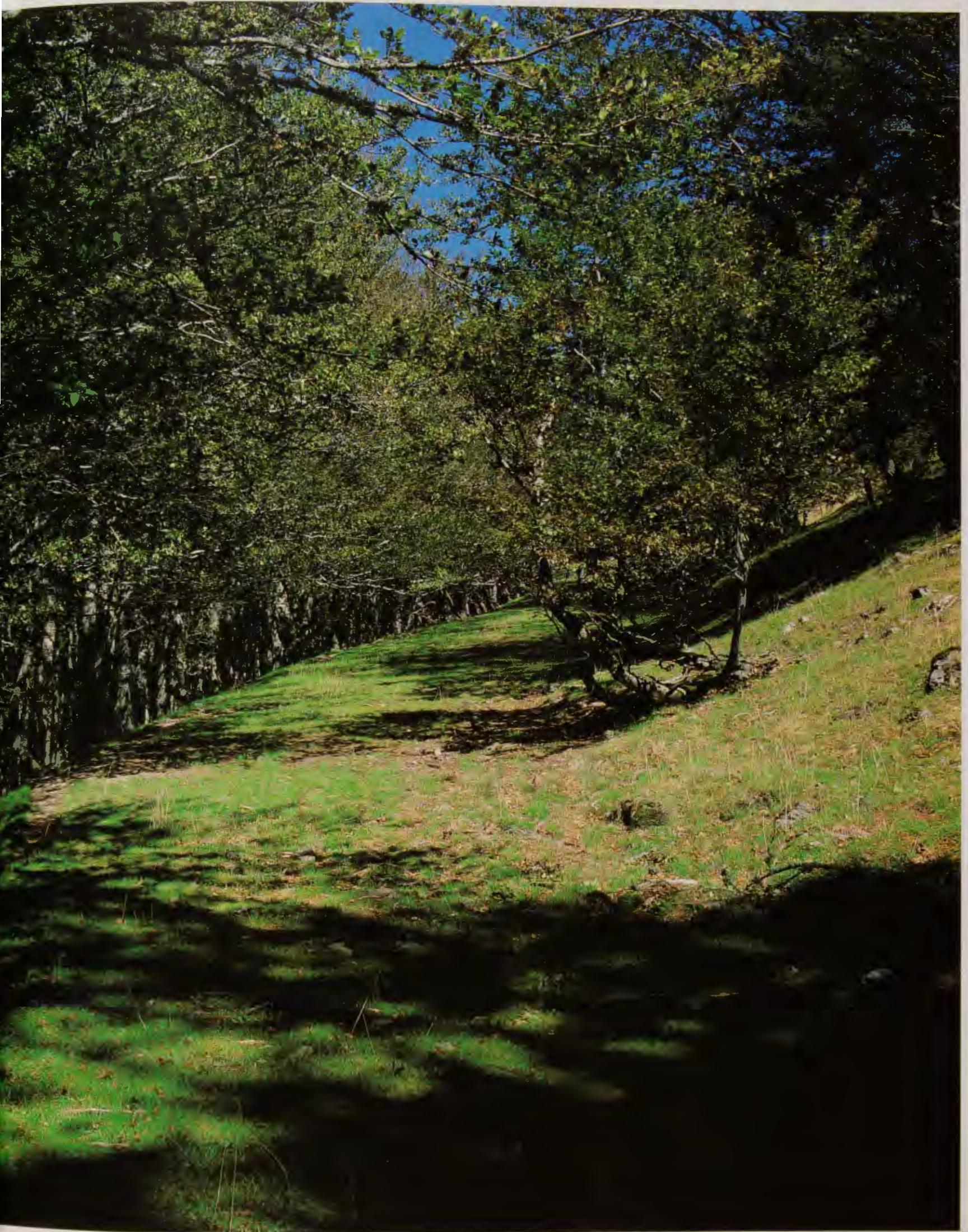
Si a principios del XII se funda Roncesvalles y se consolida el camino principal, a mediados del XII consta ya la existencia de un hospital de peregrinos en el puerto de Velate, el punto

¹ En 1078 estaba ya construido el hospital de Santa Cristina de Somport (PASSINI, 1987) y en 1095 se documenta uno en Canfranc (LACARRA, II, 1949, 416).

² Debo la noticia de la existencia de una segunda necrópolis a Mercedes Unzu Urmeneta, que ha

participado en su prospección. Sobre la primera puede verse la comunicación que ella y María Jesús Peréx presentaron en 1986 al Primer Congreso General de Historia de Navarra: «Notas sobre la posible localización de Iturissa (Espinal-Navarra)», *Príncipe de Viana*, Anejo 7, 1987, 553-562.





Los caminos peninsulares

más alto (unos 850 metros) de un camino jacobeo situado al Oeste del principal al que se le ha prestado hasta ahora poca atención: el que unía Bayona con Pamplona, pasando por el valle del Baztán y empalmando con el principal en la Trinidad de Arre (véase figura 4.2). Finalmente, en el XIII, a partir de su incorporación a Castilla, se urbanizan Guipúzcoa y Alava y se establece una ruta Irún-Vitoria-Burgos que a partir del XV mencionan ya algunos peregrinos y que en el XVI se convierte, después de Roncesvalles, en la principal entrada jacobea a España. Un camino como el de Irún, que en tiempos de Aymeric Picaud ni existía, desplazó así a uno suficientemente importante en su día como para que Aymeric lo citara, al de Somport³.

Si de la perspectiva europea, pasamos a la propiamente pirenaica, entonces el número de pasos y rutas jacobeanas que atraviesan esa cadena montañosa resulta muy superior. Prácticamente a cada valle navarro o aragonés se le ha atribuido algún ramal jacobeo y es muy probable que los habitantes de la vertiente norte, hoy francesa, que peregrinaban a Santiago al igual que los del resto de Europa, usaran esos caminos para acercarse a otros más importantes. Y es que también se cumple aquí la regla según la cual cuanto más lejos esté la meta, más itinerarios resultan posibles.

De todos esos probables caminos jacobeanos secundarios que atravesaban Pirineos y descendían hacia la península por los valles del Baztán, de Salazar, del Roncal, de Hecho y de Sallent, el que está mejor y más inequívocamente documentado es la ya citada ruta que por el valle del Baztán y Arre, unía Bayona con Pamplona. En ella, además del hospital de Velate de mediados del XII, se documentan en el XIII dos hospitales de peregrinos más (en Elvetea y Elizondo), no faltando tampoco en el recorrido toponimia y símbolos jacobeanos diversos (P. G. de PAMPLONA, 1964), ni trechos de magnífico camino antiguo. Otra conexión jacobea con Francia a través de los Pirineos que cabe documentar, aunque menos, es el paso desde Sainte Engrace al Roncal (figura 4.2).

Si bien la peregrinación marítima, cuya importancia se haya tal vez infravalorado, está detrás de algunas de las rutas de peregrinación, y si las múltiples entradas a España por Pirineos contribuyeron también a generar una especie de red de caminos jacobeanos, estos dos aspectos no bastan para explicar la tupida red que se grafía en la figura 4.1. Hay que introducir, pues, otros factores para explicar la génesis de esta red.

La peregrinación marítima y los diversos pasos pirenaicos tienen que ver con la dimensión continental de la peregrinación jacobea, que es una de las que más llaman la atención, pero conviene no olvidar que ésta tuvo también una importante componente peninsular. Si Santiago atraía hasta a remotos escandinavos, no ejercía menos atracción sobre portugueses, castellanos o catalanes.

Entre los primeros peregrinos cuyo nombre se conoce, se encuentra el abad Cesáreo, del monasterio catalán de Santa Cecilia de Montserrat, que fue a Santiago hacia el año 959 y se conservan asimismo testamentos catalanes del siglo XI que demuestran que ya en el primer cuarto del mencionado siglo estaba allí arraigada la costumbre de peregrinar a Compostela (VAZQUEZ DE PARGA, 1949, I, 42-47). Por otra parte, a medida que la reconquista avanzó, con la consiguiente expansión hacia el Sur de los reinos cristianos de la Península, aparecieron nuevos y más largos ramales de peregrinación que o bien accedían directamente a Santiago, o bien empalmaban en algún punto del que se consolidó como camino principal. En el primer caso se encuentran los caminos portugueses o leoneses —desde Benavente, Zamora o Valladolid— que recoge José Ramón Menéndez de Lurca en la figura 4.1 y en el segundo, muchos caminos procedentes de Cataluña, Aragón y Castilla.

Ahora bien, todos estos caminos peninsulares a Santiago tendrían que tener, dado que su meta está al Noroeste, un cierto rumbo en esa dirección y en la figura 4.1 se aprecian caminos que no parecen enfilarse hacia allí. ¿Cómo cabe considerar jacobeanos caminos que no parecen ir a Santiago?

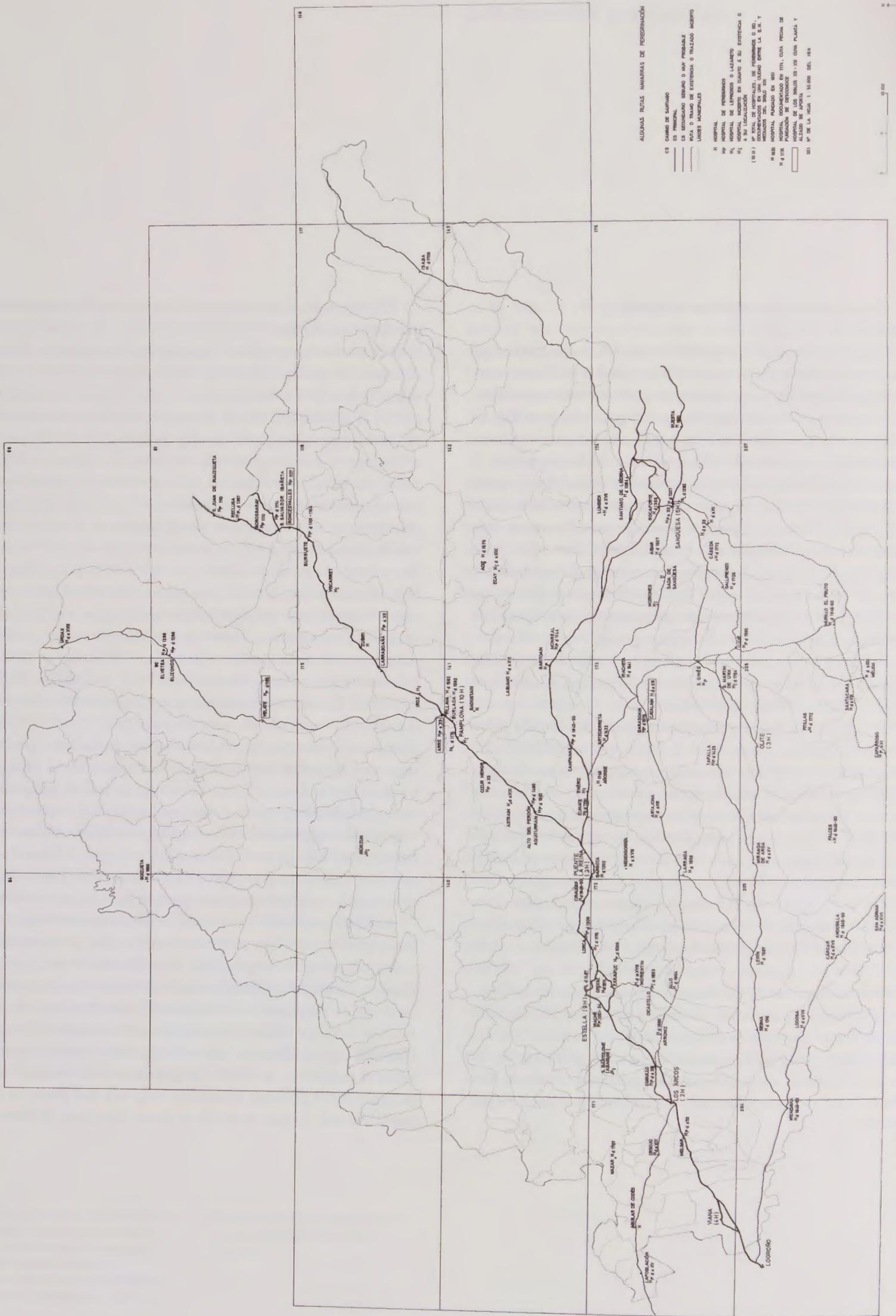
³ En la decadencia de este camino aragonés tuvieron parte también otros factores como las pugnas militares entre navarros y aragoneses y la ya citada adhesión a la reforma protestante de los

señores del Bearne, es decir, de la vertiente francesa del paso de Somport.



4.4.
El Camino necesitaba discurrir
por zonas urbanizadas. Mañeru
y Cirauqui (Navarra): dos
núcleos próximos del camino
principal.

FIGURA 4.2.—POSIBLES RUTAS NAVARRAS DE PEREGRINACION SEGUN A. SORIA Y PUIG.



Fuente: Versión corregida del mapa incluido en SORIA Y PUIG (1987-88).

Las desviaciones a santuarios menores

Comentábamos en el capítulo 1 que el Camino de Santiago no era simplemente una vía en cuyo final se hallaba el santuario que motivaba la peregrinación, sino también una especie de rosario de santuarios menores engarzados por ella. El peregrino iba de reliquia en reliquia, de sepulcro en sepulcro, de santuario en santuario. Pero además de los sepulcros y santuarios que cabía hallar en el camino principal, había otros muchos fuera del mismo y aunque probablemente la mayoría de los peregrinos se dirigiera a Santiago por el camino más corto, no faltaban tampoco quienes daban rodeos a fin de visitar otros santuarios. Y es que para según qué viajes, el más corto no es siempre el mejor itinerario. Las vías pecuarias, por ejemplo, buscan a veces más los pastos que el trayecto de menor longitud. En el caso de algunos peregrinos medievales, la ruta óptima no la definía la geometría, sino la devoción o la esperanza de obtener curaciones o indulgencias y acumular gracias o experiencias, espirituales o no.

El más ilustre de los santuarios alejados del camino principal, pero ligados al fenómeno jacobeo, es quizás San Salvador de Oviedo que, a partir del XI, se convierte en un lugar visitado por reyes y pueblo llano, españoles y extranjeros. Para dar de golpe una idea de la importancia que adquirió Oviedo como centro de peregrinación comparable a los más famosos de la época, se suele citar la definición que se da en la Partida I de Alfonso X el Sabio, según la cual, peregrino es el extraño que va a visitar el Santo Sepulcro de Jerusalem, Santiago, San Salvador de Oviedo u otros lugares. Siendo su fama tal que aparecía citado junto con Jerusalem y Santiago, no ha de extrañar que muchos peregrinos procedentes del Este tomaran la costumbre de desviarse al llegar a León hacia Oviedo para luego seguir desde Oviedo a Santiago (dibujo 5.2). He ahí como un camino Norte-Sur, el de León a Oviedo, cuya dirección es completamente ajena a la que lleva a Santiago, empieza a ser utilizado por peregrinos que van, o bien sólo a Oviedo, o bien a Santiago pasando antes o después por Oviedo.

En otros casos, era un santuario del propio camino principal el que daba lugar a ramales específicos. Así, por ejemplo, el de Santo Domingo de la Calzada, donde la leyenda situó un milagro del apóstol Santiago cuya fama recorrió Europa, sobre todo a partir de los siglos XV y XVI: el del ahorcado, el gallo y la gallina. Se trata de la historia de un joven inocente y de buen ver que acompañaba a sus padres en la peregrinación a Santiago y que fue ahorcado en Santo Domingo de la Calzada por el falso testimonio de una criada despechada por haberle requerido infructuosamente de amores. Sus padres prosiguieron no obstante la peregrinación a Santiago y a la vuelta, al pasar otra vez por Santo Domingo de la Calzada, se les aparece el hijo diciéndoles que seguía vivo, pues el apóstol le había sostenido por los pies mientras le ahorcaban. Se lo comunican al juez que le condenó y éste, que estaba asando un gallo y una gallina, comentó que eso era tan improbable como que cantasen las aves que tenía en el asador, momento en el que éstas saltan y cantan (VAZQUEZ DE PARGA, 1949, I, 575-586). Como en la época en que esta leyenda se difundió, era muy frecuentado el camino que entraba por Irún hacia Burgos, sin pasar por Santo Domingo de la Calzada, no faltaban peregrinos que desviándose de la ruta más corta a Burgos, bajaban desde Alava a Santo Domingo de la Calzada para visitar el célebre lugar y ver incluso en la catedral, como dice un viajero de principios del XV, un gallo y una gallina blancos de la estirpe de los que participaron en el milagro. Así nació otro camino Norte-Sur adscribible sin embargo a ese gran conjunto de caminos jacobeos que en general apunta hacia el Oeste.

Incluso santuarios menores, de fama más restringida y local, podían dar lugar a desviaciones por las que transitaban tanto los peregrinos que desde los alrededores se dirigían a ellos en fiestas señaladas, como los foráneos que, camino de otro más famoso, no desdeñaban sin embargo desviarse a visitarlos. Así, por ejemplo, el santuario de Santa María en Ujué (Navarra). En este caso, a las posibles desviaciones debidas al santuario, se suman las desviaciones debidas al auge de una ciudad próxima al camino aragonés que describe Aymeric Picaud: la que en su día se llamó Sangüesa la Nueva.

FUENTES UTILIZADAS EN LA DATAACION Y LOCALIZACION DE LOS HOSPITALES NAVARROS

1. ARBEIZA, T.; JIMENO JURIO, J. M., 1979 (2.ª ed.), *Rocamador*, Nav. T.C.P., núm. 82.
2. EQUIZA, J., 1987, *Estudio histórico-etnográfico de Labiano* (inédito y conocido sólo a través de una extensa referencia de prensa).
3. GARCIA GAINZA, M. C., et al., 1980-85, *Catálogo monumental de Navarra*, Pamplona, Comunidad Foral de Navarra, Dpto. de Educación y Cultura, I.P.V., 4 vol.
4. IBARRA, J., 1936, *Historia de Roncesvalles*, Pamplona.
5. JIMENO JURIO, J. M., 1974, *Ermitas de Sangüesa*, Nav. T.C.P., núm. 193.
6. JIMENO JURIO, J. M., 1982 (2.ª ed.), *Rutas menores a Santiago*, Nav. T.C.P., núm. 111.
7. LACARRA, J. M., 1942, «Un hospital de peregrinación en La Población», en *Príncipe de Viana*, Pamplona, núm. 7, 145-148.
8. LACARRA, J. M., 1949, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, C.S.I.C., Capítulos dedicados a Navarra en la obra en tres tomos escrita con Luis Vázquez de Parga y Juan Uría Rúa.
9. MADOZ, P., 1845-1850, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Navarra*, Gobierno de Navarra y Ediciones Ambito (1986). Voz «Navarra. Beneficiencia pública» y voces de distintas localidades.
10. NUÑEZ DE CEPEDA, M., 1940, *La beneficencia en Navarra a través de los siglos*, Pamplona.
11. NUÑEZ DE CEPEDA, M., 1949, *Las peregrinaciones jacobinas*, Madrid, Capítulos dedicados a Navarra en la obra en tres tomos dirigida por Luciano Huidobro y Serna.
12. OLCOZ Y OJER, F. de, 1956, «Monasterios, basílicas y ermitas baldorbeses» en *Príncipe de Viana*, Pamplona, núm. 64, 247-328.
13. OLCOZ Y OJER, F. de, 1971, *Historia Valdorbesa*, Estrella, Verbo Divino.
14. OLCOZ Y OJER, F. de, 1974, «La Beneficencia tafallesa a través de los siglos. Evolución histórica de nuestro hospital» en *Príncipe de Viana*, Pamplona, año 35, núm. 134-135, 109-160.
15. PAMPLONA, G. de, 1964, «El camino de peregrinación jacobina Bayona-Urdax-Velate-Pamplona» en *Príncipe de Viana*, Pamplona, núm. 96-97, 213-223.
16. PEREZ OLLO, F., 1983, *Ermitas en Navarra*, Pamplona, Caja de Ahorros de Navarra.
17. R. DE OYAGA, J., 1962, *Sobre las viejas rutas*, Diario de Navarra, 7, 10 y 11 de octubre.
18. VILLABRIGA LOZANO, V., 1962, *Sangüesa, ruta compostelana*, Sangüesa.
19. ZUBIAUR CARREÑO, F. J. y J. A., 1980, *Estudio etnográfico de San Martín de Unx*, Pamplona, I.P.V.

T.P.C. = *Temas de Cultura Popular*.
I.P.V. = *Institución Príncipe de Viana*.

Las desviaciones a nuevos centros

Como el binomio Ujué-Sangüesa brinda un ejemplo magnífico de la multiplicación de caminos jacobinos por el auge de hitos próximos a los caminos iniciales, nos detendremos brevemente a examinar este caso apoyándonos en el esquema de las rutas navarras de peregrinación que se recoge en la figura 4.2.

El ramal aragonés que describe Aymeric Picaud, bajaba de Somport a Jaca y seguía luego por la Canal de la Berdún y la margen derecha del río Aragón a Tiermas⁴, para luego bordear por el Norte las sierras de Izco y Alaiz y bajar nuevamente hacia el Suroeste en dirección a Puente la Reina (en la figura 4.2, es el camino superior de los dos que entran desde el Este, es decir, desde Aragón). La fundación en 1122 de Sangüesa a unos 5 kilómetros al Sur de ese Camino de Santiago que acabamos de describir, trajo consigo una profunda alteración y multiplicación de los caminos a Santiago en el Este de Navarra.

Aunque no estaba junto al camino tradicional, pronto contó Sangüesa con un número elevado de hospitales. En el mismo siglo de su fundación, el XII, se documentan, al parecer, cuatro y en distintos siglos se documentan seis en el núcleo, tres extramuros y dos más en las cercanías, con lo que Sangüesa resulta tener más hospitales que otros muchos núcleos del camino principal y casi tantos como los que tuvieron poblaciones navarras tan notables como Estella o Pamplona (véase cuadro adjunto a figura 4.2). Tal abundancia de hospi-

⁴ De Jaca a Puente la Reina el camino iba por la margen izquierda del río Aragón y a partir de este puente se bifurcaba, yendo un ramal por cada orilla. Tiermas,

punto de paso citado por Aymeric Picaud, está en la orilla derecha.

