

# El camino a Santiago

## II. Estaciones y señales



JOSE CARLOS RODRIGUEZ FDEZ  
of. DGSA DE AERONAUTICA, 32  
26003 LUGURDÑO  
TFNO. 941-23.03.45

**MOPT**

Ministerio de Obras Públicas y Transportes



# EL CAMINO A SANTIAGO

## II. Estaciones y señales

JOSE CARLOS RODRIGUEZ FLORES  
c/ DOÑA DE LA VICTORIA, 32  
28003 LOGROÑO  
TFNO. 941 5898145

MOPT



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

# El camino a Santiago

## II. Estaciones y señales

*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**

**MOP T**

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

1992

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

# El camino a Santiago

## II. Estaciones y señales

Estaciones y señales de ferrocarril  
Estaciones y señales de ferrocarril

Estaciones y señales de ferrocarril

Estaciones y señales de ferrocarril  
Estaciones y señales de ferrocarril  
Estaciones y señales de ferrocarril  
Estaciones y señales de ferrocarril  
Estaciones y señales de ferrocarril  
Estaciones y señales de ferrocarril  
Estaciones y señales de ferrocarril  
Estaciones y señales de ferrocarril

© Ministerio de Obras Públicas y Transportes  
Edita: Secretaría General Técnica  
Centro de Publicaciones  
Ministerio de Obras Públicas y Transportes  
NIPPO: 161-91-044-1  
ISBN: 84-7433-739-9. Tomo II  
ISBN: 84-7433-740-2. Obra completa  
Depósito Legal: M.-24129-1991  
Fotocomposición: IRC  
Fotomecánica: RECORD  
Imprime: AGRUPEM  
Encuadernación: E-90

MOPPT

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

1991

# INDICE

## Tomo II. ESTACIONES Y SEÑALES

INTRODUCCION .....	9
7. LAS SEÑALES .....	12
— Señales de los puertos .....	15
— Otras señales para viajeros: los miliarios .....	18
— La señalización cristiana del territorio .....	20
— Señales jurisdiccionales .....	26
8. LAS FUENTES .....	30
9. LOS HOSPITALES .....	42
— Hospedar al forastero como si de un ángel o enviado de Cristo se tratara .....	45
— La aparición de los hospitales .....	48
— Algunos hospitales góticos de peregrinos .....	51
— Los complejos económico-asistenciales de Roncesvalles .....	60
— La evolución y especialización de los hospitales .....	68
10. LAS CIUDADES .....	82
— Caminos, ciudades y comercio en la Baja Edad Media .....	85
— Ciudades y comercio en el Camino de Santiago .....	88
— La evolución de algunas ciudades preexistentes al Camino .....	91
— Ciudades lineales espontáneas .....	96
— Ciudades lineales preconcebidas .....	108
11. BIBLIOGRAFIA .....	136



# INDICE GENERAL DE LA OBRA

## **Tomo I. VIAS, VIAJES Y VIAJEROS DE ANTAÑO**

PRESENTACION DEL EXCMO. SR. MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES.

AGRADECIMIENTOS.

INTRODUCCION.

1. LA PEREGRINACION A SANTIAGO.
  - La amplitud del fenómeno.
  - De cómo la idea de peregrinar a Santiago se convirtió en una peregrina idea.
  - Viajar como peligro, experiencia y forma de conocimiento.
  - Las peregrinaciones consideradas como una etapa de una larga evolución religiosa.
2. LA EXPERIENCIA DE ATRAVESAR FRONTERAS.
  - Caminar como ejercicio espiritual.
  - Otra percepción del tiempo y del espacio.
3. LOS CAMINOS ANTIGUOS.
  - El camino como tal.
  - La dificultad de datar caminos antiguos.
  - El uso de la rueda y el carro.
  - La datación indirecta de caminos antiguos.
4. LOS CAMINOS A SANTIAGO.
  - Los caminos terrestres de la peregrinación marítima.
  - Las conexiones con Francia.
  - Los caminos peninsulares.
5. EL CAMINO PRINCIPAL A SANTIAGO.
  - Los primeros tramos (siglos IX y X). Una hipótesis.
  - Consolidación del tronco peninsular (siglos XI y XII).
  - Los condicionantes topográficos.
  - Las diversas funciones del camino principal.
6. LOS PUNTOS SINGULARES DEL CAMINO.
  - Puertas, puertos, portes y transportes.
  - Vados y puentes.

## **Tomo II. ESTACIONES Y SEÑALES**

INTRODUCCION.

7. LAS SEÑALES.
  - Señales de los puertos.
  - Otras señales para viajeros: los miliarios.
  - La señalización cristiana del territorio.
  - Señales jurisdiccionales.
8. LAS FUENTES.
9. LOS HOSPITALES.
  - Hospedar al forastero como si de un ángel o enviado de Cristo se tratara.
  - La aparición de los hospitales.
  - Algunos hospitales góticos de peregrinos.
  - Los complejos económico-asistenciales de Roncesvalles.
  - La evolución y especialización de los hospitales.
10. LAS CIUDADES.
  - Caminos, ciudades y comercio en la Baja Edad Media.
  - Ciudades y comercio en el Camino de Santiago.
  - La evolución de algunas ciudades preexistentes al Camino.
  - Ciudades lineales espontáneas.
  - Ciudades lineales preconcebidas.
11. BIBLIOGRAFIA.



## INTRODUCCION

*Aunque viaje venga de vía y la función de las vías sea facilitar el movimiento, un viaje es algo más que mero movimiento.*

*Por lo común, el movimiento no es un fin en sí mismo, sino el medio, más o menos apetecible, de llegar a una meta, enlazando así dos estaciones: la de partida, donde se prepara el viaje, y la de llegada o meta, que lo desencadena.*

*La importancia de esas estaciones es tal, que el don de moverse se troca en maldición si el movimiento carece de ellas y acaba siendo continuo. A eso aluden leyendas tan conocidas como la del judío o el holandés errante y algo de ello se experimenta al volante de un coche cuando, tras numerosas vueltas por el centro de una ciudad, seguimos sin encontrar un lugar donde dejarlo y nos vemos obligados a conducirlo a otra zona por más que, de alguna manera, hayamos llegado ya a nuestro destino. El movimiento es un don siempre que quepa alternarlo con su complementario, con el estacionamiento. Visto así, lo definitorio de un viaje es esa alternancia de movimiento y estacionamiento, que se apoya en una sucesión de vías y estaciones.*

*En un principio, estación significó detención y luego se aplicó también el nombre al lugar junto a la vía en que queda momentáneamente detenida una cosa o persona. A esa detención del movimiento propia de las estaciones, aluden palabras aún en uso como «parador» de turismo o «posada», término derivado de pausata, sitio donde se hace una pausa para descansar.*

*Cuando se viajaba a pie no había más estaciones que los lugares donde el viajero se detenía a repostar o pernoctar. Entre tales estaciones se contaban, aparte de las ya citadas, los hospitales, así llamados en la Edad Media por dispensar hospitalidad, y las fuentes, que equivalían a nuestras actuales estaciones de servicio.*

*Pero ese antiguo caminante que no necesitaba más que una estación, se desdobló en la Edad Contemporánea en dos entidades distintas: el viajero y el vehículo, requiriendo uno y otro un lugar específico, y a menudo diferente, para detenerse. En efecto, hoy los vehículos se detienen en un punto comúnmente llamado estación o estacionamiento y los viajeros han de hacer aún otro trecho para llegar a su verdadero destino que no suele considerarse estación, pues ahora se asocia el término estación sobre todo a la de un vehículo. Así se habla de estaciones de ferrocarril o de autobuses, pero, por ejemplo, a nadie se le ocurre llamar o considerar estación a un hotel que es donde el viajero realmente se detiene.*

*Ahora bien, desde el punto de vista de los caminantes no sólo los hoteles, o sus equivalentes de otras épocas, son estaciones, sino que también los pueblos pueden considerarse como tales. Antaño, cuando a pie o a lomos de una caballería se atravesaban naciones de punta a punta, el radio de acción diario era mucho menor que en la actualidad y cada veinte o treinta kilómetros hacía falta un lugar en que poder pernoctar, reponerse y abastecerse. Y si una vía atravesaba lugares despoblados o de población muy dispersa, su apertura al tránsito general exigía la fundación de hospitales aislados o de villas a lo largo de la misma, amén de fuentes, que ofrecieran a los viajeros techo, lecho, comida y bebida. De hecho, Las Partidas de Alfonso X el Sabio, al tratar de los caminos, establecen como obligación del rey «mandar fazer hospitales en las Villas, do se acojan los omes, que non ayan a yazer en las calles, por mengua de possadas» y, también,*

«fazer Alberguerias en los logares yermos, que entendieren que sera menester, porque ayan las gentes do se albergar seguramente con sus cosas»<sup>1</sup>. Y no se trataba de mera teoría, pues este mismo rey, para comunicar la costa guipuzcoana con el interior, en el corto plazo de dos años fundó, como estaciones de la vía que unía Vitoria con San Sebastián y a intervalos de 22 a 25 kilómetros, las villas de Salvatierra (1258), Segura (1256) y Tolosa (1256). La fundación de esas estratégicas estaciones<sup>2</sup>, fue la que convirtió una vía de importancia local, usada ya en siglos anteriores (PORTILLA, 1991, 35), en una ruta internacional que abrió Guipúzcoa al tránsito terrestre de larga distancia y por la que pasaron numerosos peregrinos jacobeos en dirección a Burgos o a Santo Domingo de la Calzada, donde entroncaban con el camino principal a Santiago.

Este papel de estación en los caminos desempeñado por los núcleos urbanos se ponía también de manifiesto en los itinerarios. Desde la antigüedad clásica hasta que en el XIX se generalizaron los mapas, los viajeros se servían de itinerarios, que no eran más que listas de los pueblos por los que era necesario pasar para ir a un determinado lugar y en los que cabía hacer escala. Es decir, los caminos se representaban o daban a conocer mediante sus estaciones.

La complementariedad de vías y estaciones y la absoluta necesidad de estas últimas siempre fue patente y de la misma manera que hoy no es concebible una vía férrea sin estaciones, tampoco lo era antes una vía recorrida por caminantes y jinetes sin fuentes, hospitales y poblaciones, las principales estaciones de entonces. Algo similar ocurría, aunque en otro plano, con el vía crucis, que era inseparable de sus catorce estaciones.

Si bien las estaciones se encuentran junto a la vía, no forman parte de ella, pues su función es justamente la de invitar a salir de la vía y hacer un alto, sea para reponerse, sea porque se ha llegado ya a una meta. En las estaciones, por así decir, se remansa el movimiento y se solaza el viajero de que el movimiento no sea continuo. Vías y estaciones tienen funciones muy distintas, pero forman parte de un sistema de transporte y de ocupación del territorio que las engloba y les da sentido.

Además de vías y estaciones, todo sistema de transporte cuenta con un tercer elemento, menos llamativo, pero no por ello despreciable: las señales. Señales que en unos casos están claramente al servicio del viajero y que, en otros, responden a objetivos muy distintos como, por ejemplo, marcar el límite de un término municipal, invitar a la oración o simbolizar la capacidad de administrar justicia. Pero por más que fueran distintos sus objetivos, para responder a ellos, todas habían de colocarse en espacios públicos, motivo por el cual no era raro que se levantaran a la vera de los caminos formando parte, por así decir, de su paisaje. Algo similar ocurre en las modernas carreteras, donde no faltan señales que avisen que se entra en tal provincia o autonomía ni vallas publicitarias que anuncian a los transeúntes —¡signo de los tiempos!— productos comerciales.

Considerando pues todo camino, y en particular el que conduce a Santiago, como un conjunto de vías, estaciones y señales, no ha de extrañar que en el primer tomo de esta obra nos ocupáramos sobre todo de «vías, viajes y viajeros» y, en el presente, de las «estaciones y señales». Por otra parte, como las señales tienen por función la de facilitar la llegada a las estaciones de quienes se mueven por las vías, aquí también nos serviremos de un breve capítulo dedicado a las señales como enlace entre las vías del tomo primero y las estaciones del presente tomo.

<sup>1</sup> Partida II, título XI, ley 1.

<sup>2</sup> A esas estaciones hay que sumar otra fundación de 1256 en el mismo camino, Villafranca, distante unos 9 kilómetros de Segura y unos 15 de Tolosa. Sobre estas fundaciones de Alfonso X, véase ARIZAGA BOLUMBURU, 1990.





## 7. LAS SEÑALES



7.1.  
Discreta señalización del Camino  
de Santiago en El Acebo (León).

## Señales de los puertos

Las señales para viajeros son como la clave del arco: una menudencia dentro de la llamativa construcción formada por vías y estaciones. Ni viajeros ni responsables de vías y estaciones suelen prestarles mucha atención. A fin de cuentas ni su porte ni su coste son en general considerables. Pero su función, como la de la clave, sí que es importante, sea en los más avanzados sistemas de transporte o en los más vetustos: regulan el movimiento y colaboran a conjurar los peligros inherentes a todo viaje.

Para formarse rápidamente una idea del papel desempeñado por las señales, basta pensar en lo que ocurre hoy en una calle céntrica y concurrida cuando se estropean los semáforos, o en lo que sucede cuando un avión en vuelo se queda incomunicado por no recibir señales de radio. Si por un momento prescindimos de toda la sofisticación técnica de estas dos señales modernas y las reducimos a su esencia, veremos que en última instancia se trata de señales que juegan con la luz y el sonido, dos recursos a los que el hombre ha apelado de antiguo en sus viajes y que fueron antaño para los viajeros tan vitales como hoy.



Un buen ejemplo lo brindan los faros. Antes de que se generalizaran los actuales sistemas de fijar la posición mediante satélites, era suicida navegar cerca de la costa y de noche sin faros o luces que permitieran al piloto orientarse y llegar a puerto. De hecho, desde mucho tiempo antes de la era cristiana, grandes fuegos encendidos en las colinas próximas a los puertos guiaban en la oscuridad a los marinos. Ya en época helenística, bajo el reinado de Ptolomeo I (360-283 a.C.), se construyó en la isla de Faros una gran torre destinada a orientar con sus luces a quienes navegaban en aguas próximas a la desembocadura del Nilo. Huelga señalar que fue esa torre, considerada como una de las siete maravillas del mundo antiguo, la que dio nombre a lo que hoy conocemos por faros. Al igual que los griegos, los romanos también construyeron faros, entre otros el de La Coruña, que debió prestar sus servicios a los peregrinos procedentes del Norte de Europa que desembarcaban allí camino de Santiago de Compostela.

Siendo pues conocido de antiguo el faro, no sería de extrañar que, en ocasiones, se apelara a un ingenio similar al servicio de las comunicaciones terrestres. En el caso concreto del Camino de Santiago se ha especulado con que la iglesia del Santo Sepulcro de Torres del Río (Navarra) funcionara de noche como un faro, encendiendo a este fin una luz en la linterna —usado este término en su acepción arquitectónica— en que culmina el edificio, luz para cuyo mantenimiento se construiría un torreón con escalera de caracol adosado al cuerpo principal (foto 7.2.). También se ha sugerido que otras dos iglesias navarras, la del Santo Espíritu de Roncesvalles y la de Eunáte, pudieron haber desempeñado un papel similar (GARCIA GAINZA et al., 1983, 537).

Si en la navegación nocturna el problema es llegar a puerto sin embarrancar o estrellarse con las rocas, en la marcha a pie, uno de los mayores problemas es, a menudo, atravesar en invierno un puerto de montaña sin perder el camino. Si los faros de la costa están para llevar a los puertos de mar, en los puertos de montaña las señales están para ayudar a salir de ellos, pues si los puertos marítimos son los lugares más abrigados de la costa, los de montaña son los más desabrigados de cualquier camino. De ahí que antaño fuera justamente en las inmediaciones de los puertos de montaña donde más señalización había,

7.2.  
Iglesia del Santo Sepulcro de Torres del Río (Navarra), cuya linterna se cree que se usó como faro terrestre y a la que se accedía por la escalera de caracol adosada por la izquierda de la foto al cuerpo principal.

ya que, por lo común, donde no hay potenciales problemas, no hay señales.

En los puertos de tierra adentro sobreviene a veces de súbito una niebla que deja al caminante sin referencias visuales, al punto de que cabe estar a corta distancia de un edificio y no verlo. Siendo inútiles en este caso las señales visuales, se apelaba a las acústicas. Consta documentalmente que en puertos de montaña importantes, como el de Roncesvalles, y hasta avanzado el siglo XVIII, había personas encargadas de tocar la campana con el fin de orientar así a los peregrinos perdidos y hacerles saber de la proximidad de un hospital. A veces, al tañido de la campana, se añadían, como ocurría en 1548 en Santa María de Arbas —en el paso de León a Asturias por Pajares—, las voces de un hombre que salía a recoger a los peregrinos que subían el puerto (URIA, 1949, I, 316-317). Aunque su utilidad en los puertos de montaña como auxiliar de los caminantes era mayor, la campana se usó para ese menester en otros muchos lugares. En el monasterio de Silos, que está en la meseta, había una campana cuya lacónica inscripción expresa perfectamente su antiguo papel: *errantes revoca*<sup>1</sup>.

Otras veces es la nieve la que al cubrir con su manto blanco todo un monte, borra las trazas de los senderos y vías que lo cruzan. Para estos casos, lo normal era señalar el camino con estacas o palos clavados a su vera o con mojones. Pero también se apelaba a veces, como en el puerto de Foncebadón, a «atalayas» que indicasen la ruta y, tal vez, a lo que los gallegos llaman «mámoas», es decir, grandes montones cónicos de tierra. Es, al menos, la hipótesis que lanzó Díez Sanjurjo después de fijarse en que había mámoas justo donde una serie de caminos pasan la divisoria: «registradas algunas de estas mámoas, no se ha encontrado en ellas ningún objeto —lo normal, añado yo, es que las mámoas contengan en su interior un sepulcro—, lo que nos hace creer que hacían el papel de indicadores del camino, sobre todo cuando éste pudiera estar cubierto por las nieves, caso frecuente en esas alturas» (DIEZ SANJURJO, 1904, 225-226).

Pero si nieva fuerte y seguido, las señales destinadas a guiar al caminante, sean grandes o pequeñas, pueden quedar cubiertas y resultar inútiles (foto 7.3.). En ese caso, puestos a atender a los viajeros, no queda más remedio que suplir las señales con

guías de carne y hueso que los acompañen o proceder a quitar la nieve del camino con palas.

Para tañer campanas, salir a dar voces, poner estacas, limpiar de nieve el camino o guiar personalmente al viajero o peregrino hacía falta que en las inmediaciones del puerto hubiera gente dispuesta a hacerlo. A fin de atraer hospitales o pobladores a lugares tan duros y extremados como los puertos de montaña solían los reyes concederles determinados privilegios, pero, eso sí, con la condición de que atendieran a los transeúntes.

Así, por ejemplo, en 1487 los Reyes Católicos otorgaron a los vecinos de El Acebo, al pie del puerto de Foncebadón, el derecho a practicar ciertas exacciones, imponiéndoles a cambio la obligación de hincar cuatrocientos palos en el Camino de Santiago en el tramo comprendido entre dicho pueblo y el puerto (URIA, 1949, II, 283). De los vecinos del coto de Brañas de Arriba, próximo al puerto de Leitariegos, se dice en un documento de principios del siglo XVI que eran «libres porque reparan el puerto y dan recaudo a los peregrinos que pasan por él, e que tienen previllejo para ello e que lo tienen confirmado de S.M.». Lo mismo ocurría con los vasallos y vecinos del monasterio y hospital de Santa María de Arbas, a quienes los Reyes Católicos concedieron también exenciones y libertades en 1476 siempre que «tomasen cargo de servir a la dicha casa e ospital» (RUIZ DE LA PEÑA y otros, 1990, 187). Servicio que podía resultar duro cuando caían nevadas verdaderamente copiosas. Según un documento de 1764, los canónigos de Arbas imponían al vecindario la tarea de quitar con palas la nieve y a veces había tanta que se procedía a romper la nieve «por debajo, dejando bóvedas formadas» y «abriendo el camino de dos y tres varas de hondo, sin que por eso se llegase a la tierra» (URIA, 1949, I, 318).

En los puertos de montaña se daba una particular densidad de señales, porque sin ese elemento auxiliar de las vías podían resultar intransitables durante meses y meses. Pero en los tramos llanos, donde no había tales peligros, las señales propiamente viarias escaseaban, a no ser que consistieran en sencillas marcas de pintura como las que ahora señalizan eficaz y discretamente el camino (foto 7.4.).

<sup>1</sup> Dato del P. Silverio de Santa Teresa, según se dice en el *Boletín de Santo Domingo de Silos*, tomo 9.º, 1906-1907, p. 204, que es de donde lo toma URIA (1989, 169).



7.3.  
Sólo al llegar el deshielo afloran ciertas señales.  
Collado de Lepoeder  
junto a Roncesvalles (Navarra).



7.4.  
Señalización con pintura del  
Camino de Santiago en las  
cercanías de Irache (Navarra).

## Otras señales para viajeros: los miliarios

Una de las claves de la actual abundancia de señales en las carreteras y de la pasada parquedad de las mismas en los caminos es, en mi opinión, la velocidad. En efecto, buena parte de las señales de las actuales carreteras pretende conjurar los peligros de la velocidad: estableciendo velocidades máximas o recomendadas, avisando de la proximidad de curvas e intersecciones o prohibiendo adelantar. Esta variada gama de señales tiene sentido cuando se dispone de vehículos que lo mismo pueden circular a 30 que a 130 kilómetros por hora, pero cuando el vehículo es un viandante, su velocidad apenas varía entre 2 y 6 kilómetros y ninguna de ellas es peligrosa para nadie por lo que huelga cualquier señal de este tipo.

Entre las pocas señales que no nos advierten de peligros diversos, destacan las que nos indican desviaciones a tal o cual lugar y también éstas últimas están relacionadas con la velocidad. Por un lado, porque su función es ahorrar tiempo permitiendo llegar a los sitios sin detenerse a preguntar nada a nadie. Por otro lado, como hoy se circula rápido, la circulación supone un peligro que hay que alejar de la población y el automovilista ha de orientarse a solas con flechas y letreros, tanto más grandes cuanto mayor sea la velocidad a que se circule. Cuando se viaja a 4 kilómetros por hora, al no haber peligro para nadie, no se hace necesario apartar la vía de los pueblos, sino que, por el contrario, el camino pasa por el mismo centro de ellos y para el viandante no supone nada pararse unos minutos a preguntar el camino y otras muchas cosas más: dónde comer, o beber, o pernoctar, o encontrar tal monumento o persona. Mientras el caminante es un vehículo inofensivo y dialogante que se orienta preguntando a los paisanos y no mediante señales, el automovilista es un viajero encapsulado que cruza veloz el territorio y no entra en contacto con él hasta que llega a su meta.

La velocidad devora distancias. A quien, como al hombre moderno, le importa la velocidad, le suele interesar también medir las dos magnitudes de que se compone: el tiempo transcurrido y la distancia recorrida. Para lo primero el automovilista dispone de su reloj, y para lo segundo tiene a su disposición el cuentakilómetros, las señales o hitos kilométricos y los mapas. Frente al automovilista de hogaño, tan bien dotado para medir distancias, tiempos y velocidades, el viajero de antaño, no tenía otro reloj que la cambiante posición del sol en el

cielo y carecía de cuentakilómetros y de mapas exactos sobre los que cupiera medir distancias. Lo único con lo que en principio podía contar, era con señales dispuestas al borde la vía que indicaran las millas, leguas o cualquier otra unidad antigua de medida. Mas resulta que éstas no parecen haber existido o tenido la misma importancia en todas las épocas.

En efecto, a juzgar por lo que se sabe, ni en la Edad Media, ni en gran parte de la Moderna<sup>2</sup>, se molestaron particularmente en señalar las distancias en los caminos mediante mojones o hitos. En el Camino de Santiago, por ejemplo, no hubo tales mojones o los que hubiera no fueron lo suficientemente sólidos y grandes para resistir el paso de los siglos, pues hoy no se encuentra ninguno, ni conozco referencias a ellos. Diríase que entonces a los viajeros les era más o menos indiferente conocer con precisión si al cabo del día habían andado 20 o 22 kilómetros y que lo importante era llegar a la siguiente estación, estuviera a la distancia que fuese.

En claro y notable contraste con la usanza medieval, los romanos, a partir del siglo III a.C., marcaron sólida y llamativamente las distancias en las calzadas con los llamados miliarios, que, en tiempos del Imperio, llegaron a ser imponentes cilindros de piedra<sup>3</sup>: su altura oscilaba entre 1,5 y 4m.<sup>4</sup>, su diámetro entre 0,5 y 0,8m., y su peso era del orden de una tonelada (foto 7.5.). ¿Qué indujo a los romanos a señalar distancias en sus calzadas con tales moles? Y a la inversa, ¿qué movió a los medievales, que transitaban por muchas calzadas romanas, que conservaron en muchos sitios, Galicia entre otros, las medidas itinerarias romanas (FERREIRA PRIEGUE, 1988, 56-57), y que todavía debían tener a la vista más de un miliario, a prescindir de tal señalización? ¿A qué cabe atribuir este aparente desinterés medieval por marcar las distancias en sus caminos? ¿A la inexistencia de un poder comparable al imperial? Tal vez, pero a primera vista no resulta obvio, por ejemplo, que a un legionario del siglo III a.C. le importaran más o le fueran más útiles las distancias que a un comerciante o peregrino del siglo XIII o XV.

Por otra parte, es sabido que en la baja Edad Media aparecen los cruceros, que no marcan distancia alguna, pero que en cierta manera señalizan los caminos. ¿Acaso en la Edad Media apelaron a otro tipo de señalización no estrictamente asimila-

<sup>2</sup> Es en el XVIII cuando en España, con motivo de la construcción de nuevos caminos, se empiezan a levantar a su vera enormes «leguarios» que, como su nombre da a entender, tenían la misión de indicar las leguas.

<sup>3</sup> Aunque la forma cilíndrica es la más corriente, también hubo miliarios paralelepípedicos y de sección oval.

<sup>4</sup> Aunque se haya encontrado algún miliario de hasta 4 m de altura (CHEVALIER, 1976, 39), en España los miliarios rara vez pasan de los 2,7.



7.5.  
Miliario romano trasplantado a los Nuevos Ministerios de Madrid.

ble a la que proporcionan los miliarios? ¿Preferían tal vez los hombres del medioevo medir distancias en jornadas, que es una elástica unidad temporal que señala el sol y no los mojones? Si las señales características de las calzadas romanas y de los caminos bajomedievales son, respectivamente, los miliarios y los cruceros, ¿cómo o por qué se pasó de los miliarios a los

<sup>5</sup> Así, por ejemplo, el miliario de Torrente de Cinca (Huesca), de los años 114-110 a.C., hace constar solamente el nombre del procónsul (Quintus Fabius Quinti Filius Labeo Proconsul) y las millas (MAGALLON, 1987, 261).

<sup>6</sup> En el miliario de Vilassar de Mar (Barcelona), se menciona así a Augusto: «Emperador César, hijo del Divino, Augusto, Cónsul XI, con la Tribunicia Potestad XVI, Pontífice Máximo» (PALLI AGUILERA, 1985, 92).

cruceros? Para avanzar alguna hipótesis al respecto echemos una nueva ojeada a los miliarios.

Examinando las inscripciones de los propios miliarios se observa una curiosa evolución. Por lo común constan de dos elementos: la distancia a la siguiente mansión desde el lugar en que se encuentra hincado el miliario y el nombre de quien mandó construir o reparar la calzada o del emperador entonces gobernante. Si en los miliarios de la República la mención del mandatario suele ser escueta<sup>5</sup>, en tiempos de Augusto se adorna con unos cuantos títulos, entre los que destaca el que le atribuye carácter divino<sup>6</sup>, tendencia que se acentúa en algunos emperadores posteriores<sup>7</sup>, y llega al extremo, con los miliarios puramente honoríficos, en que no aparece distancia alguna y sí una retahíla de títulos y elogios, como los que figuran en el miliario de Pont de Molins (Gerona), que es del año 238 d.C.:

«El Emperador César Gayo Julio Vero Maximino, pío feliz Augusto, Germánico Máximo, Dácico Máximo, Sarmático Máximo, Pontífice Máximo, con la Potestad Tribunicia V, Emperador VII, Padre de la Patria, Cónsul, Procónsul, y Gayo Julio Vero Máximo, Príncipe de la Juventud, hijo de nuestro Señor Emperador Gayo Julio Vero Maximino, ordenaron restituir las vías y los puentes arruinados por el paso del tiempo, cuidándose Quinto Decio, legado de los Augustos, propretor, varón clarísimo» (PALLI AGUILERA, 1985, 83).

Como suele ocurrir, a mayor decadencia, más ostentación farragosa de títulos, y, entre tantos títulos, la información específica de los miliarios, es decir, la relativa a las millas, se diluye. Por otra parte, cuantos más títulos, más grandes habían de ser las piedras en que se grabaran, aun cuando los romanos recurrieran a abreviaturas para escribir tamañas loas. Despojados hoy los hitos kilométricos de toda función que no sea la de indicar distancias y la sigla de la carretera, resultan enanos al lado de los miliarios.

Con los miliarios, los romanos acabaron levantando verdaderos monumentos a los emperadores que mandaban construir o reparar las calzadas. Monumentos que recordaban su poder a los indígenas y transeúntes, y en los que se manifestaba esa especie de culto idolátrico de que fueron objeto. De ahí que, a ser posible, los pusieran en lugares prominentes como lo alto de una colina o un puente; de ahí, también, su tamaño y soli-

<sup>7</sup> A mero título ilustrativo, puede citarse el texto del miliario de Agreda (Soria), de los años 130-131 d.C. y dedicado a Adriano: «el Emperador César, hijo del Divino Trajano Partico, nieto del Divino Nerva, Trajano Adriano, Augusto,

Pontífice Máximo, habiendo recibido la Tribunicia Potestad XV, siendo Cónsul por III vez, Padre de la Patria, rehizo (este camino). Desde Augustóbriga III millas» (JIMENO, 1980, 181).

dez. Todo ello hizo de los miliarios verdaderos hitos significativos del territorio, como lo demuestra el hecho de que en más de un caso llegaron a dar nombre a pueblos y pagos<sup>8</sup>.

Lo que empezó siendo una mera señalización de la distancia medida en millas y un breve recuerdo de la autoridad responsable de la construcción, terminó siendo algo mucho más complejo. Si en la Edad Media no se erigieron miliarios en las vías de nueva construcción, que las hubo y quizás en mayor medida de lo que suele suponerse, ¿fue tal vez por asociarlos demasiado a ese culto idolátrico a los gobernantes que en la Europa cristiana resultaba inconcebible?. Pero también es cierto que si de veras les hubiera interesado medir y señalar distancias de una manera más precisa que recurriendo a meras jornadas, nada les impedía hincar mojones en que éstas se indicasen sin más.

<sup>8</sup> Es el caso del pueblo de Piedramillera (Navarra), de Las Millaradas (Burgos) y de algunos de los Pilonos, Pilarones y Pilatos de Aragón, en que el miliario es asociado a un pilar. A veces no es el término «miliario» el que genera un topónimo, sino el número de la milla que señala. Un caso claramente documentado es el de San Cugat del Vallés (Barcelona), conocido en la Edad Media como Castro Octaviano, por la razón que explica un documento del año 938 en el que, aludiendo al famoso monasterio

de San Cugat, se dice que «est situm in loco vocitato Octaviano, octo miliarios distans a Barchinona civitate» (PALLI AGUILERA, 1985, 20). También en las cercanías de Huesca se registran topónimos numerales como Tierz, Cuarte, Quinto, Siétamo, Nueno y Quinzano que pudieran tener que ver con miliarios, pero su relación con calzadas concretas no está clara en todos los casos, pudiendo relacionarse en algunos con el sistema de reparto de tierras (MAGALLON, 1987, 49-51).

Sea como fuere, lo cierto es que esa faceta idolátrica o cultural de los miliarios nos pone en la pista de lo que cabría llamar la señalización cristiana del territorio y de los caminos mediante torres y cruceros.

Si los miliarios, por ser monumentos idolátricos, eran hitos desproporcionados para la modesta función de medir millas, el culto cristiano a Dios y a los santos produjo hitos aún más monumentales y esbeltos: las torres de las iglesias. Aunque su razón fundamental de ser fuera otra, no dejaban de constituir hitos magníficos que desde el punto de vista de la señalización de los caminos desempeñaban diversas funciones. Aparte de su eventual utilidad como soporte de campanas y luces, al señalar altivamente un centro (foto 7.6.), servían para orientar al viajero y, aunque no marcaban distancia alguna, permitían estimar a simple vista la que faltaba para llegar al siguiente pueblo (foto 3.17.).

Cuando se viaja a pie, sin mapa y sin una señalización viaria clara y explícita, no queda más remedio que ir preguntando de pueblo en pueblo a los paisanos. Las explicaciones de un paisano suelen resultar difíciles de entender, sobre todo cuando aluden a cruces, montes o árboles que no se divisan desde donde se habla con él y que carecen de un rasgo distintivo e inequívoco. Mucho más fácil resulta todo cuando el paisano puede señalar algo especial y decir:

—¿Divisa Usted, allá lejos, la aguja de una torre?

—No

—Bueno, ¿ve Ud aquel monte con una ermita en su cumbre?

—Eso sí

—Pues mire con atención a la izquierda de ese monte y verá asomar la torre

—Ya, ahora la veo.

—El camino por el que me preguntaba, arranca aquí cerca, junto a una fuente, y enfila hacia la torre.

A veces, ni siquiera hace falta ver aquello de lo que el paisano nos habla. Basta que nos advierta que a partir de cierto punto se empezará a ver una torre, la cual, al señalarnos donde está la próxima población, nos permitirá tomar decisiones acertadas en los puntos en que la vía se bifurca o trifurca (fotos 7.7. a 7.9.).



7.6.

Enhiesta señal religiosa de un centro urbano, la torre también servía para orientar a los caminantes. Campanario dieciochesco de la catedral de Santo Domingo de la Calzada, llamada popularmente «la mejor moza de La Rioja» y obra de Martín de Beratúa.



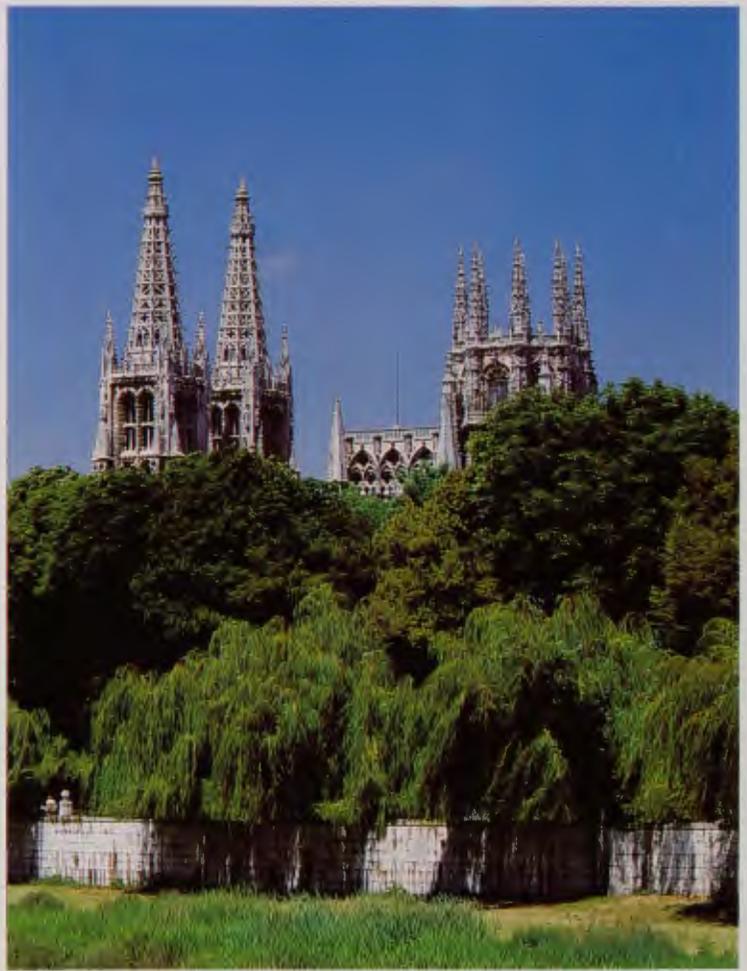
7.7.

Torre del reloj de la catedral de Santiago de Compostela.



7.8.

Detalle del campanario de la Iglesia de Santiago de Puente la Reina (Navarra).



7.9.

Torres de la catedral de Burgos que, viniendo desde San Juan de Ortega, aún se divisan desde muy lejos de la ciudad.

Torres, ermitas e incluso pueblos encaramados en cerros prominentes y visibles desde millas a la redonda (foto 7.10.), desarrollaron en la baja Edad Media todo un sistema artificial de referencias o hitos visuales, que se sobrepuso al formado por hitos naturales como árboles (foto 7.11.), peñas o montes de perfil especial, y que jugó y juega aún, en ciertas zonas, un gran papel en la orientación de quien anda por el campo, en la medida a ojo —nunca mejor dicho— de las distancias e incluso en las mediciones topográficas que también necesitan apoyarse en hitos. Aunque no hubo en la Edad Media una señalización explícita y cuantitativa de las distancias al estilo de la romana con los miliarios, sí hubo una señalización espacial de fuerte contenido religioso que indirectamente sirvió a los caminantes.

De esa señalización religiosa del territorio y de los caminos forman parte también los cruceros. En ellos, nada hay que aluda a distancias o que indique el camino a seguir para llegar a tal o cual pueblo. De tener alguna inscripción es de carácter religioso, como lo son los símbolos y figuras que los ornan. Y es que religioso fue su origen y religiosa la causa de su propagación.

Aunque las cruces de piedra o las cruces grabadas en piedra, se usaran de antiguo como señales de término<sup>9</sup>, los cruceros, es decir, esas cruces que se alzan sobre un capitel que se apoya a su vez en un esbelto fuste erguido sobre una basa y unas gradas (foto 7.12.), son una creación bajomedieval, tributaria, según Castelaio, del culto a la cruz que profesó San Francisco de Asís (1182-1226) y propagaron sus seguidores. De hecho, en el entorno del camino principal a Santiago los cruceros más antiguos son góticos y como mucho del XIV<sup>10</sup>. Pero la gran

<sup>9</sup> Por ejemplo, la famosa *Cruz Caroli* de que habla el Códice Calixtino, y que se supone estuvo en el puerto de Ibañeta, sirvió durante mucho tiempo como cruz de término de las diócesis de Pamplona y Bayona (LACARRA, 1949, II, 88). En lo tocante a cruces grabadas en piedras que señalaban a su vez límites, se alude ya a ellas en documentos gallegos del siglo X (FERRO COUSELO, 1952, 115-116).

<sup>10</sup> Así ocurre, por ejemplo, en Galicia (CASTELAO, 1950, 115) y en Navarra (VIDEGAIN, s.a., II, 18).

floración de los cruceros se produce sobre todo tras el Concilio de Trento, y ello se comprueba tanto en regiones o provincias enteras<sup>11</sup>, como en el propio Camino de Santiago cuyos cruceros son, en su gran mayoría, del siglo XVI o posteriores (foto 7.12.).

La relación entre el Concilio de Trento y los cruceros la formuló Castelaio lapidariamente en su libro sobre las cruces de piedra gallegas: el Concilio y los jesuitas reafirmaron, frente a los protestantes, la existencia del purgatorio y «la idea del purgatorio produjo la expansión de los cruceros y la invención de los retablos de ánimas<sup>12</sup> que a la vera de los caminos demandan limosnas y preces» (1950, 135). Por eso, Castelaio ve en cada crucero «una oración petrificada, a perpetuidad, que se aplica al sufragio de las almas» (1950, 122). Pero lo que está por ver es hasta qué punto esta tesis resulta válida fuera de Galicia. Parece cierto que donde más fuerza tuvieron los ancestrales cultos paganos de las encrucijadas (véase capítulo 1), que reverdecieron o se prolongaron en Galicia en el culto a las ánimas, más cruceros se levantaron, pero tampoco cabe olvidar que no todos los cruceros tenían que ver con las ánimas. El propio Castelaio, al enumerar las funciones de los cruceros, menciona algunas claramente relacionadas con las ánimas y los muertos —por ejemplo, conmemorar muertes súbitas y más o menos trágicas o indicar sepulturas en descampado—, y otras de índole distinta como recordar hechos históricos o legendarios, demandar o agradecer algún favor del cielo, satisfacer penitencias reparadoras de ciertos pecados, impetrar de Dios el fin de alguna calamidad pública (1950, 108-9). Aparte de que se usaran, como ya se apuntó, como señal de término o para invitar a hacer un alto y encomendarse a Cristo crucifi-

<sup>11</sup> Esta floración de cruceros en el XVI, que en parte cabe atribuir al mencionado Concilio de Trento, se constata en diversos estudios monográficos sobre los cruceros de Navarra, donde de 37 cruceros datables se atribuyen 20 al XVI (VIDEGAIN, s.a.), de Álava (MARTINEZ, 1989) y de Rioja (GONZALEZ BLANCO, 1984).

<sup>12</sup> Al respecto, véase *Os petos de ánimas en Ourense*, Seminario de Estudos Galegos, Coruña, 1985.



**7.10.**  
Durante kilómetros y kilómetros, el conjunto formado por el cerro y la villa de Berdún (Huesca) sirven de espectacular referencia al caminante.



**7.11.**  
También un árbol es a veces un hito útil para orientarse.  
Entre Cizur Menor y Guenduláin (Navarra).



7.13.  
Crucero de Molinaseca (León).

7.12.  
Crucero de Tardajos (Burgos).  
Compárese la esbeltez de un crucero  
con la solidez de un miliario como  
el de la foto 7.5.



7.14.  
Cruz del crucero  
de Leboeiro  
(La Coruña).



7.15.  
Crucero próximo a Eirexe (Lugo).



7.16.  
Crucero de Mañeru (Navarra).

cado antes de alejarse de una villa, ya fuese para iniciar un largo viaje o para ir a una huerta próxima.

Más altos, más delgados, más esbeltos, más artísticos que los miliarios, solían situarse los cruceros en espacios públicos del interior o del borde de los núcleos (fotos 7.13 y 7.14.) o, sobre todo, en encrucijadas más o menos próximas a ellos (fotos 7.15.y 7.16.). Esos cruceros perdidos en el campo son los que sugieren a Castelao la observación de que el crucero «participa del misterio sugerente del paisaje» y los que movieron al poeta Amado Carballo a sentenciar que «el paisaje se persigna con santas cruces de piedra». Mientras el miliario es un objeto prosaico cuya solidez recuerda al viajero el poder del emperador, los cruceros son hitos religiosos y poéticos capaces de evocar, sugerir e, incluso, inspirar versos, como éstos del poeta gallego Cabanillas:

«Cuando la piedra dormida ...  
despierta de su sueño milenario  
y quiere ser oración y pensamiento,  
florece en un fuste, extiende los brazos  
y, poniéndose de pie, se hace crucero»<sup>13</sup>.

<sup>13</sup> Tanto los versos de Cabanillas como el de Amado Carballo figuran en la antología de poemas gallegos alusivos a cruceros que incluye Castelao en su citada obra.

## Señales jurisdiccionales

Los cruceros distan de ser las únicas señales que sin ser propiamente camineras se suelen hallar junto a las vías. De la misma manera que sobre un único territorio coexisten diversas autoridades religiosas, civiles y militares, también coexisten y se sobreponen las señalizaciones propias a cada una de estas autoridades. Y todas ellas, a la hora de hincar sus señales o hitos, aprovechan los caminos por una razón de peso: el carácter público de éstos.

Los caminos delimitan en el territorio lo público frente a lo privado y desde tiempo inmemorial se han caracterizado por un cuádruple carácter público: ocupan suelo público, son obras públicas, de conservación pública<sup>14</sup> y, por supuesto, uso público. A esa, llamémosla así, «publicidad» de las vías es atribuible el hecho de que se hayan solido utilizar para poner a su vera señales relativas a cuestiones públicas como las divisiones administrativas —señales de término— o la jurisdicción —rollos—.

La mayoría de las señales antiguas, con independencia de que se trate de señales viarias, religiosas, jurisdiccionales o terminales, coinciden en ser hitos. La palabra hito tiene dos acepciones: como adjetivo equivale a fijo o firme y como sustantivo a mojón o señal de piedra. Acepciones íntimamente relacionadas, pues hito viene de *fictus*, derivado a su vez del verbo *figere*, clavar. De ahí que hito sea un elemento fijo, por estar clavado en la tierra y, en tanto que clavado, con una dimensión vertical clara. Y para que no se movieran y siguieran siendo hitos o fijos, habían de tener cierta solidez y dimensión. Por eso, eran en general de piedra, tanto los que se levantaban de adrede, como los que se limitaban a aprovechar una peña nativa.

Por ser igualmente hitos diversas señales que en principio responden a fines muy distintos, ha sido siempre muy fácil reutilizarlas cuando su función inicial ha perdido sentido. No es raro encontrar miliarios que, al caer en desuso la calzada a la que servían, se han empleado como señales de término, ni señales jurisdiccionales a las que se les sobrepuso una cruz, convirtiéndolas así en cruceros. Ese es probablemente el caso de los aparentes cruceros de las fotos 1.12 y 7.17., en los que su carácter robusto y rollizo sugiere que antes fueron señales representativas de un poder material.

Aunque las Cortes de Cádiz, indujeron al derribo y demoli-

<sup>14</sup> Hasta no hace mucho, los caminos se mantenían en los pueblos mediante la prestación periódica de trabajo por parte de los vecinos.

<sup>15</sup> Según MIRAVALLS (1989, 61), el causante de la desaparición de la mayoría de los rollos es el decreto de 26 de mayo de 1813, en el que, con no poca retórica, se incita a su demolición indiscriminada:



7.17.  
Probable señal jurisdiccional —obsérvese su robustez y nula pretensión estética— a la que se le sobrepuso una cruz. Villatuerta (Navarra).

ción de muchas señales jurisdiccionales<sup>15</sup>, aún cabe encontrar a la vera de caminos antiguos como el de Santiago algunos rollos (fotos 7.18. y 7.19.), que para la mayoría de quienes hoy los contemplan resultan un tanto enigmáticos, no sólo porque responden a un ordenamiento jurídico muy distinto del actual, sino también por prestarse a interpretaciones y reutilizaciones diversas que apenas han sido objeto de estudio. Por ello no esté quizás de más dedicarles unas pocas líneas resaltando su relación con los caminos.

En la Edad Media, en el meollo de la autonomía de los núcleos que tenían el título de «villas», estaba el derecho a hacer su propia justicia mayor o menor. A diferencia de lo que hoy ocurre, la justicia se administraba entonces públicamente, no sólo porque las sentencias las dictaran autoridades públicas, sino porque eran frecuentes las penas que consistían precisamente en exponer al público al maleante, ya fuese colgado en la horca, ya fuera sujeto a la picota. Esa exposición al público

«Accediendo a los deseos que han manifestado varios pueblos, es por lo que los Ayuntamientos procederán a demoler todos los signos de vasallaje que haya en sus entradas, puesto que los pueblos de la nación española no

reconocen jamás otro SEÑORIO que el de la Nación misma, y que su noble orgullo sufriría tener a la vista un recuerdo continuo de su humillación.»



7.18.  
Rollo de Azofra (La Rioja), con remate en pomo de espada,  
situado junto al Camino de Santiago  
y en la linde de los municipios de Azofra y Alesanco.



7.19.  
Rollo de Santo Domingo de la Calzada  
(La Rioja).

requería poner las horcas y picotas en lugares públicos, como calles y caminos, o muy visibles: en la toponimia abundan, por ejemplo, los Cerros, Peñas y Cabezos de la Horca<sup>16</sup>. En tales lugares públicos y visibles se alzaban las horcas y las picotas buscando un castigo ejemplar, del que todos se enteraran por sus propios ojos. Y si un camino es público, más lo es un cruce de caminos próximo a la villa o un cruce de calles o plaza. Por esa y otras razones<sup>17</sup>, las encrucijadas invitaban particularmente a que en ellas se erigieran horcas. De esta pasada faceta

de las encrucijadas da elocuente testimonio Gonzalo de Berceo al narrar el milagro del ladrón devoto:

«Como qui en mal anda en mal a a caer,  
Ovieronlo con furto est ladron a prender,  
Non ovo nul conseio con que se defender,  
Yudgaron que lo fuessen en la forca poner.

Levólo la justicia pora la crucejada  
Do estava la forca por conceio alzada»

En el caso de delitos menores como hurtos en los campos<sup>18</sup>, introducción ilegal de mercancías en la villa<sup>19</sup>, fraudes en el mercado o atentados a la moralidad pública<sup>20</sup>, en vez de recurrir a la horca, se apelaba en la Edad Media y principios de la Moderna, a la picota. La pena de picota consistía en exponer al condenado, en un determinado y conocido lugar público, a la pública vergüenza, para lo cual se le aprisionaba allí mediante cepos o argollas<sup>21</sup> que se fijaban a un muro o, más frecuentemente, a un elemento vertical exento, es decir, visible desde todos los ángulos, como un palo de madera, una columna de piedra o una tribuna de exposición. Aquel a quien ponían en la picota, aparte de quedar deshonrado<sup>22</sup>, es probable que quedara también maltrecho, porque el público, aprovechándose de su forzada inmovilidad, le arrojara porquerías.

Según Miravalles, a partir de un cierto momento que cabe situar en la segunda mitad del XIV, las villas, además de levantar sus horcas y sus picotas, empezaron a erigir hitos destinados a simbolizar la jurisdicción y el señorío de las villas: los llamados «rollos»<sup>23</sup>. En algunos casos, se aprovechó su

<sup>16</sup> Es interesante al respecto el estudio dedicado a La Rioja por GONZALEZ BLANCO (1984, 27-32). Huelga decir que también en otras regiones de España se registran topónimos similares, tanto en castellano como en otras lenguas; así, por ejemplo, cabe encontrar en Navarra, en concreto en Sansomáin, un Urkamendi u Orcamendi, es decir, Monte de la Horca.

<sup>17</sup> Si se temía, como supone VIDEGAIN (s.a., I, 7), que el alma de los que morían en la horca volviera al pueblo para seguir haciendo mal, en las encrucijadas era más fácil que ésta confundiera la dirección y, gracias a esa confusión, dejase tranquilos a los vecinos de la villa.