HOSPITALES NAVARROS AJENOS A LAS DOS RUTAS PRINCIPALES A SANTIAGO

Localidad	Tipo de hospital	Nombre	Fecha	Fuente	Hoja IGN
Abáigar.....	Hi	San Bartolomé		16	172
Aguilar de Codés.....	H			3,10	171
Aibar.....	H	Santa Ana	d. 1607	9,10,16	174
Allo.....	H		d. 1804	9,10	172
Andosilla.....	H		d. 1845-50	9,10	205
Alorbe.....	H	San Martín	f. 1749	10	173
Aoiz.....	H		d. 1576	9,10	142
Arre (Trinidad de).....	Hp		f. XII	10	115
Arróniz.....	H		d. 1650	9,10	172
Artajona.....	H		d. XIII	3,6,9,10	173
Artederreta (Unzué).....	H		d. 1432	10,12	173
Astráin (Cizur).....	H		d. XIX	10	141
Badostáin (Egües).....	H			11	141
Barásain.....	Hp		d. 1576	9,10,13	173
Caparroso.....	Hp		d. XI	6,9,10	206
Cárcar.....	H	Santa Bárbara	d. XVII	3,9,10	205
Cáseda.....	H		d. 1772	9,10	174
Catalain (Garinoain).....	H		d. XIII	3,12	173
Desojo.....	H		d. XIX	10	171
Dicastillo.....	Hi	S. Julián y Sta. Basilia	d. 1653	9,10	172
Ecay.....	Hi		d. XIX	10	142
Elizondo (Baztán).....	Hp		d. 1288	10,15	91
Elvetea (Baztán).....	Hp	Santa Cruz de Ascó	d. 1288	15	91
Falces.....	H		d. 1845-50	9,10	206
Gallipienzo.....	H		d. 1706	10	174
Goizueta.....	H	La Magdalena	d. 1555	10	64
Iracheta (Leoz).....	H		d. 1641	10,13	173
Irurzun.....	Hi				115
Isaba.....	H		d. 1709	10	117
Labiano.....	H		d. XVI	2,4,10	141
Lapoblación.....	Hp		d. XV	7	171
Larraga.....	H	N.ª S.ª de Gracia	d. 1658	9,10	173
Lerga.....	Hp	San Ginés		6	173
Lerin.....	H		d. 1567	3,9,10	205
Liédena.....	H	Santiago	d. 1084	17	174
Lodosa.....	H		d. XVII	9,10	205
Lumbier.....	H		d. XVII	9,10	174
Mélida.....	H		d. XIX	9,10	206
Mendavia.....	H		d. 1845 50	9	204
Mendigorría.....	H	Santa María	f. XVIII	9,10	173
Miranda de Arga.....	H	La Magdalena	d. XV	10	206
Morentin.....	H		d. XVIII	10	172
Moriones.....	Hi	La Magdalena		10	174
Murillo El Fruto.....	H		d. 1845-50 9	9	207
Nazar.....	H		d. 1787	10	171
Olite.....	H	De los Antonianos	d. XIV	3	206
Olite.....	H	Sta. María de Rocamador	d. 1414	1	206
Olite.....	H	Civil	d. 1574	9	206
Pitullas.....	H		d. 1772	10	206
Sada de Sangüesa.....	H		d. 1720	10	14
San Martín de Unx.....	Hi		d. 1784	19	173
Sangüesa (Municipio).....	H	Santa Eufemia	f. XII	5,18	174
Sangüesa (Municipio).....	H	Santa Eulalia	f. XII	5,18	174
Sangüesa (Municipio).....	H	Santa Cristina		18	174
Sangüesa (Núcleo).....	H	Santiago	d. 1562	18	174
Sangüesa (Núcleo).....	H	San Salvador	d. 1526	18	174
Sangüesa (Núcleo).....	H	De los Judíos	d. 1378	10	174
Sangüesa (Núcleo).....	H	San Vicente	d. 1366	18	174
Sangüesa (Núcleo).....	H	De la Rúa o de Santa María	f. XII	18	174
Sangüesa (Extramuros).....	Hl	San Lázaro	d. 1292	18	174
Sangüesa (Extramuros).....	H	San Babil	d. 1307	18	14
Sangüesa (Extramuros).....	Hp	San Nicolás	f. XII	10	174
Santacara.....	H	Santa Eufemia	d. XIII	3,9,10	206
Sesma.....	H		d. 1316	9,10	205
Tafalla.....	Hp	Santa Catalina	d. 1425	9,14	173
Ujué.....	Hp		d. 1595	10	174
Urdax.....	H		d. XVIII	10,15	66
Velate (Ulzama).....	Hp	Santa María	d. 1165	15	90

- H = Hospital
 Hp = Hospital de peregrinos, documentado o con fuertes indicios de serlo
 Hl = Hospital de leprosos o lazareto
 Hi = Hospital incierto en cuanto a su existencia o a su localización
 d = documentado en
 f = fundado en



tales hubo de atraer peregrinos a esta villa fundada al Sur del camino que venía de Aragón, apareciendo así diversas conexiones desde éste a Sangüesa y desde Sangüesa a aquél. Pero una vez que los peregrinos se encontraban en Sangüesa, distaba de ser obvia la necesidad de volver al camino antiguo y desandar hacia el Norte los kilómetros andados hacia el Sur para llegar allí.

En efecto, si en siglos anteriores a la fundación de Sangüesa, ir camino de Puente la Reina por la vertiente Norte de las Sierras de Izco y Alaiz ofrecía más seguridad ante hipotéticos ataques musulmanes, en el XII, una vez que se llegaba a Sangüesa, resultaba más corto y cómodo ir por el Sur de dichas sierras para empalmar con el camino principal no en Puente la Reina, sino en puntos situados mucho más al Oeste como por ejemplo Cogullo o Logroño (véase la mencionada figura 4.2). A la consolidación de estos nuevos caminos contribuiría también la aparición de hospitales de peregrinos como el de Catalán y el afianzamiento de núcleos intermedios como Artajona, Tafalla u Olite que contaban también con hospitales. Finalmente, la existencia al Oeste de Sangüesa del santuario mariano más importante del viejo reino de Navarra, Ujué, acabó de complicar la malla de vías de peregrinación al constituirse en otro polo de atracción y generar una red radial con centro en el mismo. Aparecen así rutas que lo mismo pudieron ser usadas por peregrinos locales, por ejemplo de Pamplona o de la ribera del Ebro que subían a Ujué, como por peregrinos a Santiago que se desviaban a Ujué y, una vez allí, se sentían tentados de bajar al valle del Ebro por donde discurría

otro camino jacobeo secundario procedente de Cataluña y Zaragoza que se unía al principal en la Rioja.

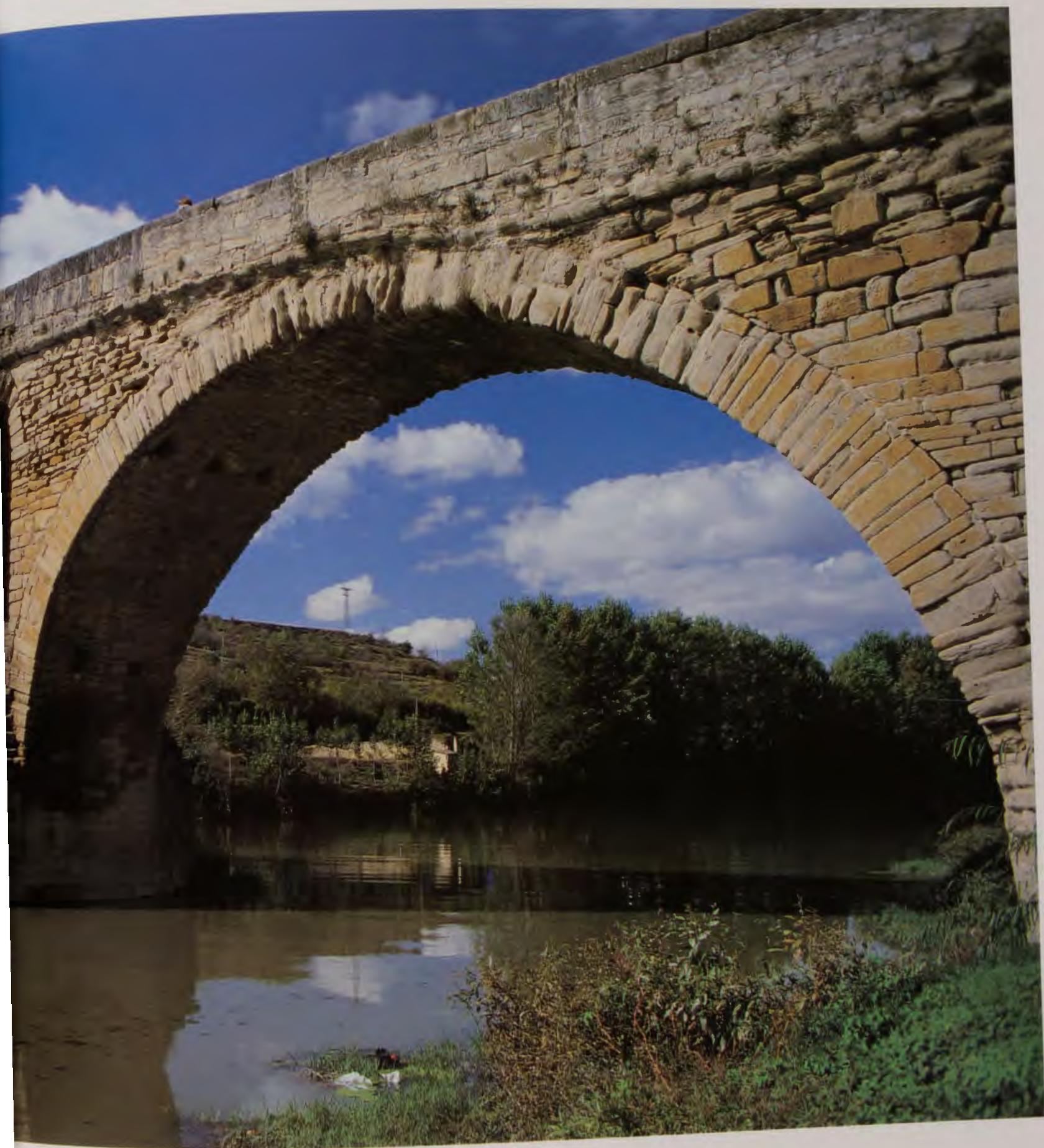
De resultados de todo lo anterior, cabe decir que con la fundación de Sangüesa un poco al Sur del camino inicial y la generosa oferta hospitalaria que brindó, así como con la probable atracción ejercida por el santuario de Ujué, se tejió en el transcurso de los siglos sobre la Navarra media una densa red de caminos de peregrinación a Santiago y a otros santuarios locales.

Lo que acabamos de ver con algún detalle en el caso de Ujué, se repite en otros santuarios más conocidos como Montserrat y el Pilar de Zaragoza, o menos conocidos como Santo Toribio de Liébana o Santa Casilda (Burgos). Y lo que sucedió con Sangüesa, se repitió con otras ciudades. En la misma figura 4.2 se grafía lo ocurrido con Estella, cuya fundación desvió el camino principal hacia el Norte quedando relegado uno anterior que cruzaba el río Ega más al Sur. El auge y ocaso de santuarios, núcleos urbanos, monasterios y hospitales, dio lugar a gran número de desviaciones, ramales, y desdoblamientos que afectaron incluso al llamado camino principal que en determinados puntos se bifurcó o trifurcó en función de los avatares de los hitos que atraían o acogían a los peregrinos. El resultado de todo ello, es la maraña que se refleja en los dibujos 4.1 y 4.2. Maraña que ofrece una imagen gráfica de la amplitud del fenómeno peregrinatorio, que debió mover verdaderas multitudes. Aunque también conviene tener presente que no todos los caminos que se grafían fueron utilizados simultáneamente.



5.1. Puente sobre el río Arga de la primera mitad del siglo XI. Puente la Reina (Navarra).

5. EL CAMINO PRINCIPAL A SANTIAGO



que siglos después se documentan diversos hospitales de peregrinos y que pasaba, entre otros núcleos de la actual provincia de Coruña, por Santiago de Boente, donde en el 897 se habla en una demarcación del «iter» público de Santiago (FERREIRA PRIEGUE, 1988, 188) y por Mellid y, en la de Lugo, por Villamayor de Negral, Lugo y Fonsagrada, en dirección a Borres (Asturias), lugar citado ya en el año 899 y donde se documenta un antiguo hospital de peregrinos (URIA, II, 582). Ruta que no hubo necesariamente que construir desde cero en el siglo IX, sino que más bien se acondicionaría empalmando tramos de caminos antiguos con otros de nueva construcción. Según un estudio inédito de José Ramón Menéndez de Luarca¹, en la ruta Santiago-Oviedo que acabamos de delinear, cabe distinguir tramos de probable origen prehistórico —desde Mellid a las proximidades de Lugo—, romano —por ejemplo, de Lugo hacia Asturias— y medieval, siendo éstos últimos los más cortos. Y dada la continua reutilización de los caminos antiguos, que un tramo tenga probable origen prehistórico no excluye la posibilidad de que los romanos lo usaran: así entre Villamayor de Negral y San Román de Retorta (Lugo), donde ha aparecido un miliario.

Es decir, en el siglo IX, es probable que, de haber alguno, el Camino de Santiago por antonomasia fuera el de Oviedo. De ser cierta esta hipótesis, hubiera sido anterior al tronco la que luego se ha considerado rama: la vía ovetense. Es más, el primer tramo del futuro tronco principal sería uno correspondiente al mencionado camino ovetense: el que unía Santiago con Mellid. Casi tres siglos después, cuando escribe su guía Aymeric Picaud, este camino ovetense estaba en uso e incluso en auge como ruta de peregrinación, pero Picaud, más atento a los santuarios y relicarios franceses que españoles, no menciona Oviedo ni su conexión con Santiago.

A principios del siglo X, en el 910, Alfonso III traslada a León la capital del reino astur. Dicho traslado desde Oviedo a León presupone alguna conexión viaria entre ambas ciudades y no parece arriesgada la hipótesis de que en ese mismo siglo se armara alguna ruta entre la nueva capital y Santiago (figura 5.1), pues ya a mediados del X consta la peregrinación a Santiago de eclesiásticos procedentes de lejanas tierras como el obispo francés Gotescalco de Puy (VAZQUEZ DE PARGA,

1949, I, 41-42), a los que la ruta por León resultaría más cómoda y corta que la ovetense, amén de que también podía interesarles hacer un alto en la nueva corte. Tanto por su situación geográfica, como por su condición de corte, es probable que León se convirtiera ya en el siglo X en punto de paso obligado para los peregrinos que venían del Este y que desde esta ciudad siguieran camino a Santiago por una ruta más o menos definida. De hecho, ya en el 885 consideraba un documento que el acceso a Galicia más usado era la vía que venía de León (FERREIRA PRIEGUE, 1988, 231). Este posible y temprano camino leonés a Santiago, por Astorga, el Monte Irago² y el Cebrero, tampoco hubo necesariamente de construirse por entero de nuevo. En su tramo final, entre Mellid y Santiago, coincidía, como ya apuntamos, con el primero, con el de Oviedo. En el resto, entre Mellid y León, hay, según José Ramón Menéndez de Luarca, algunos trechos cortos de probable origen castreño —en particular entre Mellid y Lestedo— y largos tramos de probable origen romano.

Posibles, aunque insuficientes indicios del papel jugado por Mellid como punto de confluencia de estos dos tempranos caminos de Santiago —el ovetense y el leonés— y de otros anteriores a la alta Edad Media, se hallan en su propia evolución urbana. Consta en Mellid la existencia de un castro cuya planta es fácilmente apreciable en los planos (figura 5.2). Según Álvarez García, en lo más alto del otero se hallaba el poblado y entre éste y el llano es probable que construyeran bancales aptos para cultivos. Se especula, por otra parte, con que el nombre de Mellid provenga del de un romano o hispanorromano llamado «Mellitus». Y en la Edad Media, pronto³ se construyó una fortaleza sobre los restos del antiguo castro, formándose el burgo viejo de Mellid (ÁLVAREZ GARCÍA, 1990, 21-32).

En suma, cabe suponer que en el siglo X, los santuarios de Oviedo y Santiago estaban unidos entre sí y con la capital del reino, León, como se muestra en la figura 5.1. Por aquel entonces, Santiago ya tenía fama fuera de la Península ibérica y Oviedo, que decayó al perder la capitalidad, seguiría siendo un centro de peregrinación de corto radio de atracción. El Camino de Santiago leonés acabó siendo con el tiempo el principal, pero no anuló, como vimos en el capítulo anterior,

¹ Se trata de las hojas correspondientes a Galicia y Asturias del Mapa Histórico del Territorio que publicarán en su día el Instituto del Territorio y Urbanismo y el Instituto Geográfico Nacional.

² En el año 946, el rey Ramiro II convocó un concilio en el Monte Irago, antigua denominación de lo que hoy se conoce como Foncebadón (URIA, II, 280), y un concilio no se suele convocar en un lugar comunicado.

³ Según Álvarez García la fortaleza fue promovida por la monarquía asturiana en el IX, pero otros autores se limitan a constatar que ya existía en el XII.

Los primeros tramos (siglos IX y X). Una hipótesis

Recordar que no hubo un único camino a Santiago, sino múltiples, no quiere decir en modo alguno que esos múltiples caminos sean iguales en importancia y tampoco supone afirmar que fueran múltiples porque no hubiera caminos bien definidos, pues el peregrino necesitaba una asistencia —techo, lecho, comida— que no se encontraba en cualquier sitio. En España, a partir del siglo XII hay un eje principal indudable que va de Roncesvalles a Santiago, y al que afluyen decenas de otros caminos. ¿Cómo surgió ese camino y llegó a ser el principal?

La traza de un camino es el resultado de la interacción de factores históricos diversos con las características físicas del territorio. Para dar, pues, respuesta a la cuestión planteada, es necesario apelar tanto a los condicionantes históricos como a los topográficos, sin olvidar, por otra parte, que un camino, aunque sea el de Santiago, no es nunca usado sólo por un tipo de viajeros —peregrinos en este caso—, sino que siempre desempeña diversas funciones, siendo a la vez vía militar, comercial o pecuaria. De ahí que este capítulo se divida en dos partes: una primera, en que se esboza la génesis del camino principal desde una perspectiva histórico-territorial, y, una segunda, en que se examinan brevemente algunas de las otras funciones que dicho camino tuvo.

Pongámonos a principios del siglo IX e intentemos imaginar primero cómo se propagó la noticia de la «invención» del sepulcro y cómo empezaron a acudir personas a venerarlo.

En aquel entonces, el que después se llamó Santiago de Compostela era un perdido lugar del amenazado y menudo reino de Asturias. La noticia, cual piedra lanzada a un estanque, debió difundirse en ondas concéntricas y crecientes con foco en Santiago. Pronto debió llegar la nueva a la corte asturiana y de ésta, tal vez por vía marítima como piensa Lacarra, a la carolingia. Pronto también debió iniciarse el culto, pues se atribuye al rey entonces reinante, Alfonso II el Casto (789-842), la construcción de la primera basílica y ya en el año 847, Teodomiro, el obispo de la diócesis a que pertenecía Santiago por aquellas fechas —Iria—, en vez de enterrarse en su sede episcopal, prefiere hacerlo en Santiago. En ese mismo siglo IX, la primera basílica se queda pequeña, o se considera indigna, y en el 899, reinando Alfonso III (866-910), se consagra la segunda.

Al mismo Alfonso II al que se le atribuye la construcción de la primera basílica en Santiago, se le achaca también el designio de convertir Oviedo, sede de su pequeña corte, en «centro político y espiritual del naciente Estado», para lo cual se propuso convertir la catedral ovetense en «el gran relicario del Reino asturiano» dotándola, nada menos, que de reliquias de los doce apóstoles (RUIZ DE LA PEÑA et al., 1990, 31). Y según sospechan tanto Uría (1949, II, 457) como Ruiz de la Peña, el culto local o comarcal a las reliquias custodiadas en la Cámara Santa de la Catedral de Oviedo, es más o menos tan antiguo como el que se empieza a rendir a Santiago en Galicia.

Siendo pues Oviedo el centro político y espiritual del reino a que entonces pertenecía Galicia, y existiendo sin duda una relación terrestre entre ésta y Asturias, parece razonable la hipótesis de que en el siglo IX, entre los diversos caminos a Santiago que pudieron formarse, el más importante fuese la ruta que unía el lugar de la «invención» del sepulcro con la capital asturiana. Y puestos a intentar imaginar cuál pudo ser el trazado de esa hipotética conexión del siglo IX entre Santiago y Oviedo, tampoco parece descabellada la suposición (figura 5.1) de que dicho trazado pudo coincidir con la ruta en la

FIGURA 5.2.—PLANTA DE MELLID Y ENCUENTRO DEL CAMINO DE OVIEDO CON EL TRONCO PRINCIPAL.



Fuente: GALLEGO (1986).

FIGURA 5.1.—POSIBLES ETAPAS EN LA FORMACION DEL CAMINO DE SANTIAGO.