<sup>18</sup> Así lo establecen en Navarra disposiciones de 1412 del rey Carlos III recogidas por YANGUAS y MIRANDA (1840, II, 401 y 480) y bandos de los años 1574 y 1585 del Ayuntamiento de Tudela (VIDEGAIN, s.a., I, 7).

<sup>19</sup> Una disposición municipal de 1513 condenando a la pena de picota a quien introdujera vino en la villa de Medina de Rioseco (Valladolid) se reproduce en MIRAVALLES (1989, 8-10).

<sup>20</sup> Según GONZALEZ BLANCO (1984, 127-144), que dedica un capítulo a examinar qué delitos se castigaban con la picota.

<sup>21</sup> En Navarra, dichas argollas se denominaban «pelleriques» (YANGUAS y MIRANDA, 1840, II, 397) y en Galicia «pelouríños», términos en los que resuena el «pilori» francés o el «pillory» inglés.

<sup>22</sup> En *Las Partidas*, hablando de las penas menores, leemos que una de ellas consiste en poner al condenado «en deshonorra del en la picota» (Partida VII, título XXXI, ley 4).

<sup>23</sup> Aunque luego haya sido muy habitual llamar indistintamente a estos hitos rollo o picota, MIRAVALLES (1989, 16) aporta documentos que sugieren que hubo en ciertos lugares al

mismo tiempo un rollo y una picota, tratándose por lo tanto de objetos diferentes con funciones distintas.



7.20 y 7.21.  
Rollo gótico y detalle, Boadilla del Camino (Palencia).

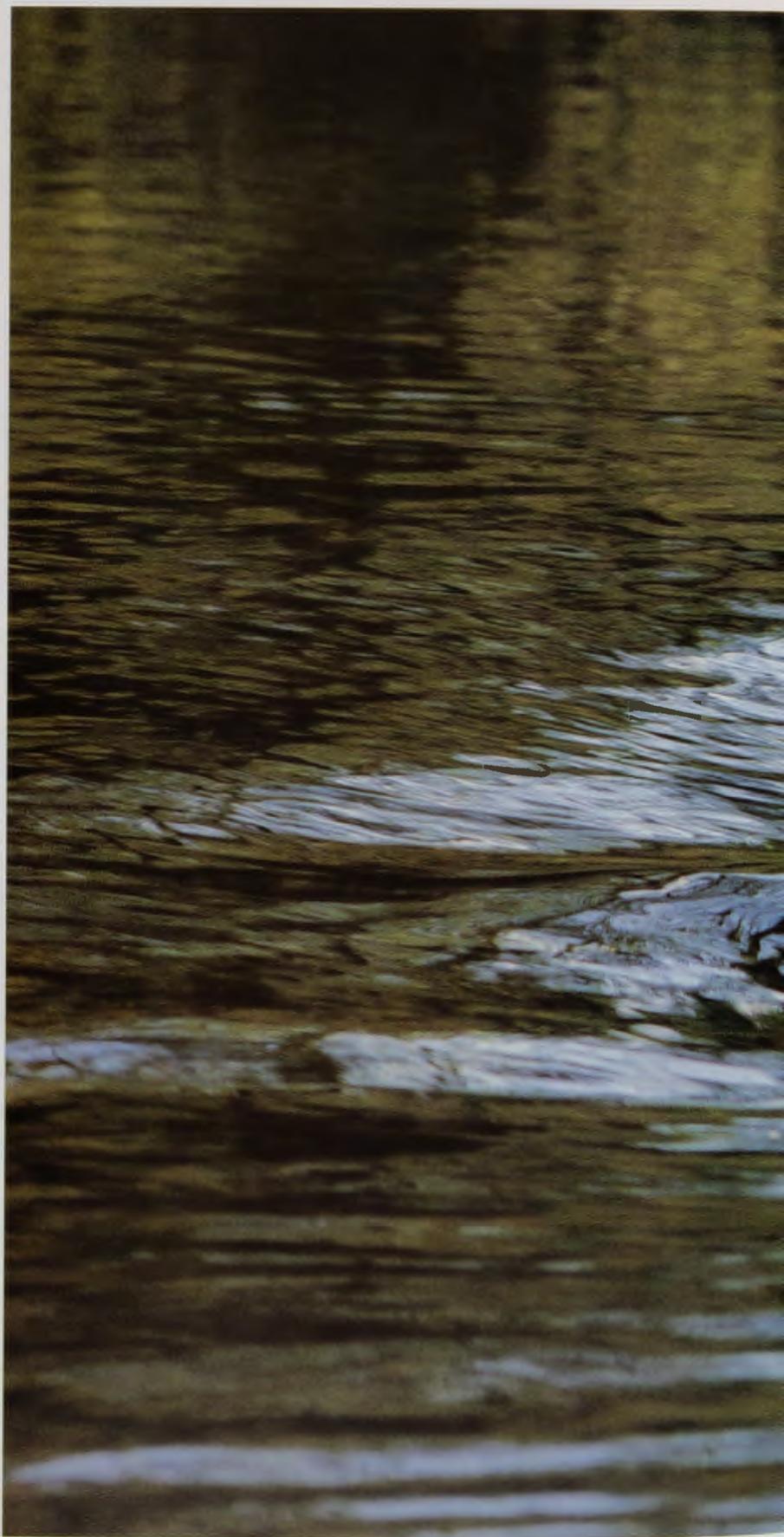
construcción para que la villa levantara en su centro un verdadero monumento a sí misma y a su autonomía. Es el caso del rollo gótico de Boadilla del Camino (Palencia), el más espectacular y monumental de toda la ruta jacobea (foto 7.20), en cuya coronación se aprecia una especie de barandilla que recuerda a la de un púlpito o cátedra (foto 7.21) y que quizás aluda al estrado desde el que se dicta justicia.

Menos espectaculares, pero no por ello desprovistos de interés, son los dos rollos que ornán el camino principal a Santiago en su tramo riojano. De su posible simbolismo se ha ocupado González Blanco, que, en el esbelto rollo de Azofra (foto 7.18.), con sus cinco metros de altura y su coronación en forma de empuñadura, ve una representación de la espada de la justicia hincada de punta en la tierra, mientras que en el sólido cilindro de Santo Domingo de la Calzada (foto 7.19.) le llama la atención la esfera con está coronado y que, en su opinión, «puede haberse elegido como representación del globo terráqueo y estar indicando que sólo la justicia es capaz de mantener la vida y el orden del cosmos» (GONZALEZ BLANCO, 1984, 110 y 116).

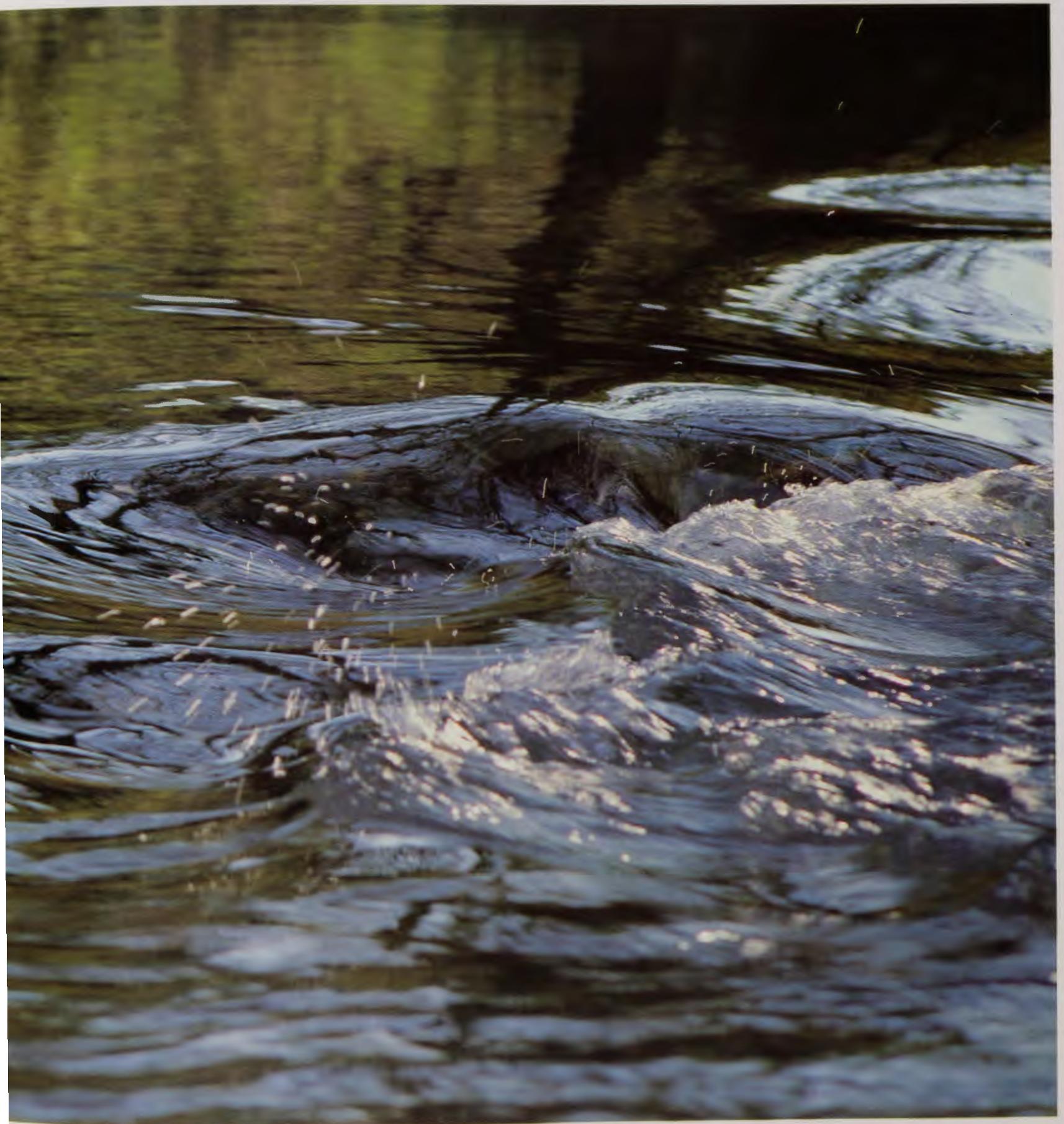
Según el lugar donde se coloque, una señal jurisdiccional puede desempeñar a la vez otras funciones. El mencionado rollo de Azofra, además de estar junto al Camino de Santiago, se halla en el límite de los términos de Azofra y Alesanco. Era pues a la vez rollo y señal de término. Y no se trata de una excepción. Consta, por ejemplo, que en Galicia las horcas también se ponían a veces en los límites jurisdiccionales (FERRO COUSELO, 1952, 41-42 y 51).

Otro ejemplo de esta polisemia de las señales es el hecho de que a los rollos se les llame, en muchos sitios y desde antiguo, picotas, sea porque en algunos casos se pusieran argollas a un rollo y se aplicara en él la pena de picota, sea porque, a la inversa, se sujetara a los condenados a la picota en una columna de piedra, que con el tiempo, se confundió con un rollo, sea por otras razones.

Esa doblez o ambigüedad, por así decir, de determinadas señales y la frecuente reutilización o transformación de una señal en otra dan a los antiguos sistemas de señalización territorial una particular riqueza y complejidad que no es fácil desenmarañar.



## 8. LAS FUENTES



8.1. RÍO ARGA.

8.1.  
Río Arga.

8.2.  
Abrevadero de Obanos (Navarra).

De todas las estaciones de los caminos antiguos, las más discretas y hoy olvidadas son las fuentes. El olvido es comprensible si se tiene en cuenta que de las viejas fuentes nos separan dos grandes avances técnicos que les han arrebatado gran parte de sus antiguas funciones convirtiéndolas, en el mejor de los casos, en meros elementos decorativos. Aludo, claro es, a la sustitución de la tracción animal por la motorizada y al abastecimiento de agua a domicilio.

Tanto para quienes viajaban a pie o a lomos de caballerías, como para el ganado trashumante, las fuentes desempeñaban una función similar a la que las actuales estaciones de servicio cumplen con los automovilistas. El combustible que el vehículo encuentra en el surtidor, lo buscaban las monturas y el ganado trashumante en el abrevadero (foto 8.2.) y el refresco que el conductor adquiere en la máquina automática o en el bar de la gasolinera, los viandantes lo bebían directamente del caño que alimentaba el abrevadero (foto 8.3.). Al acabar la motorización con las bestias de carga, la trashumancia y la marcha a pie, perdieron gran parte de su razón de ser las fuentes para viajeros y los abrevaderos.

Pero la analogía entre las estaciones de servicio del pasado y el presente, si bien sirve para sugerir relaciones, no deja de ser un sucedáneo de la realidad. En éste, como en tantos otros casos, ninguna experiencia analógica puede suplir lo vivido o sudado en carne y hueso. Hay que echarse al camino un mes de julio, por ejemplo en las desnudas llanuras de Tierra de Campos, para saber de verdad lo que es transpirar, tragar polvo y tener seco el gaznate y lo que en esas circunstancias supone encontrar una fuente en que sorber aunque sea un hilillo de agua fresca. Y no digamos si la fortuna nos permite topar con una en la que quepa, además, poner los pies a remojo. En el tórrido verano mesetario, en esas tardes inacabables en que no se divisa un sólo árbol a cuya sombra acogerse y en que el sol recalienta, como si de una plancha al fuego se tratara, hasta el polvoriento terruño, las fuentes eran y son para el caminante una verdadera bendición. Pero incluso en tierras menos secas y ásperas, como por ejemplo las galaicas, las fuentes constituían para el viajero de antaño un motivo para darle gracias a Dios. El peregrino francés Jean Pierre Racq, que fue a San-



tiago en 1790 dando el rodeo por Asturias, explica en su itinerario que a la salida de Mondoñedo (Lugo) hay dos caminos: «toma el de la izquierda hacia arriba y encontrarás una fuente y pensarás en Dios y beberás un trago a mi salud» (VAZQUEZ DE PARGA, 1949, III, 143).

Cuando en plena canícula se hace ejercicio y se lleva a hombros un buen morral, el agua resulta vital: sin ella se corre el riesgo de deshidratación y si damos con ella y ocurre que no es potable, el riesgo es entonces de grave descomposición. Frente al agua que fluye por un cauce natural, la que mana de un caño ofrecía cierta garantía de potabilidad que no era en absoluto despreciable, pues también antes de la actual contaminación por vertidos industriales era peligroso beber de según qué arroyos. Por algo la más famosa de las guías jacobeanas medievales, el citadísimo Códice Calixtino, dedica todo un capítulo a «los ríos buenos y malos que hay en el Camino de Santiago» y al terminar su enumeración comenta: «describí así estos ríos para que los peregrinos que van a Santiago se guarden cuidadosamente de beber las aguas letales y puedan escoger aquellas que son buenas para sí y sus caballerías». El autor habla



8.3.  
Antiguo surtidor de los caminantes.  
Fuente de Morgade. Sarria (Lugo).

escaldado por su propia experiencia en un río que nace cerca del municipio de Salinas de Oro y que, no por casualidad, se llama Salado: «cuando íbamos a Santiago encontramos en su orilla a dos navarros sentados, afilando sus navajas, según costumbre, para desollar las bestias 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».

Siendo el agua potable un bien codiciado por el viajero sudoroso y no resultando siempre recomendable la de ríos y riachuelos, no es de extrañar que las fuentes se valoraran particularmente. Indicio de ello es que bastantes peregrinos las mencionan en sus escuetos relatos de viaje.

En algún caso, la fuente aparece como fin de etapa, como verdadera estación. Así, el anónimo peregrino véneto del siglo XIV que en su enumeración de etapas incluye la que va de Estella «a la fontana de Monzardín», que es un aljibe gótico muy próximo a Villamayor de Monjardín (Navarra) que se recoge, tal como estaba antes de su reciente restauración, en las

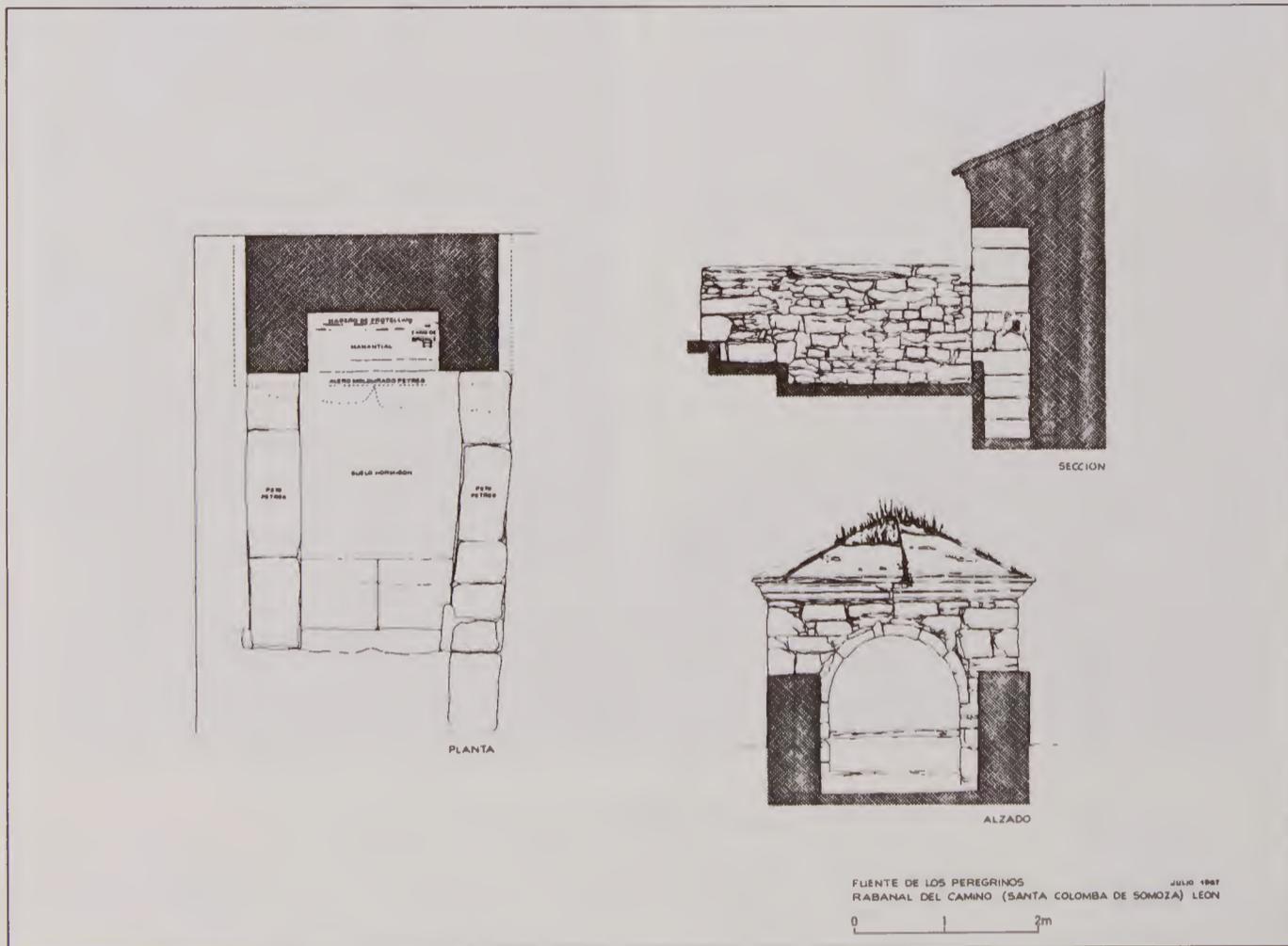
fotos 3.17 y 8.4. Como observa la investigadora que ha publicado ese manuscrito, «una *fente* debía de constituir una especie de imán para los peregrinos, de cualquier clase que fueran, viajaran a pie o con cabalgadura. Es pues lógico que quedara apuntada en un itinerario que evidentemente... estaba destinado a aquéllos» (MARIUTTI, 1967, 475 y 497). Aunque sea excepcional la mención de una fuente como fin de etapa, no lo es que aparezca como estación transitoria, como lugar apto, por ejemplo, para detenerse a comer: «almorzamos fuera de Burguete, donde había una bellísima fuente», cuenta el clérigo boloñés del siglo XVII Domenico Laffi. Tampoco faltan fuentes que aunque no las mencione peregrino alguno, son conocidas como fuentes de los peregrinos —así la fuente de aire medieval situada en la calle Real de Rabanal del Camino (León), cuyo levantamiento se ofrece en la figura 8.1.— o tienen relación más o menos directa o legendaria con la peregrinación. Legendaria, porque la Edad Media, con esa enorme capacidad fabuladora que le es propia, no dejó de urdir leyendas piadosas a propósito de las fuentes, como, por ejemplo, la que cuentan en Los Arcos (Navarra) <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La oí de labios de Don Gerardo Zúñiga, vecino de Los Arcos y gran buceador de la historia local.



8.4.  
**Aljibe gótico de Villamayor de Monjardín, fechable hacia 1200**  
 según el Catálogo Monumental de Navarra.

**FIGURA 8.1.—FUENTE DE LOS PEREGRINOS DE RABANAL DEL CAMINO (LEON).**



Fuente: GARCIA GRINDA (1989).

Cerca de una de las antiguas puertas de esa villa navarra existe una fuente que llaman de San Gregorio Ostiense. Dicho santo, que murió en el vecino Logroño y que fue maestro de Santo Domingo de la Calzada, pidió que al morir pusieran su cadáver a lomos de una mula y lo enterraran allí adonde ésta lo llevara. Así se hizo llegado el momento y la mula, dejada a su libre iniciativa, tomó en Logroño el Camino de Santiago en dirección a Los Arcos y al llegar a las puertas de dicha villa, se cayó al suelo el cuerpo del santo brotando al instante un manantial: la actual fuente que lleva su nombre. Volvieron a cargar la mula con el cadáver del santo y siguió ésta su marcha hasta llegar al punto en que hoy se levanta la fastuosa basílica de San Gregorio Ostiense, en el municipio colindante de Sorlada, donde el animal reventó dejando allí definitivamente su carga.

Pero las fuentes, además de aliviar a los viajeros y peregrinos, servían ante todo a los lugareños. A veces, la construcción de una fuente brindaba ocasión de levantar un hito más o menos esbelto y gracioso al que se le añadía un simple caño (foto 8.5.), o de abrir una hornacina para colocar la imagen de un santo como acostumbraban hacer en Galicia (figura 8.2.). Otras, de lo que se trataba era de construir una bóveda de medio cañón o apuntada que, por un lado proteja el manantial, y por otro facilite la acumulación y recogida del líquido<sup>2</sup>. A lo largo del camino principal a Santiago hay fuentes de este tipo de las más variadas épocas: de probable origen romano, según José Luis García Grinda, como las de Boadilla del Camino (Burgos) —figura 8.3.— y Campo (León) —figura 8.4. y foto 8.6.; románicas, como la de Cizur Menor (Navarra), situada al borde mismo del Camino de Santiago; góticas, como la ya citada de Villamayor de Monjardín (Navarra), y, por supuesto, de siglos posteriores.

El abandono en que estas fuentes se suelen hallar es notable, incluso cuando siguen en uso. Así la fuente de Boadilla del Camino, que dispone de un mecanismo reciente de subida de agua, tiene una también reciente puerta metálica que dista de ser la más indicada para una probable fuente romana. En otros casos, como en la fuente de Santa Irene (figura 8.2.), es la vegetación la que sepulta aquélla. Ese abandono material es con-

secuencia, en parte, de la obsolescencia funcional de las fuentes antiguas, cuestión sobre la que volveremos, y, en parte, del hecho de que, entre nosotros, casi ningún estudioso del arte, ni de los caminos, ni de las construcciones populares, se ha interesado por ellas.

Como apuntaba más atrás, de las fuentes antiguas nos separan dos grandes avances: la motorización y el abastecimiento a domicilio. En lo que toca a la motorización, no es casualidad, por ejemplo, que la única guía actual del Camino de Santiago que menciona fuentes sea la de Elías Valiña, que era un gran andarín y conocía por propia experiencia su utilidad para los actuales peregrinos. Por otra parte, acostumbrados hoy a tener una fuente en cada grifo del baño o de la cocina, nos cuesta trabajo imaginar lo que era tener que ir a la fuente, cántaro en ristre, y no nos percatamos, quizás, de los cambios que el abastecimiento a domicilio ha introducido en todo lo relativo a limpieza e higiene.

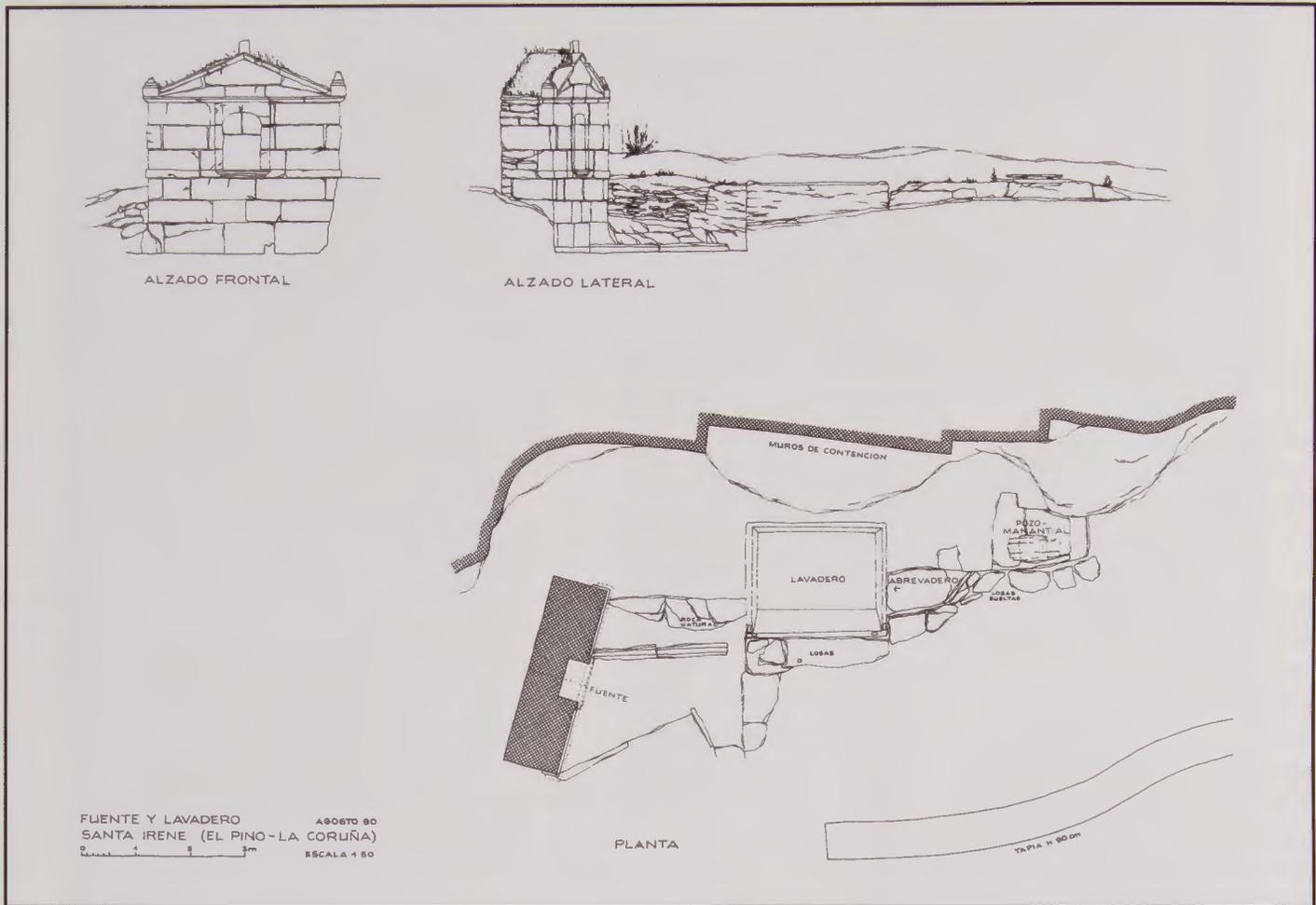
Así, por ejemplo, entre cargar agua para lavar con ella en casa o cargar la ropa para lavar donde hubiera agua, la elección solía ser clara. Lo mismo cabe decir del agua para dar de beber al ganado. De ahí que puestos a construir en el pueblo una fuente se aprovechara a veces el mismo caudal de agua para un abrevadero y un lavadero, tal como se hace en el rústico ejemplo gallego que se recoge en la figura 8.2, o en el más sofisticado de Grañón (Rioja), que se muestra en la figura 8.5. Teniendo que compartir muchos una única fuente, ésta se prestaba a convertirse en un pequeño foco de vida social. En el caso concreto de Grañón, hay mujeres que en verano, a pesar de tener lavadoras en sus viviendas, acuden al lavadero por el simple placer de conversar (LEON, 1986, 262). Los bancos que acotan un recinto cuadrado en torno a esta fuente, aparte de mantener alejadas a las bestias, a las que se destinaba el abrevadero de planta circular, también sugieren que se consideraba ése un lugar apto para el encuentro y la cháchara apacible con el rumor del agua como grato telón de fondo. Un recinto similar puede observarse en otras fuentes como, por ejemplo, la de Hontanas (Burgos), uno de los numerosos pueblos en cuyo origen, como lo da a entender su nombre, se halla una fuente (foto 8.7.).

<sup>2</sup> Al respecto, véase el apartado que José Luis García Grinda dedica a fuentes, abrevaderos y lavaderos en su libro *Burgos edificado* (Colegio Oficial de Arquitectos, Madrid, 1984, 155-157).



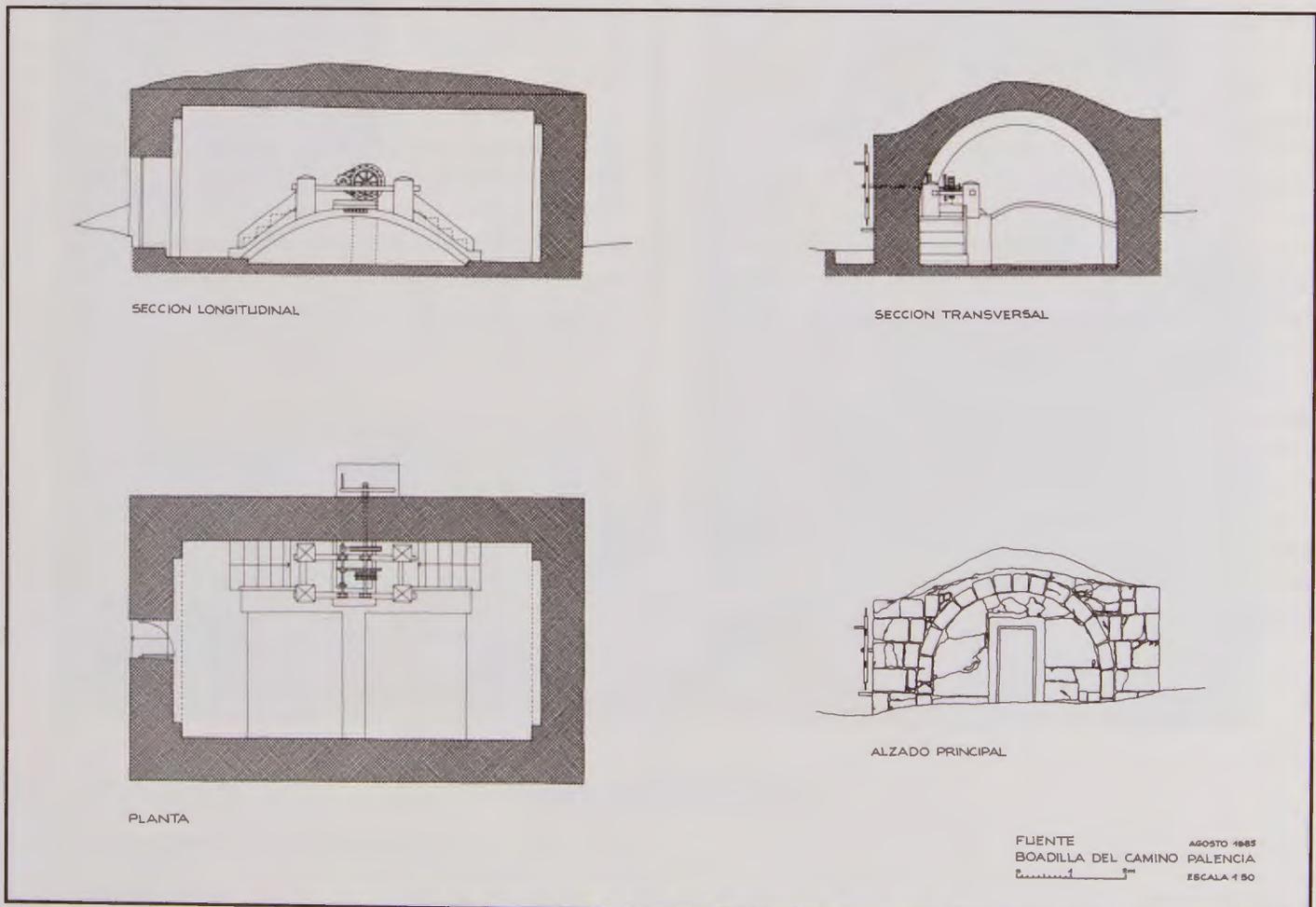
8.5.  
Fuente de Hornillos (Burgos).

FIGURA 8.2.—FUENTE Y LAVADERO DE SANTA IRENE. EL PINO (CORUÑA).



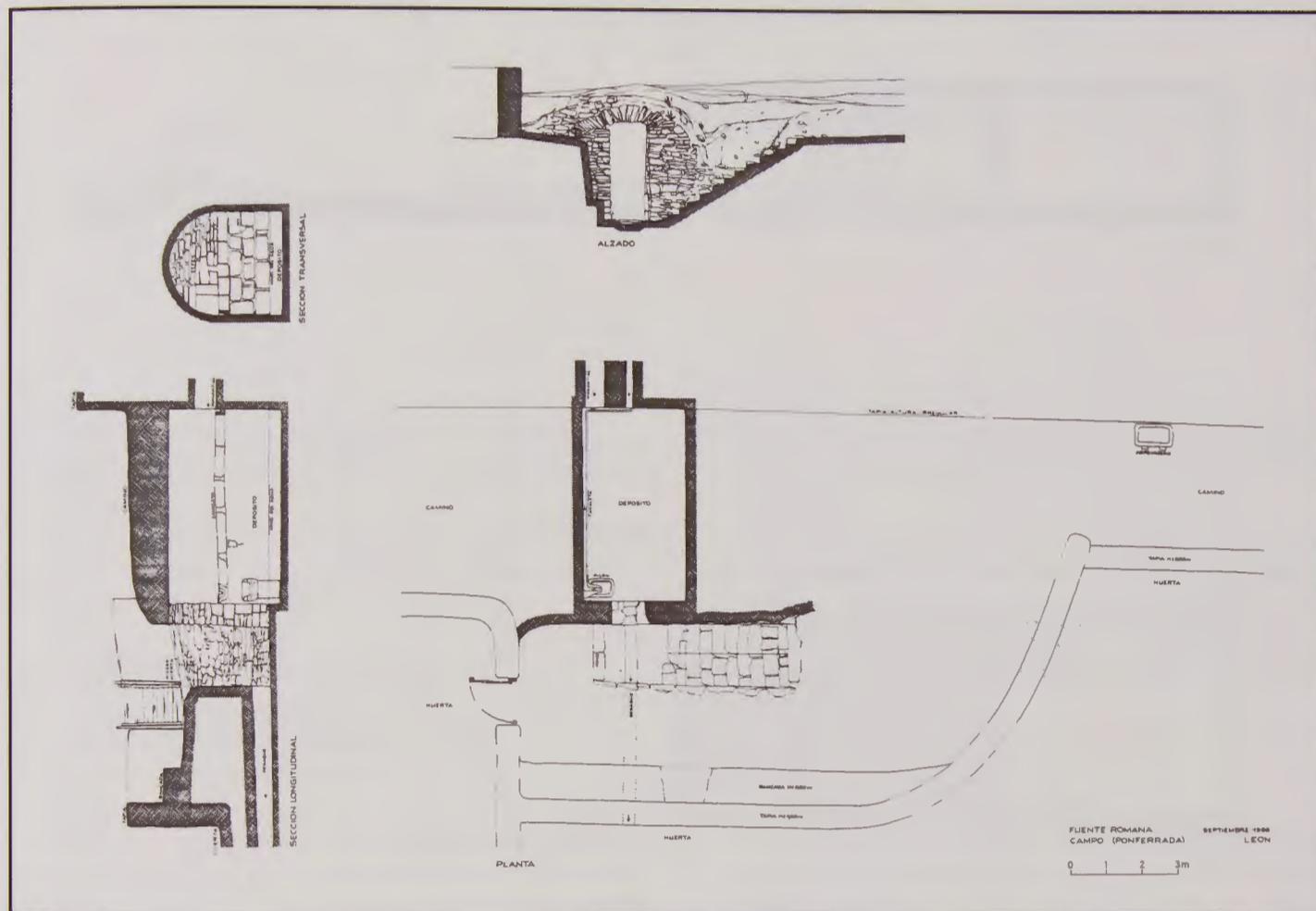
Fuente: GARCIA GRINDA (1991).

FIGURA 8.3.—FUENTE DE BOADILLA DEL CAMINO (PALENCIA).



Fuente: GARCIA GRINDA (1989).

FIGURA 8.4.—FUENTE DE CAMPO (LEON).



Fuente: GARCIA GRINDA (1989).

8.6.  
Canaleta y pilón de la fuente  
de Campo (León).

Ni que decir tiene que los mencionados lavaderos eran para lavar ropas y no para el aseo personal, cuestión sobre la que nuestros antepasados tenían criterios muy distintos de los hoy vigentes en las ciudades y en virtud de los cuales no es presumible, como veremos de inmediato, que las fuentes fueran muy usadas por los viajeros para lavarse. A lo sumo pondrían en ellas los pies a remojo y más que por higiene, para aliviarlos de los efectos de una larga caminata.

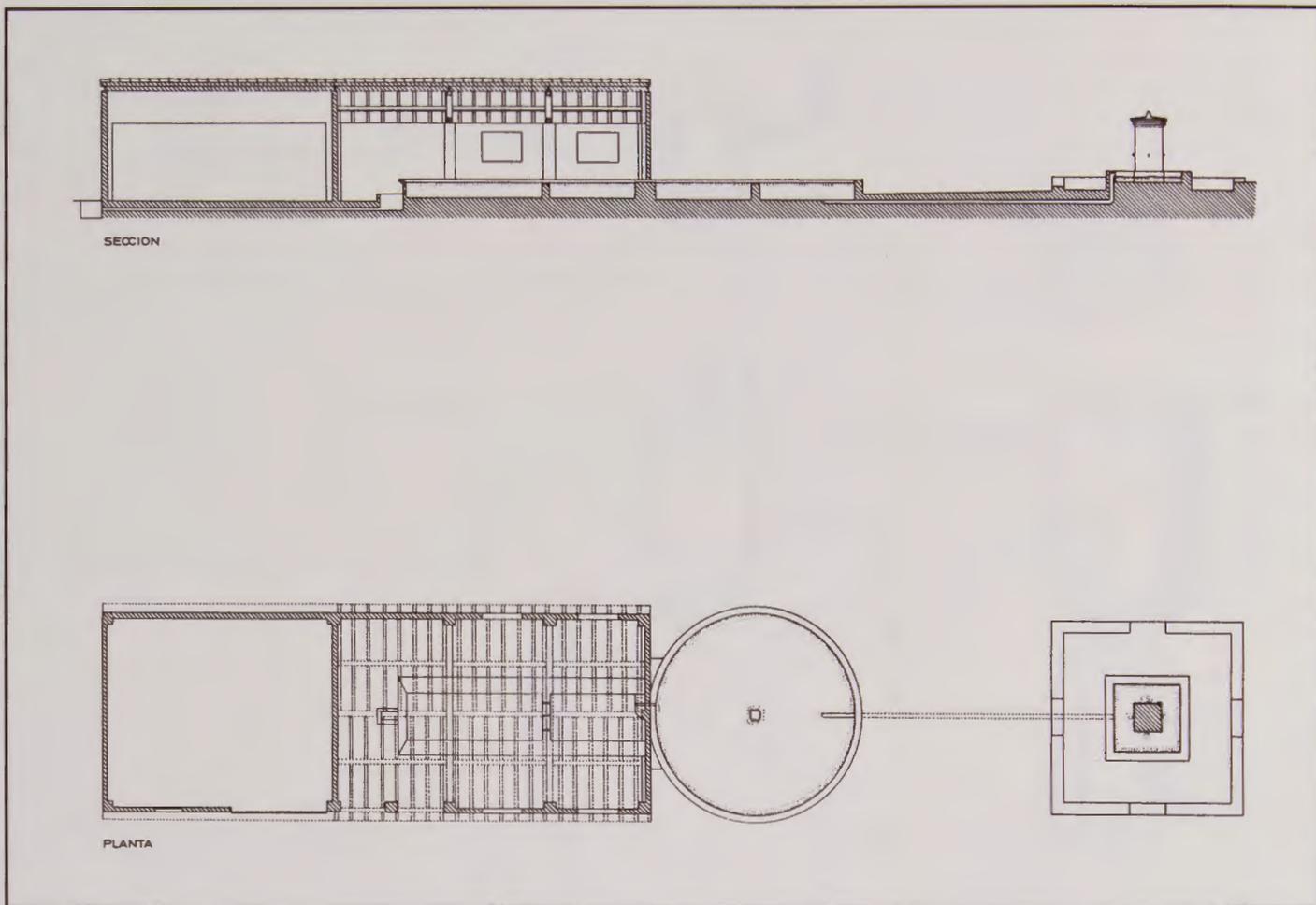
La facilidad de tener agua mediante el simple giro de la llave de un grifo, ha generalizado la ducha diaria y, desde que existe la lavadora, también se ha extendido la costumbre de la colada diaria, disparándose el consumo por habitante y día; en las ciudades se ha pasado de los 7 litros por habitante y día de París en 1800 o los 17 de Barcelona a mediados del pasado siglo<sup>3</sup>, a más de 200, e incluso 300, como es ahora usual. La lim-

<sup>3</sup> Los consumos de París, que pasaron de 7 litros por habitante y día en 1800 a 40 en 1860 y 100 en 1914, están tomados de la obra de Gabriel Dupuy, *L'urbanisme des réseaux*, Armand Colin, París, 1991, p. 32. El dato de Barcelona

procede de Ildefonso Cerdá, *Teoría de la construcción de las ciudades* (1859), editada por el Instituto Nacional de Administración Pública, Madrid, 1991, p. 179, § 246.



FIGURA 8.5.—FUENTE, ABREVADERO Y LAVADERO DE GRAÑÓN (LA RIOJA).



Fuente: LEON (1986).

8.7.  
Fuente de Hontanas (Burgos).

pieza de la que hoy se presume sería inconcebible sin el agua a domicilio e, inversamente, también nos resultan hoy inconcebibles los criterios pasados de limpieza, cuando, como para cualquier otro uso del agua, era necesario cargar previamente con toda el agua necesaria para la higiene personal o desplazarse en busca de un caño que, por lo común, vertía un agua gélida.

Es cierto que en la Edad Media lavaban en algunos hospitales los pies a los peregrinos y es sabido también que hubo baños públicos en los que cabía asearse con agua caliente. De tales baños hablan algunos fueros que establecen normas de asistencia del siguiente tenor: los hombres podían ir martes, jueves y sábados, las mujeres lunes y miércoles, y los judíos viernes y domingos (MENENDEZ PIDAL, 1986, 132). Pero dejando aparte los núcleos importantes, ¿hubo baños públicos



en los menores? A juzgar por diversos indicios, diríase que tanto bañarse como cambiarse de ropa no eran entonces prácticas muy usuales.

En la Edad Media los caballeros dormían vestidos y a veces hasta con las armaduras interiores. Como se dice en el romance anónimo de Linda Alba:

«¡Quien la durmiese esta noche  
desarmado y sin temor!  
que siete años había, siete,  
que no me desarmo, no.»

Hiperbólico o no, el romance refleja una cierta realidad y sugiere implícitamente que el agua se usaba para beber y apenas para otros menesteres. Véase, por ejemplo, cómo describe San Bernardo de Claraval a los templarios: «Jamás se les ve peinados, raramente lavados, la barba erizada, llenos de polvo, manchados por las armaduras y el calor»<sup>4</sup>.

La barba y la cabellera, aparte de erizada, como observa San Bernardo en el caso de los templarios, no era raro que estuviera llena de piojos, motivo por el cual se apelaba con naturalidad al despiojamiento mutuo. En Ravena (Italia), la costumbre de despiojarse mutuamente estaba tan extendida entre las damas y parejas que una reglamentación del siglo XIII prohibió que se practicara en público y bajo las arcadas. Dos siglos después, un dominico alemán, Félix Faber, hablando de las peregrinaciones marítimas, sostenía que «un peregrino no debe sentir vergüenza de pedir que le busquen piojos en la barba» (ARIES y DUBY, 1988, 205 y 590). Esa vergüenza sea quizás un síntoma de que a finales de la Edad Media los hábitos de higiene en determinados círculos sociales habían mejorado.

Mas sólo en ciertos círculos. Los paisanos españoles, no ya de la Edad Media, sino de la Moderna, no se distinguían precisamente por su higiene. El sastre picardo Guillaume Marnier, que peregrinó a Santiago a principios del XVIII, cuenta que en una aldea gallega, durmiendo sobre paja, fueron despertados por unos cerdos que, al oler un gran nabo que uno de sus compañeros llevaba consigo, la emprendieron a hocicadas con él y, al hilo de esa anécdota, comenta que «es costum-

bre del país que los hombres y las mujeres duerman vestidos y cambien de ropa dos veces por año» (BARRET y GURGAND, 1980, 187).

Tales hábitos han perdurado en algunos lugares rústicos hasta anteaer. Hace apenas unos años oí contar con regocijo la historia de una anciana aún viva, ducha en el manejo de la lendrera —peine con púas espesas empleado para quitarse las liendres de la cabeza—, a quien preguntaron si se había bañado alguna vez:

—No, nunca

—¿Ni siquiera el día de la boda?

—Si me casé con un primo, contestó dando a entender que como era de la familia y había confianza se había ahorrado pasar por ese trance.

Huelga decir que los hábitos de limpieza de los peregrinos no serían más exquisitos que los de los caballeros y paisanos y no hay que descartar que la única ocasión, en todo su largo viaje, en que acudieran a una fuente para lavarse fuera poco antes de llegar a Santiago de Compostela. El Códice Calixtino habla de un «frondoso lugar que llaman —en latín medieval— Lavamentula porque en él la gente gala que peregrina a Santiago suele lavarse, por amor al apóstol, no sólo sus miembros viriles —a los que alude el nombre latino Lavamentula y, tal vez, el actual de Lavacolla—, sino también la inmundicia de todo su cuerpo». Obsérvese, que si procedían a lavarse quienes peregrinaban desde tan lejos al sepulcro de Santiago, no era, según el autor, por higiene, sino más bien, como dice el texto, por «amor al apóstol». Quizás por eso afirme Uría que dicho lavatorio cabría calificarlo de ritual. Pasado el fervor medieval, eso de lavarse de cuerpo entero no siempre se tomó al pie de la letra. En el XVII, Laffi dice que pasado Amenal llegó junto con otros peregrinos a una fuente; «aquí, prosigue, refrescamos bien, mudando los vestidos, porque sabíamos estar cercanos a Santiago». Como señala Uría, una cosa es refrescarse y otra lavarse, «pudiendo interpretar nosotros sus palabras en el sentido de que se limitaron a beber, en lugar de tomar el baño a que se refiere el *Liber Sancti Jacobi*, y a mudar la vestimenta» (URIA, 1949, II, 348-349).

<sup>4</sup> M. Melville, *La vie des Templiers*, París, 1974, p.58.



## 9. LOS HOSPITALES



9.1.  
Hospital de los Reyes Católicos de Santiago  
de Compostela. Decoración de la fachada.

## Hospedar al forastero como si de un ángel o un enviado de Cristo se tratara

A primera vista, diríase que ir a pie resulta más barato que desplazarse en coche. No es preciso comprar ni alquilar vehículo alguno. Tampoco hace falta gastar en gasolina, ya que en el caso del viandante el combustible no es otro que la comida y la bebida, que, con independencia de que camine o no, ha de ingerir diariamente. Por otra parte, quien se echa a andar con una mochila o zurrón al hombro, no suele ser muy exigente en cuanto a comodidades y, por lo tanto, cabe suponerle austero en sus gastos.

Así parece, mas no es así. Aunque andar es barato, exige emplear mucho tiempo. Una peregrinación a pie desde Flandes o el Norte de Francia podía requerir, considerando la ida y la vuelta, cuatro meses, y cuatro meses pagando todos los días techo, lecho y mesa, por módicos que sean los precios de cada pernocta o comida, acaba exigiendo un fuerte desembolso. Y si resulta que peregrinar a pie es caro, ¿cómo se explica que la peregrinación llegara a ser masiva, es decir, al alcance de los más variados bolsillos?

En buena medida, la explicación se halla en la atención gratuita prestada por los hospitales. Hoy asociamos esta palabra exclusivamente a la atención a enfermos, pero en la Edad Media fue la institución específica en que se materializó la noción cristiana de hospitalidad.

Para hacerse una idea de lo que antaño fue la hospitalidad, pocos textos más expresivos y más influyentes en la Edad Media que aquél del Génesis donde se relata la acogida que dio Abraham a tres desconocidos. Estando el patriarca sentado a la entrada de su tienda, alzó los ojos

«y he aquí que tres hombres estaban parados cerca de él. Tan pronto como los vio, corrió a su encuentro desde la entrada de la tienda y se postró en tierra. Y dijo: “Señor mío, si he hallado gracia a tus ojos, te ruego no pases de largo junto a tu siervo. Que traigan un poco de agua y lavaos los pies, y tendeos bajo el árbol. Voy a traer un bocado de pan para que reconfortéis vuestro corazón. Luego pasaréis adelante: que para eso habéis pasado junto a vuestro servidor”. Y contestaron: “haz como has dicho”.