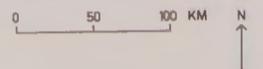
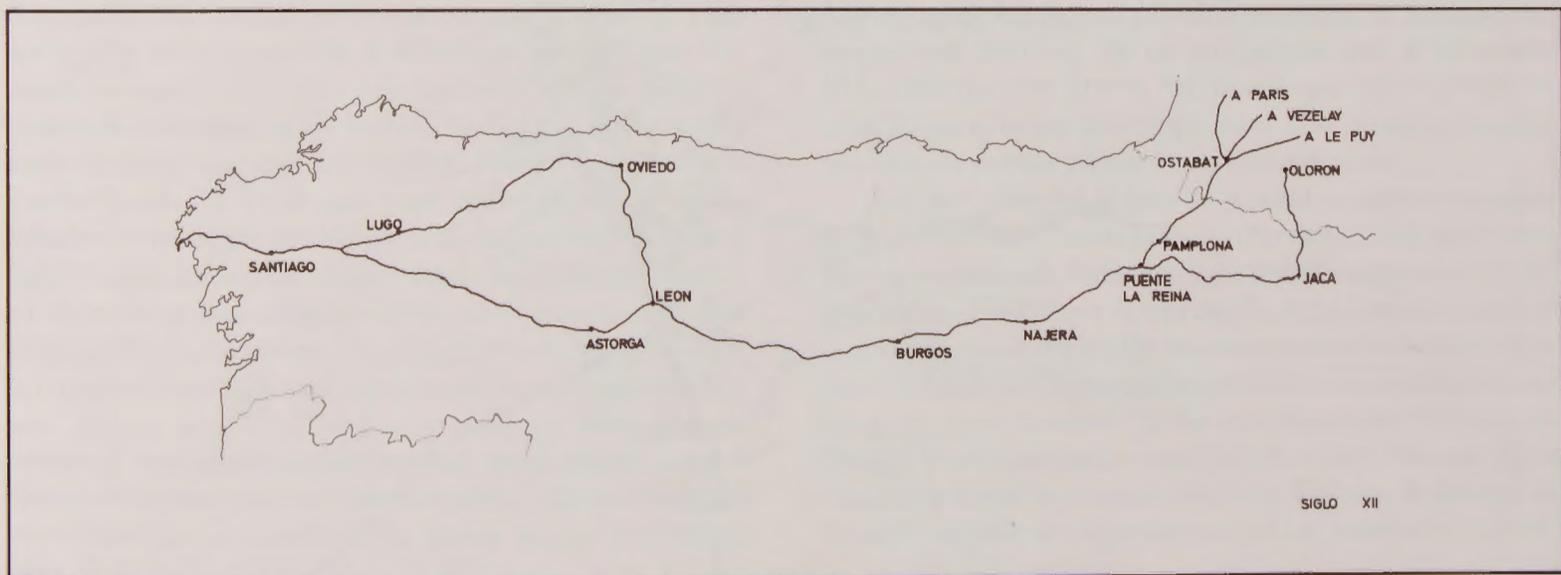
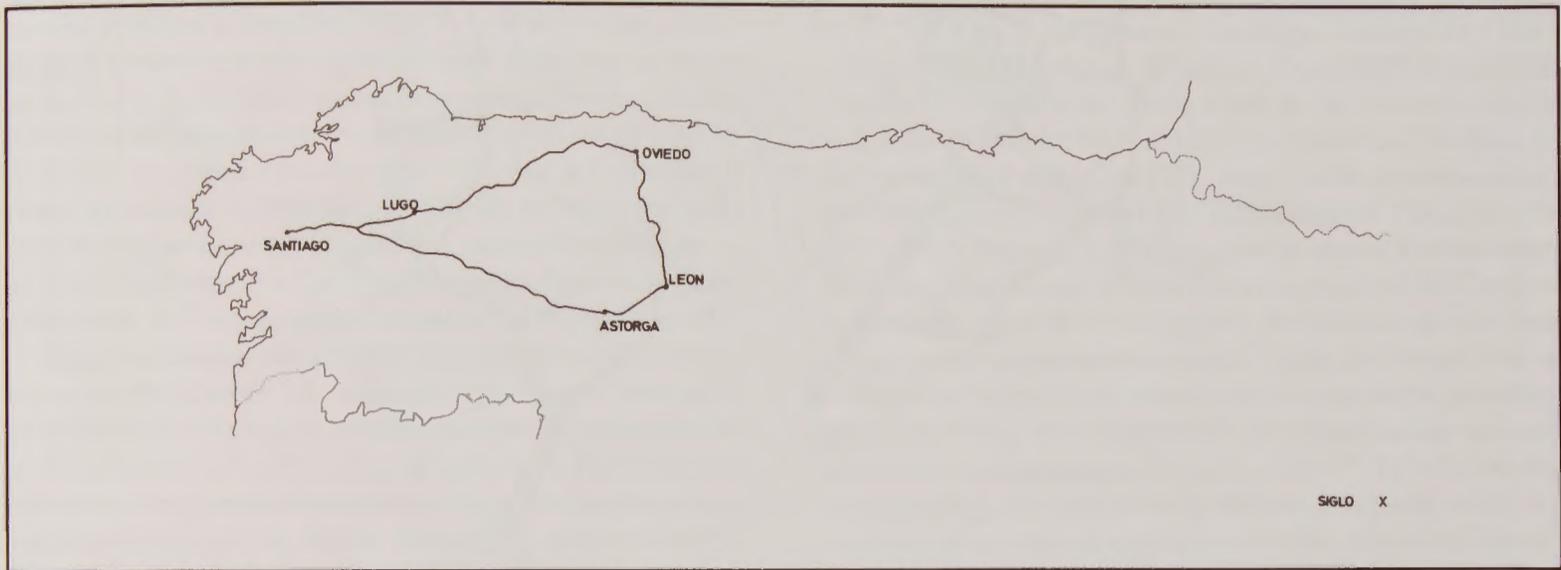
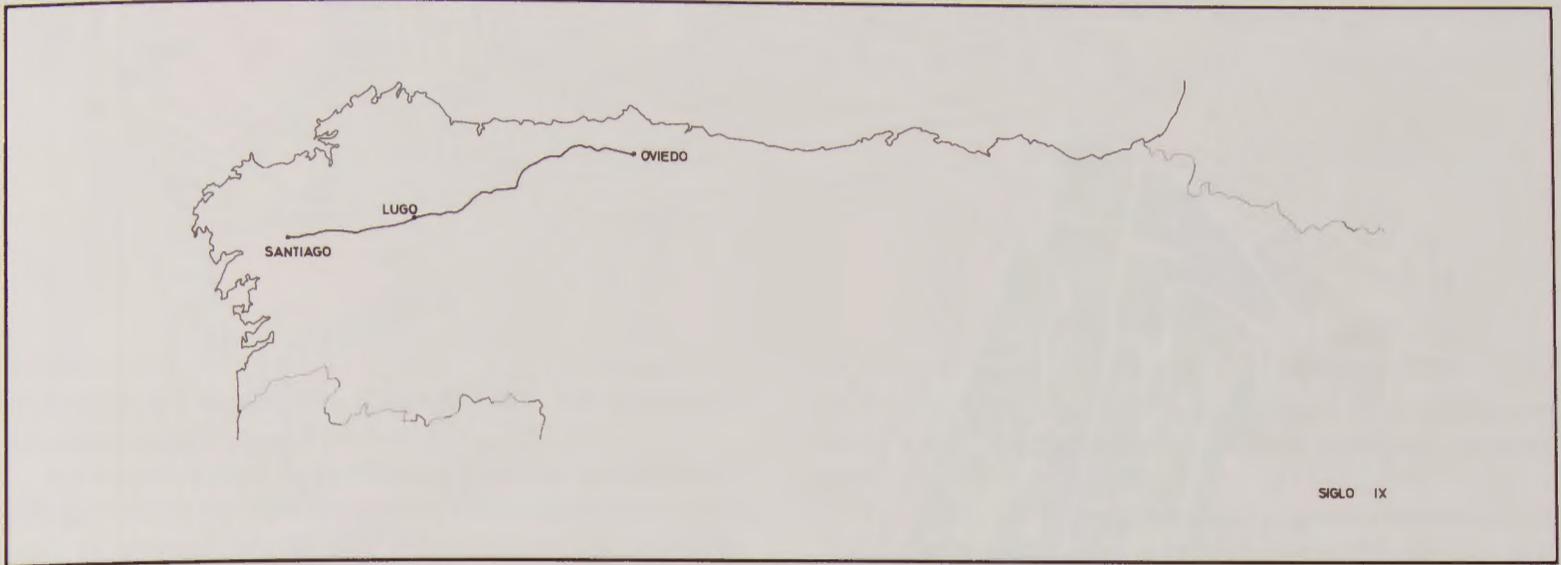


FIGURA 5.3.—LAS CALZADAS ROMANAS Y EL CAMINO DE SANTIAGO ENTRE LOGROÑO Y AZOFRA SEGUN A. SORIA Y PUIG.



Fuente: Versión corregida de la incluida en MENENDEZ DE LUARCA (1986).

- CALZADA ROMANA
- CAMINO DE SANTIAGO
- CAÑADA
- PR PUENTE ROMANO
- PM PUENTE MEDIEVAL
- R CASTRO ROMANIZADO
- ▲ R YACIMIENTO ROMANO
- ▲ M MILIARIO

entre Logroño —frontera de su reino con el de Navarra— y Santiago; además, suprimió portazgos que afectaban a los peregrinos en su entrada en Galicia, fundó o favoreció hospitales en la ciudad de Burgos y en puertos de montaña claves como el Cebrero y Foncebadón y apoyó en la Rioja las iniciativas camineras de Santo Domingo de la Calzada (LACARRA, 1949, II, 20-22). Diríase, pues, que en el XI se definió el tronco principal entre Puente la Reina y Santiago (figura 5.1).

¿Y entre Puente la Reina y Pirineos? Si en el extremo occidental del camino principal fue tal vez antes la rama —el ca-

mino ovetense— que el tronco, en el extremo oriental de la Península pudo también ocurrir lo mismo. En el XI, como veíamos en el capítulo anterior, está más documentada la entrada de peregrinos en la Península por el paso de Somport hacia Jaca que por Roncesvalles en dirección a Pamplona.

Consolidación del tronco peninsular (siglos XI y XII).

el ovetense, que en el XI, con el auge de San Salvador de Oviedo como santuario, tomó nueva vida.

Ese camino leonés, cuya génesis a partir de Santiago estamos intentando reconstruir, ¿partía en el siglo X de León o venía ya entonces de más allá? No se conocen documentos que permitan dar respuesta concluyente, pero sí cabe señalar que en el X eran ya cristianas las márgenes de lo que luego fue camino principal a Santiago. Es cierto que de vez en cuando se veían sometidas a feroces incursiones musulmanas, como las de Abd al-Rahman III contra Navarra en los años 920, 924 y 937 o las de Almanzor en las últimas décadas del X, pero no es menos cierto que en dicho siglo la capital del reino astur estaba en León, la del condado de Castilla en Burgos y la del reino de Navarra, que dominaba una extensa franja de terreno desde los Pirineos a Castilla, en Nájera, lugares de paso, todos ellos, del futuro camino principal a Santiago.

Según un famoso párrafo de la Historia Silense, el rey navarro Sancho Garcés III, más conocido como Sancho el Mayor (1004-1035), «sacó de la potestad de los paganos cuanto tierra hay entre los Pirineos y el castillo de Nájera e hizo correr sin retroceso el camino de Santiago, que los peregrinos torcían desviándose por Alava». Pero como observó Lacarra, de ser cierto lo que dice la Historia Silense, «únicamente atribuyendo el cambio de ruta a Sancho Garcés I (905-925) tendría sentido exacto» lo que dice de Sancho Garcés III, pues fue aquél y no éste quien en el 923 reconquistó Nájera. Teniendo en cuenta que la Historia Silense se redactó casi doscientos años después de los hechos, hacia 1110, Lacarra cree «muy posible» que ésta confundiera Sancho Garcés I con Sancho Garcés III. En el caso, pues, de ser cierta la Historia Silense y de haber incurrido ésta en dicha confusión, ya en el siglo X habría habido un camino desde los Pirineos a Santiago, al Sur de otro anterior que discurría por tierras algo más resguardadas de los moros como las de Alava. Sea o no cierta la Historia Silense, Lacarra considera al menos «muy probable... que con anterioridad a Sancho el Mayor hubiera ya un camino y una comunicación normal entre Nájera, capital efectiva del reino de Navarra en el siglo X, y Burgos, sede del nuevo condado de Castilla en la misma época» (LACARRA, 1949, II, 17).

⁴ Con lo anterior no estoy dando por supuesto un primitivo camino de peregrinación por la costa, pues, como ya señalara Lacarra, tanto la topografía como la historia hacen improbable un temprano camino a Santiago por toda la costa cantábrica.

⁵ Hay motivos para sospechar que la construcción del citado puente pudo ser la causante de que una antigua ruta de Pamplona hacia la zona de Estella, más corta, recta y protegida de posibles incursiones musulmanas, se sustituyera por el camino Pamplona-Cizur

Menor-Alto del Perdón-Puente la Reina-Villatuerta, que es el que desde entonces sigue el tronco principal del Camino de Santiago. De hecho, según he podido comprobar personalmente sobre el terreno, hay restos fragmentarios de una posible calzada romana de

Si en el siglo X es discutible la existencia de un camino definido y frecuentado desde los Pirineos a Santiago, en el XI parece claro que debió haberlo.

Por lo pronto y a los efectos que aquí nos interesan, entre el X y el XI se da una diferencia fundamental. Mientras en el X los reinos cristianos no estaban libres de esporádicas y destructoras incursiones musulmanas que, como la de Almanzor en 997, podían llegar hasta el mismísimo Santiago de Compostela, en el XI cambian las tornas. Ya en 1009 el conde de Castilla Sancho García, aliado a una de las facciones que se disputaban el poder en al-Andalus, entraba en Córdoba, y pocas décadas después, en 1031, una revuelta deponía al último califa omeya. Con la caída del califato de Córdoba y la aparición de los reinos de taifas, cesa la amenaza mora sobre la franja recorrida por el futuro tronco principal del Camino de Santiago. En el XI se dan ya pues las condiciones para que un peregrino centroeuropeo pueda cruzar de Este a Oeste el Norte de la Península sin temor a las refriegas entre cristianos y musulmanes y sin necesidad de adentrarse en los terrenos abruptos y montañosos de la cornisa litoral ⁴. Es más, los reinos cristianos, aprovechando la debilidad de los de taifas, les imponen un sistema de «parias» o tributos, con lo cual consiguen en un corto plazo fortalecerse económicamente y no falta quien sostenga que la explotación financiera de los reinos de taifas fue lo que permitió acometer el acondicionamiento del camino y de las poblaciones por él hilvanadas (GAUTIER DALCHE, 1979, 70). Fuera cual fuese la financiación, lo cierto es que consta que en el XI se procede a la construcción de nuevos puentes y nuevas calzadas.

Así, por ejemplo, el famoso y notable puente románico que dió nombre a Puente la Reina (Navarra) (foto 5.1) y que, por su importancia, debió contribuir decisivamente a la redefinición de la red viaria de una amplia zona ⁵, se construyó en la primera mitad del XI. De los años cincuenta de dicho siglo datan también los primeros hospitales atribuibles a la iniciativa de los reyes navarros: los de Irache (1051-1054) y Nájera (1052). Y en la segunda mitad del XI, el rey Alfonso VI de Castilla y León se encargó, según la Crónica de Pelayo de Oviedo, de que se repararan todos los puentes que había

Menor-Alto del Perdón-Puente la Reina-Villatuerta, que es el que desde entonces sigue el tronco principal del Camino de Santiago. De hecho, según he podido comprobar personalmente sobre el terreno, hay restos fragmentarios de una posible calzada romana de

Pamplona a Zarapuz (al Sur de Estella), pasando el Arga no por Puente la Reina, sino más al Norte, por Belascoáin, y siguiendo por Arguiñáriz a los Altos de Guirguillano.



5.2.
Camino de Santiago
a la salida de Nájera.

larga y en vez de los 28 kilómetros que separan Nájera de Redecilla, tendría los 56 que van desde Navarra a dicho pueblo de Burgos.

La figura 5.3 recoge la traza del camino de Santiago desde el actual trifinio de Alava, Navarra y Rioja, que en tiempos de Alfonso VI, el rey protector de Santo Domingo, era la frontera del reino de Navarra con el de Castilla, hasta algo más allá de Nájera. Desde ese singular trifinio o punto de convergencia de tres divisiones administrativas, el camino se dirige a Logroño salvando el Ebro por un puente cuya construcción o reparación es atribuida a Santo Domingo de la Calzada (LACARRA, 1949, II, 150). A partir de Logroño, el camino enfila, todo lo recto que la topografía permite, en dirección a Nájera siguiendo un trazado nuevo y distinto al de las dos calzadas romanas, también detalladas en la figura 5.3, que discurrían

en las inmediaciones de la actual capital riojana y por las que probablemente transitaban los peregrinos antes de que Santo Domingo construyera la suya⁸.

A ese trazado nuevo, se añade otra particularidad común a los dos tramos atribuibles a Santo Domingo de la Calzada. Entre el límite con Navarra y Redecilla, el camino pasa nada menos que por 8 trifinios⁹ y coincide en bastantes tramos cortos con la mojonera o límite de dos municipios¹⁰. La utilización de los caminos antiguos para definir divisiones administrativas es frecuente, pero en ningún otro tramo del camino principal de Santiago se da tanta densidad de coincidencias con trifinios y mojoneras. ¿Trazó acaso Santo Domingo su calzada apoyándose en límites y trifinios preexistentes para reducir en lo posible los problemas de lindes o, por el contrario, en una operación conjunta, se aprovechó la construcción

⁸ Frente a la opinión habitual de que no tiene sentido que entre Zaragoza y Briviesca existieran dos calzadas romanas distintas, tal como se deduciría de una interpretación al pie de la letra de las vías 1 y 32 del Itinerario Antonino, creo que pudo haberlas y en el dibujo 5 ofrezco parte del trazado de una y otra.

⁹ Se trata, como podrá comprobar quien se dibuje la traza del camino en un mapa 1:50.000 del IGN, de los trifinios de las siguientes divisiones administrativas:

1.º Navarra, Alava y Rioja, que también lo es de los municipios de Viana (Navarra), Oyón (Alava) y Logroño (Rioja).

2.º Ventosa, Huércanos, Alesón.
3.º Huércanos, Alesón, Nájera.
4.º Alesanco, Cirueña (Ciriñuela), Hervías.
5.º Cirueña (Ciriñuela), Hervías, Bañares.
6.º Cirueña (Ciriñuela), Bañares, Santo Domingo de la Calzada.
7.º Santo Domingo de la Calzada, Corporales, Grañón.
8.º Grañón, Villarta-Quintana, Redecilla del Camino.

¹⁰ Sobre todo en el caso de los municipios de Alesón —el camino constituye su límite Norte— y de Cirueña.



Las calzadas de Santo Domingo de la Calzada y San Juan de Ortega

Aunque lo más probable es que al principio los caminos a Santiago se apoyaran sobre todo en caminos preexistentes, a partir del XI consta, como decíamos, la construcción de tramos nuevos. Entre éstos, destaca la calzada que dio nombre a Santo Domingo de la Calzada y que consistió en un tramo del camino principal de Santiago en Rioja construido en la segunda mitad del XI.

Según el Códice Calixtino, la calzada construida por Santo Domingo iba de Nájera (Rioja) a Redecilla (Burgos) ⁶, pasando lógicamente por lo que luego se llamó Santo Domingo de la Calzada (foto 5.2). Sin embargo, según un moderno biógrafo de Santo Domingo, tras esta primera calzada ⁷, hizo una segunda a partir de Logroño (ENTRAMBASAGUAS, 1940, 57 y 97). El estudio detallado de la traza del camino de Santiago entre el límite de la Rioja con Navarra y el núcleo burgalés de Redecilla aporta indicios de que así pudo ser y en ese caso la calzada de Santo Domingo sería el doble de

⁶ Libro V, cap. VIII.

⁷ De creer a dicho biógrafo, la idea de esta primera calzada no fue exclusiva de Santo Domingo, sino que fue concebida conjuntamente

por él y por su maestro, San Gregorio Ostiense, obispo de Ostia que, enviado por el Papa, llegó a la Rioja en 1039 con motivo de una plaga de langosta y que, años después, falleció en Logroño.



5.5.
Calzada romana Astorga-Burdeos entre Carrión de los Condes y Calzadilla de la Cueva (Palencia), donde se la conoce como Calzada de los Peregrinos por haber sido reutilizada por el Camino de Santiago.

da y su discípulo, en la santidad y en las actividades ingenieriles, San Juan de Ortega.

Según cuenta la historia, Santo Domingo se retiró a hacer vida eremítica a un bosque situado a orillas del río Oja, donde hoy se encuentra la villa que lleva su nombre. Apenas 5 kilómetros más al Norte cruzaba el río Oja por un vado la calzada romana que desde Tritium Magallum (hoy Tricio) iba a Brieviesca pasando por lo que luego fue Nájera. Al construir un camino más al Sur que cruzaba el río, no por un vado sino por un puente, Santo Domingo, construyó desde luego una vía más corta —de este acortamiento nos ocuparemos a continuación— y más cómoda. Pero a la vez, con el nuevo camino, con el hospital para peregrinos que fundó y el burgo que en torno a este surgió, puso en explotación, por así decir, algunas tierras tan poco pobladas anteriormente que resultaban aptas para la vida eremítica (foto 5.3).

San Juan de Ortega, tras colaborar con Santo Domingo en la Rioja, donde se le atribuye participación en la construcción o reparación de los puentes de Logroño, Nájera y Santo Domingo, realizó una labor similar en Burgos construyendo puentes y calzadas y levantando en un lugar estratégico y despoblado un hospital para peregrinos, en torno al cual surgió luego un magnífico monasterio gótico (foto 5.4). Aunque desconozcamos los detalles, diríase que en ambos casos, estos tramos del camino principal de Santiago se concibieron aten-

diendo tanto al movimiento (calzadas) como a la estancia (hospitales) y como parte, quizás, de operaciones tendentes a la repoblación y puesta en explotación de tierras hasta entonces ocupadas por bosques. Y si se planteaban así las calzadas que discurrían por tierras despobladas, no hay que descartar que se aprovechara la ocasión para redefinir algunas divisiones administrativas.

Si la calzada de Santo Domingo pudo ir desde el límite de Castilla con Navarra hasta Redecilla, ¿de dónde a dónde fue la de San Juan de Ortega? La documentación escrita le atribuye sólo pequeñas calzadas: una de poco más de 2,5 kilómetros entre dos pueblos burgaleses próximos al hospital que fundara —de Agés a Atapuerca— y otra, de 6 kilómetros, desde el hospital a Atapuerca sin pasar por Agés (LACARRA, 1949, II, 174-175). Apoyándose en esta última, Jean Passini ha reconstruido la traza de un camino desde lo alto de los Montes de Oca a Burgos, pasando por San Juan de Ortega, con una enfilación particularmente clara (PASSINI, 1987, 186-206). Si se piensa que para construir un hospital en despoblado e integrarlo en una ruta de largo recorrido conviene unirlo a dos extremos, no sería raro que la fundación del hospital fuera aparejada con su conexión a Villafranca de Montes de Oca, que es el primer núcleo existente al Este y a Atapuerca, que es el primero por el Oeste, según el trazado de Passini. En ese supuesto, el tramo de Camino de Santiago construido de re-

5.3.
Desplome de un arco y curación
milagrosa de un obrero. Detalle
del sepulcro de Santo Domingo
de la Calzada.

del camino para redefinir límites, o, simplemente, los actuales se definieron después de la construcción y se apoyaron en el camino?

A falta de documentación, no cabe aventurar una respuesta concluyente, pero sí sea quizás oportuno llamar la atención sobre una interesante característica de estas calzadas medievales. Hoy en día, con un depósito lleno de gasolina se pueden recorrer en coche centenares de kilómetros dándonos casi igual que en medio haya o no poblaciones. Cuando se viajaba a pie, para que una calzada resultara transitable hacía falta que cada 20 o 30 kilómetros como máximo y, a ser posible, cada 5 o 10 hubiera algún núcleo donde pernoctar, comer o beber. De ahí que quien construía una nueva vía por tierras poco pobladas, soliera construir también en puntos intermedios refugios para los transeúntes. Así debían proceder los romanos, planificando al mismo tiempo las calzadas y las mansiones de las mismas en las que pudieran hacer alto los viajeros. Así parece que hicieron Santo Domingo de la Calza-



5.4.
San Juan de Ortega atendiendo
a peregrinos. Detalle de su
sepulcro.



FIGURA 5.4.—LOS CONDICIONANTES TOPOGRAFICOS DEL CAMINO DE SANTIAGO.



Fuente: Dibujo de Javier Serna y Pau Soler incluido en MENENDEZ DE LUARCA (1986).

sultas de las iniciativas de San Juan de Ortega tendría casi 18 kilómetros.

Con independencia de cuál fuera la longitud de las calzadas directamente atribuibles a ambos santos, cabe plantearse en los dos casos una pregunta similar: ¿sus calzadas son sólo tramos que proporcionan una conexión mejor entre dos puntos de un itinerario de largo recorrido preexistente o forman parte de una operación viaria de más largo alcance? O más concretamente, ¿Santo Domingo y San Juan trabajan en cal-

zadas independientes y parciales o en la construcción de una nueva ruta entre Logroño y Burgos cuya finalización requirió varios decenios?

Tampoco esta pregunta tiene fácil respuesta, pero la consideración conjunta de las calzadas de Santo Domingo y San Juan de Ortega como partes de un nuevo itinerario medieval entre Logroño y Burgos, brinda un ejemplo magnífico para cuestionar un extendido tópico según el cual se tiende a sobrevalorar a los romanos y minusvalorar a los medievales



5.6.
Ajedrezado jaqués de la iglesia de
San Martín. Frómista (Palencia).



5.7.
Imagen de San Martín de Tours
en la iglesia de igual advocación
de Frómista (Palencia).

5.8.
Canecillos de la iglesia de San
Martín. Frómista (Palencia).



donde se la conoce como Calzada de los Peregrinos (foto 5.5). Cuando se estudia la génesis de las redes viarias de la manera expuesta en el capítulo 3, la imagen que se adquiere no es tanto la de redes distintas que se superponen a un mismo territorio al pasar de unas épocas a otras, sino la de una inmensa y continua labor de reutilización y adaptación de lo preexistente a las nuevas circunstancias mediante el empalme de tramos ya contruidos con otros de nueva construcción.

Pero dejemos las consideraciones generales y pasemos a comparar el nuevo camino medieval Logroño-Burgos con las rutas romanas más próximas. Siguiendo el camino principal de Santiago, Logroño y Burgos, entonces ciudades recientes y en expansión, distan entre sí 109 kilómetros. Si en vez de ir por el camino que, al menos parcialmente, construyeron Santo Domingo y San Juan, vamos de Logroño a Burgos por la vía 32 del Itinerario Antonino, que pasaba por Briviesca, la distancia es de 116 kilómetros¹¹. Desde el punto de vista del perfil longitudinal, la calzada romana era más cómoda que la medieval, pues mientras los romanos daban un rodeo para evitar el paso de los Montes de Oca¹², los medievales los subían y bajaban. Pero a cambio, la calzada medieval era 7 kilómetros más corta y cabe preguntarse si en el supuesto de que Logroño y Burgos hubieran sido núcleos romanos importantes, habrían éstos construido una conexión más corta y recta. Ahora bien, un ahorro de sólo 7 kilómetros, ¿justificaba la construcción de una nueva conexión de 109 kilómetros?