Fue, pues, Abraham apresuradamente a la tienda, a donde Sara, y dijo: “Apresta tres arrobas de harina,

amasa y haz unas tortas”. Luego Abraham corrió a la vacada, cogió un becerro tierno y hermoso y se lo dio al mozo, que se apresuró a aderezarlo. Después tomó quesón y leche y el becerro que había aderezado y se lo puso ante ellos, quedándose él mismo en pie cerca de ellos, bajo el árbol» (Génesis, 18. 2-8).

Es difícil imaginar un recibimiento más caluroso y solícito a unos desconocidos. De alguna manera, este texto define la hospitalidad modélica y extrema. Mas no para ahí su importancia. Según la Biblia, esos tres desconocidos que Abraham recibió tan espléndidamente, resultaron ser nada menos que Yahvéh y dos ángeles. Por eso, San Pablo, cuando recomienda en su epístola a los hebreos que no olviden la hospitalidad, añade un comentario que en la Edad Media jugó un gran papel y en el que se pone de manifiesto que al escribir pensaba en esta experiencia de Abraham y en otra similar de Lot<sup>1</sup>: «gracias a ella hospedaron algunos, sin saberlo, a ángeles» (Hebreos, 13. 2).

Si antiguamente el mero hecho de venir de remotas tierras hacía del viajero una persona interesante por los peligros que hubiera superado y la experiencia adquirida al ver mundo, en la Edad Media, la posibilidad de que tras ese desconocido que llegaba a la puerta se escondiera un posible ángel, lo convertía en un ser nimbado por el misterio y potencial portador de insospechadas venturas o desventuras. Y no sólo a los ojos de crédulos y beatos paisanos, sino también de sabios reyes como Alfonso X que, hablando del deber de los preladados de hospedar a los pobres, escribió en *Las Partidas*: «porque Abraham e Loth recibieron comunamente a todos los que vinieron a posar con ellos, quiso Dios que ouiesse por huespedes a los Angeles»; es decir, cuanta más hospitalidad se practique, mayores probabilidades de ser «ventero de ángeles» como calificó a Abraham, siglos después, el autor de *La pícaro Justina*<sup>2</sup>. Y viceversa, si se desechasen algunos huéspedes, prosiguen *Las Partidas*, «por aventura podieran yr los Angeles ... con los desechados»<sup>3</sup>.

Pero dar con la puerta en las narices a un extraño, aparte del riesgo de dejar en la calle a un ángel, suponía para los creyentes otro peligro todavía mayor. En diversos pasajes evangélicos, Cristo, dirigiéndose a sus apóstoles, repite que «quien a vosotros recibe, a mí me recibe, y quien a mí me recibe, recibe

<sup>1</sup> La historia de Lot y los ángeles viene en el Génesis casi a continuación de la de Abraham: capítulo 19, 1-26.

<sup>2</sup> Citado por URÍA (1949, I, 282), autor de la más documentada

síntesis sobre la hospitalidad medieval y a quien remitiremos repetidas veces en el presente capítulo.

<sup>3</sup> Partida I, título V, ley 40.

a Aquel que me ha enviado. Quien recibe a un profeta por ser profeta, recompensa de profeta recibirá, y quien reciba a un justo por ser justo, recompensa de justo recibirá» (S. Mateo 10. 40-41). Si bien esta frase de Jesús alude sobre todo a quienes hacen apostolado, hay otro pasaje en que esta idea se desarrolla al punto de que cabe aplicarla a cualquier peregrino. Se trata de un texto clave para entender la hospitalidad medieval, no sólo por el hecho de que Cristo la destaque como una de las facetas importantes de la caridad, sino también por el marco en que lo dice. Merece la pena reproducir en su contexto estas alusiones a la hospitalidad y leerlas intentando ponerse en el pellejo de un cristiano medieval que acaba de superar los sobresaltos del año 1000 en que, como es sabido, se temió que tuviera lugar el juicio final:

«Cuando el Hijo del hombre venga en su gloria acompañado de todos sus ángeles, se sentará en su trono de gloria. ... Entonces dirá el Rey a los de su derecha: "Venid, benditos de mi Padre, recibid la herencia del Reino preparado para vosotros desde la creación del mundo. Porque tuve hambre, y me disteis de comer; tuve sed, y me disteis de beber; *era forastero, y me acogisteis*; estaba desnudo, y me vestisteis; enfermo, y me visitasteis ..." Entonces los justos le responderán: "Señor, ¿cuándo te vimos hambriento, y te dimos de comer; o sediento, y te dimos de beber? *¿Cuándo te vimos forastero, y te acogimos*; o desnudo, y te vestimos?" ... Y el Rey les dirá: "En verdad os digo que *cuanto hicisteis a uno de estos hermanos míos más pequeños, a mí me lo hicisteis*". Entonces dirá también a los de su izquierda: "Apartaos de mí, malditos, al fuego eterno preparado para el Diablo y sus ángeles. Porque tuve hambre, y no me disteis de comer; tuve sed, y no me disteis de beber; *era forastero, y no me acogisteis*; estaba desnudo, y no me vestisteis; enfermo y en la cárcel, y no me visitasteis". Entonces dirán también éstos: "Señor, ¿cuándo te vimos hambriento o sediento o forastero o desnudo o enfermo o en la cárcel, y no te asistimos?" Y él entonces les responderá: "En verdad os digo que *cuanto dejasteis de hacer con uno de estos más pequeños, también conmigo dejasteis de hacerlo*".» (S. Mateo, 25. 31-45).

La impresión que este texto produjo en los hombres del medievo supera lo que hoy podamos imaginar y ha quedado esculpida en centenares de tímpanos románicos, pintada en múltiples frescos que representan esta escena del juicio final con los bienaventurados a la derecha y los réprobos, entre quienes se encontraban los que no eran hospitalarios, a la izquierda y también quedó plasmada, como era de esperar, en escrituras de fundación de hospitales. Así, por ejemplo, el rey navarro Don García, al fundar en 1052 el hospital de Nájera, dice hacerlo en favor de «los peregrinos o huéspedes, porque en ambos se recibe a Cristo» (JIMENO JURIO, 1982, 5).

Dejar en la calle a un peregrino, aunque no fuera un ángel, resultaba pues peligroso, ya que el mismo Cristo podía pasar la factura de esa falta de hospitalidad el día del juicio final e incluso antes, según las historias que entonces se contaban y que, a modo de advertencia, recoge en su capítulo final el Códice Calixtino:

«En Poitiers, dos valientes peregrinos franceses que volvían ya de Santiago desprovistos de todo, pidieron hospitalidad por amor de Dios y de Santiago desde casa de Juan Gauterio hasta San Porcario y no la encontraron; sólo al llegar a la última casa de esta calle, cerca de la basílica de San Porcario, fueron acogidos por un pobre y he ahí que por obra de la venganza divina, se desató un violento incendio que en esa misma noche destruyó velozmente toda la calle desde la casa en que primero habían pedido albergue hasta aquella en la que les acogieron. A cerca de un millar ascendía el número de casas, pero la casa en que se hospedaron los siervos de Dios quedó indemne por la gracia de Dios. Sépase pues que los peregrinos a Santiago, sean ricos o pobres, tienen **derecho** (negrita mía) a ser recibidos y atendidos diligentemente.»

De ese derecho, no hablaron sólo los propagandistas de la peregrinación jacobea, sino también *Las Partidas*:

«E deuen los de la tierra, quando passaren los Romeos por sus logares, honrrarlos e guardarlos. Ca derecho es, que los omes que salen de su tierra con buena volun-

tad, para servir a Dios, que los otros los resciban en la suya, e se guarden de fazerles mal, nin fuerça, nin daño, nin deshonrra»<sup>4</sup>.

Es más, no sólo deben guardarse de hacerles mal, sino que en otro pasaje de *Las Partidas* el rey manda a albergueros y marineros que «les fagan —a los romeros— todo el bien que pudieren»<sup>5</sup>.

Pero la hospitalidad medieval fue incluso más lejos y no se ciñó a los cristianos ni a los peregrinos o romeros. Diríase que el temor a confundirse y rechazar a alguien digno de ser recibido indujo a que algunos optaran por atender a todo el que llegara, honrado o bandido, menesteroso o pícaro. Así por ejemplo, en el año 1216, el rey Alfonso IX condiciona una importante donación de bienes al hospital de Santa María de Arbas, a que la limosna de pan y vino se diera a todo el que llegase, «tanto a buenas como a malas personas», con tal de que lo pidiera de modo humilde y devoto<sup>6</sup>. En el siglo XIII español esta actitud no constituye una excepción. Uría, que recoge éste y otros textos, cita también unos expresivos versos de un poema latino en alabanza del hospital de Roncesvalles, donde se dice:

«La puerta se abre a todos, enfermos y sanos;  
no sólo a católicos, sino aun a paganos,  
a judíos, herejes, ociosos y vanos;  
y más brevemente, a buenos y profanos»<sup>7</sup>.

Esta actitud ante la hospitalidad que acabamos de esbozar no explica que pasado el año 1000 tomara cuerpo la costumbre de peregrinar, pero sí ayuda a comprender la buena acogida que por lo común se dispensó al peregrino durante la Edad Media. A su vez, dicha acogida gratuita contribuyó sin duda a que se generalizara la peregrinación y llegase incluso a ser masiva. Por otra parte, huelga decir que si bien la predisposición favorable ante el peregrino que pide ayuda, se mantuvo viva en toda la Edad Media, se materializó de distintas maneras a medida que cambiaban las necesidades, pues no es lo mismo atender a personas aisladas que a verdaderas riadas humanas.

Apuntemos, finalmente, que aunque la hospitalidad medieval tuviera un fuerte cuño cristiano, sus raíces no fueron exclusivamente cristianas. También entre los griegos era la hospita-

lidad una piedra de toque de la que se podían servir los dioses para poner a prueba las cualidades humanas. En la rapsodia decimoséptima de *La Odisea*, Homero cuenta cómo Antínoo hiere a un forastero, ante lo cual una voz exclama: «¡Insensato! ¿Y si por acaso fuese alguna celestial deidad? Que los dioses, haciéndose semejantes a huéspedes de otros países y tomando toda clase de figuras, recorren las ciudades para conocer la insolencia o la justicia de los hombres.» Y eso, precisamente, era lo que, en la rapsodia anterior, había hecho Odiseo con su hijo Telémaco: presentarse como forastero andrajoso. Telémaco, ignorando que se trataba de su padre, le dio manto, túnica, sandalias y espada, lo encomendó al cuidado de su porquerizo y se dispuso a proporcionarle alimentos. Al poco rato, Odiseo, con la ayuda de la diosa Atenea, se transforma, rejuvenece y se muestra resplandeciente. Episodio que, como ha señalado Jimeno Jurío, tiene un aire similar a la popular historia medieval de San Martín de Tours que partió su capa con un mendigo que resultó ser Cristo.

Aparte de la hospitalidad espontánea, fruto de sentimientos religiosos o simplemente humanitarios, también hubo por ejemplo, y desde la Antigüedad, la hospitalidad obligatoria y cabe sospechar que en algunos casos ambas modalidades de hospitalidad tuvieran entre sí cierta relación. En la Antigüedad tardía, los magistrados que por razón de su cargo tenían que desplazarse eran albergados obligatoriamente por los ciudadanos, costumbre que perduró en la Edad Media en lo tocante a los desplazamientos del señor por sus tierras. En Francia, en los siglos XI y XII, cuando el señor y su séquito pernoctaban en una aldea, los campesinos no tenían más remedio que acogerlos y atenderlos (ARIES y DUBY, 1988, 39). En Castilla, como veremos, hay fueros del XII que liberan a los vecinos de la carga de hospedaje, señal de que antes la hubo o de que entonces la había en otros términos de la vecindad. Por otra parte, una variante tardía de esta carga es la llamada «regalía de aposentos», a la que estuvieron sometidos los pisos principales de Madrid cuando se estableció la corte en dicha ciudad y en virtud de la cual era forzoso alojar a los funcionarios y servidores de la corte, así como a los ministros, consejeros y embajadores.

<sup>4</sup> Partida I, título XXIV, ley 2.

tomo XXXVIII, Apéndice 39 y lo cita URÍA (1989, 145).

<sup>5</sup> Partida V, título VIII, ley 27.

<sup>6</sup> El texto latino original procedé de la España Sagrada,

<sup>7</sup> Texto latino original en VAZQUEZ DE PARGA (1949, III, 66-70) y traducción castellana en (1949, I, 332).

## La aparición de los hospitales

Mientras las peregrinaciones fueron individuales y esporádicas, la hospitalidad la dispensaron ante todo los monasterios. Por ejemplo, desde fechas tan tempranas como los siglos V-VI, los monasterios sirios tuvieron salas para acoger a quienes marchaban en peregrinación hacia la famosa columna de San Simón el Estilita (390-460). Como es sabido y recordaba no hace mucho Buñuel en su película *Simón del desierto*, este cenobita sirio se retiró a lo alto de una columna y ejerció desde allí una singular atracción sobre los fieles y, una vez muerto, se construyó en torno a dicha columna, a la que afluían peregrinos, un impresionante monasterio<sup>8</sup>.

Pero lo decisivo fue que la incitación evangélica a la hospitalidad se recogió en diversas reglas monásticas, en particular en la de San Benito (480-547), tan influyente durante toda la Edad Media. La manera en que dicha regla se expresa resulta significativa: «todos los que vinieren, como Jesucristo sean recibidos, pues él mismo dijo: huésped fui y me recibisteis. ...Póngase, sobre todo, el mayor cuidado en el recibimiento de pobres y peregrinos, porque en éstos se recibe a Jesucristo más particularmente que en los demás; porque los ricos y poderosos bastante recomendación se atraen con su soberanía, para que se les dé el honor que les es debido» (capítulo 53). Congruentemente con ese espíritu, ya los monasterios carolingios disponían de salas específicas para pobres y peregrinos.

En suma, en una primera etapa que arranca en Europa de los mismos comienzos de la Edad Media y llega en España hasta mediados del siglo XI, la hospitalidad con los peregrinos fue dispensada por los monasterios (URIA, 1949, I, 288) y, probablemente, por particulares. Mas cuando la peregrinación se convirtió en un fenómeno masivo, la atención a los peregrinos hubo necesariamente de diversificarse y especializarse.

En la mente del cristiano de entonces, de a pie o caballero, que se viera confrontado a demandas de hospitalidad, es probable que resonaran los pasajes bíblicos mencionados más atrás, que acudieran a su memoria representaciones gráficas del juicio final y narraciones populares, más o menos fantásticas, sobre castigos y premios imprevisibles por faltar o responder a la hospitalidad; es probable, en suma, que al disponerse a hospedarlo, por gusto o por si las moscas, experimentara una indefinible mezcla de curiosidad, solidaridad y temor ante el

extraño. Pero aquello que se hace con gusto cuando es excepcional, se torna un estorbo y una carga cuando se convierte en habitual e impide el desempeño de las ineludibles labores de cada cual.

La mismísima Orden de San Benito, cuya regla establecía, como veíamos, el deber de recibir al foráneo como si de Cristo se tratara, se vió desbordada. Como recuerda Uría, Pedro el Venerable, abad de Cluny, concluyó que la estricta observancia de la regla en este punto podía acabar con la vida monástica, pues si se dedicaran a atender a cuanto forastero apareciera y a lavarles a todos los pies no harían otra cosa y se verían obligados a abandonar sus restantes obligaciones (URIA, 1949, I, 301).

No es de extrañar, pues, que a partir de un cierto punto, monasterios y particulares se plantearan cómo compatibilizar esa hospitalidad a que la religión los inducía, con sus quehaceres cotidianos. La solución consistió en crear unas instituciones especialmente dedicadas a la hospitalidad: los llamados hospitales.

Dichos hospitales podían constituir un ala especial y periférica de un complejo monástico —caso, por ejemplo, del imponente hospital de Cluny construido a fines del XI por el Abad San Hugo— o podía tratarse, simplemente, de un edificio cualquiera junto a un camino transitado, que se destinaba a ese fin por donación de particulares poderosos —obispos, reyes y nobles— o por la iniciativa de órdenes religiosas o militares. También era frecuente que los particulares encomendaran a monjes o canónigos la administración de hospitales que ellos dotaban con bienes, como ocurre con los dos primeros hospitales del Camino de Santiago claramente documentados: el de Sahagún (945) y el de Villabáscones (971), junto a Burgos. En ambos casos se trata de donaciones a importantes monasterios —de Sahagún (León) y de San Pedro de Cardena (Burgos)— por parte de gobernantes —el rey de León y el conde de Castilla— con la condición de que se usaran para atender a pobres y peregrinos. Este tipo de donaciones condicionadas fue habitual porque, como afirman los autores de un reciente estudio sobre los hospitales asturianos, «la cesión de los hospitales a un monasterio benedictino era considerada por los fundadores como la mejor fórmula para mantener su unidad patrimonial,

<sup>8</sup> Wolfgang Braunfels, *Arquitectura monacal en Occidente*, Barral Editores, 1975, p. 28-31.

al tiempo que garantía de que se iba a dar cumplimiento a los objetivos propuestos» (RUIZ DE LA PEÑA y otros, 1990, 156).

Pero, si dejamos a un lado los dos tempranos casos citados, no es hasta mediados del siglo XI cuando la fundación de hospitales empieza a generalizarse y se documentan en Palencia, el de Arconada (1047), en Navarra, el de Irache (1051-54) y en Rioja, los de Nájera (1052) y Santo Domingo de la Calzada<sup>9</sup>. Y tras éstos, se fundaron centenas y centenas de hospitales.

La gran mayoría de los hospitales conocidos se halla en el interior de núcleos urbanos, pequeños o grandes, pero los que más fama adquirieron y servicios más señalados prestaron a los peregrinos y viajeros, son los que se fundaron en lugares despoblados, en particular los próximos a puertos de montaña, pues cuanto más «inhóspito» sea un lugar, y los puertos lo suelen ser en grado sumo, más importancia adquiere para los viajeros un «hospital». No es casualidad que los dos grandes hospitales españoles que menciona el Códice Calixtino sean precisamente los que hacían transitables los pasos pirenaicos de Ibañeta (Roncesvalles) y Somport (hospital de Santa Cristina). Pareja con la dificultad de los puertos a que servían, corrió también la fama de los hospitales de Foncebadón, Cebreiro, Santa María de Arbas o Villafranca de Montes de Oca. En ocasiones, el peligro no provenía de la nieve, sino de los ladrones que asaltaban a los peregrinos en zonas boscosas y deshabitadas; los hospitales fundados en zonas de esas características, como el que construyó San Juan de Ortega al pie de los Montes de Oca, también gozaron de gran fama.

Si los puertos de montaña son inhóspitos y requerían hospitales, también las puertas cerradas lo son y dieron lugar a hospitales. Como las villas cerraban las puertas de sus murallas a una hora determinada de la tarde, aparecieron hospitales extramuros, cuya función era recoger a los peregrinos y viajeros que llegaban tarde. Y lo mismo ocurría con algunos puentes, ya fuese porque se cerraban al tránsito de noche, ya por otras razones.

Dada la estrecha relación entre los puntos singulares de los caminos —puertos, puertas y puentes— y la localización de ciertos hospitales y dada su condición de estaciones de las vías antiguas, la identificación de hospitales es básica para la identificación de aquéllas y cuantos más hospitales hilvane una vía,

<sup>9</sup> Fechas de fundación tomadas de LACARRA (1949, II, 212, 156, 145 nota 40).

<sup>10</sup> Aunque hoy hospicio equivale a asilo para niños pobres, huérfanos o abandonados, en el XVIII, que es cuando surge claramente como nueva institución caritativa, designaba ante todo casa de

mayor podemos suponer su pasada importancia y su tránsito. Una prueba gráfica de ello la proporciona la figura 4.2. en que, apoyándonos en un análisis previo de los hospitales, se dibuja la red de vías navarras de peregrinación.

Hoy, hospedar viajeros en un hotel u hostel, enfermos en un hospital o mendigos en un hospicio<sup>10</sup> son tareas que desempeñan entidades diferentes en edificios también distintos. Pero por encima de sus actuales diferencias, hotel, hospital y hospicio tienen un origen etimológico común —la palabra latina *hospes*, huésped— y los primeros hospitales prestaron simultáneamente todos esos servicios en un único edificio, lo cual acrecentaba su importancia<sup>11</sup>. Como se ha dicho no hace mucho, «el hospital medieval fue esencialmente un centro de asistencia que desarrolló una función múltiple» (RUIZ DE LA PEÑA y otros, 1990, 149).

Así, el obispo Pelayo, al fundar en León en 1084 un hospital, dice hacerlo para atender a «todos los pobres, cojos, ciegos, mudos y peregrinos de las demás provincias que buscan hospitalidad en el temor de Dios» (URIA, 1949, I, 297). Y es que, durante siglos, las nociones de peregrino, viajero, mendigo o pobre tuvieron límites difusos y el empleo de tales términos distaba de ser inequívoco. De hecho, el peregrino corriente de entonces se asemejaba al mendigo en la medida en que solía depender del techo y de la comida que le daban gratis en los hospitales, y, por otra parte, en el transcurso del viaje no era raro padecer enfermedades intestinales, ni enfriamientos, ni accidentes que transitoriamente convertían al peregrino en enfermo. Aparte de que caminando semanas y semanas, los pies no dejaban de resentirse y crear problemas que requerían también atención.

Tanto en respuesta a las inflamaciones, ampollas, magulladuras, torceduras, rozaduras, dolores y cansancio de pies, como por nociones bíblicas relativas a la hospitalidad y caridad, se practicó en los hospitales con cierta frecuencia el lavatorio de pies, tal como hicieron Abraham y Lot con sus huéspedes o Cristo con sus apóstoles el día de la Última Cena y tal como recomendaba la regla de San Benito: «Dé el abad agua-manos a los huéspedes, y láveles los pies con asistencia de la comunidad» (capítulo 53). Así se prestaba un grato servicio al huésped y, al mismo tiempo, se practicaba la humildad.

beneficencia donde se albergaba gratis a mendigos, pobres, desamparados y peregrinos.

hospicio, alberguería o *domus elemosinaria*, es decir, limosnería.

<sup>11</sup> También se usaron otras palabras y expresiones como

El fundador del hospital francés de Aubrac, de principios del XII, decidió, por ejemplo, que junto a los clérigos y hermanos encargados de atender a los peregrinos, hubiera damas con la misión de lavarles los pies con agua caliente (BARRET y GURGAND, 1980, 146 y 156). Agua a la que a veces se añadían yerbas; así, en las ordenanzas de 1586 del hospital de San Juan de Oviedo, se dispone que en la huerta haya «rosas, arrayanes y salvias para lavar los pies a los peregrinos cansados» (URIA, 1949, I, 322).

Como es lógico, esa especial atención a los pies de los peregrinos se extendía a su calzado, causante a menudo de muchas de las dolencias y problemas de aquéllos. Uría cita al respecto dos detalles reveladores: en el siglo XIII había en Roncesvalles personas encargadas de arreglar el calzado de los peregrinos y, en igual siglo, en Astorga, las ordenanzas de la cofradía de zapateros de San Martín multaban al que trabajara en fiestas de guardar, excepto si se trataba de reparar los zapatos de un peregrino (URIA, 1949, I, 321).

El lecho que se ofrecía al peregrino no solía ser exquisito: cuando había camas, que no era siempre, el colchón estaba relleno de paja, y, en ocasiones, se compartía con otra persona, conocida o no, pues, aunque hoy nos choque, en la Edad Media se le ofrecía con toda naturalidad a un forastero, tanto en los hospitales como en las casas particulares, un puesto en una cama ya ocupada y éste lo aceptaba sin aspavientos (ARIES y DUBY, 1988, 286 y 494).

En los hospitales más pobres, la comida se reducía a una cantidad limitada de pan y vino. En otros, se añadía a lo anterior un plato caliente de verduras, legumbres e incluso de carne. Y en los grandes hospitales, como el del Rey en Burgos o el de Roncesvalles en Navarra, daban de comer y beber a saciedad, tal como registran con satisfacción algunos relatos de peregrinos. Un canónigo de Roncesvalles del siglo XVII, Martín Burges de Elizondo, cuenta, y según Uría no hay motivo para dudar de lo que dice, que hacia 1660 se llegaban a dar a peregrinos de 20 a 30 mil raciones consistentes en «un pan de seiscientas onzas, media pinta de vino y suficiente pitanza de caldo y carne, y los días de viernes, sábado, cuaresma y vigiliyas, abadejo o sardinas, huevos y queso, con caldo y legumbre y algunas veces de todo, especialmente en la Semana Santa y otros

días festivos». No en vano comentaba el citado canónigo que «si en todas partes fuesen tan bien atendidos como en Roncesvalles, se despoblarían muchas comarcas para vivir en perpetua peregrinación» (URIA, 1949, I, 338-339).

La fundación de hospitales, además de hacer posible o más fácil la peregrinación, pudo suponer en algunos casos un alivio para los vecinos. En 1127, el Conde Pedro de Lara y su mujer, la Condesa Eva, dueños del hospital de San Juan y señores de la villa de Tardajos (Burgos), en cuyo término se había construido el hospital, otorgan un fuero a ésta. Aunque el mencionado hospital de San Juan y la villa de Tardajos se hallan en el camino principal a Santiago de Compostela, dichos fueros establecen que tanto los vecinos que tienen caballo como los colonos y los sacerdotes no tienen por qué admitir en su casa huéspedes, de donde cabe inferir que antes era costumbre u obligación admitirlos. Aunque la redacción no es explícita, también cabe deducir que les exime no sólo de albergar a forasteros, sino incluso al señor o sus funcionarios. ¿Existió alguna relación entre la fundación del hospital y la liberación de la carga de admitir huéspedes? No consta en este caso, pero no parece descabellado suponerlo: existiendo junto a Tardajos un hospital reciente cuya función era justamente la de acoger foráneos, ¿qué sentido tenía mantener aquella carga?. En todo caso, cabría sustituir dicha carga por una prestación a ese hospital que les liberaba de la antigua. Y algo de ello pudo ocurrir aquí. En torno al mencionado hospital, situado junto a un puente sobre el río Arlanzón, surgió un nuevo núcleo a cuyos pobladores concedió en 1147 la Condesa Eva un nuevo fuero en que no menciona la carga de hospedaje, ya suprimida en 1127, y en que los libra de diversos tributos (mañería, anubda, sayonía), pero les exige un día de trabajo al mes para el hospital<sup>12</sup>. He aquí, dicho sea de paso, una de las múltiples formas de allegar recursos empleadas en la Edad Media para hacer frente a los gastos de esos hospitales que atendían gratuitamente a peregrinos y viajeros: junto a las ya mencionadas donaciones de los poderosos, y a las mandas testamentarias de los piadosos, el trabajo físico como en Tardajos o, como veremos más adelante, el pago de tributos en especie.

<sup>12</sup> Alfredo Herrera Nogal, *El concejo de la villa de Tardajos*, Burgos, Caja de Ahorros Municipal, 1980.

## Algunos hospitales góticos de peregrinos

Como veíamos, es a partir de la segunda mitad del XI cuando se empieza a documentar la existencia de numerosos hospitales relacionados con la peregrinación jacobea. Pero una cosa es que en documentos escritos del XI se mencionen hospitales y otra es que conozcamos su arquitectura, para lo cual hace falta que se conserven restos físicos y, en España, las construcciones hospitalarias más antiguas que conocemos son del XII-XIII. En Francia sí hay noticias sobre restos del XI, en particular alusiones al hospital de Cluny basadas en el levantamiento que del mismo hizo K. J. Conant. Dicho hospital, construido por el abad San Hugo a fines del siglo XI, tenía una planta rectangular alargada de 30 x 135 pies dividida al parecer en tres partes: un dormitorio en cada extremo y, entre ambos, un refectorio. El dormitorio de hombres contaba con 40 jergones y 40 letrinas y el de mujeres con 30 lechos y 30 letrinas (ARIES y DUBY, 1988, 62).

También los hospitales españoles más antiguos cuya arquitectura conocemos, tienen planta rectangular alargada. Se trata de cinco construcciones góticas navarras de los siglos XII-XIII<sup>13</sup>, situadas en Velate, Catalain, Larrasoña, Arre y Roncesvalles, cuyos levantamientos se ofrecen en las figuras 9.1 a 9.5. y cuya localización dentro de Navarra puede verse en la figura 4.2. Entre estos cinco hospitales cabe distinguir dos grupos. Por un lado, los tres situados junto al camino principal a Santiago —los de Larrasoña, Arre y Roncesvalles—, que son los mayores y cuyas dimensiones y proporciones se parecen a las del citado hospital de Cluny: sus plantas tienen de 8,1 a 10,7 metros de anchura y de 30,8 a 33,1 de longitud<sup>14</sup>. Por otro lado, hay otros dos hospitales que sirven rutas secundarias y que son más pequeños: 7,6 x 22,3 m. el de

Catalain y 9,2 x 22,7 el de Velate. Pero aunque sean de dimensiones diferentes, responden todos a un mismo tipo constructivo como puede comprobarse examinando sus plantas y alzados. Es más, como veremos más adelante, excepto el hospital de Velate, todos los otros pertenecieron a Roncesvalles, lo cual hace más explicable la relativa uniformidad de sus características formales.

No obstante la nitidez del tipo arquitectónico común a estos hospitales, hasta ahora no se tenía en España conciencia clara de su existencia. En gran parte, porque al caer en desuso los hospitales medievales y aprovecharse los edificios para otros fines, se introdujeron en ellos notables modificaciones, al punto de que es preciso examinarlos con atención para descubrir e imaginar en ellos la construcción original. Y en parte, también, porque los que no han sufrido grandes transformaciones, se han confundido a veces con iglesias o ermitas.

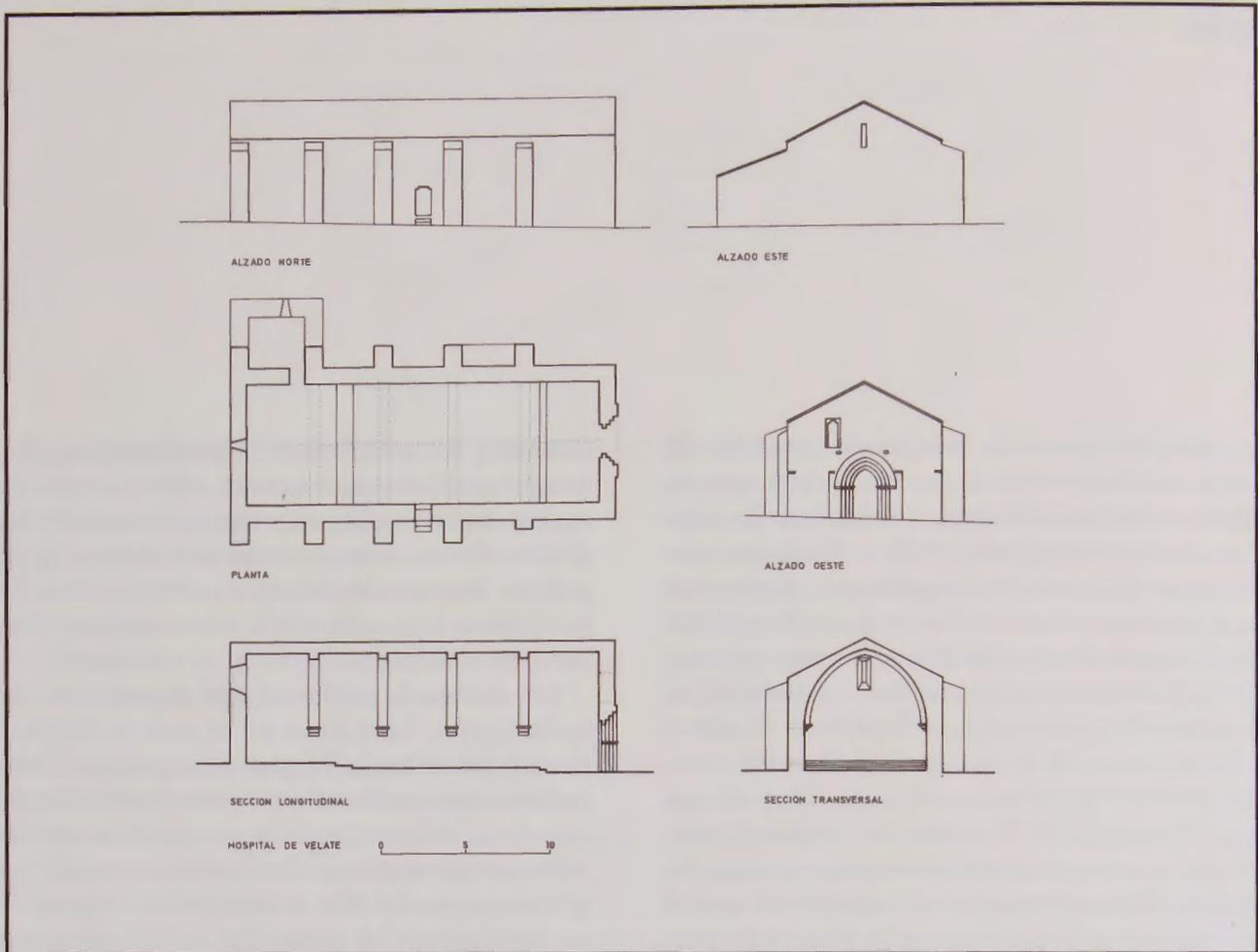
De estos cinco hospitales góticos navarros, el único que en la actualidad conserva cierta similitud con uno antiguo es el edificio restaurado que se halla en el puerto de Velate (figura 9.1.), junto a una antiquísima calzada que unía Bayona con Pamplona y que empalmaba con el camino principal de Santiago precisamente en Arre, donde hay otro hospital de este tipo. En Velate es el único lugar donde aún podemos ver una simple nave gótica con sus arcos fajones que apoyan sobre ménsulas y están reforzados por unos contrafuertes exteriores; una nave desnuda, casi sin huecos, a no ser unas lumbreras, sin apenas ornamento y, por supuesto, sin ábside, que es uno de los detalles que distingue estos hospitales de muchas ermitas e iglesias. En Velate todavía se aprecia cómo estos primeros hospitales góticos eran construcciones elegantes y airosas por su

<sup>13</sup> La datación de los edificios de estos hospitales la hemos hecho a partir de dos tipos de documentos: los escritos y los construídos. En los casos de Roncesvalles y Velate hay documentación escrita que atestigua que en el XII existía en dichos lugares un hospital. Larrasoña, por su parte, aparece citada como fin de etapa en el Códice Calixtino, que es del XII, por lo cual cabe suponer que ya entonces contaba con hospital. ¿Se corresponden los hospitales documentados por escrito con los restos que se conservan? En principio, nada se opone a que dichos restos sean de la segunda

mitad del XII. Por otra parte, las primeras noticias escritas de los hospitales de Catalain y de Arre son del XIII y el XVI respectivamente, pero cualquiera que observe sus levantamientos (figuras 9.2. y 9.4.), puede concluir que son muy similares a los otros tres que cabe datar como del XII-XIII. En suma, estos cinco hospitales son del XII o, en algún caso, de principios del XIII.

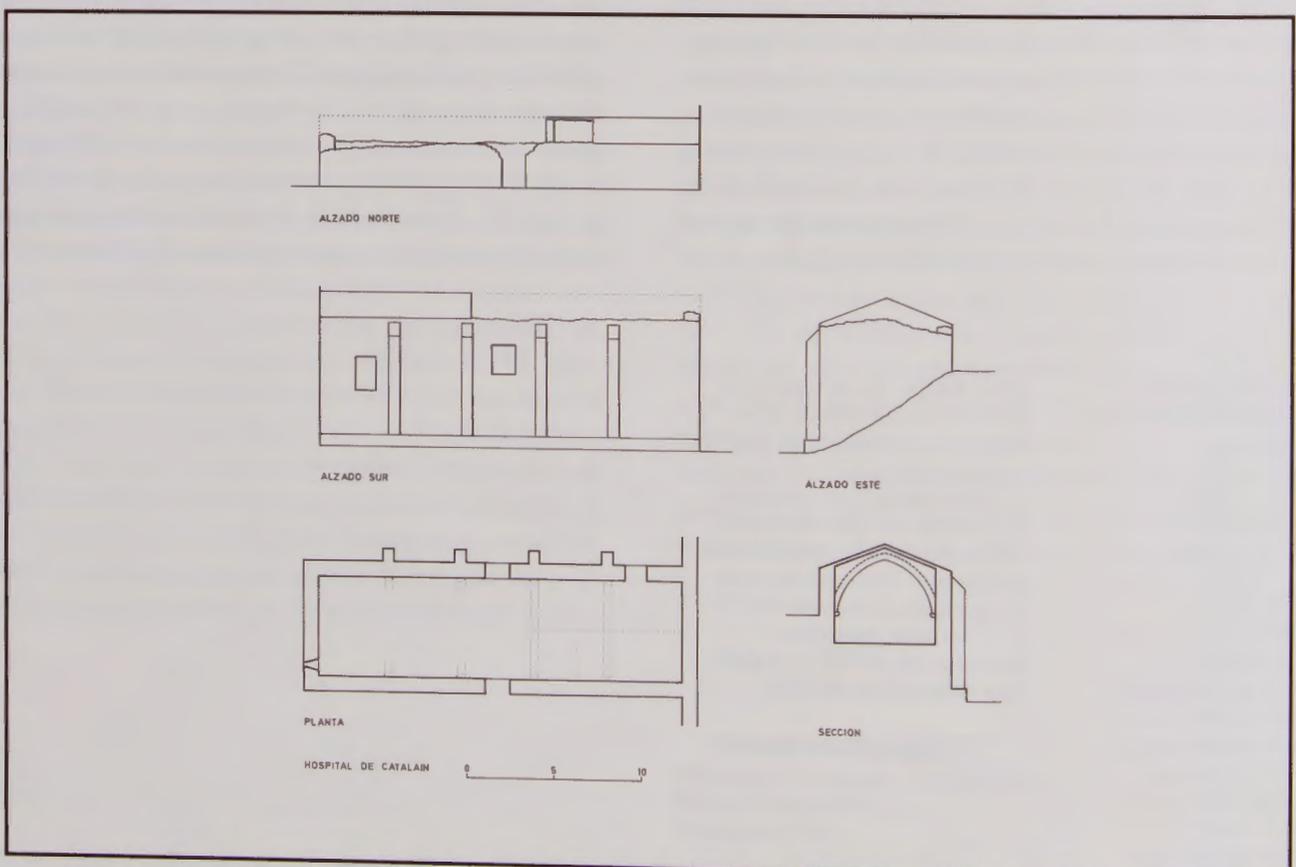
<sup>14</sup> Medidas entre paramentos externos.

FIGURA 9.1.—HOSPITAL DE PEREGRINOS DE VELATE (NAVARRA).



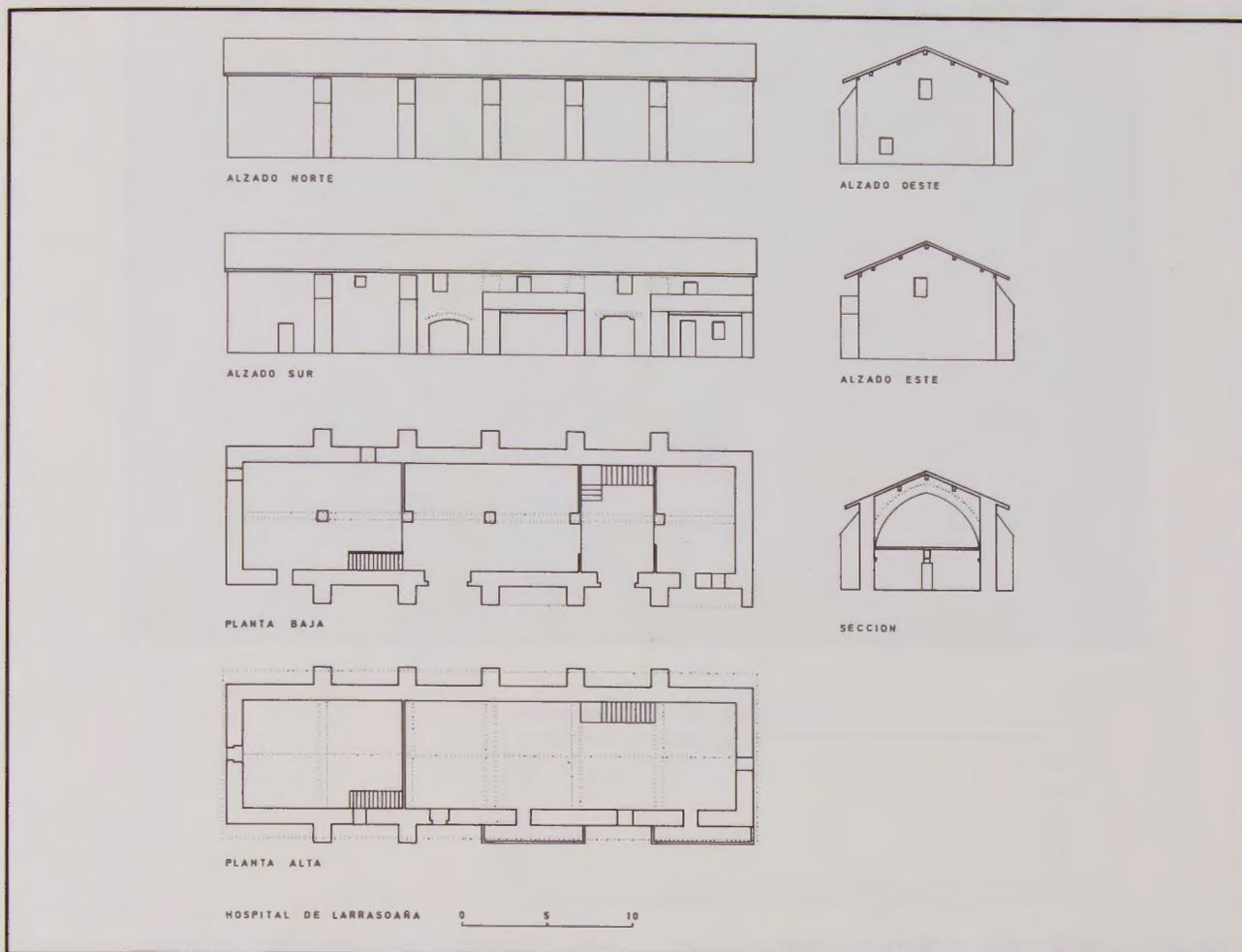
Fuente: SORIA Y PUIG (1987-88). Levantamiento de Javier Serna y Pau Soler.

FIGURA 9.2.—HOSPITAL DE PEREGRINOS DE CATALAIN (NAVARRA).



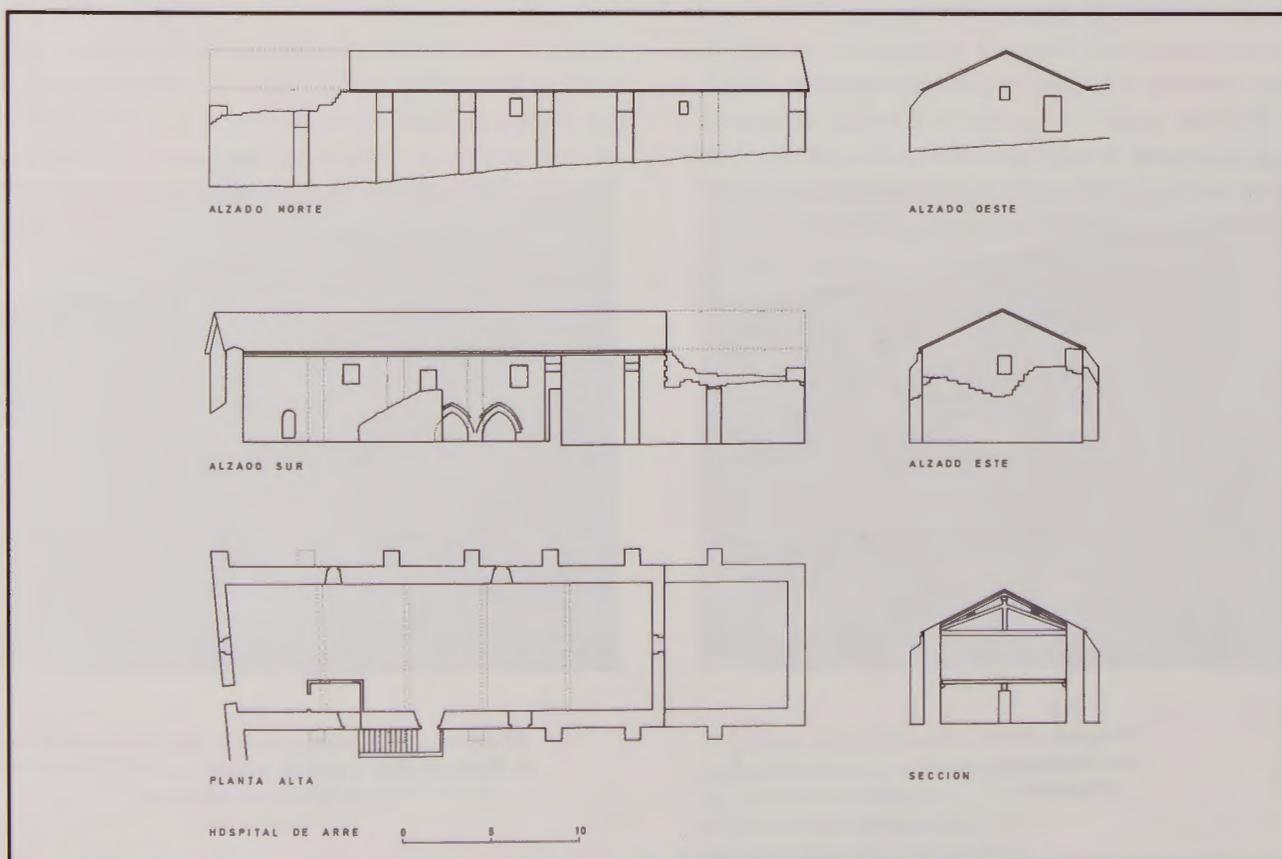
Fuente: SORIA Y PUIG (1987-88). Levantamiento de Javier Serna y Pau Soler.

FIGURA 9.3.—HOSPITAL DE PEREGRINOS DE LARRASOÑA (NAVARRA).



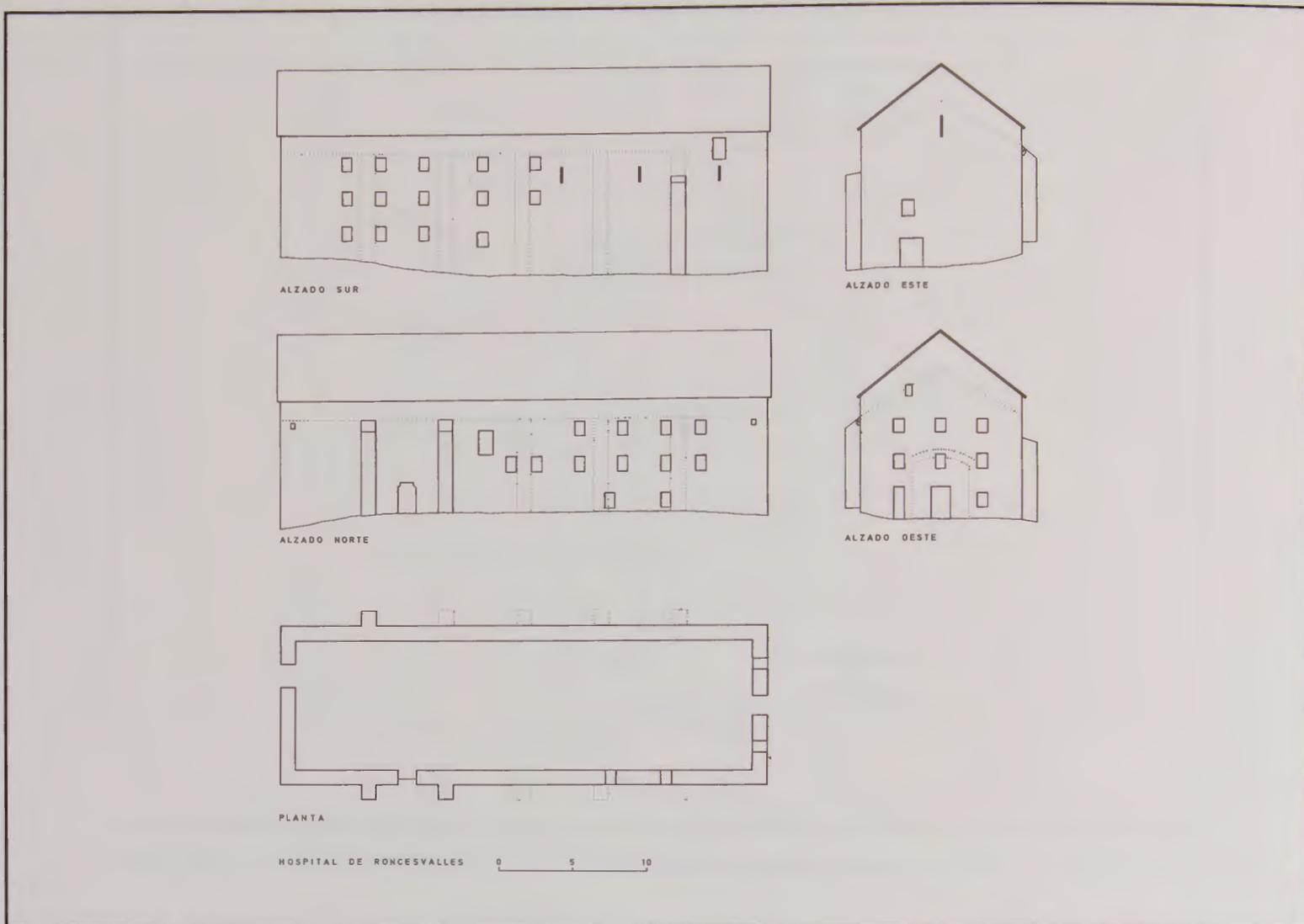
Fuente: SORIA Y PUIG (1987-88). Levantamiento de Javier Serna y Pau Soler.

FIGURA 9.4.—HOSPITAL DE PEREGRINOS DE LA TRINIDAD DE ARRE (NAVARRA).



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

FIGURA 9.5.—ANTIGUO HOSPITAL DE PEREGRINOS DE RONCESVALLES (NAVARRA).



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



9.2.  
Hospital gótico  
de Larrasoña  
(Navarra).



9.3.  
El caserón de la izquierda es el antiguo hospital gótico  
de Roncesvalles según se hallaba en 1987. A su derecha,  
la iglesia de Santiago.