Si desde el mismo Logroño cabía ir a Burgos por una calzada romana distinta del Camino de Santiago, desde Nájera también se podía ir a Burgos siguiendo otra ruta romana: por allí pasaba la vía 1 del Antonino —la llamada «De Italia in Hispanias»—, también en dirección a Briviesca, desde donde, por la vía 32, se accedía igualmente a Burgos. El recorrido romano entre Nájera y Burgos, dando el rodeo por Briviesca, era de 95 kilómetros y el recorrido medieval de 84. El acortamiento introducido por la calzada medieval respecto de las romanas resultaba pues algo más apreciable entre Nájera y

Burgos (11 kilómetros) que entre Logroño y Burgos (7 kilómetros), pero no era tampoco muy notable. De ahí que quepa sospechar que la justificación del nuevo trazado medieval no residiese sólo en el hecho de que ofrecía una conexión más corta. ¿Qué otras razones recomendaban tal trazado? Tal vez la ya sugerida de poner en explotación y repoblar zonas boscosas o poco habitadas, objetivo al que no deben ser ajenas las posteriores ampliaciones de lugares como Redecilla, Grañón y el propio Santo Domingo bajo cuyo parcelario más o menos regular se adivina una voluntad ordenadora superior (véase al respecto el capítulo 8).

A propósito de las calzadas de Santo Domingo de la Calzada y San Juan de Ortega, hay por último una cuestión que hoy llama la atención: que dos santos se dedicaran a construir caminos o que dos constructores acabaran en los altares. Sin embargo, en la Edad Media no era tan excepcional. En la propia España cabe citar también, aparte de los dos que nos ocupan, los casos de San Armengol, que operó en Cataluña, o de San Telmo al que en Galicia se atribuyen los puentes del Castriello, cerca de Ribadavia, y el de Ramallosa. Que los eclesiásticos dirigieran obras de todo tipo, puede tal vez explicarse por el papel predominante de la iglesia en la sociedad de entonces. Pero en la cuestión que nos ocupa hay otro hecho importante: la escasa atención que los poderes públicos prestaron en general a la construcción de caminos y puentes, lo cual llevó a que éstos se financiaran a menudo, especialmente a partir del XII, a base de limosnas y mandas testamentarias de gentes piadosas que estimaban que contribuir a estas obras públicas era contribuir a la realización de una obra pía (FERREIRA PRIEGUE, 1988, 49). Y si, como en el caso que nos ocupa, servía además a los peregrinos, más pía todavía. La asociación medieval entre obra pública y obra pía, que se dio tanto en España como en Francia o Italia, encuentra quizás su más clara y sintética expresión en estos santos constructores de obras públicas.

¹¹ Logroño y Burgos no fueron mansiones de ninguna vía romana, pero la vía 32, al ir de Barbariana (hoy San Martín de Barberana) a Atiliana (inmediaciones de las Ventas de Valpierre) pasaba por lo

que hoy es Logroño (véase el capítulo 8) y al ir de Tritium (cercañas de Monasterio de Rodilla) a Deobrigula (Tardajos) pasaba por Burgos.

¹² El paso por los Montes de Oca es unos 150 metros más alto que el paso por el puerto de la Brújula, que es el principal puerto entre Logroño y Burgos siguiendo la ruta romana.



como constructores de vías. Ese tópico olvida que bastantes rutas atribuidas a los romanos tienen en España un origen anterior y que, por otro lado, quien es capaz de construir una catedral o un puente sobre un río caudaloso como el Ebro o el Arga, también puede construir caminos; es más, tiene que construir caminos que unan, al menos, las canteras más próximas con la catedral o puente en construcción. Es decir, en la Edad Media, sobre todo a partir del siglo XI, no faltaba capacidad técnica para construir caminos y cuando quisieron, tal

como muestra el caso de Santo Domingo de la Calzada, los hicieron aunque tuvieran al lado y casi en la misma dirección dos calzadas romanas (véase la figura 5.3). Otra cosa es que, subsistiendo la traza de muchos caminos anteriores, se aprovecharan éstos siempre que fuera posible, ya en cortos tramos —así, entre Logroño y Nájera, el nuevo camino medieval se superpone durante 6 kilómetros a la calzada romana que une Varea y Tricio—, ya en grandes, como ocurre por ejemplo con la calzada romana Astorga-Burdeos a su paso por Palencia

Las diversas funciones del Camino de Santiago

Ningún gran camino tiene un grupo exclusivo de usuarios, ni siquiera los que se construyen para un fin muy determinado. Ya de antiguo, lo propio de una vía era ser pública y si, por serlo, permanece abierta al público, transitará por ella todo tipo de gentes movidas por las más diversas motivaciones. Por eso, un camino no es nunca sólo de peregrinos.

De entre las diversas funciones de un camino, ha habido dos que, en el caso del camino principal a Santiago, han atraído la atención. Una relacionada con el movimiento de mercancías y otra con el de ideas y, en particular, estilos artísticos y devociones.

Estando en boga la historia económica, no es de extrañar que se haya prestado atención a la importante función comercial del Camino de Santiago, con la consiguiente aparición de una burguesía, el establecimiento de comerciantes francos y judíos, la creación de ferias y el cobro de peajes o portazgos a las personas y a las mercancías. Si la peregrinación era internacional, no lo era menos el comercio que en ella se apoyaba, que, sobre todo, traficaba con objetos suntuarios (FERREIRA PRIEGUE, 1988, 54). Se sabe, por ejemplo, que en el siglo XII Santiago era punto de partida de caravanas de mercaderes que, previo pago de tributos, se dirigían a tierras musulmanas para comprar seda y tejidos; y también constan flujos en sentido contrario, como la importación de paños flamencos (GAUTIER DALCHE, 1979, 70).

La historia del arte, por su parte, no ha dejado de señalar la difusión a lo largo del camino principal, de ciertas características estilísticas, tanto desde Francia a España, como en la dirección contraria: según Emile Mâle, el contacto de los peregrinos con España aportó al románico francés elementos decorativos de clara raigambre árabe como el modillón de lóbulos y el arco lobulado. Y es que los peregrinos entraban en contacto a la vera del camino principal a Santiago no sólo con mercancías árabes, sino también con ecos diversos de la cultura árabe, en particular con construcciones, o detalles de las mismas, en que su influencia resultaba patente, como por ejemplo ocurría con el mudéjar de Sahagún (fotos 5.11 y 5.12), o con iglesias como la del Santo Sepulcro de Torres del Río en Navarra (foto 5.10).



5.9.
Puerta de casa particular.
Mañeru (Navarra).

Los condicionantes topográficos

Un camino, decíamos, es el resultado de la conjunción de la topografía con los acontecimientos históricos, entre los que se hayan los técnicos. Fijados los extremos, que marcan una dirección o línea de deseo, se busca hacerla compatible con las características del terreno y con los asentamientos. En el caso que nos ocupa, los extremos eran claros: por un lado Santiago de Compostela, por otro el resto de Europa, lo cual, en España, da lugar claramente a una dirección Este-Oeste, dirección que permitió asociar el camino principal de Santiago con la Vía Láctea que proporcionaba, por así decir, una señalización nocturna y celestial del mismo.

Si sólo se tratara de ir en dirección Este-Oeste, cabría, en principio, peregrinar siguiendo la costa cantábrica para luego descender en diagonal a Santiago. Pero una ruta costera tiene que salvar o rodear ríos y rías anchas y obliga al transeúnte a subir y bajar continuamente para cruzar los valles que desembocan al Cantábrico. Y si harto el transeúnte del sube y baja costero, toma la diagonal, se puede encontrar con otro sube y baja no menos fatigoso: de Oviedo a Lugo, por ejemplo, hay que atravesar cinco puertos de montaña. La topografía condenó a estas rutas costeras y en general a las situadas al Norte de la Cordillera Cantábrica, a ser secundarias en cuanto las circunstancias históricas permitieran trazar un camino al Sur.

Algo similar cabe decir de los pasos pirenaicos. Como puede apreciarse en la figura 5.4, la topografía empuja a cruzarlos por su extremo occidental y en cuanto el País Vasco y Navarra se urbanizaron, los pasos por Irún e Ibañeta-Roncesvalles (1.057 metros), desplazaron al de Somport (1.640 metros).

Fijada la dirección Este-Oeste, la topografía, cual campo gravitatorio en permanente acción, invita a trazar un camino que cruce los Pirineos por el país vasconavarro y discurra al Sur de la Cordillera Cantábrica y al Norte de las Sierra de la Demanda (Rioja-Burgos) y del Teleno (León).

Las cotas condicionan no sólo los caminos, sino también los asentamientos, los cuales, a su vez, vuelven a condicionar la traza de los caminos. En la meseta, una cota clave es aquella por encima de la cual nieva en abundancia, que en general es del orden de los 900 metros. Debajo de esa cota es más probable que cuaje un gran núcleo de población y no es casualidad que Burgos, Castrojeriz, Carrión, Sahagún o León se en-

cuentren, como se puede ver en la figura 5.4, en cotas inferiores a la 900, ni que el camino principal a Santiago, al tener que apoyarse cada pocos kilómetros en asentamientos, suela discurrir por donde éstos abundan más y son mayores.

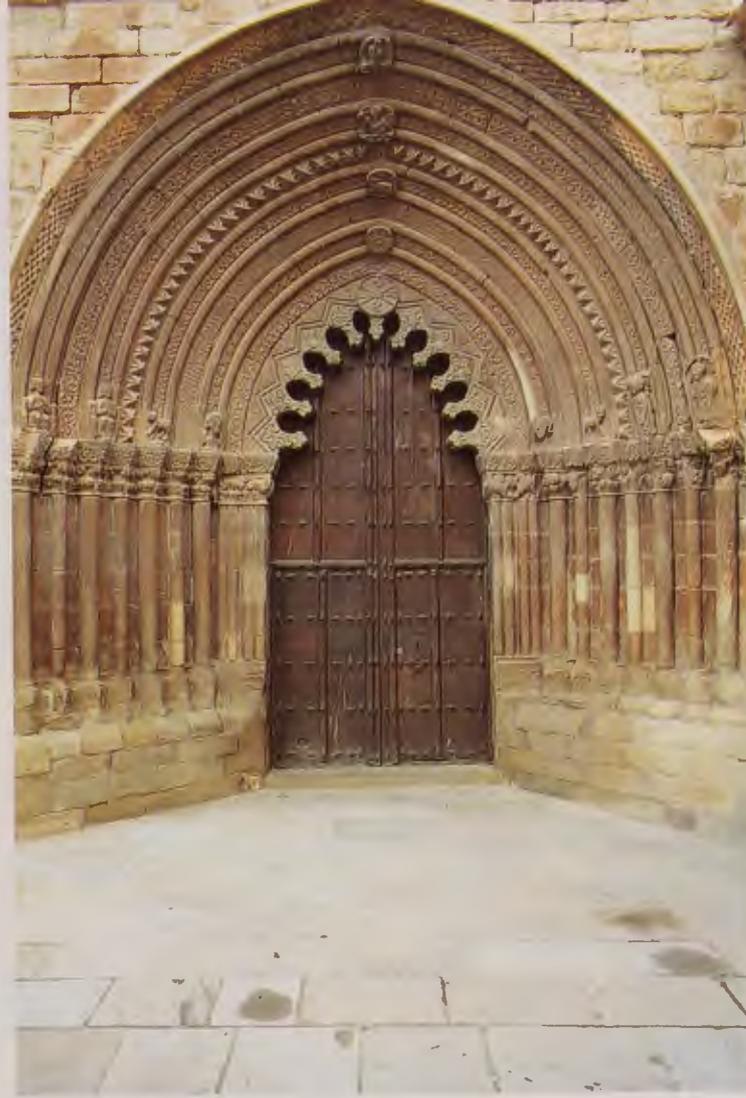
Si bien el relieve condiciona, no determina. El camino principal no va siempre, por ejemplo, por los puertos más bajos. Irún está casi al nivel del mar y sin embargo el paso jacobeo por el puerto de Ibañeta (1.057 metros) y el hospital de Roncesvalles fue siempre más importante. Como veíamos antes, entre Logroño y Burgos, la ruta principal por los Montes de Oca tenía más desnivel que la romana. Y todavía cabe aducir un tercer ejemplo contundente: en el paso de Astorga al Bierzo es mucho más alto el puerto de Foncebadón (unos 1.500 metros), por donde va el camino principal, que el de Manzanal (1.230 metros), que es por donde pasaba una calzada romana y una variante jacobea secundaria.

Y es que, dentro de ciertos límites, para quien va a pie, es más interesante acortar distancias que evitar desniveles, tal como hace el camino principal en los tres casos citados. Vianantes y jinetes son menos sensibles a las pendientes que los vehículos de ruedas y mientras tarden menos por un camino montuoso que por uno llano, optarán por el primero. El viajero moderno hace lo mismo —minimizar el tiempo—, sólo que lo consigue de manera y con medios diferentes: las menores pendientes que exigen la rueda y los vehículos motorizados, obligan a desarrollos mayores en planta, pero permiten, por otro lado, mayores velocidades, con lo cual, aunque el recorrido se alargue, el tiempo total puede reducirse. En suma, el afán de reducir el tiempo de viaje llevaba antes de la motorización a preferir caminos cortos aunque fueran más empinados y, ahora, por el contrario, empuja a elegir caminos que permitan ir a altas velocidades, los cuales suelen ser más largos.

Si un extremo es caer en el determinismo topográfico, otro es ignorar la gran influencia que el relieve tiene sobre los caminos. De hecho, si hubiera que contestar a la pregunta de por qué llegó a imponerse el camino principal sobre todos los demás, habría que decir, entre otras cosas, que la topografía jugó permanentemente a su favor, aunque en ciertos detalles no fuera determinante.



5.13.
Arco polilobulado de la portada
de la iglesia de Santiago. Puente
la Reina (Navarra).



5.14.
Arco polilobulado de la portada
de la iglesia de San Román.
Cirauqui (Navarra).

5.15.
Arco polilobulado de la portada
de San Pedro de la Rúa. Estella
(Navarra).



5.16.
Detalle de los arquillos de
herradura de influjo musulmán
de la portada de San Román.
Cirauqui (Navarra).





5.11.
Iglesia mudéjar de San Tirso.
Sahagún (León).

5.10.
Bóveda estrellada de influencia
musulmana. Iglesia del Santo
Sepulcro (s. XII). Torres del Río
(Navarra).

5.12.
Iglesia mudéjar de San Tirso.
Sahagún (León).



5.18.
Crucero de la catedral de León.

En unos casos esa difusión a lo largo del camino es atribuible a un mismo maestro que encuentra trabajo en distintas villas del Camino de Santiago: al maestro Esteban que hace la portada de las Platerías de Santiago de Compostela, se le encuentra trabajando también en Pamplona; hay capiteles de la catedral de Jaca que se consideran del mismo autor que otros de la iglesia de San Martín de Frómista (fotos 5.6 y 5.8). En otros casos, un mismo motivo ornamental, por ejemplo los citados lóbulos de origen árabe, se emplean primero en Puento la Reina en una portada con arcos de medio punto (foto 5.13) y tiempo después, en dos villas vecinas como Cirauqui y Estella, se vuelve a apelar a ellos, esta vez en portadas de arcos apuntados (fotos 5.14, 5.15 y 5.16).

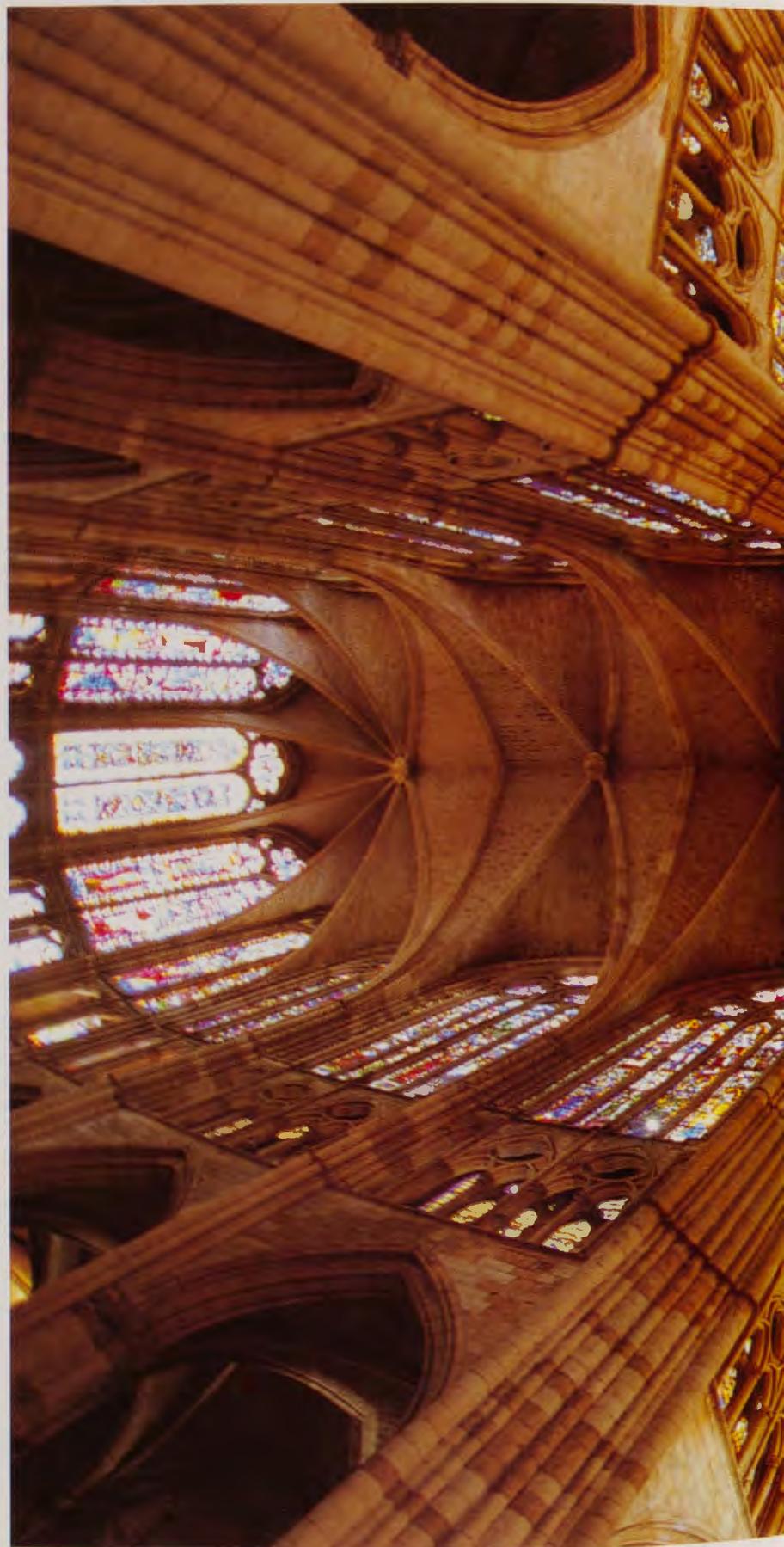
Si bien la historia del arte se ha ocupado sobre todo de la relación entre el Camino de Santiago y el románico, huelga decir que también se le podría seguir la pista a la difusión del gótico a lo largo del mismo, pues no faltan a su vera magníficos ejemplos de gótico de influencia francesa (fotos 5.23 y 5.18), por no hablar, en otro orden de cosas, de poco conocidas muestras de barroco (foto 5.17).

De la misma manera que se propagan estilos o motivos ornamentales, se difunden devociones. Los franceses, por ejemplo, al peregrinar a Santiago y afincarse en muchos núcleos del Camino trajeron consigo la devoción a santos suyos como San Martín de Tours, al que está dedicada la famosa iglesia de Frómista (foto 5.7), San Saturnino o San Gil y a advocaciones marianas como Rocamador.

Puestos a investigar la transmisión de ideas por medio del Camino, cabe detectar hasta la de pareados evangélicos, como ocurre con el que aparece en el dintel de una casa de Mañeru (foto 5.9) y reaparece, kilómetros más allá, en Cirauqui y en Viana (iglesia de San Pedro). Pareado, por cierto, muy digno de tenerse en cuenta a la hora de escribir:

*«De toda palabra ociosa,
dará el hombre cuenta rigurosa».*

Para no caer pues en palabras ociosas, no insistiremos aquí en lo más trillado —el Camino desde el punto de vista de la difusión de estilos y devociones— y nos ocuparemos bre-





5.17.
Iglesia de Santa María. Los
Arcos (Navarra).



5.19.
El peñón y la ruina se confunden
y forman una nueva unidad.
Castillo de Belorado (Burgos).



5.20.
Restos del castillo de Tiebas
(Navarra).





5.23.
Claustro de la catedral
de Pamplona.

vemente de otras funciones, como la militar y la pecuaria, menos estudiadas hasta ahora. Mas, por haber sido poco estudiadas, aquí no podremos ofrecer más que unas cortas pinceladas sin otra pretensión que la de llamar la atención sobre ellas.

El camino como ruta militar

En la toponimia del camino principal no faltan alusiones explícitas a fortificaciones militares, sean castros (Castrojeriz en Burgos o Castrillo de los Polvazares en León), torres (Torres del Río en Navarra), castillos (Triacastela en Lugo o Castildelgado e Itero del Castillo en Burgos) o alcázares (Villalcázar de Sirga en Palencia).

Tampoco faltan restos de construcciones militares, que en unos casos se confunden casi con las rocas que los soportan, como ocurre con el castillo de Belorado (foto 5.19), en la mayoría de las ocasiones son ruinas más o menos majestuosas (fotos 5.20 y 5.21) y en otras ofrecen aún una estampa más o

menos airosa, sea porque se trata de construcciones modernas, como la singular Torre Espelunca de la segunda mitad del XIX (foto 5.22), restauradas (foto 5.24) o que resisten todavía el paso del tiempo (fotos 5.25 y 5.29).

Y si prestamos atención al detalle, también abundan en el camino principal imágenes jacobeanas con connotaciones militares. Junto al Santiago peregrino, que es el más usual en la iconografía centroeuropea, está el Santiago Matamoros típico de la iconografía española (véase las fotos 1.6 y 1.7 del capítulo 1). Y en ocasiones, esas dos componentes no se yuxtaponen, sino que se superponen en una única imagen. Es el caso del que podríamos llamar, apelando a la jerga publicitaria, el logotipo de Roncesvalles (foto 5.26), que grababan en casi todas sus posesiones y que es una síntesis gráfica inmejorable de la Edad Media: un símbolo religioso —la cruz—, sirve de soporte a un símbolo militar —la espada— y a otro de la organización eclesiástica que al mismo tiempo tiene que ver con los peregrinos: un báculo o bastón. Menos rico en elementos significantes, pero igualmente expresivo de la interpenetración de lo religioso y lo militar en el fenómeno jacobeano es el



5.21.
Pueblo y castillo abandonados a
causa de la construcción de la
presa de Yesa. Ruesta
(Zaragoza).

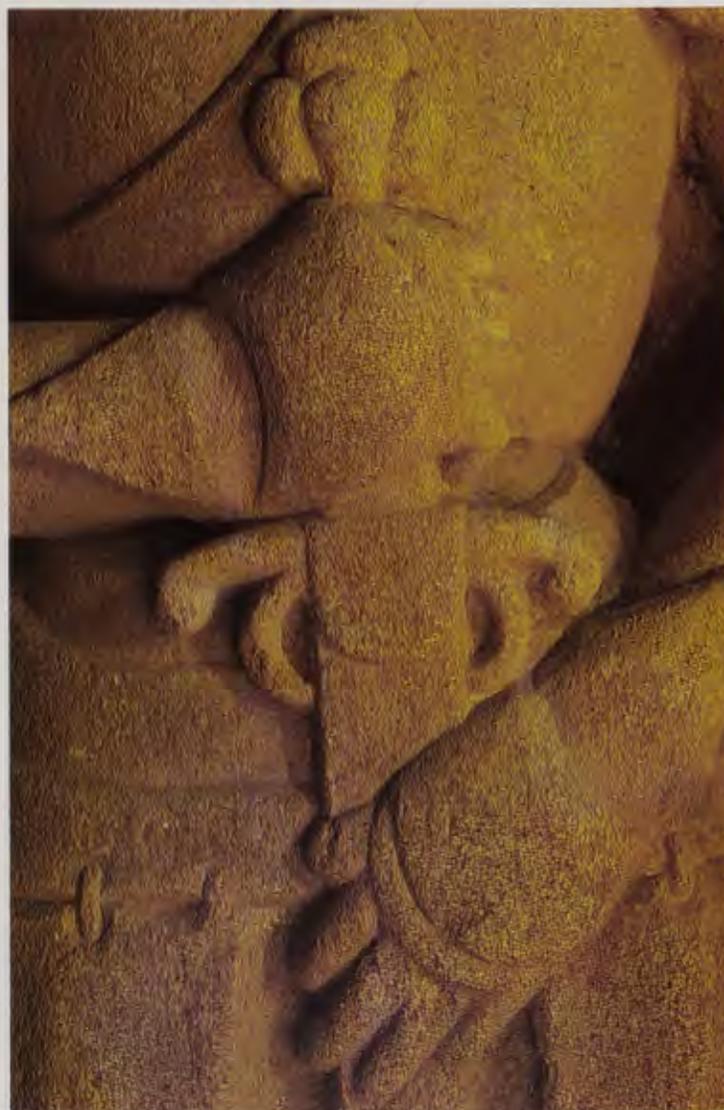


5.22.
Torre Espelunca, construida en
1879. Canfranc (Huesca).



5.26.
Síntesis gráfica medieval: la cruz como soporte de una espada y un báculo. Símbolo de Roncesvalles grabado en el dintel de una antigua casa de su propiedad.

5.28.
Detalle de sepultura de guerrero.
Vilar de Donas (Lugo).



5.27.
Cruz de la Orden de Santiago esculpida en el Hospital de San Marcos. León.



5.25.
Torre del Moro. Atarés
(Huesca).



5.24.
Iglesia fortificada de San Nicolás
trasladada a su nuevo
emplazamiento tras la
construcción de una presa.
Portomarín (Lugo).

5.30.
Rebaño junto al monasterio
de Irache (Navarra).

condicionantes topográficos del camino, hubo unos condicionantes militares y estratégicos de considerable importancia. El momento en que se conquistan a los árabes ciertas plazas fuertes que dominan la franja que el futuro camino recorrerá y estructurará, como por ejemplo el castillo de Monjardín en Navarra (tomado en el 908), o en que los cristianos edifican un castillo para proteger su frontera de los ataques árabes y repoblarla —caso de Burgos y Castrojeriz a finales del IX o de Grañón a principios del siglo X—, son momentos decisivos para la génesis del futuro camino. Es entonces cuando se crean las condiciones que harán posible el tránsito de peregrinos y se establecen o fijan futuros puntos de paso más o menos obligado. Los mismos castillos que en un momento dado sirvieron en la Reconquista, pudieron utilizarse luego para organizar, según los casos, tanto la exacción como la protección de los peregrinos. Por otra parte, a las guerras contra los árabes, se sumaron pronto las guerras entre reinos cristianos y en ellas el camino principal debió jugar también un papel considerable. En suma, la historia militar del camino principal es seguramente un capítulo importante de la historia del camino y dista de ser ajena al propio fenómeno jacobeo.

El camino como vía pecuaria

Del mismo modo que hoy no hay prácticamente camino por el que no circulen automóviles, antes no hubo casi vías por las que no pasara ganado. Rara era la vía antigua que no fuese vía pecuaria: en unos casos conducía simplemente a la dehesa del pueblo y en otros servía a la trasterminancia (movimientos más allá del término) o a la trashumancia.

El camino principal de Santiago, en tanto que camino antiguo, no escapa a esta tónica general y, aunque su finalidad primordial no fuera la de servir al tránsito ganadero, muchos de sus tramos fueron, y algunos son aún, vía pecuaria. El pastor y su rebaño debieron ser figuras familiares para los peregrinos, pues todavía hoy cabe cruzarse con alguno al frente de menudas huestes de ovejas (fotos 5.30 y 5.32) y es frecuente verlas de lejos pastando (fotos 5.33 y 5.34).





5.29.
Castillo de Pambre (Lugo).

símbolo de la orden militar de Santiago (foto 5.27): una cruz cuyo eje vertical es una espada y cuyos brazos horizontales se convierten asimismo en empuñaduras de espada.

Esta conjunción de lo religioso y lo militar, que hoy choca en Occidente, tiene mucho que ver con la Reconquista que constituye el marco histórico y militar básico en el que aparece y se desarrolla en España la peregrinación a Santiago. La ocupación árabe primero y la Reconquista después, no eran una guerra cualquiera, sino en buena medida, y por ambas partes, una guerra religiosa: a la guerra santa contra los infieles de los árabes, se opuso pronto el espíritu de lo que luego se llamaría cruzada (foto 5.28). Como observó Sanchez Albornoz, «porque en Al-Andalus se comprendía el carácter “divinal” de la guerra entre moros y cristianos, Almanzor destruyó, no sólo el santuario de Compostela, sino el de Sahagún, centro de la religiosidad leonesa, el de San Millán, protector de la áspera y odiada Castilla, y muchos otros más» (1962, 286).

Las huellas toponímicas, constructivas y plásticas de la impronta militar en el camino y en el fenómeno jacobeo están ahí, sobre el terreno, pero últimamente no se han solido relacionar con el Camino de Santiago. Quizás porque las grandes fortificaciones antiguas que controlan un camino, rara vez están pegadas al mismo —la excepción la constituyen las murallas urbanas y las torres de puentes o puestos de cobro de peajes—, sino que suelen encaramarse a un alto desde el que se domine visualmente un amplio territorio. Los caminantes, por su parte, aunque la silueta de un castillo les acompañe y oriente durante largos trechos, no suelen visitarlos porque obligan a desviarse y a subir una empinada cuesta (foto 5.31).

Pero con independencia de la atención que hayan recibido las construcciones militares, lo cierto es que el camino principal de Santiago, antes de ser una línea viaria, fue una línea defensiva de la Reconquista y si fueron antes los castillos y torres, éstos debieron jugar un papel clave en la definición física y temporal del camino. De la misma manera que hay unos



5.31.
Silueta del castillo
de Castrojeriz (Burgos).



5.32.
Pastor navarro.



Los tramos del Camino de Santiago que siguen siendo vía pecuaria, tienen como tales una definición administrativa más o menos rigurosa —anchura y trazado— que en algunos casos nos ha servido para documentar por dónde iba. En efecto, los deslindes y amojonamientos del XIX y principios del XX y, en menor medida, los modernos expedientes de clasificación de vías pecuarias, proporcionan indicaciones toponímicas y descripciones minuciosas¹³ que permiten identificar el antiguo camino de Santiago que en unos lugares aparece como «pasada del francés» (Viana), en otros como «colada del Camino del francés» (Castrojeriz) o «camino llamado el Francés» (Villalbilla), y en otros como «vereda del Camino Real de León a Burgos» (Iglesias).

Puestos a ofrecer una panorámica de la superposición del camino principal con vías pecuarias hay que señalar que ésta varía mucho según las provincias. En Galicia apenas hay vías pecuarias, ni por lo tanto superposición. En Navarra, las coincidencias documentadas son intermitentes y reducidas¹⁴, aunque no haya que descartar que en el pasado fueran mayores. Entre las ciudades de Logroño y Burgos, hay indicios para pensar que casi todo el Camino de Santiago fue vía pecuaria, y entre Burgos y la parte occidental de la provincia de León hay más que indicios. Huelga decir, que el hecho posible de que el Camino de Santiago fuera una vía pecuaria continua entre Logroño y el occidente de León, no quiere

decir que el ganado la recorriera de punta a punta, ni que tuviera igual importancia pecuaria a todo lo largo. Lo más normal es que se usara para recorridos cortos o como enlace entre cañadas Norte-Sur que eran las que canalizaban la trashumancia de largo alcance.

La consideración del Camino de Santiago como vía pecuaria no es una simple curiosidad histórica, sino que, de cara a su recuperación, podría tener alguna utilidad práctica si en este país se respetaran las vías pecuarias, pues en muchos lugares de Castilla y León se documenta que era cañada, vereda, cordel o colada y que por lo tanto tenía 75, 50, 20 o 10 metros de anchura; anchura que clasificaciones más o menos recientes han reducido a menudo, pero dejando siempre una franja más que suficiente para el tránsito de caminantes¹⁵. En los papeles, una vía pecuaria es una banda definida de suelo público que un particular no puede intrusar ni un organismo de la administración ocupar sin más. En la práctica, la administración y los particulares han ocupado sin orden ni concierto miles de hectáreas, destruyendo una densísima red que, convenientemente seleccionada, hubiera podido tener usos diversos y que, entre otras cosas, hubiera permitido preservar sin problemas gran parte del trazado del Camino de Santiago, creando incluso en sus márgenes zonas arboladas de cierta extensión.

¹³ Así, por ejemplo, en Castrillo de Matajudíos se describe la «colada del francés», que sube hasta la «Peña del Francés», con gran detalle como puede verse por esta transcripción parcial: «Da comienzo esta vía pecuaria frente al puente de Barcnas, en el punto donde cruza a la Vereda de la Yegua, y con dirección saliente a poniente, sube la ladera de Mostelares llevando por eje el camino y mojonera entre Castrillo de Matajudíos y Castrojeriz, por lo que en este trayecto su anchura dentro del término es solamente de 5 metros» (los otros 5 corresponden al término de Castrojeriz).

¹⁴ Entre Linzoáin (Erro) y la Venta del Puerto (junto al Puerto de Erro), entre Muruzabal y Puente la Reina, entre Estella e Irache, entre la Ermita de las Cuevas (Viana) y el límite con Rioja.

¹⁵ Así, por ejemplo, la Vereda de Hornillos a Rabé (Burgos), que tenía, como corresponde a una vereda, 20,89 metros se estrecha a 12 metros en 1975 tras una nueva clasificación.

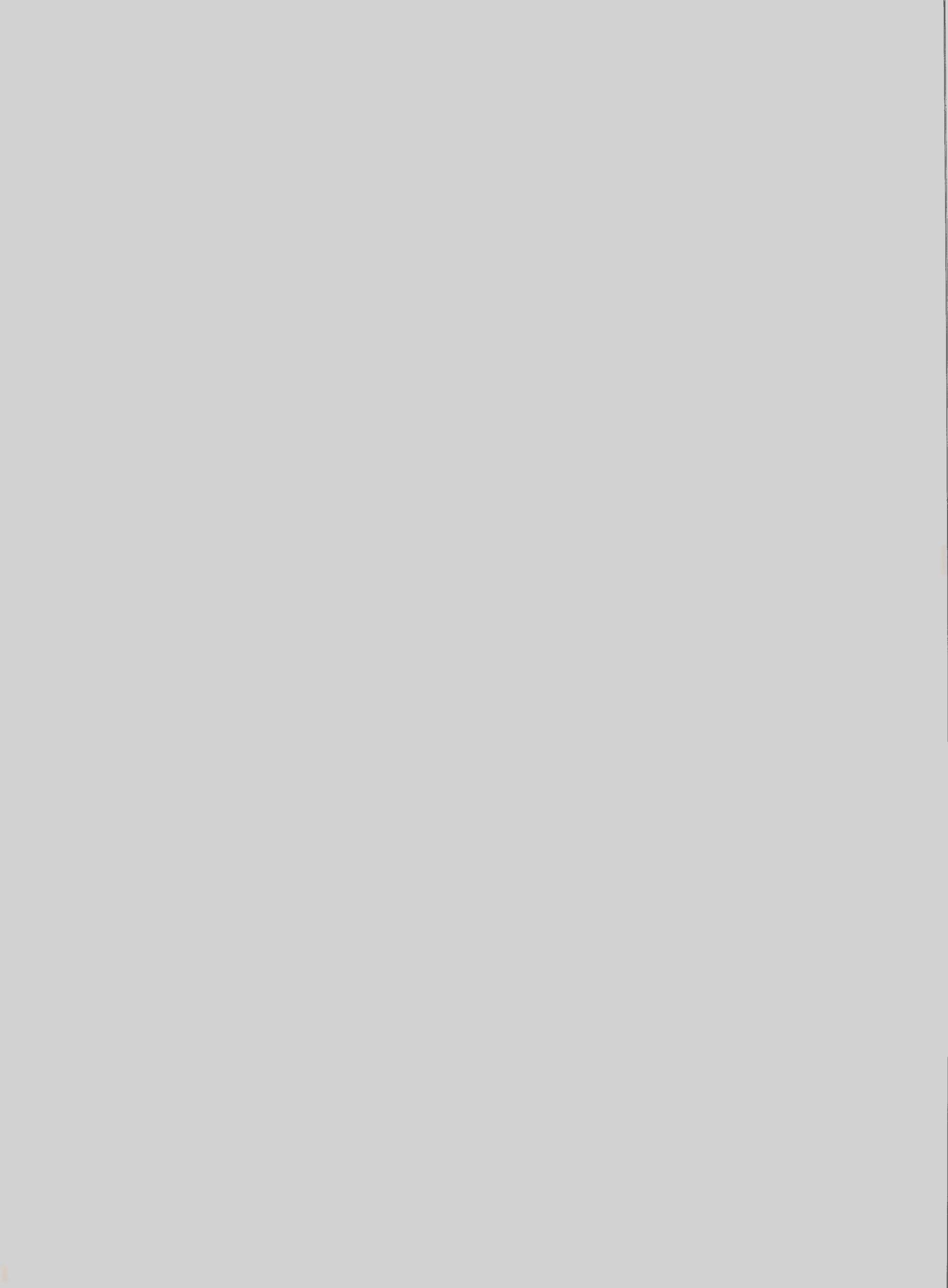


5.33.
Ovejas pastando en el valle de
Valcarlos (Navarra).



5.34.
Ovejas junto a la ermita de
Aruej, Villanúa (Huesca).







6.1. Detalle de puerta doméstica. Mañeru (Navarra).

6. LOS PUNTOS SINGULARES DEL CAMINO





6.2.
Puerta doméstica.
Mezquiriz (Navarra).

Visto de lejos, un camino pudiera tomarse por una especie de tallarín territorial, es decir, por una cinta uniforme en que un punto es, en principio, similar a los demás e intercambiable con ellos. Y aunque así sea en muchos tramos, no deja nunca de haber, si se examina un camino de cerca, una serie de puntos especiales que distan de ser iguales o equivalentes a los otros; entre ellos, los que resultan de la intersección de caminos con límites, sean éstos naturales o artificiales.

El cruce de un camino con límites naturales o artificiales da lugar a una variedad de puntos singulares. Si el límite natural es un río, su encuentro con un camino puede ser un vado o un puente. Si se trata de una línea de costa o de cresta, su intersección con un camino puede ser un puerto, de mar o montaña, o un túnel¹. Finalmente, el corte de un camino con un límite artificial o administrativo se señalaba a veces simplemente con una cruz de término (hoy con un letrero) y otras con una puerta, la cual, más que una señal, era un instrumento al servicio del poder que tutelaba el camino.

Además de ser puntos singulares por sus características físicas, vados, puentes, puertos y puertas lo eran también por lo que en ellos podía acontecer, ya fuera afrontar las inclemencias del agua en un vado, de la nieve o la niebla en un

puerto de montaña, ya padecer un control o una exacción fiscal en la puerta de una muralla o de un puente. Por el mismo hecho de que en tales puntos podían ocurrirle desgracias o percances al caminante, se prestaban también, como veremos, a que en ellos surgieran hospitales destinados a atenderle o recogerle.

Por más que vados, puentes, puertos y puertas sean elementos materiales muy dispares, al ser todos ellos intersección de un camino con un límite tienen en común dos cosas: por pertenecer a un camino, son lugar de paso y por pertenecer a un límite, transitar por ellos supone pasar de un recinto a otro: de una orilla o vertiente a otra, de un reino o municipio a otro. Este paso de un recinto a otro, no es accesorio a los caminos, sino esencial.

Por otra parte, dos de los puntos singulares considerados, los puertos y las puertas, no sólo tienen una llamativa afinidad fonética entre sí, sino también con dos palabras hoy muy usuales y estrechamente relacionadas con los caminos; aludo a los portes y transportes. ¿Qué relaciones se dieron antaño entre puertas, puertos, portes y transportes? Una breve incursión etimológica proporciona algunas claves que nos ayudarán a entender mejor los caminos antiguos.

¹ Aunque contados, también hubo túneles en caminos antiguos. En España fue famoso el túnel natural de San Adrián en el camino jacobino de Irún a Burgos.

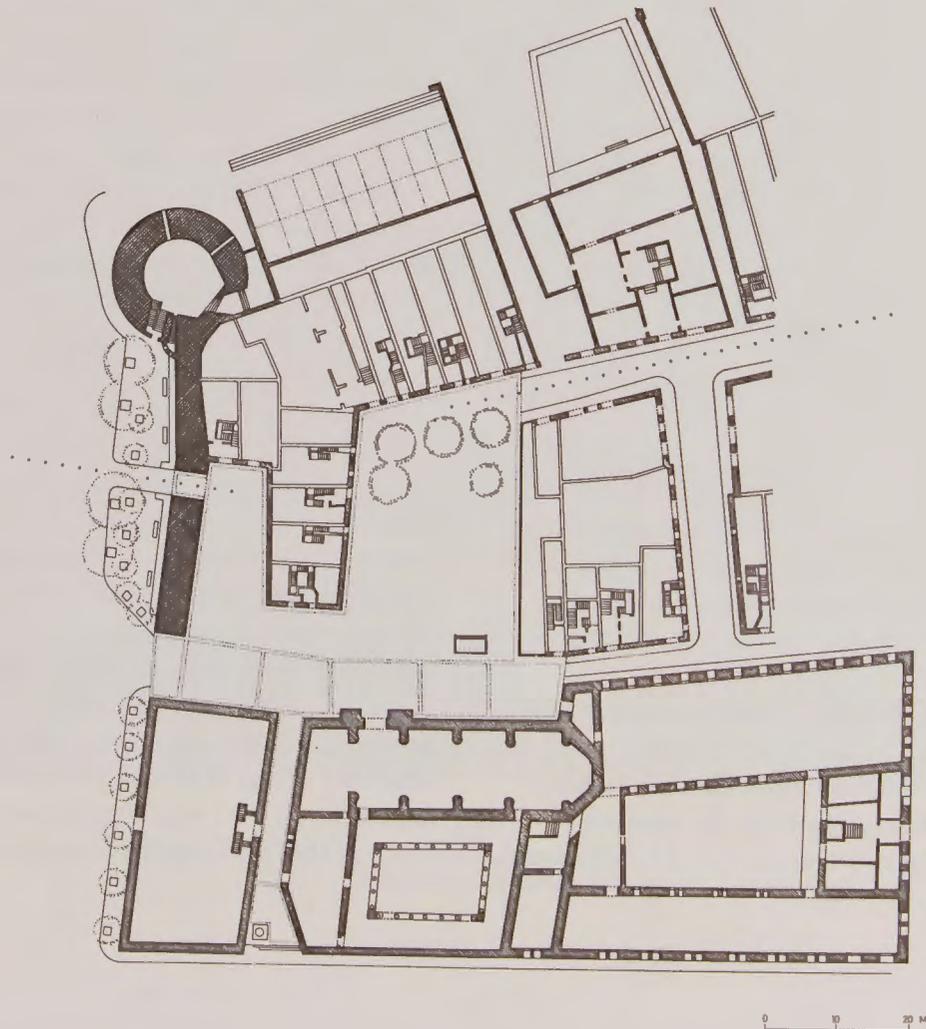
es, pues, llevar algo más allá de la puerta del recinto urbano o del puerto de la comarca natural; o en términos más generales: salir o entrar de un recinto (figura 6.1).

Esa estrecha relación del transporte con los recintos también se refleja aún en otros dos verbos muy usuales: importar, o sea, portar hacia dentro, y exportar o portar hacia fuera de un determinado recinto. Im-portar y ex-portar son las dos modalidades de trans-portar y en muchos casos han sido precisamente los más notables agentes importadores y exportadores, o sea, los comerciantes, quienes más han pugnado contra los obstáculos que las barreras y los límites antiguos representaban para la circulación de mercancías y perso-

nas. Es así cómo se produce la siguiente paradoja: para que haya trans-porte en un sentido etimológico, hace falta superar límites naturales y artificiales, y para que éste se desarrolle, es preciso suprimir o reducir la influencia obstaculizadora de esos mismos límites cuya superación convierte un porte en un trans-porte.

Si, como decíamos, transportar era salir o entrar de un recinto, el mecanismo o dispositivo que abre o cierra el recinto, que permite o impide el transporte, es decir, la puerta, se convierte en algo clave para aquél. Las puertas son poros regulables que lo mismo se abren que se cierran. Las puertas tienen dos caras no sólo en el sentido físico obvio, sino también en el

FIGURA 6.1.—CONVENTO DE LA MERCED, PUERTA DEL CAMINO Y REVELLIN DEL ANTIGUO RECINTO AMURALLADO DE LOGROÑO.



Fuente: Redibujado en LEON, (1986) apoyándose en planos del Plan Especial de Ordenación del Centro Histórico de Logroño de 1976.

Puertas, puertos, portes y transportes

En castellano, puerta se usa para designar tanto la de la casa como la de la ciudad, pero los romanos distinguían en un principio entre la del hogar doméstico —*fores*, de donde proceden palabras como fuera y foráneo— y la del núcleo urbano, que llamaron *porta* y de la que, como resulta obvio, se deriva nuestra puerta (ERNOUT y MEILLET). Aunque desde un punto de vista funcional, el papel que desempeñan la puerta doméstica y la urbana sea similar, la diferencia que establecían los romanos dista de ser gratuita. La puerta doméstica (*fores*) regula las entradas o salidas a un recinto particular o privado y la puerta urbana (*porta*) hace lo mismo, pero en un recinto colectivo o público (fotos 6.2 y 6.3).

La palabra puerto procede de otra palabra latina, de *portus*. Según el diccionario etimológico de la lengua latina de Ernout y Meillet, *portus*, al igual que *porta*, significó primeramente «paso» o, como dice Ortega y Gasset, «la “salida” que, caminando por una montaña encontramos. Probablemente es más antiguo ese sentido de salida en el “caminar por tierra”, que el marítimo» (1958, 191). La noción primigenia y genérica de paso o salida, ligada a la raíz *port*, se diversifica y especializa con el transcurrir del tiempo dando lugar, con *porta* y *portus*, a tipos concretos y distintos de pasos o salidas.