Foto: A. Soria



9.4.  
Hospital de la Trinidad  
de Arre (Navarra).

esbeltez y, al mismo tiempo, sencillísimas y estrictamente funcionales.

Después del hospital de Velate, el mejor conservado es el de Larrasoña, que no ha sido objeto de restauración alguna y que aún tiene intactos los cinco arcos góticos, con sus correspondientes contrafuertes exteriores (figura 9.3. y foto 9.2.). Pero lo que en un principio fue una graciosa nave de una única planta, ya en el XVI es descrito como un edificio con caballeriza en la planta baja y «once cuartos en la parte superior, con una gran cocina culminada en amplio fumero» (IBARRA, 1936, 910). Esta entreplanta, que se apoya en magníficas vigas de roble, debió añadirse a la construcción original, pues si no, no se explica que los arranques de los arcos estén hoy por debajo de ella y debió ser la causante de la apertura de los irregulares huecos que hoy se observan, sobre todo en el alzado sur (véase sección transversal y alzado sur en figura 9.3.). Introducida esa entreplanta en el XVI o antes, en cuanto el edificio dejó de utilizarse como hospital —probablemente con la desamortización—, se convirtió sin dificultad en una vivienda, destinando parte de la planta baja al ganado, tal cual hacen hoy sus actuales propietarios. Y en función de ese reciente uso residencial, se debieron abrir también los balcones que afean parte de su fachada principal.

Una vez que en Velate y Larrasoña se ha visto cómo eran estos primeros hospitales góticos, no cuesta percatarse de que en Arre, Roncesvalles y Catalain se conservan restos de otros tres. En el caso del primero de los mencionados, el edificio

está bastante retocado y, visto desde fuera del recinto de la Trinidad de Arre, llama tan poco la atención, que el autor del estudio más detallado sobre los hospitales navarros pudo decir en los años cuarenta que «desgraciadamente, no se conserva hoy nada de las fábricas primitivas del hospital y dependencias anejas» (NUÑEZ DE CEPEDA, 1949, 656). Y es que el hospital está en parte en ruinas y en lo que resta sufrió una transformación similar a la de Larrasoña con la introducción de una entreplanta. Pero aun así se puede apreciar todavía el mismo tipo de planta rectangular alargada con contrafuertes exteriores donde descargaban unos arcos de los que sólo quedan algunos arranques (figura 9.4. y foto 9.4.). Sino, vocación o funcionalidad, no deja de ser curioso, que el antiguo hospital de Arre, haya vuelto a utilizarse en los últimos años como refugio de peregrinos tras experimentar levísimos arreglos.

En lo que toca a Roncesvalles, es una ironía de la historia que el hospital que dio fama europea al lugar, fuera casi el único edificio del archiestudiado y restaurado rincón navarro al que no se le había hecho caso alguno; el hospital gótico se tenía por un simple caserón, llamado Itzandeguía, que, durante el XIX y hasta fechas bastante próximas, había servido de cuartel. Pero si se examina la documentación existente sobre Itzandeguía, se encuentra en un texto del primer tercio del XVII, debido a la pluma de Juan de Huarte, el primer historiador de Roncesvalles, que Itzandeguía «es la casa que hoy sirve de fenería (¿almacén de heno?). La cual en sus estribos, paredes de sillería, arcos altos y lumbreras, parece haber sido iglesia»<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Debo esta información a Don Jesús Labiano, prior de Roncesvalles, que tuvo la amabilidad de proporcionarme un resumen mecanografiado de cuanto se sabía acerca de este caserón.



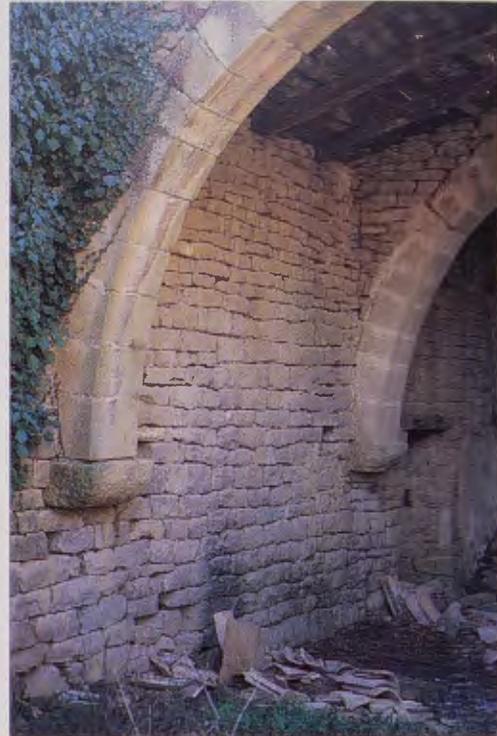
**9.5.**  
Ermita del siglo XII  
de Catalain (Navarra).

Foto: A. Soria

Si a principios del XVII no se sabía a ciencia cierta qué había sido ese edificio, es señal de que ya hacía varias generaciones que había perdido su función original al pasar a desempeñarla otra construcción posterior. Pero el hecho de que pareciera iglesia es muy significativo y explica que otros hospitales del mismo tipo, pero más pequeños, se hayan tomado por ermitas. Por otra parte, aunque la descripción del XVII es escueta, basta para confirmar que se refiere al caserón que se representa en la figura 9.5. Esos «arcos altos» que todavía veía Juan de Huarte en el XVII y que le indujeron a la suposición de que podía tratarse de una antigua iglesia, se suprimieron al construir tres entreplantas para el cuartel y desmontados los arcos, resultaban ya innecesarios los estribos que absorbían sus empujes: como puede verse en la figura 9.5., de los diez que tuvo, sólo quedaban tres en 1987. Las lumbreras que menciona Huarte no servían tampoco como huecos de un cuartel, motivo por el cual se abrieron ventanas y se suprimieron las lumbreras, a excepción de tres que se conservan en la fachada Sur y una en la fachada Este.

Del primitivo hospital resta poco —de su estado en 1987 da cuenta la foto 9.3.—, pero lo poco que queda permite afirmar que era el más imponente de los que se conservan y no tanto por las dimensiones de su planta —10,7 x 32,8 m—, similar a la del hospital de Arre, como por su alzado: mientras en los otros, al reformarlos, metieron una entreplanta, en éste cabían dos tan holgadamente que, levantando algo más los muros laterales, llegaron a meter tres. De ahí que en la figura 9.5., además de la cubierta del cuartel se dibuje la probable línea de cubiertas del primitivo hospital.

Otro indicio de que, en general, no se sabía que el tipo de edificio que recogen los levantamientos de las figuras 9.1 a 9.5. corresponde a hospitales, es lo ocurrido con el de Catalain. El Catálogo Monumental de Navarra, al tratar de Catalain, menciona que allí hubo un hospital y aunque se ocupa ante todo de la hermosa ermita románica allí existente (foto 9.5.), no deja de describir unos restos situados junto al ábside de aquella, en los que se aprecia «una larga nave rectangular dividida en cinco tramos, que se cubrirían, a juzgar por los dos tramos que se conservan, con una bóveda de medio cañón apuntada reforzada por fajones sobre ménsulas —detalle en foto 9.6.—»



**9.6.**  
Detalle de los dos arcos fajones del hospital  
de Catalain que subsisten.

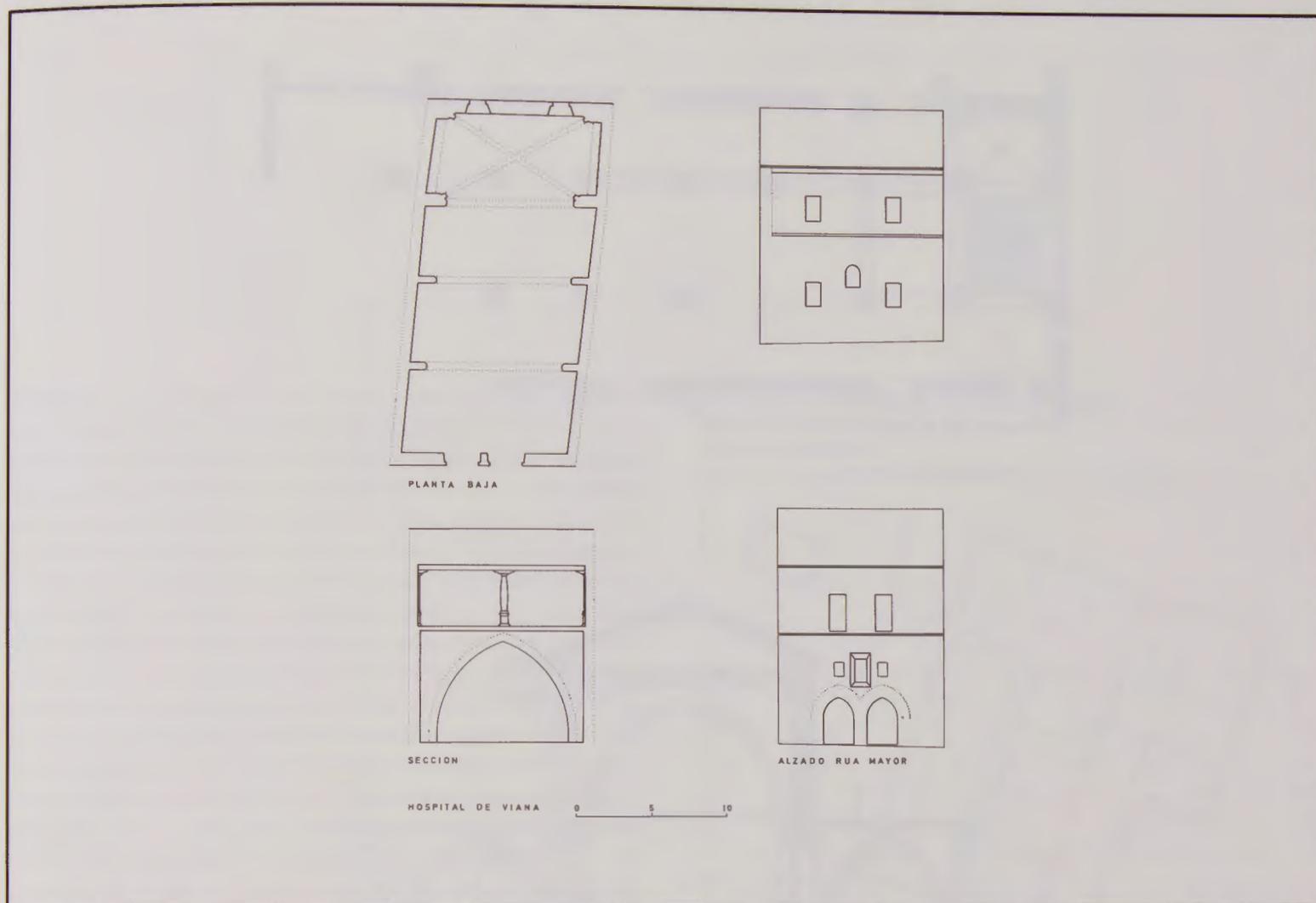
Foto: A. Soria



**9.7.**  
Fachada del hospital de Nuestra Señora  
de Gracia. Viana (Navarra).

Foto: A. Soria

FIGURA 9.6.—HOSPITAL DE PEREGRINOS DE VIANA (NAVARRA).



Fuente: SORIA Y PUIG (1987-1988). Levantamiento de José Joaquín Roncal redibujado por Javier Serna y Pau Soler.

(GARCIA GAINZA y otros, 1985, 113). Como puede verse —figura 9.2.—, dicho Catálogo describe el hospital sin darse cuenta de que era tal. Fenómeno que, según nos tememos, se repite en otros casos <sup>16</sup>.

El hecho de que se ignorara que estos edificios, tan poco llamativos por fuera (fotos 9.2. a 9.4.), eran hospitales y, además, de los más antiguos que se conocen en España, ha contribuido a su lamentable abandono, en particular en el caso de Catalain y Arre, pues el de Roncesvalles, tan olvidado durante siglos, se está restaurando.

El tipo de hospital gótico de que venimos ocupándonos apareció en Navarra en el XII y perduró, con las lógicas modificaciones, hasta el XV. Una versión urbana de este tipo arquitectónico, la brinda el hospital de Nuestra Señora de Gracia de la villa de Viana, construido en la segunda mitad del XV sobre dos parcelas medievales de unos seis metros de fachada cada una y casi 25 metros de profundidad (figura 9.6. y foto 9.7.). A diferencia de los hospitales anteriormente cita-

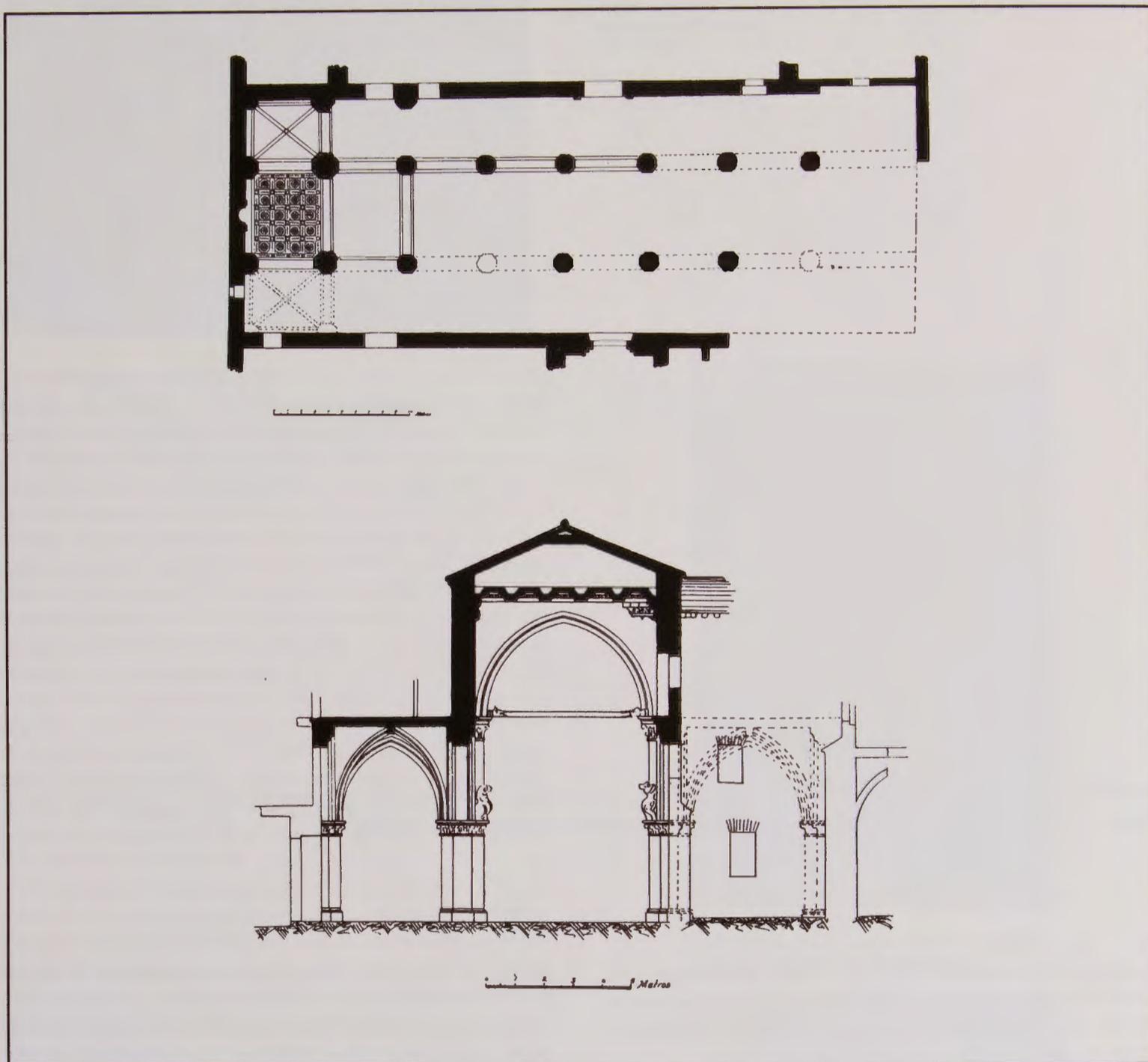
dos, el de Viana está perfectamente documentado y cuenta con bibliografía (LABEAGA, 1984, 435-440) y proyecto de restauración del arquitecto José Joaquín Roncal, a quien debo la planta y los alzados. Para adaptarse a las necesidades de una construcción entre medianeras, los contrafuertes que en los otros hospitales eran exteriores se llevaron aquí al interior. Si en otros casos se aprovechó la altura de la nave para meter posteriormente en ella una entreplanta, aquí, tal vez por que existía una capilla en el último tramo, lo que se hizo fue levantar en el XVII una segunda planta. Y como en todos estos hospitales góticos, la ornamentación es sobria y escasa.

Como una evolución o desarrollo del tipo que hasta ahora nos ha ocupado, puede considerarse el famoso Hospital del Rey de Burgos, construido en el XIII y demolido en la segunda década de este siglo. A juzgar por lo que de él se conoce —un levantamiento del arquitecto Juan Moya que publicó Lampérez en 1922 en su *Arquitectura civil española*—, su planta era también rectangular, pero mucho mayor que las que hemos

<sup>16</sup> Por razones tipológicas e históricas cabe suponer que las llamadas ermitas de Santa Eufemia y de Santa Bárbara, de los términos navarros de Santacara y Carcar respectivamente, fueron también

hospitales antes que ermitas, que es su actual función y como aparecen en el citado Catálogo Monumental de Navarra.

FIGURAS 9.7 y 9.8.—HOSPITAL DEL REY (BURGOS). PLANTA Y SECCION TRANSVERSAL.



Fuente: LAMPÉREZ Y ROMEA (1922, II, 261). Levantamiento de Juan Moya.

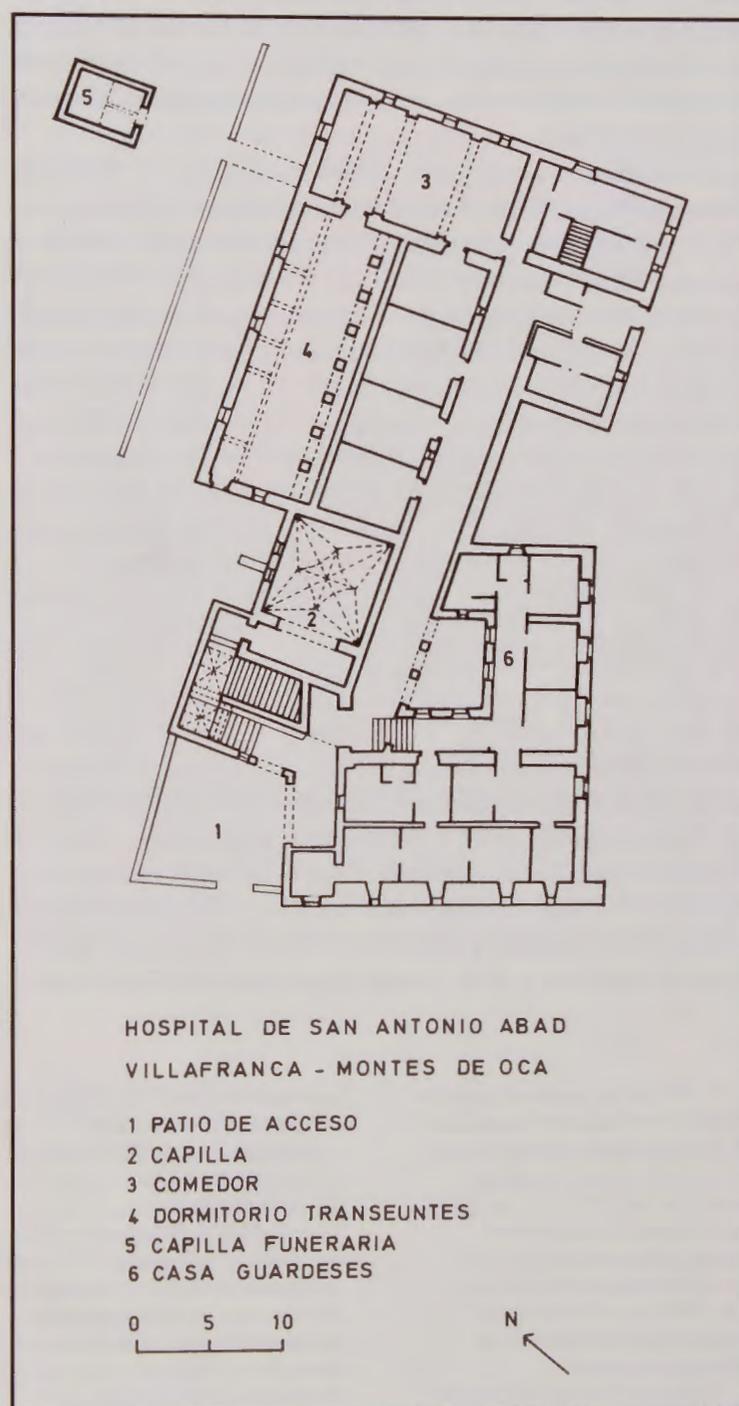
visto en Navarra —50 x 19,5 m— y en vez de una sola nave con contrafuertes exteriores, tenía una nave central alta, con arcos fajones atirantados por vigas, flanqueada por dos más bajas que en parte desempeñarían la función estructural de los contrafuertes (figuras 9.7. y 9.8). Como ocurría en el hospital de Viana, en uno de los extremos de la nave central había un altar. Pero en contraste con la sobriedad de los navarros, el edificio, que era una fundación real, debió tener una ornamen-

tación suntuosa. Según Uría, este hospital presenta analogías con los franceses de Angers y Chartres (1949, I, 377) y apoyándose en él fue como Lampérez definió el tipo basilical de hospital (LAMPÉREZ Y ROMEA, 1922, II, 259-264).

Finalmente, huelga decir que no todos los hospitales góticos responden al tipo primitivo que hemos encontrado en Navarra, ni a su versión evolucionada o basilical. De ello es buena prueba el hospital de San Antonio Abad de Villafranca de

Montes de Oca (Burgos), que levantó y estudió José Luis García Grinda y en cuyo trabajo me apoyo (figura 9.9.). Este hospital, lo fundó en 1380 la reina Doña Juana, mujer de Enrique II, y se construyó en los siglos sucesivos. Como puede verse, consta de dos grandes partes. Una, en torno a un pequeño patio porticado, destinada a vivienda del administrador y servidores permanentes del hospital, con cuadras en su planta baja, bodega en semisótano y granero en una entreplanta. Otra consistente en un ala que se apoya en un largo pasillo, junto al cual está la iglesia, obra del siglo XVI, y, a continuación, en planta baja los comedores, obra del XVIII<sup>17</sup> y, en la planta superior, las salas de enfermería y dormitorios. Una pequeña pasarela une el hospital con una capilla funeraria, elemento que, bajo formas diversas, cabe hallar en otros hospitales medievales, que o bien contaban con iglesias funerarias —caso de la iglesia del Espíritu Santo en Roncesvalles— o con cementerios, como el Hospital del Rey de Burgos o el de los Reyes Católicos de Santiago (URIA, 1949, I, 359-361). Según Pablo Arribas Briones, se conserva casi íntegro el archivo de este hospital, que debió tener en el XVI su momento de máximo auge: en 1594 atiende a 16.767 peregrinos, llegándose a contabilizar en temporada alta hasta 200 diarios.

FIGURA 9.9.—HOSPITAL DE SAN ANTONIO ABAD DE VILAFRANCA DE MONTES DE OCA (BURGOS).



Fuente: GARCIA GRINDA (1986).

<sup>17</sup> Según cuenta GARCIA GRINDA (1986, I, 106), el hospital sufrió en el XVIII un incendio en el que desapareció buena parte de su edificación primitiva. De la posterior reconstrucción, dan testimonio los arcos rebajados del comedor en los que se encuentran grabadas las fechas de 1742 y 1776.

## Los complejos económico-asistenciales de Roncesvalles

Volviendo a los hospitales góticos navarros de los siglos XII-XIII, interesa destacar una faceta importante de varios de ellos que ha pasado desapercibida. Y es que si no se reconocían sus restos como hospitales, menos se podían apreciar y entender los conjuntos en que muchos de estos hospitales se integraban, en particular, como veremos, los que pertenecieron a Roncesvalles.

La fundación en los años 1127-1132 del gran hospital de Roncesvalles, se debe al obispo de Pamplona D. Sancho Larrosa, que lo dotó espléndidamente con bienes del Cabildo y que al poco tiempo encomendó su gestión a una comunidad de canónigos regulares de San Agustín, que era la regla por la que se regía el Cabildo catedralicio de Pamplona. Situado junto al puerto pirenaico de Ibañeta, en el que abundan las nieves y neblinas, prestaba un gran servicio a los peregrinos y viajeros, los cuales se sentían además atraídos por su nombre y lo que las canciones de gesta asociaban a él: las hazañas de Carlomagno, Roldán y los Doce Pares. Por todo ello, el hospital tuvo un rápido desarrollo y adquirió pronto fama.