De la misma raíz *port* se deriva el verbo *portare*, del que procede nuestro verbo «portar». Uno de los significados de *portare* era el de «llevar a puerto» y el viento que a puerto lleva se llamó oportuno (*opportunus*). Si portar era llevar algo a un punto de paso —puerto o puerta—, trans-portar sería ir más allá de dicho punto.

La mencionada raíz latina *port* se relaciona a su vez con la raíz griega *por* de la que se deriva, entre otros, el sustantivo griego *póros* y el sustantivo castellano «poro». Aunque el término poro se reserve hoy en castellano para designar un hueco muy pequeño o microscópico, en griego aludía simplemente a un agujero o paso y por extensión acabó designando un camino o vía.

Que el paso puntual y difícil de una puerta o un puerto acabara asociándose, en los verbos portar y transportar, a todo un viaje y que el punto singular o poro terminara designando todo el camino, puede explicarse de dos maneras.

Una, es la que sugirió Ortega y Gasset: con el fonema *por*

el viaje se contrae al «momento más agudo o dramático; el “atravesar”, el *pasar* por un lugar difícil —difícil de pasar o difícil de encontrar; en suma, “pasar los puertos”—» (1958, 193). Esta contracción de un viaje o un camino a sólo uno de sus momentos o puntos salientes, aquel en el que se corre peligro —*periculum*— y se tienen experiencias, permite relacionar entre sí los fonemas *por* y *per*. *Por* es el vetusto fonema que expresaba originariamente la noción de paso o poro y *per* designaba la idea de atravesarlo. El peligro y la experiencia que antiguamente se asociaban a la peregrinación y a los viajes, se localizaba sobre todo en los puntos singulares de los caminos, en aquellos pasos diversos designados con el fonema *por*.

Pero también cabe otra explicación al hecho de que la misma palabra que designa paso o apertura —*póros*—, acabara usándose en griego para decir camino o vía. La asociación que el griego sugiere entre poros y caminos ilumina lo que debían sentir quienes en los más remotos tiempos abrieran vías. El terreno virgen y cubierto de vegetación resulta una barrera para quien pretenda atravesarlo. Cualquiera que se haya perdido en el campo y haya tenido que abrirse paso a través de una masa tupida de jaras, retamas, espinos o carrizos, sabe hasta qué punto puede resultar impenetrable o macizo el terreno y equivaler a un poro un sendero limpio y despejado. Las vías abren poros en el territorio, son poros lineales. Las vías, como las zanjas, se abren, porque la apertura es intrínseca a ellas.

Un poro o hueco o vano no tiene sentido sin un macizo. Hay vano, porque hay macizo. Una puerta es el poro o paso de una muralla y un puerto de montaña o de mar lo es de un frente costero o montañoso impermeable al movimiento transversal. Hay puerta o puerto, porque hay recinto. A ese mismo recinto aluden implícitamente verbos como transportar, exportar e importar.

Como decíamos más atrás, trans-portar no es más que portar más allá. Para poder decir con propiedad «más allá», es preciso que exista una línea clara que separe el más allá del más acá y defina el allende y el aquende. Esa línea, o es un límite natural, o es uno administrativo, y el lugar donde ese límite se abre al paso es un poro, puerta o puerto. Transportar



6.4.
Puerta superpuesta
a puente. Puente la Reina
(Navarra).

funcional: forman parte de la vía porque se abren y, del límite, porque se cierran.

Para hacerse una idea de lo que las puertas eran, baste recordar que en las ciudades amuralladas se solían cerrar a cierta hora de la noche cortando todo movimiento de salida o entrada de forasteros, al punto de que el viajero que llegaba tarde a los pies de la muralla, había de esperar hasta la mañana siguiente para entrar. Por eso surgieron en algunas ciudades hospitales situados extramuros con el fin de recoger a quienes tendrían que dormir si no al raso.

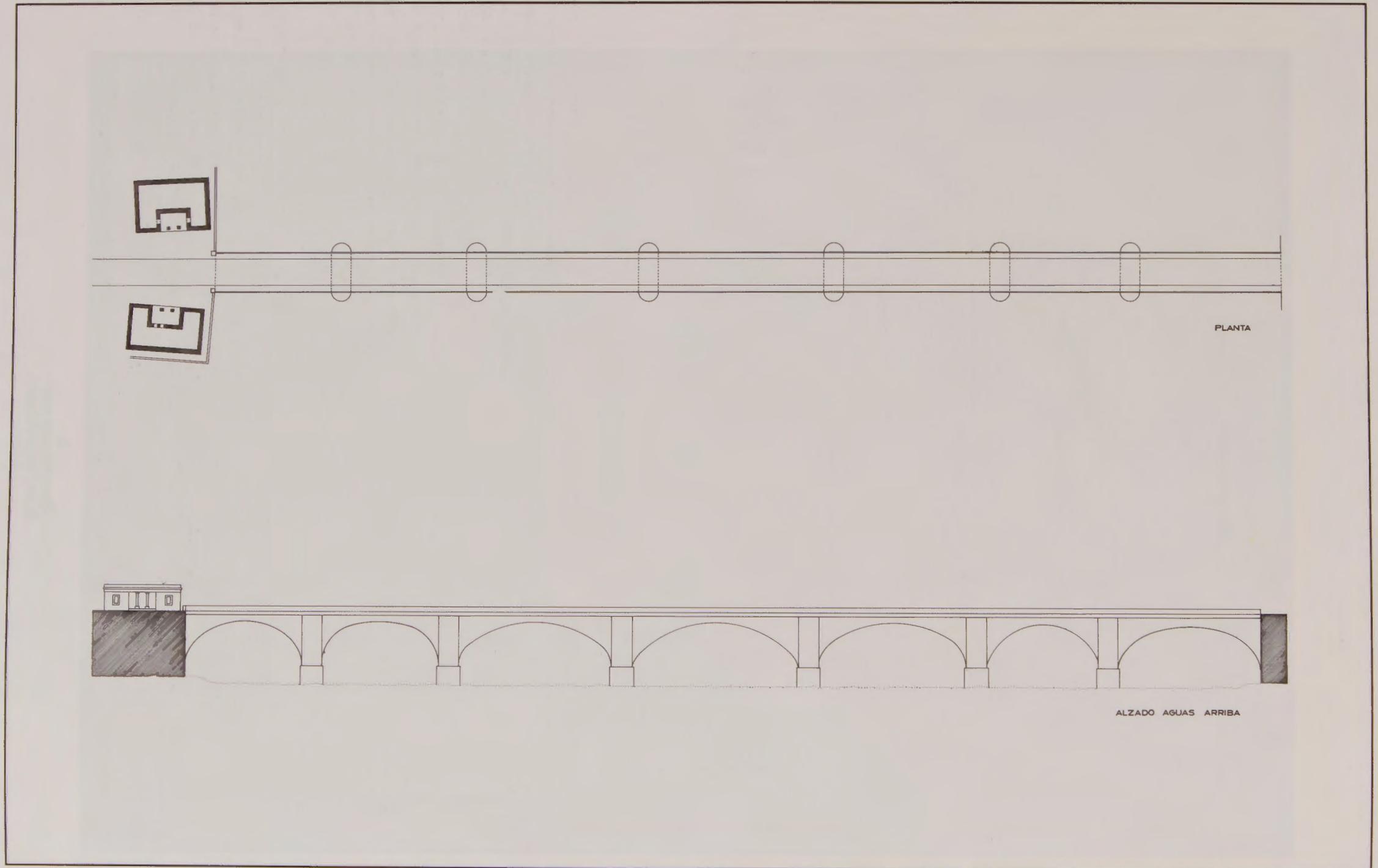
La puerta es el mecanismo o dispositivo más adecuado para controlar el movimiento. Y el control será tanto más eficaz, cuanto menos franqueable resulte el resto del límite ad-

ministrativo o de la barrera natural. De ahí que las puertas se hayan puesto en general en lugares de paso obligado como puertos y puentes (foto 6.4). Por otra parte, puestos a canalizar el movimiento por contados poros, portillos o puertas, ¿cómo resistir la tentación de cobrar un peaje a quien pase? Pasar la puerta —de una muralla medieval, de la frontera de un reino, de un puente o un puerto— requería en multitud de ocasiones pagar un «portazgo» (figura 6.2). Siendo así, no es de extrañar que se distinguiera entre los movimientos que no necesitaban pagar portazgo por no pasar por puerta alguna y los que, por ir más allá, sí lo pagaban haciéndose acreedores al calificativo de trans-portes.



6.3.
Puerta de San Martín. Por ella salía
del recinto amurallado
de Burgos el Camino de Santiago.

FIGURA 6.2.—PUENTE DE PIEDRA DE LOGROÑO Y CASETAS DE PORTAZGO *.



* Este puente sobre el Ebro, inaugurado en 1884 y obra del ingeniero Fermín Manso de Zúñiga, sustituyó a uno anterior de 12 arcos que estaba en el mismo lugar y que tenía unos notables torreones. En 1855 se planteó sustituir los torreones por una defensa en cabecera de la que sólo subsisten las casetas de portazgo y de resguardo para carabineros.

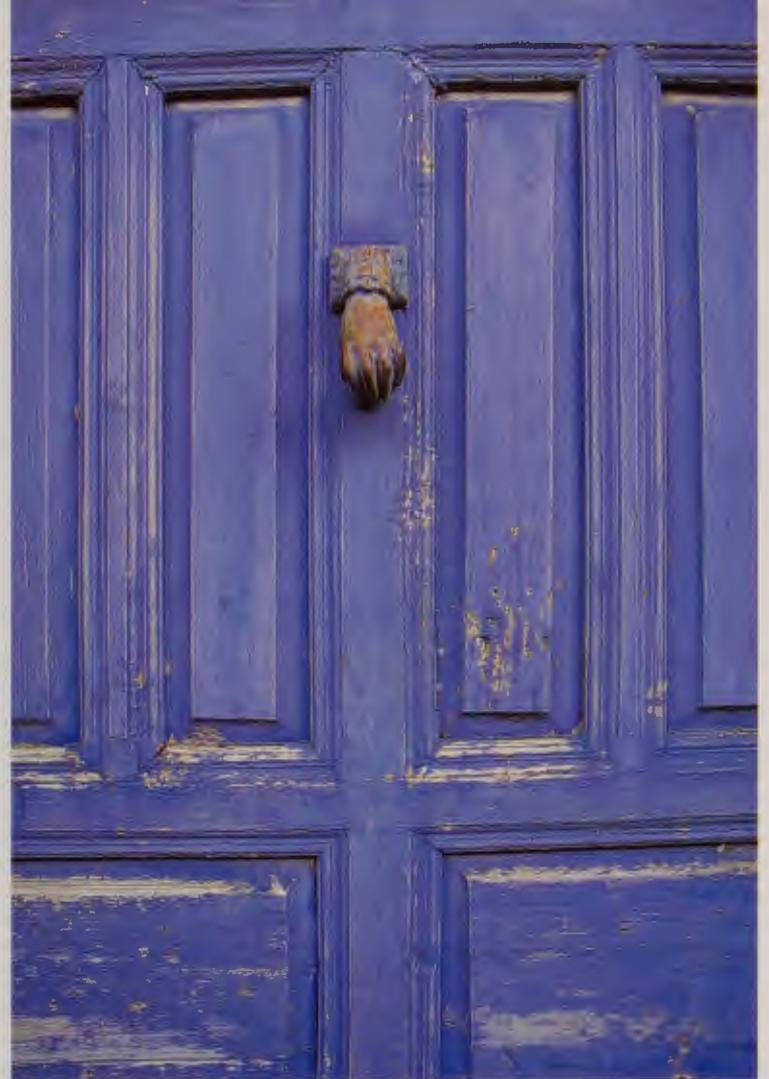
Fuente: LEON (1986) apoyándose en parte en levantamiento de C. Lloret.



6.5.
Puerta monumental
de San Benito. Sahagún
(León).



6.7.
Puerta doméstica.
Mañeru (Navarra).



6.8.
Puerta doméstica.
Frómista (Palencia).



6.9.
Santiago intercesor, apoyado en su bordón
de peregrino. Puerta de la
iglesia del Hospital del Rey (Burgos).



6.10.
Santiago Matamoros en la batalla de Clavijo.
Detalle de la puerta de la iglesia de Villadangos
del Páramo (León).



6.6.
Puerta de finca.
Triacastela (Lugo).

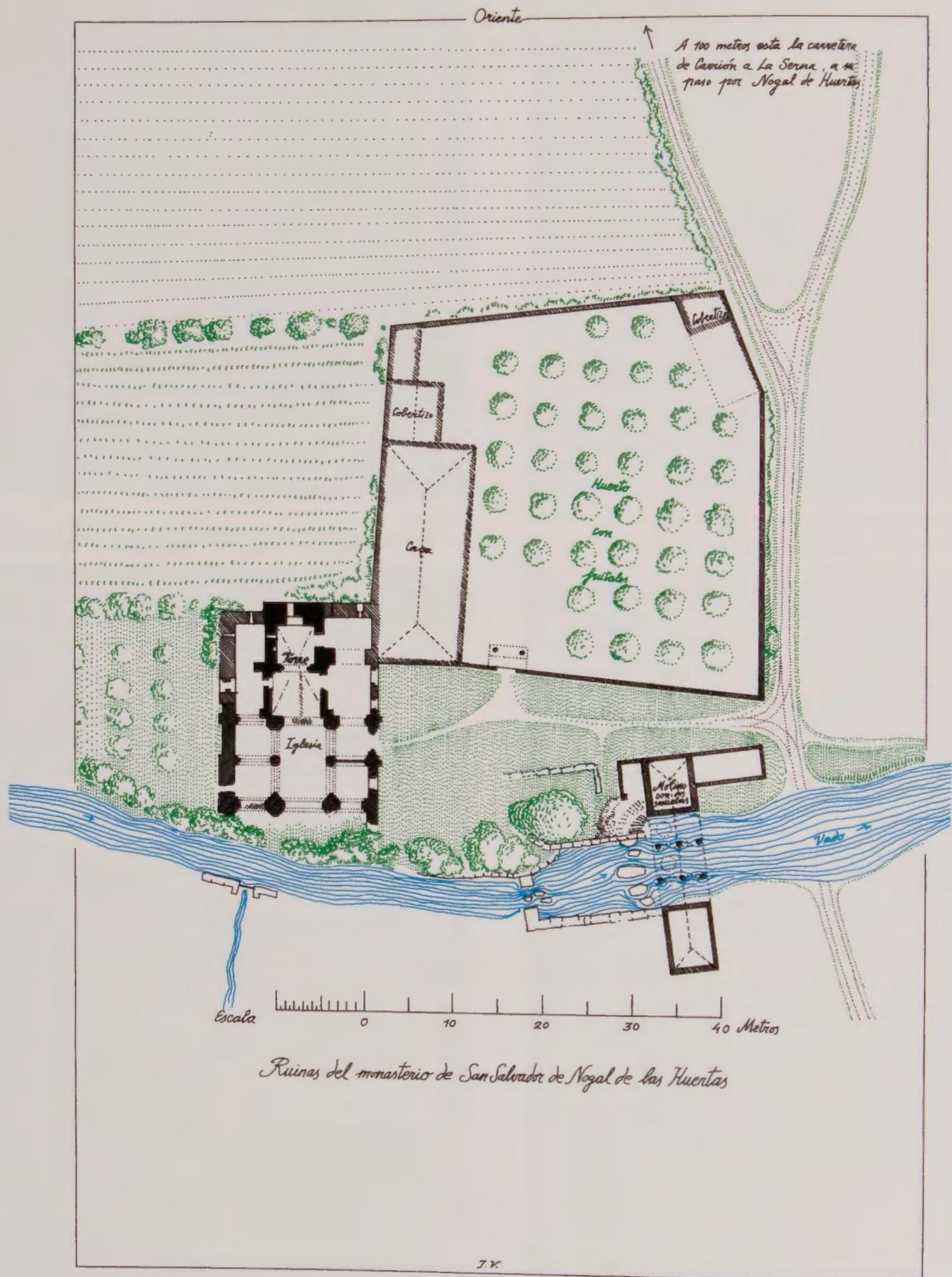
En la Edad Media y el Antiguo Régimen el peaje o portazgo estuvo tan extendido que no se limitaba a los viajes de largo recorrido. Todavía en el XIX, para introducir en las ciudades determinados productos que a lo mejor procedían del pueblo más próximo, había que pagar portazgos. Incluso para pasar andando algunos puentes urbanos había que pasar por la taquilla de la puerta: así ocurría en ciertos puentes del Sena en el París de la primera mitad del XIX.

Aunque en la actualidad las puertas no se construyan como tales, ni, como fue frecuente en el XVIII, se materialicen en monumentos del estilo de la de Sahagún (foto 6.5), ni sean tan abundantes como antaño, no por ello dejan de existir, pues subsiste la función que desempeñaban: control del movimiento y exacción. Allí donde hay peajes —por ejemplo en las autopistas— o aduanas, hay de alguna manera puertas aunque, en ocasiones, lo que haga las veces de las antiguas puertas no sea más que un simple travesaño que al bajar corta el paso o un pequeño marco con un detector de metales, como los de los aeropuertos.

Finalmente, huelga decir, que hoy como ayer, las puertas domésticas siguen jugando el mismo papel en las parcelas y edificaciones y que éste es por completo análogo al descrito para las puertas del territorio: controlar la entrada y salida de un recinto a gusto del propietario u ocupante (foto 6.6).

Teniendo la puerta doméstica una función tan importante y siendo además lo primero que ve quien entra en una edificación, es lógico que sus dueños pongan a veces en ellas un detalle expresivo, que suele escapar al transeúnte, pero no al visitante. Para un caminante parsimonioso y atento, hasta las puertas esconden gratas sorpresas, sea en su conjunto (foto 6.7), sea en sus detalles o incluso en su color (fotos 6.1 y 6.8). Y en el Camino de Santiago, tampoco faltan puertas alusivas al apóstol: desde la refinadísima puerta renacentista del Hospital del Rey de Burgos, que le representa de peregrino con bordón (foto 6.9), a la expresiva puerta de la iglesia de Villadangos del Páramo (León), que ya llamó la atención de Uría y en la cual un artista popular representó como pudo a Santiago Matamoros en la batalla de Clavijo (foto 6.10).

FIGURA 6.3.—PLANTA DEL MONASTERIO DE SAN SALVADOR DE NOGAL DE LAS HUERTAS (PALENCIA), FUNDADO EN 1063.



Fuente: VELLES (1986).

Vados y puentes

La intersección de caminos antiguos con límites naturales o administrativos, además de dar lugar a puertas y puertos, originaba otros puntos singulares como vados y puentes.

Aunque hoy apenas nos acordemos de los vados, antaño fueron muy usados tanto por viandantes como por jinetes y carros. No es casualidad, por ejemplo, que cuando se representaba a un peregrino apareciera éste casi siempre armado de un bordón ², es decir, de un bastón más alto que la estatura de un hombre (véase la foto 6.9). Aunque el bordón tenía múltiples usos, uno de los más claros era el de tantear el lecho y servir de apoyo a la hora de vadear los cursos de agua. Si el fondo era fangoso y no ofrecía suficiente firmeza a los transeúntes, se empedraba el vado, como aún puede verse en algunos puntos del Camino de Santiago ³. Y si las aguas resultaban demasiado frías o turbulentas, se disponía a veces sobre el lecho del río una hilera de paralelepípedos de piedra de modo que viajeros ágiles y con buenas piernas pudieran pasar de orilla a orilla saltando de uno a otro. Se trata de lo que gallegos y portugueses llaman «poldras», y no es raro que aparezcan junto a un vado para animales o carros.

Si las posibilidades de vadear ríos a pie se limitan a cursos de escaso caudal o poco profundos, a lomos de un buen caballo cabe cruzar incluso ríos importantes como el Ebro a su paso por Logroño y, subido a una carreta, se pueden atravesar otros también caudalosos como el Duero cerca de Almazán ⁴. Perdida hoy la costumbre de vadear y de registrar en los mapas los puntos apropiados para hacerlo, no llegamos a imaginar lo numerosos y usados que eran en otros tiempos.

Como indicio de lo arraigada que estaba la costumbre de vadear, puede considerarse el hecho de que el vado no fuera solo el sucedáneo barato del puente allí donde éste no existía, sino que a veces los había junto a un puente y como paso alternativo a éste. Es el caso, en el Camino de Santiago, de Ribadiso, pequeña aldea próxima a Arzúa (Coruña) donde también hubo un hospital. Como apunta Elisa Ferreire, «la existencia del vado podría deberse al cobro de unos derechos por uso del puente, ofreciendo una alternativa gratuita para los que prefieran mojarse a pie» (1988, 43). Según esta hipóte-

sis, optar por el vado era como optar hoy por la carretera normal frente a la autopista de peaje y si así fue, no hay que descartar que los de la zona usaran más el vado que el puente.

Para formarse una primera idea de lo que fueron los vados, nada mejor que la figura 6.3. ¿A quien se le ocurriría hoy que un vado pudiera ser un factor importante a la hora de localizar una gran construcción, como ocurre ahora con los nudos de autopistas que atraen hipermercados? Pues ahí tienen ustedes todo un monasterio, con su iglesia y su molino—el de San Salvador de Nogal de las Huertas (Palencia)—construido justo donde un viejo camino vadeaba el río Carrión.

Por habitual que fuera vadear, no dejaba sin embargo de ser incómodo e incluso peligroso. Entre las razones por las que los puentes se consideraron en la Edad Media obras pías, está la de que su construcción evitaba no sólo el remojón inherente al vado, sino también el peligro esporádico pero real, de morir ahogado y sin confesión. Visto así, el puente protegía de peligros al viajero, peregrino en potencia. Construir un puente, como construir un hospital, era una obra de caridad hacia los demás; como tal, se financiaba a veces de manera similar a las demás obras de caridad: mediante mandas testamentarias o colectas. En efecto, igual que todavía se hacen en las calles, hucha en mano, campañas para las misiones o la lucha contra el cáncer, a partir del XII se hicieron en Francia colectas públicas para reunir fondos destinados a la construcción de puentes y surgieron cofradías con la específica misión de promover dichas colectas. Es más, aunque en España apenas se registran casos, a partir del último tercio del XII la Iglesia llegó a conceder indulgencias a los que con sus donativos contribuían a la construcción de puentes (MESQUI, 1986, 109-112).

A esta singularidad religiosa del puente, que no hemos hecho más que rozar ⁵, se añade otra: el puente era una construcción con capacidad de crear «lugares». Heidegger, en su conocida conferencia *Construir, habitar, pensar*, lo expresó así: «antes de que esté el puente, hay a lo largo del curso fluvial muchos sitios que pueden ser ocupados por algo. Entre ellos, uno acaba siendo un lugar y precisamente *por el puente*.

² La identificación del peregrino con el bordón llegó al extremo de que, según Covarrubias en su *Tesoro de la lengua castellana* (1611), se llamaba «bordonero» a aquel «que disimulado con el hábito de peregrino y el bordón anda

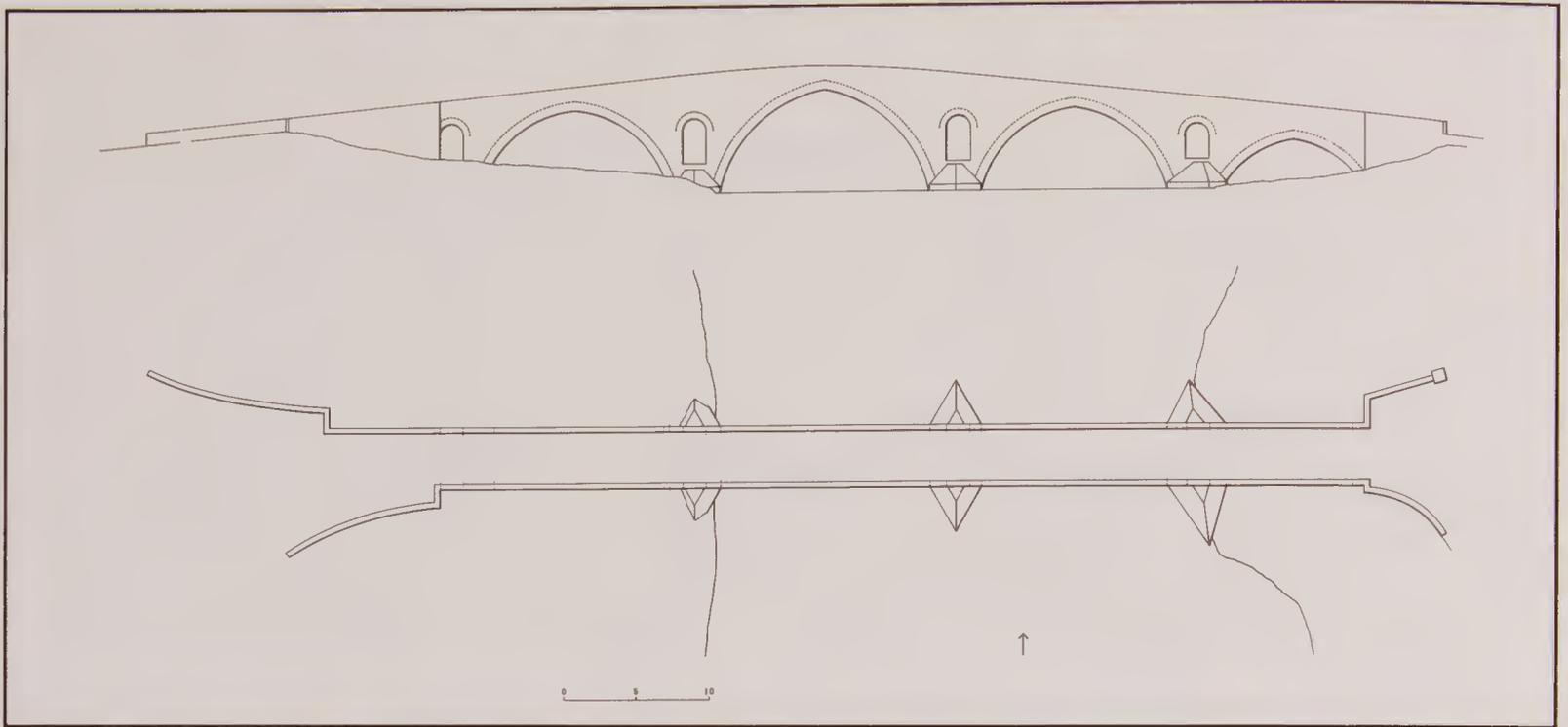
vagando por el mundo por no trabajar».

³ Por ejemplo, en las inmediaciones de Los Arcos (Navarra) hay dos vados empedrados sobre pequeños cursos de agua.

⁴ Como puede verse en la hoja 406 del 1:50.000 del Instituto Geográfico Nacional, hay un camino que une Matute de Almazán con Barca y que cruza el Duero por «El Vado de las Carretas».

⁵ Recuérdese, por ejemplo, todas las leyendas existentes en torno a los llamados «puentes del diablo».

FIGURA 6.5.—PUENTE DE LA MAGDALENA. PAMPLONA (NAVARRA).

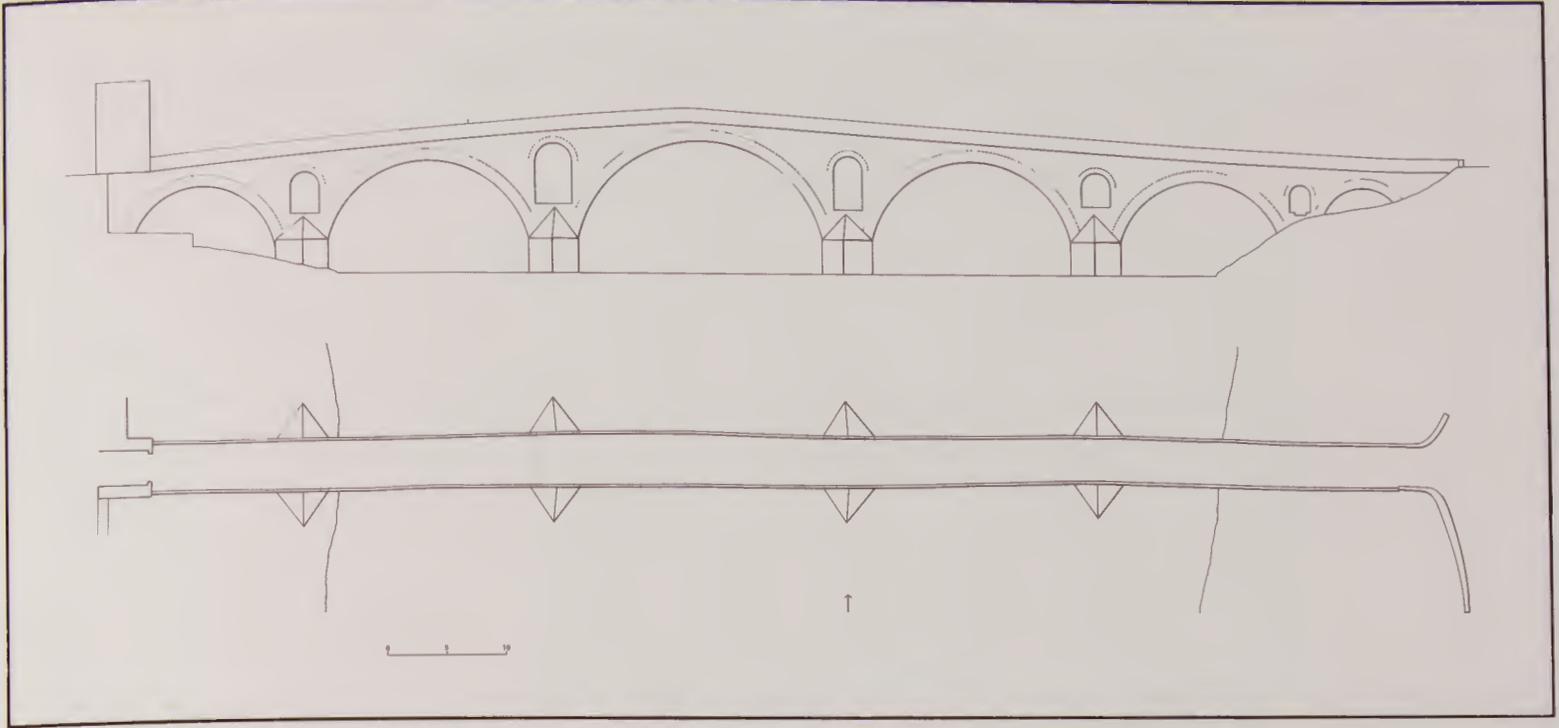


Fuente: Dibujo de Javier Serna y Pau Soler incluido en SORIA Y PUIG (1987-88).

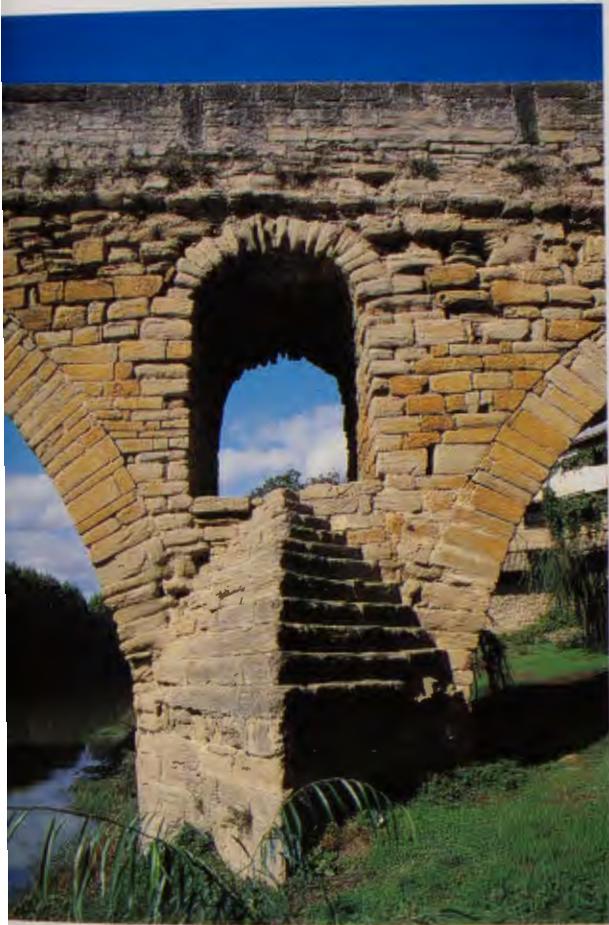


6.13.
Puente
de la Magdalena. Pamplona
(Navarra).

FIGURA 6.4.—PUENTE LA REINA (NAVARRA).



Fuente: Dibujo de Javier Serna y Pau Soler incluido en SORIA Y PUIG (1987-88).

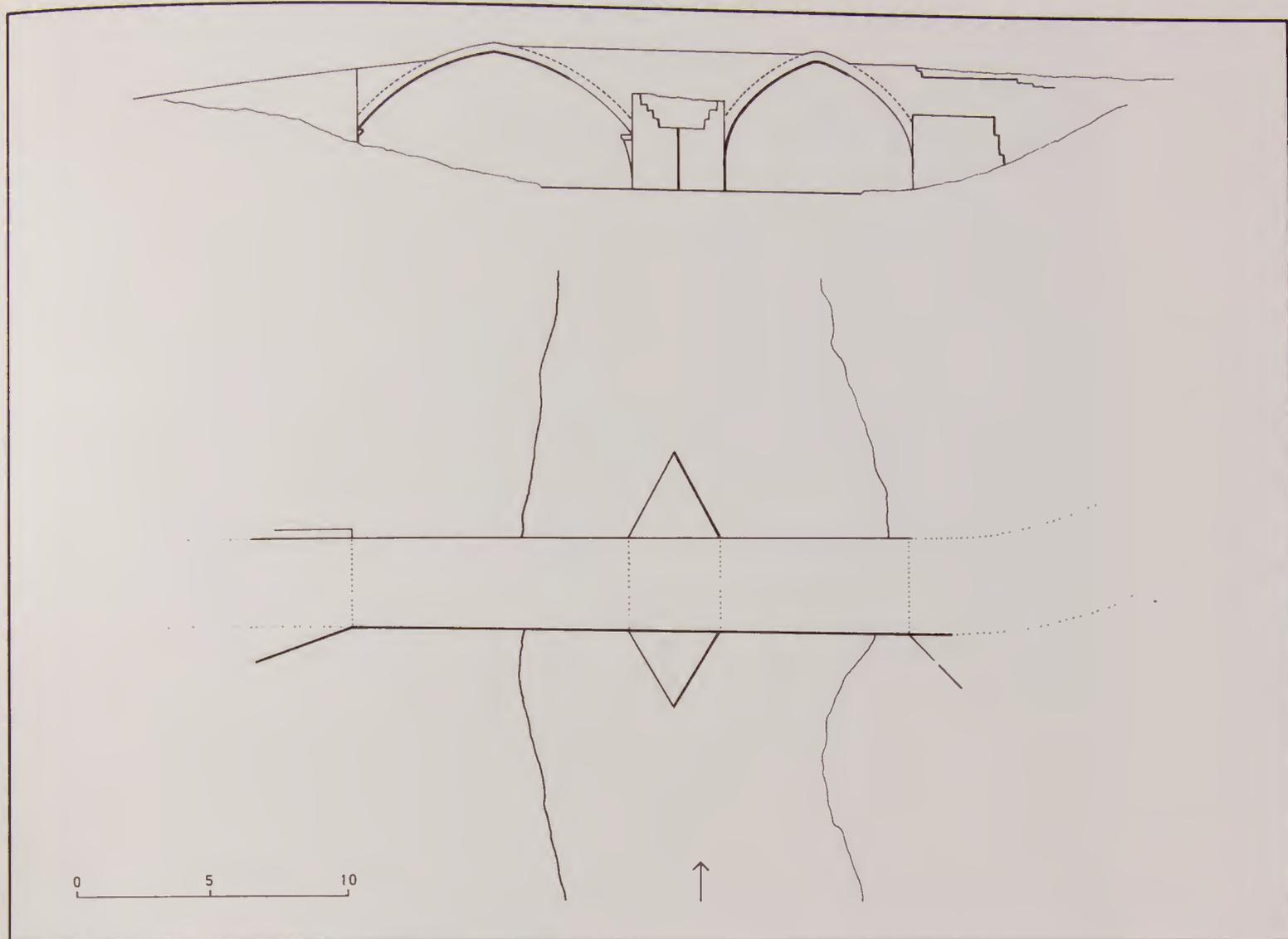


6.11.
Detalle de tajamar y arquillo
de aligeramiento del puente
de Puente la Reina (Navarra).



6.12.
Puente
de Puente la Reina
(Navarra).

FIGURA 6.6.—PUENTE SOBRE EL RIO SALADO. CIRAUQUI (NAVARRA).



Fuente: Dibujo de Javier Serna y Pau Soler incluido en SORIA Y PUIG (1987-88).



6.14.
Puente de los Peregrinos
sobre el río Salado,
entre Cirauqui y Lorca (Navarra).

FIGURA 6.8.—AXONOMETRIA DEL PUENTE DE ITERO Y SU ENTORNO.

Camino de Santiago en su encuentro con el Rio Pisurga



Fuente: Dibujo de Javier Serna y Pau Soler incluido en MENENDEZ DE LUARCA (1986).

N ↑ 0 20 40 60m



20 30 40 en Kilómetros

- Hospital
- ▲ Ermita - santuario aislados
- ✚ Iglesia, colegiata o monasterio
- Poblaciones
- ⚡ Puente
- Puente de montaña
- △ Vértice geográfico

Condado hasta Villafranca del Bierzo

Deposito de
 del Ministerio de Obras Publicas y Urbanismo
 Madrid, España y Javier Vello,
 año de 1985

de los peregrinos que beben aquella agua y se mueren, los cuales, a nuestras preguntas, dijeron, mintiendo, que era sana para beber; por lo que dimos de beber de ella a nuestros caballos y, al instante, murieron dos, a los cuales al punto desollaron».

Por una discutible idea de progreso, los actuales constructores de puentes, los ingenieros, dejando a un lado las excepciones de rigor, no suelen interesarse mayormente por las obras de sus antecesores y, por otra parte, los historiadores del arte, que a menudo analizan la última y más perdida ermita, rara vez han incluido los puentes, y en general las obras públicas, entre las posibles obras de arte. A las razones de índole cultural se suman las de índole administrativa: ¿de quién son competencia los puentes antiguos que ya no se integran en carretera alguna?, ¿se para alguien a pensar qué cabría hacer con ellos y si admiten alguna reutilización sensata?, ¿son antiguallas irre recuperables?

Puede que lo sean en más de un caso, pero antes de sen-



6.17.
Torre de Itero del Castillo
(Burgos).



6.18.
Ermita de San Nicolás de Bari
junto al puente de Itero.

No es que el puente vaya a parar a un lugar, sino que es a partir del puente como se forma un lugar»⁶.

Lo que pudiera parecer un mero juego de palabras de un filósofo dado a estrujarlas, refleja sin embargo una realidad profunda. Entre los múltiples puntos del espacio, hay ciertamente algunos, los que Heidegger llama «lugares», que tienen un gancho del que carecen los demás y crean en torno suyo, por así decir, un campo de fuerzas que atrae hacia sí múltiples construcciones, desde pequeños molinos a grandes núcleos. Buena muestra de esta capacidad de los puentes de crear lugares, la brinda la toponimia, pues son ellos en no pocas ocasiones y no por casualidad, quienes dan nombre a los núcleos que surgen a su alrededor atraídos por su campo de fuerzas; recuérdese, en el propio Camino de Santiago, el caso de Puente la Reina, Puente de Orbigo o Ponferrada.

¿Qué tienen los puentes? ¿Qué les hace crear «lugares»? En algunos casos, la respuesta parece saltar a la vista por tratarse de monumentos espectaculares como el puente románico de Puente la Reina (fotos 6.11 y 6.12 y figura 6.4) o el gótico de La Magdalena en Pamplona (foto 6.13 y figura 6.5). Ciertos puentes singularizan pues con su belleza el paraje en que se hallan. O mejor dicho, porque invitan a «pararse» y contemplar, convierten en «paraje» el sitio en que se hallan. Pero aun aquéllos que no son particularmente dignos de ser mirados, ofrecen a quien en ellos se detenga, un mirador elevado sobre las aguas y el entorno, un observatorio artificial y sin par en los alrededores, que resulta atractivo tanto cuando hay crecidas, como cuando las aguas mansas espejan nubes, atardeceres o lunas llenas. El puente es un punto singular del camino y del entorno por ser y ofrecer un nuevo punto de vista.

Siendo además puntos de paso obligado, los puentes brindan condiciones ideales para controlar el movimiento y sacar partido del mismo, sea de manera oficial —mediante las ya mencionadas puertas—, sea por las bravas. Famoso es, por ejemplo, el caso que cuenta el Códice Calixtino a propósito de la travesía del río Salado por el puente llamado de los peregrinos (foto 6.14 y figura 6.6): en él «procura que no beban tu boca ni tus caballos, porque es río letal; cuando íbamos a Santiago encontramos en su orilla a dos navarros sentados, afilando sus navajas, según costumbre, para desollar las bestias



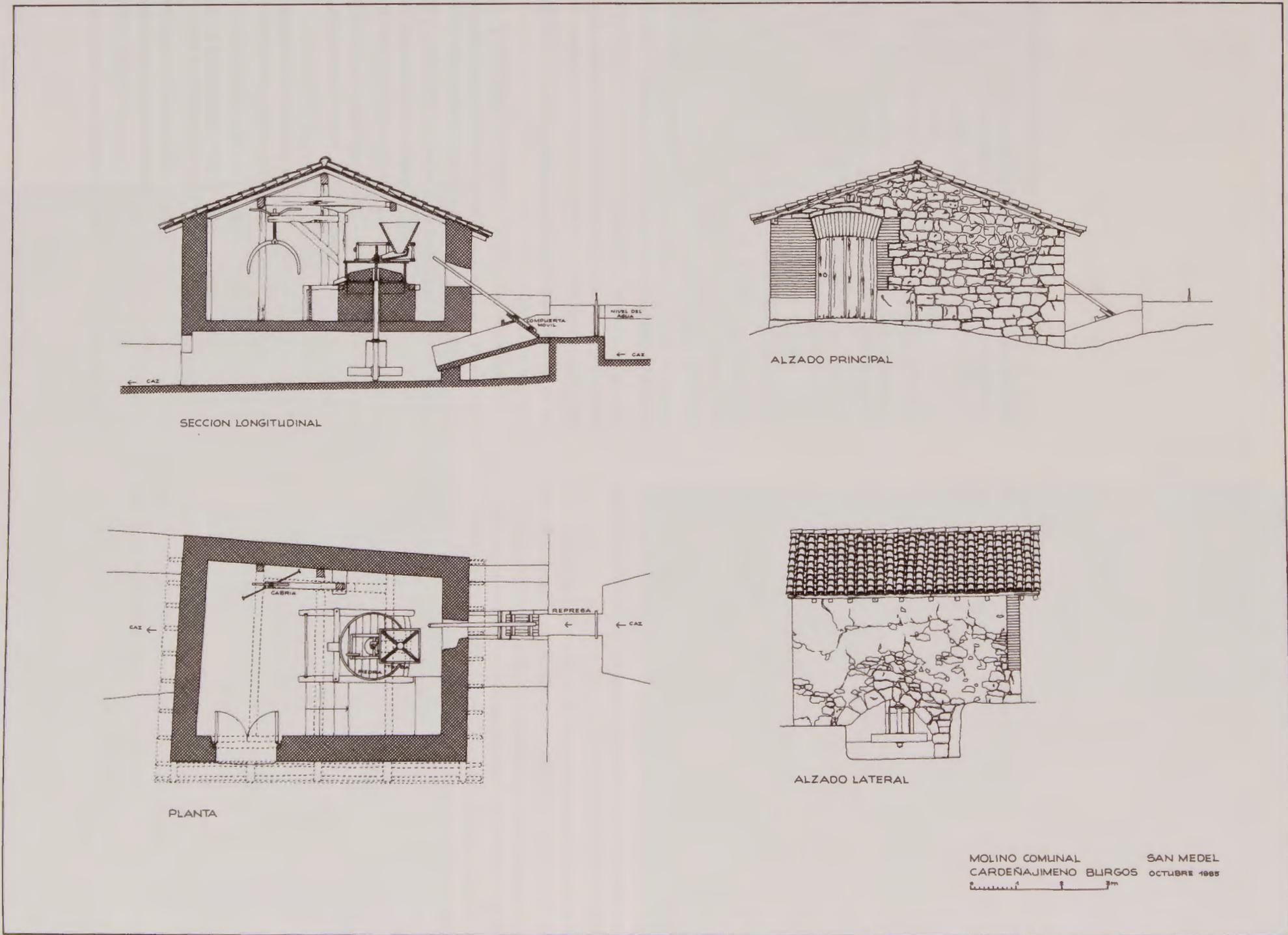
6.15.
Puente de Itero sobre el río Pisuerga, linde de Burgos y Palencia.



6.16.
Vista aérea del puente de Itero y su entorno. Obsérvese en particular la magnífica arboleda junto al río, así como la ermita de San Nicolás y el Camino de Santiago que une ésta con el puente. (Foto de Jean Passini).

⁶ MARTIN HEIDEGGER, «Bauen Wohnen Denken» en *Vorträge und Aufsätze*, Günther Neske Verlag, 1978 (1954), p. 148.

FIGURA 6.9.—MOLINO COMUNAL. SAN MEDEL, CARDEÑAJIMENO (BURGOS).



Fuente: GARCIA GRINDA (1986).

tenciarlos habría que hacer el esfuerzo de entender lo que en otros tiempos representaron. En la actualidad, al proyectar una carretera se comienza por fijar una velocidad de proyecto que condiciona radios, pendientes y hasta el punto en que se ha de construir un puente. Desde el ferrocarril para acá, las vías de comunicación tienden a separarse del terreno, a convertirse en una sucesión de viaductos, terraplenes, desmontes y túneles, y los puentes vienen obligados, por así decir, por el trazado general. Al multiplicarse y venir obligados, pierden algo de la singularidad que les era propia. Antes, la construcción de un puente era ya en sí algo extraordinario y ocurría exactamente lo contrario que ahora: primero se veía dónde se podía construir un puente, dónde había cimentar en roca, dónde la luz necesaria resultaba menor, y el trazado del resto del camino se subordinaba en general a los puentes. Un sólo puente podía afectar al trazado de decenas de kilómetros y por eso cabe hablar del Camino de Santiago antes y después de la construcción de puentes como los de Puente la Reina, Logroño, Ibero o Portomarín.

Más, para formarse una idea de lo que eran los puentes antiguos, conviene insertarlos en el territorio. Hasta aquí nos hemos centrado en la construcción sugerente y a veces monumental que aparece en la intersección de camino y río, en ese paso obligado llamado puente. Pero centrarse en el punto de intersección de camino y río haciendo abstracción de lo demás, es tal vez como no ver en una cruz más que el punto de cruce, olvidando las líneas —río y camino— que lo generan y que son las arterias por las que el puente crea su campo (figura 6.7). En suma, igual que los cuerpos celestes condicionan su entorno con su campo gravitatorio, los puentes hacen lo propio con el suyo.

Unos ejemplos con imágenes pueden ayudarnos a captar las razones que hacían del puente un centro, un lugar. Una cosa es ocuparse de un puente antiguo, como el de Ibero sobre el río Pisuerga, al modo que se hace en la foto 6.15; es decir, poniendo la atención sobre todo en el puente y, otra, verlo de la manera que sugieren la foto 6.16 y la figura 6.8, o sea, en su entorno, como centro de una cruz formada por el río y el Camino de Santiago. Cruz que es algo más que dos simples líneas que se cortan.

A la vera del camino se conserva una ermita (foto 6.18), cuya advocación, como en tantos otros casos similares, es de un santo relacionado con los viajeros: San Nicolás de Bari. En su día, dicha ermita, fue o formó parte de un hospital de peregrinos del que se habla ya en 1174. A su vez, el río es inseparable de las alamedas que lo bordean, que son al puente lo que un patio o un jardín a una casa, y de los molinos.

En zonas cerealistas como las que atraviesa el Camino de Santiago, raro es el puente medieval en cuya proximidad no hay un molino de agua, el gran avance tecnológico de la época. Quien era capaz entonces de construir un puente, también lo era de levantar una pequeña presa en el cauce para derivar el agua del río por un canal y mover con la energía hidráulica las piedras de moler (figura 6.9). Más aún, en ocasiones, es la propia construcción del puente la que aconseja hacer una derivación para trabajar más cómodamente en la cimentación de una pila o un estribo. Por otra parte, un molino próximo a un puente sirve al doble de tierras que uno alejado de todo paso sobre el río, pues así puede moler grano procedente de ambas márgenes. Los molinos son a los puentes medievales lo que los satélites a los planetas: giran en su órbita atraídos por su campo.

Finalmente, el propio nombre del lugar nos pone sobre aviso de otra circunstancia importante de este cruce de camino y río. Un río suficientemente caudaloso como el Pisuerga es un claro límite natural y se presta por lo tanto a servir de límite entre entidades administrativas importantes. Tradicionalmente, los límites se han señalado con mojones o hitos y de tales hitos se derivan nombres de lugares como Piedrafita, Fitero o, como en el presente caso, Ibero. Este puente de once arcos, citado ya en el siglo XII, cruzaba el límite entre Castilla y León, era el poro o puerta de una disputada frontera medieval que se perpetúa hoy como linde de las provincias de Burgos y Palencia. Paso tan notable tenía, lógicamente, importancia militar y de ahí que estuviera controlado o protegido con un castillo (foto 6.17), que dio nombre a su vez a una población cercana al puente: Ibero del Castillo. Por ser frecuente que un curso de agua se convirtiera en límite administrativo, también era habitual que en el centro o en un extremo del puente, se pusiera un mojón señalando esta circunstancia⁷.

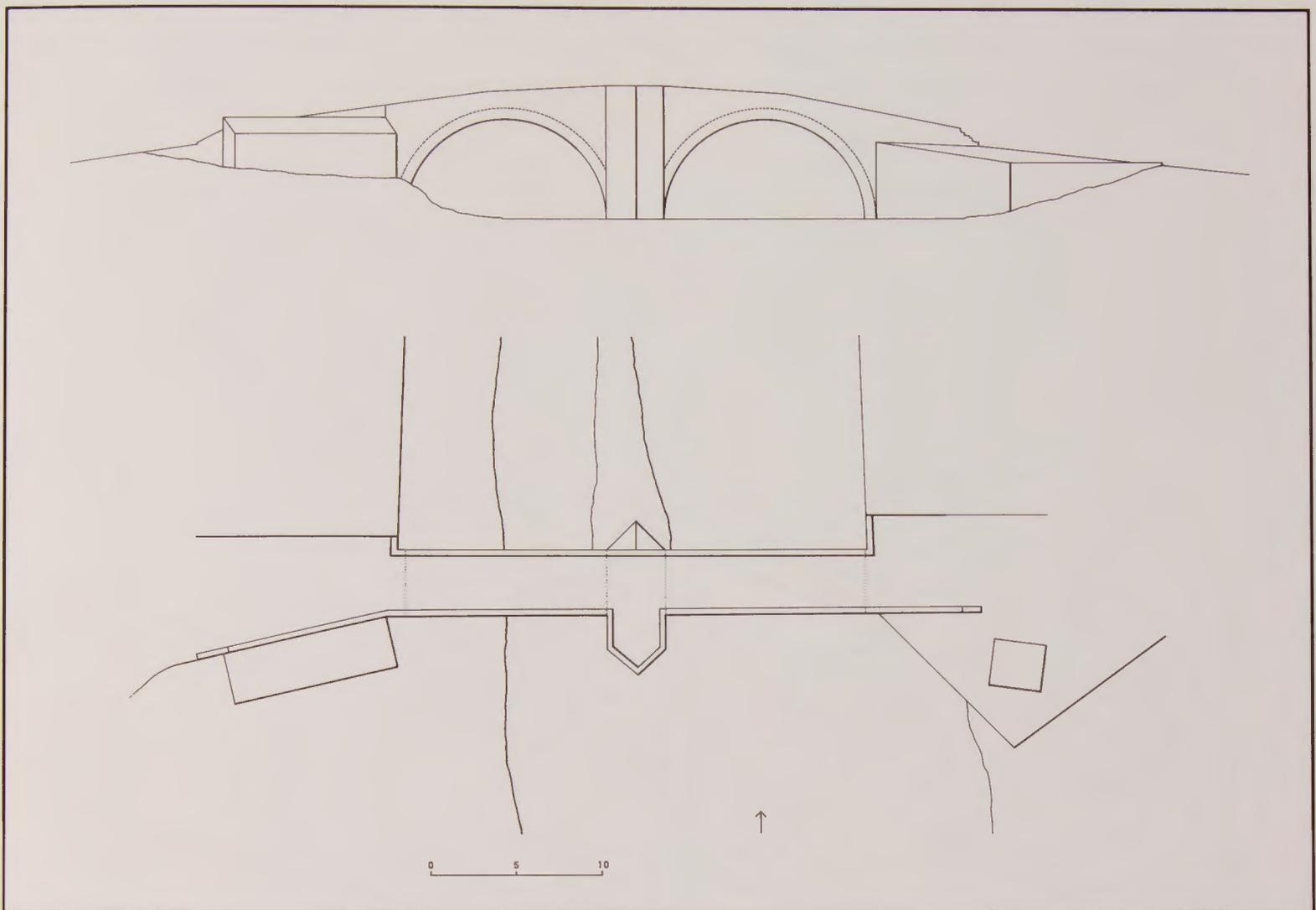
⁷ En el Camino de Santiago, cabe citar el caso del río Elorz que marca la linde entre Pamplona y Cizur Menor, y que es salvado por un puente en el centro de cuyo pretil se señala con una piedra dicha división administrativa.

FIGURA 6.11.—AXONOMETRIA DEL PUENTE DE ZUBIRI Y SU ENTORNO.



Fuente: Dibujo de Javier Serna y Pau Soler incluido en SORIA Y PUIG (1987-88).

FIGURA 6.10.—PUENTE SOBRE EL ARGA EN ZUBIRI (NAVARRA).



Fuente: Dibujo de Javier Serna y Pau Soler incluido en SORIA Y PUIG (1987-88).

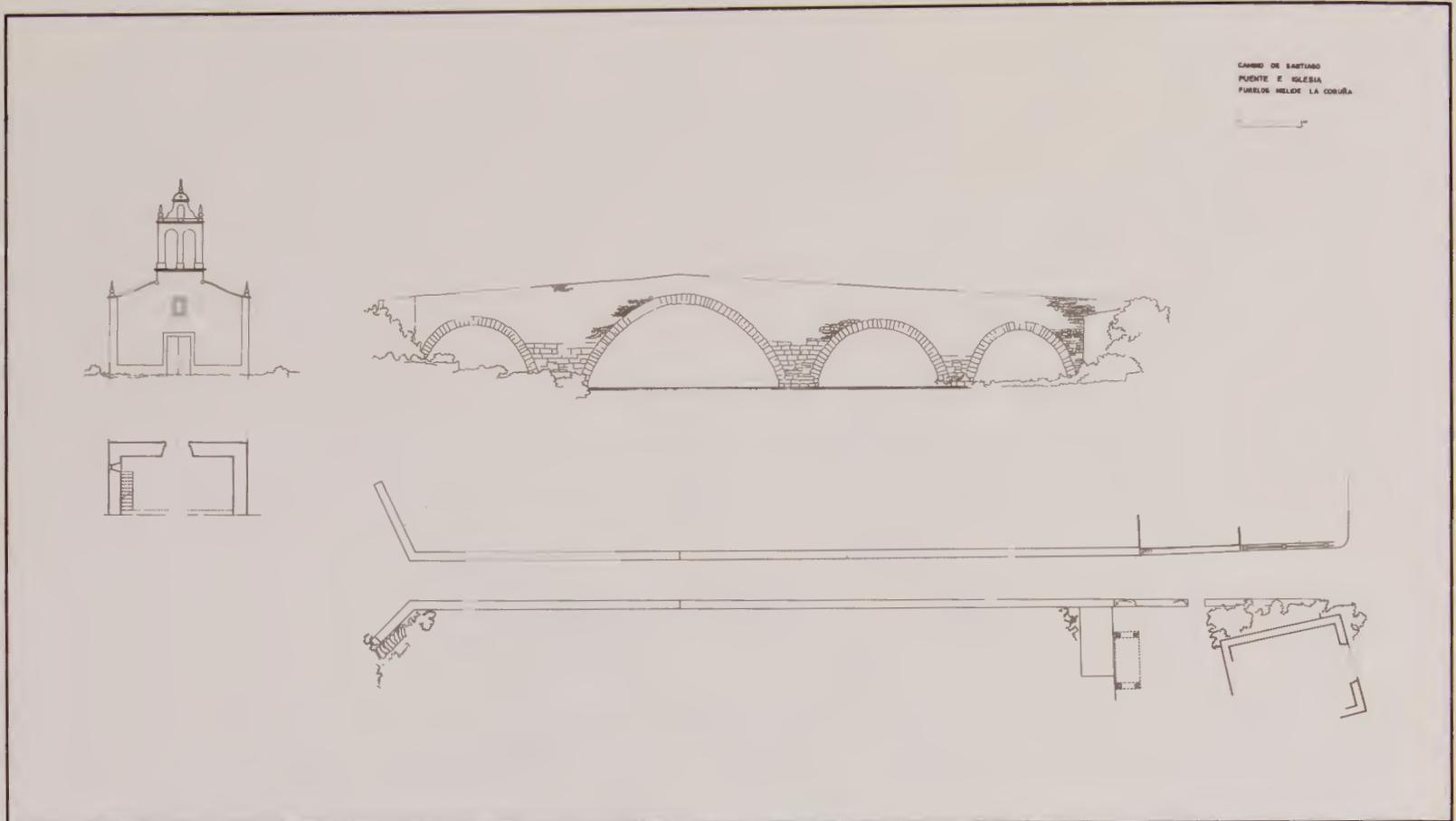
Pudiera pensarse que esto ocurría sólo en casos excepcionales, en puentes de once arcos como el de Itero. Pero no, en puentes mucho más modestos, de tan sólo dos arcos como el de Zubiri en Navarra (figura 6.10), se dejaba sentir también el campo de fuerzas de estas construcciones y de estos singulares puntos. Igual que en Itero, en las inmediaciones del puente había un hospital de peregrinos, convertido posteriormente en posada, cuartel y casa particular (figuras 6.11 y 6.12) y, según Passini, en el alto donde hoy está el cementerio, debió haber en su día una torre que dominara el puente y sus alrededores⁸. Y si en Itero, el núcleo urbano surgió al pie del castillo y alejado del puente, aquí en torno a esa cruz que tiene al puente en su centro, cristalizó el lugar como lo da a entender el propio nombre del pueblo, Zubiri, que en vasco significa «lugar del puente».

⁸ Si en los casos de Itero y Zubiri la fortificación está en un alto próximo al puente, en otros la fortificación se construye en el mismo puente o se adosa a uno de sus extremos.

En otros casos, el puente no da nombre al lugar, pero a cambio éste se estructura a lo largo del camino estando junto al puente la iglesia y, como en los dos casos anteriores, el hospital. Es lo que ocurre, con un puente que se suele considerar del XII (NARDIZ, 1989, 96), en la aldea gallega de Furelos (foto 6.19 y figuras 6.13, 6.14 y 6.15).

Si en Furelos el eje del puente es más o menos perpendicular a la dirección del camino y de la aldea, en otros lugares del Camino, como es el caso de Molinaseca, puente y núcleo tienen casi un mismo eje (foto 6.20 y figura 6.16). En Furelos y Molinaseca nos encontramos con que en uno de los brazos de la cruz formada por camino y río, hay todo un asentamiento lineal. El puente no sólo genera un núcleo, sino que el camino le da forma al convertirse en el eje organizador de la estructura urbana. Pero de esta cuestión, de las ciudades lineales del

FIGURA 6.13.—PUENTE E IGLESIA DE FURELOS, MELLID (CORUÑA).



Fuente: GALLEGO (1986).

6.19.
Puente de Furelos
(Coruña).



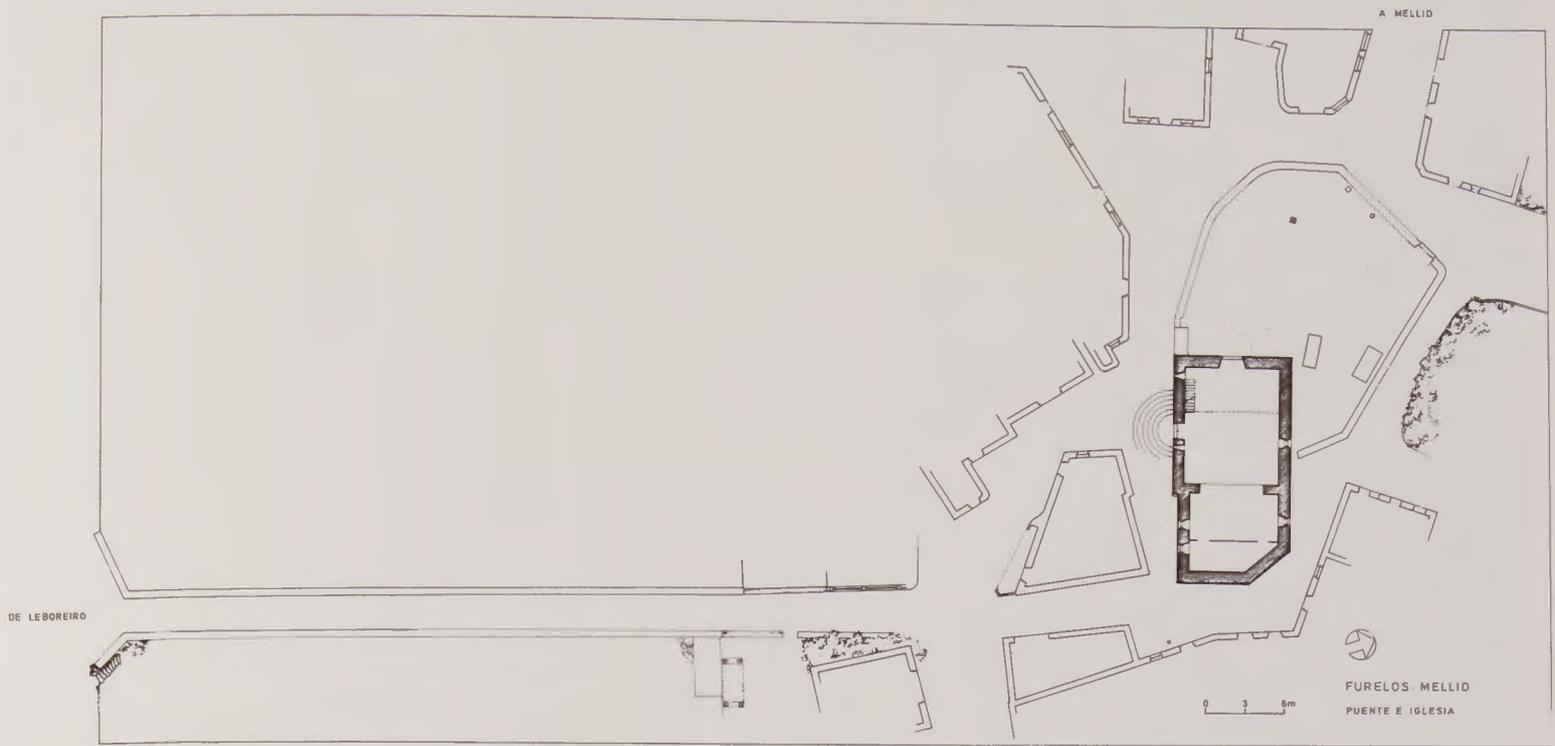
FIGURA 6.12.—PLANTA DEL PUENTE DE ZUBIRI Y DE SU ENTORNO.



FIGURA 6.16.—PUEBLO LINEAL QUE HA CRECIDO JUNTO AL PUENTE Y A LO LARGO DEL CAMINO DE SANTIAGO. MOLINASECA (LEON).



FIGURA 6.14.—PUENTE E IGLESIA DE FURELOS, MELLID (CORUÑA).



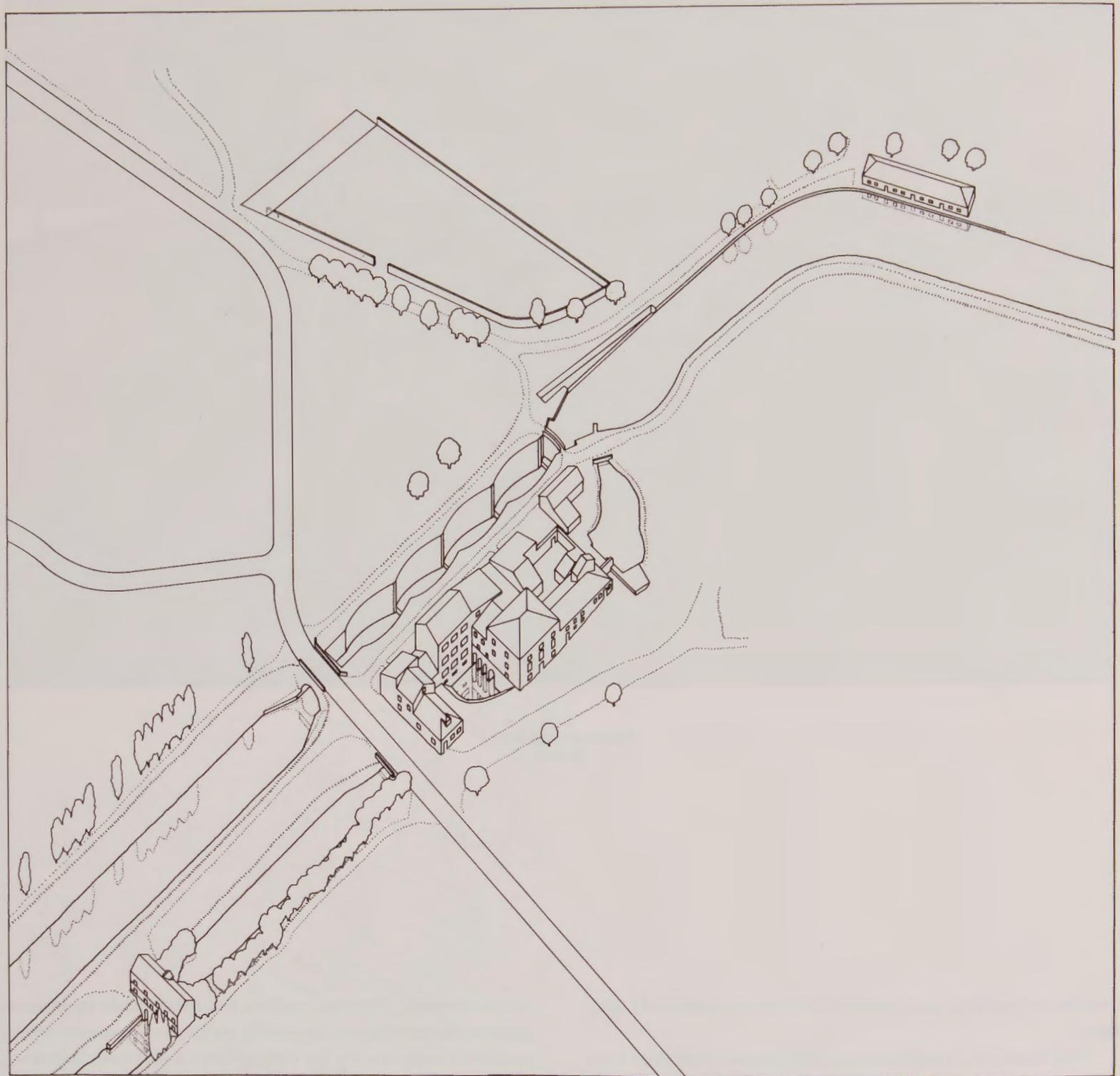
Fuente: GALLEGO (1986).

FIGURA 6.15.—ALDEA LINEAL JUNTO AL PUENTE CON EL CAMINO DE SANTIAGO COMO EJE. FURELOS, MELLID (CORUÑA).



Fuente: GALLEGO (1986).

FIGURA 6.17.—CRUCE DEL CAMINO MEDIEVAL DE SANTIAGO Y EL CANAL DIECIOCCHESCO DE CASTILLA. FROMISTA (PALENCIA).



N ↑ 0 10 20 30 40

Fuente: Axonometría de Javier Serna y Pau Soler incluida en MENENDEZ DE LUARCA (1986).



6.20.
Puente de Molinaseca
(León).

camino, próximas o no a puentes, nos ocuparemos más adelante.

Para terminar, recapitemos. Los puentes antiguos eran puntos singulares que a menudo se convertían en el centro de un pequeño sistema solar en el que giraban, a mayor o menor distancia, presas, molinos, fortificaciones, puertas, hospitales, ermitas, núcleos urbanos, lindes e hitos, arboledas, caminos. Como decía Heidegger y acabamos de comprobar, «no es que el puente vaya a parar a un lugar, sino que es a partir del puente como se forma el lugar», como surge un complejo sistema de relaciones entre elementos diversos que conviene tener presente para descubrir las potencialidades que algunos de esos «lugares» encierran todavía. Un puente antiguo no se acaba en los paramentos de aguas arriba y abajo, no termina

en los estribos. Pero sea cual sea su capacidad de irradiación pasada, lo cierto es que un puente sin uso es un puente condenado a la desaparición o a convertirse en una momia histórico-artística y la manera de encontrarles un uso a algunos, es aprovechando sensatamente todo cuanto giraba en torno a ellos, haciendo legible su antiguo papel, recuperando y tratando adecuadamente las márgenes del río y el entorno del puente. Ciertos puntos singulares del Camino de Santiago, medievales como los citados o del XVIII, como el que recoge la figura 6.17, esperan hace tiempo que se intervenga en ellos con criterio amplio, superando las anteojeras de las diversas especialidades profesionales y de las dispersas competencias administrativas.