El agradecimiento de algunos peregrinos por la generosa acogida que se les dispensaba en este hospital navarro, se tradujo en numerosas donaciones de bienes que hicieron de Roncesvalles una especie de multinacional con propiedades dispersas por gran parte de la Europa occidental. Entre las espléndidas dotaciones fundacionales, confirmadas y ampliadas varias veces, y las, en ocasiones, no menos espléndidas donaciones posteriores de reyes y particulares, Roncesvalles adquirió pronto un gran poder económico que le permitió fundar o administrar a su vez otros hospitales como los ya citados de Larrasoña, Arre y Catalain, y otros muchos más, como el de San Nicolás de Sangüesa o el de Lorca, situados también en Navarra.

<sup>18</sup> «El hombre medieval no podía concebir una fundación hospitalaria sin la de un templo próximo o anejo. Si en aquella recibía beneficios materiales, era a Dios a quien debía agradecerlos. Los peregrinos y demás caminantes llegaban allí frecuentemente en días festivos, y tanto ellos como los enfermos podían necesitar incluso de los últimos sacramentos.

Todo esto justifica la necesidad de la existencia de capillas que algunas veces se hallan dentro de los mismos hospitales.» (URIA, 1949, I, 341)

<sup>19</sup> El huerto no sólo jugaba un papel en lo tocante a la alimentación, sino también a la hora de proveer al hospital de plantas medicinales útiles

para tratar los pies de los peregrinos —recuérdese lo que decían al respecto las ordenanzas del hospital de San Juan de Oviedo— u otras dolencias gástricas o de la índole que fuere. Por eso, A. Rubio y Vela, estudioso de los hospitales valencianos del siglo XIV, ha podido decir que «un hospital sin huerto era, en cierto modo, un hospital incompleto» (citado en RUIZ DE LA PEÑA y otros, 1990, 182).

<sup>20</sup> Aparte de las claverías situadas junto a rutas de peregrinación importantes, Roncesvalles tuvo otras en Navarra, como las de Artajo, Ecay y Zabalçeta, que al estar alejadas de tales rutas no parecen haber contado con hospital. En Ecay

Como observó Jimeno Jurío, Roncesvalles se fundó a instancias del rey Alfonso el Batallador ante el éxito logrado anteriormente por el de Santa Cristina en el puerto pirenaico de Somport y puso de manifiesto que la fundación de hospitales podía suponer «una empresa de sorprendentes resultados económicos y espirituales, haciendo óptima la frase de Cristo: “Dad y os darán”» (1982, 13). Lo cual se prestó también, al cabo de los años, al abuso de considerar los hospitales como una fuente de pingües ingresos para fines ajenos, tal como muestra el mismo autor en el caso del canónigo hospitalero de Pamplona durante el siglo XVI (1982, 10-11).

De la misma manera que Roncesvalles no fue un simple hospital, sino un complejo conjunto eclesiástico y asistencial, esos otros hospitales que Roncesvalles fundó en diversos lugares de Navarra tampoco fueron por lo general simples albergues de peregrinos, sino parte integrante de establecimientos bastante intrincados.

Según permite deducir la documentación escrita disponible, en Larrasoña, además del hospital de la figura 9.3., tuvieron los canónigos de Roncesvalles una iglesia consagrada a Santiago, igual que en el verdadero Roncesvalles, una gran huerta y una clavería u oficina eclesiástica de recaudación de tributos, que, como solían pagarse en especie, implicaba, por lo general, un granero y una bodega.

Si en la asociación entre hospital e iglesia<sup>18</sup>, y entre hospital y huerto<sup>19</sup>, ya han reparado diversos autores, creo que la relación entre hospital y clavería tampoco es casual en el caso de las que pertenecieron a Roncesvalles: se dió en todas sus claverías navarras situadas junto a rutas importantes de peregrinación<sup>20</sup>, es decir, en Arre-Villava, Lorca y Sangüesa<sup>21</sup>, aparte de Larrasoña (IBARRA, 1936, 909-912).

hubo, según señala NUÑEZ DE CEPEDA (1940, 89-90), una casa llamada «Hospital», pero no está claro si de veras lo fue o si se llamaba así simplemente por haber pertenecido al Hospital de Roncesvalles.

<sup>21</sup> Por lo poco que se sabe del hospital de Roncesvalles en Sangüesa, demolido a principios del XX, éste debía ser de un tamaño similar al de Larrasoña. En efecto, según un documento hallado en el archivo de las Comendadoras del Sancti Spiritus de Sangüesa, tenía 32 metros de longitud y 6,5 de altura (VILLABRIGA, 1962, 95) y el hospital de Larrasoña tiene casi 31 m. de largo y su cumbre está a 7 m. de altura.

Puestos a pensar qué motivos podía haber para acercar un hospital a una clavería, pronto descubriremos que a los canónigos de Roncesvalles no les faltaban razones para ello. Si una clavería recogía tributos en especie, se convertía automáticamente en una magnífica despensa. Y puestos a atender peregrinos, lo cual implicaba darles techo y mesa, nada más cómodo, en los casos en que fuera posible, que hacerlo junto a la despensa. Por otra parte, si desde las claverías se administraban numerosísimas propiedades —la de Arre-Villava llegó a administrar propiedades de Roncesvalles en nada menos que 127 localidades de la Navarra media y septentrional<sup>22</sup>— y a ellas debían acudir los paisanos a pagar sus tributos en dinero o especie desde múltiples y alejados puntos, resultaba necesario situarlas en lugares estratégicos y bien comunicados, lo mismo que los hospitales, que, no lo olvidemos, eran estaciones de las vías importantes de la época. Finalmente, si los tributos en especie incluían grano, no venía mal disponer de un molino, lo cual requería a su vez establecerse cerca de un curso de agua. Para construir una clavería junto a un río y en un punto bien comunicado, había que localizarla allí donde hubiera o se pudiera construir un puente que uniese ambas orillas. Y ya que se dominaba la técnica para saltar por encima del río con un puente y para construir presas que permitieran desviar las aguas y moler con su energía el grano, ¿por qué no construir de paso un molino batanero para golpear, desengrasar y enfurtir los paños o un trujal, o sea, un molino de aceite?

Al parecer, los canónigos medievales de Roncesvalles pensaron lo mismo y lo pusieron en práctica. Leyendo los datos que ofrece Ibarra sobre las claverías que en 1832 conservaba Ron-

cesvalles en Navarra, poco antes de la desamortización, y localizándolas en el terreno, se comprueba que las de Larrasoña, Arre-Villava, Lorca, Sangüesa y Artajo estaban situadas junto a un río y un puente y que unas tuvieron molino harinero y batán para paños (Arre-Villava y Artajo), otras molinero harinero y trujal (Lorca) y, otra, Larrasoña, molino harinero sin más<sup>23</sup>.

En suma, hay elementos para pensar que Roncesvalles montó en torno a sus claverías unos centros verdaderamente complejos de carácter religioso (iglesia y, a veces, comunidad religiosa), asistencial (hospital), tributario (clavería), agrícola (huerta, eras<sup>24</sup>, graneros y bodegas) y protoindustrial (aprovechamiento de la energía hidráulica para molinos harineros, trujales y batanes), que además eran importantes nudos de comunicaciones (puente y Camino de Santiago) por donde transitaban peregrinos y paisanos. Los peregrinos no abonaban techo, lecho, ni mesa, pero prestarles ese servicio exigía abundantes recursos que había que obtener y administrar de diversas maneras, fuese al modo de los señores de Tardajos con un día mensual de trabajo, fuese al estilo de los canónigos de Roncesvalles, fuese mediante exenciones fiscales como las que bastantes reyes concedieron a los bienes y rebaños de diversos hospitales (URIA, 1949, I, 308-310).

Aunque el hospital de Roncesvalles fuera como edificio el más esbelto de los cinco hospitales góticos de peregrinos que se conservan en Navarra, desde el punto de vista de los mencionados complejos económico-asistenciales, el más completo e interesante es el de Arre-Villava, tanto por los elementos que lo componen, como por el lugar en que se halla, mucho más apto que Roncesvalles para convertirse en un centro económico y administrativo.

<sup>22</sup> Santos García Larragueta, *Villava hasta el siglo XVI*, trabajo mecanografiado inédito que pude consultar gracias a Blas Otazu.

<sup>23</sup> De la clavería de Larrasoña no consta documentalmente en el libro de Ibarra que tuviera molino, pero lo cierto es que, como puede verse en el plano decimonónico de Larrasoña que reproducimos en el capítulo 10 (figura 10.19), había un molino muy próximo al puente y al hospital, sobre el que luego se levantó una fábrica de harinas.

<sup>24</sup> La de Lorca, situada junto al ábside de la iglesia, todavía se conoce como «era de Roncesvalles».

Dicho complejo se encuentra en lo que hoy se conoce como la Trinidad de Arre, un lugar tan bello como estratégico, situado en el punto exacto en que el valle del río Ulzama se estrecha al máximo para pasar entre dos montes que, cual muros centinelas, controlan la salida de dicho valle y de otro inmediato, el del río Arga; de ahí que uno de esos montes se llame «Miravalles» y en tiempos pasados tuviera en su cima un castillo desde el que se dominaba no sólo la entrada y salida en ambos valles, sino también la confluencia a corta distancia de los dos ríos mencionados. Al valor estratégico del lugar se añade también su corta distancia a Pamplona: unos tres kilómetros en línea recta.

Dadas las características geográficas de la Trinidad de Arre, no es de extrañar que el lugar se ocupara desde antiguo: en 1583, se encontraron precisamente junto al hospital, dos láminas de bronce de los años 57 y 185 de nuestra era en que, curiosa coincidencia, se habían escrito dos contratos romanos de hospitalidad. Es de suponer, además, que la calzada romana que unía Pamplona con Burdeos, pasando los Pirineos por Roncesvalles, cruzaba el río justamente donde todavía se encuentra un puente antiguo. Aunque dicho puente ha sufrido múltiples restauraciones a lo largo de los siglos, diversos autores (Altadill, Fernández Casado y Liz Guiral) han creído descubrir en él elementos romanos, en particular en el arco más regular: el tercero desde la margen derecha (figura 9.10. y foto 9.8.). Es más, en ese punto es muy probable que se bifurcara una segunda calzada romana: la que iba de Pamplona al valle del Baztán pasando por Lanz y Maya, topónimos en los parecen resonar los conocidos nombres romanos de Lancia y Maia. Si así fuese, la Trinidad de Arre ya era en tiempos de los romanos el estratégico nudo de comunicaciones que fue en la Edad Media.

En uno de los extremos del mencionado puente romanomedieval, y a caballo del mismo, se halla en la actualidad un convento y, pegado a él, una iglesia románica reforzada exteriormente por contrafuertes. A la vista de la planta del puente y su entorno inmediato (figura 9.11.), o de la axonometría del conjunto (figura 9.12.), resulta evidente que quienes construían a horcajadas del puente y obligaban al camino de Santiago a pasar por debajo del convento y a girar en ángulo recto, eran los

que controlaban el paso por el mismo. La apariencia del convento es moderna, pero los arcos sobre los que se apoya y que cubren la salida del puente no lo son, como tampoco lo es la idea misma de cubrir un tramo de puente o de camino con arcadas: como tendremos ocasión de ver más adelante, dicha idea se llevó a la práctica en algunos puntos del Camino a Santiago, tanto en España, donde en los dos casos que conozco se trata de construcciones góticas, como en Francia, donde también las hay románicas.

Junto a ese puente de probable origen romano, cubierto en uno de sus extremos por arcadas y flanqueado por un convento y una iglesia románica, se hallaba, al otro lado de un patio, el hospital de peregrinos. Los restos más visibles e inequívocos de este hospital son aquéllos cuya planta y alzados recoge la figura 9.4., pero quizás no sean los únicos, según se insinúa en la planta del conjunto (figura 9.11.). En efecto, determinados detalles<sup>25</sup> hacen pensar que este hospital tuvo quizás dos naves casi perpendiculares que formaban una L. Aun cuando, por el momento, no se trate más que de una hipótesis<sup>26</sup>, cabe preguntarse si habría en tiempos pasados alguna razón para construir justamente aquí, en la Trinidad de Arre, un hospital con planta en L que sería el mayor hospital gótico navarro de los hasta ahora conocidos. La respuesta es que pudo haberla, pues en ese punto convergían dos importantes caminos de peregrinación: el principal y el que procedía de Bayona pasando por Velate. Por otro lado, si la inmediata clavería de Villava tuvo importancia excepcional entre las de Roncesvalles, bien pudo tenerla también el que, según se dirá más adelante, podemos considerar su hospital.

Si cambiamos de escala para tener una visión más panorámica del enclave que estamos describiendo (figuras 9.12. y 9.13), descubriremos un nuevo elemento del mismo. Unos veinte metros aguas abajo del puente, hay una pequeña presa (primer plano de la foto 9.8.) que permite derivar agua por la margen derecha del río y aprovechar su energía hidráulica. Y justo donde esta derivación de agua termina, ya fuera de las citadas figuras, se hallaba la casa de «Atarrauía», la clavería o encomienda de Roncesvalles en Villava, cuya existencia consta documentalmente desde finales del XII<sup>27</sup> y que por su estratégica situación —en el centro de la zona en que más pro-

<sup>25</sup> En el muro que cierra el patio por el Oeste, se aprecian señales de arranques de arco y de contrafuertes similares a los de la nave conocida del hospital y dichos arcos sólo podían volar sobre la actual calle,

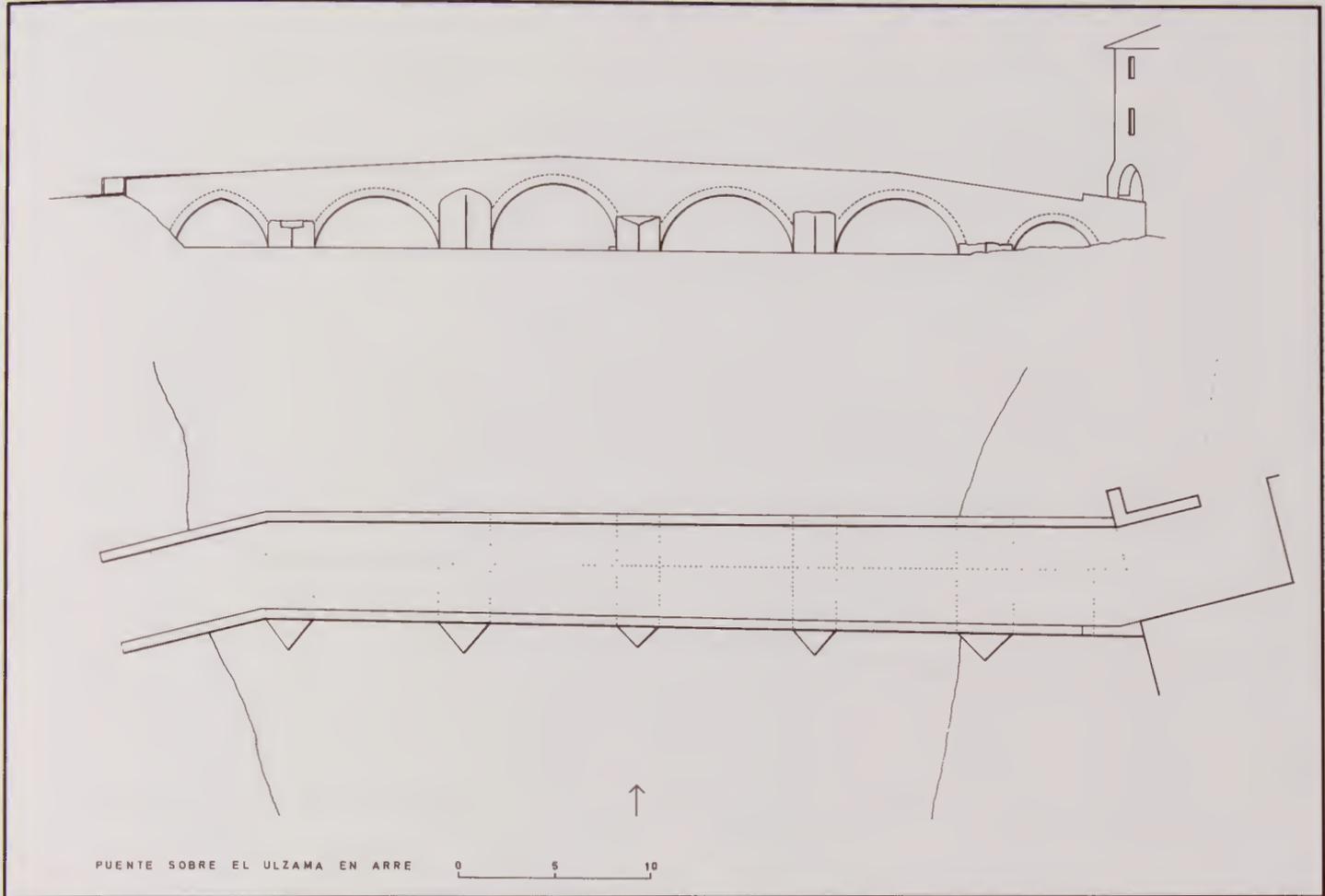
que es prolongación de la calle Mayor de Villava.

<sup>26</sup> Para salir de dudas sobre ese hipotético hospital en L habría que hacer un estudio más detallado del

lugar, de la documentación antigua y de cuándo y cómo se construyó la calle cuya apertura pudo exigir la demolición de la nave desaparecida.

<sup>27</sup> Según el citado trabajo inédito de García Larragueta, en 1196 un documento menciona a un fray Juan «comendador Altarrabie».

FIGURA 9.10.—PUENTE ROMANOMEDIEVAL SOBRE EL RIO ULZAMA EN LA TRINIDAD DE ARRE (NAVARRA).

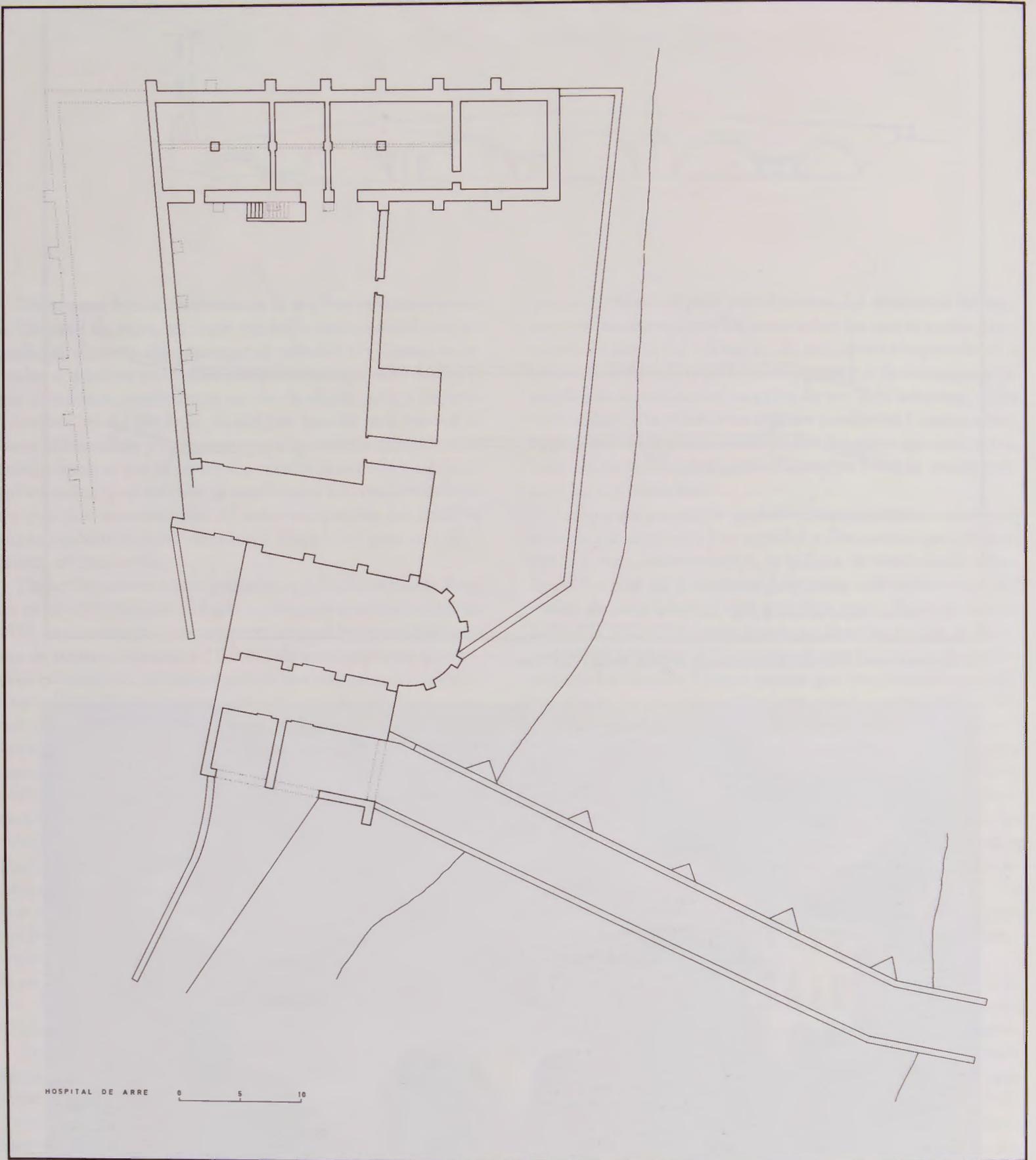


Fuente: SORIA Y PUIG (1987-88). Levantamiento de Javier Serna y Pau Soler.



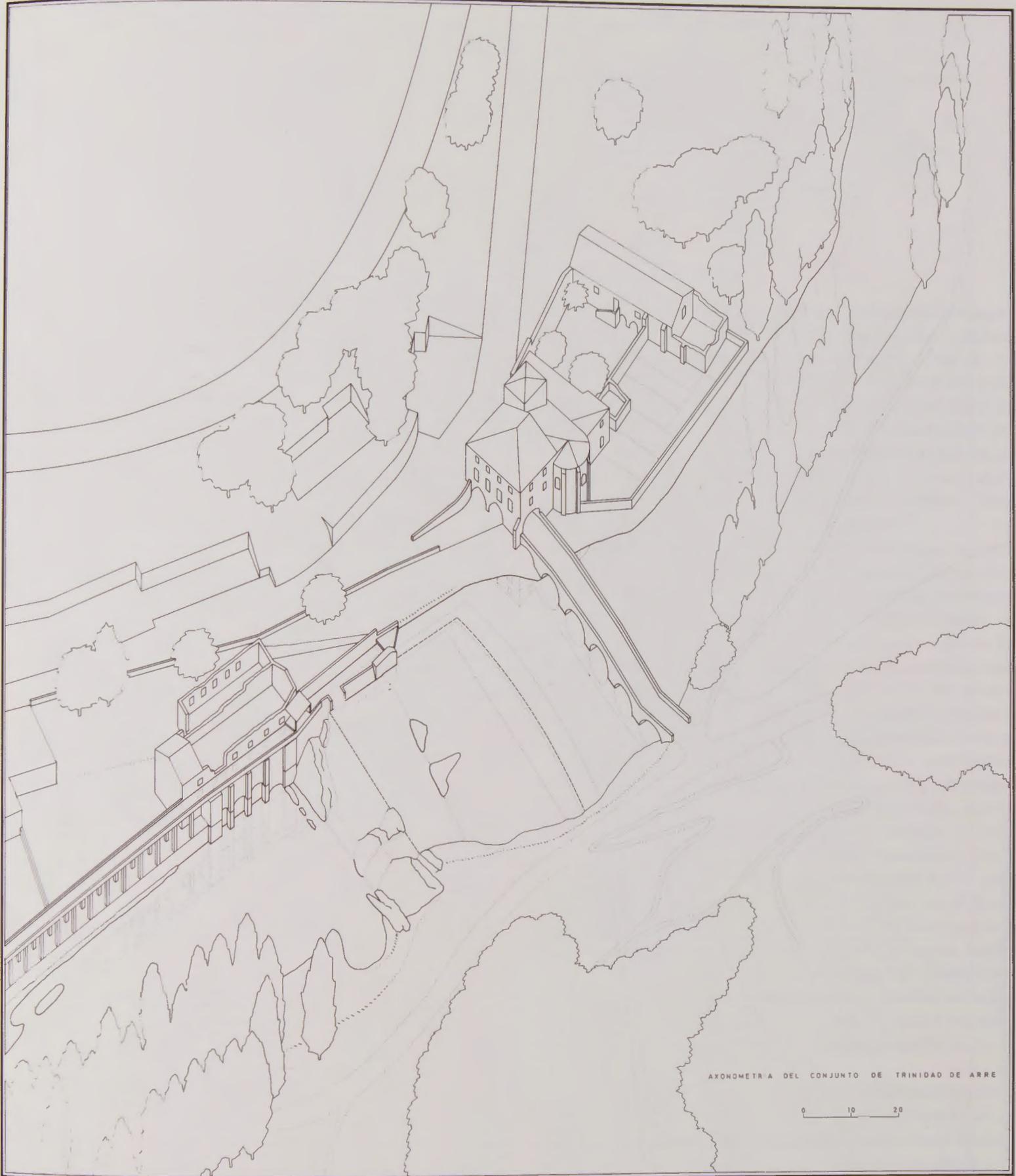
9.8.  
Conjunto de la Trinidad de Arre (Navarra). En primer plano,  
presa para derivar agua a los molinos, en segundo,  
el puente romanomedieval y, al fondo, el ábside de la iglesia románica.

FIGURA 9.11.—PLANTA DEL HOSPITAL DE LA TRINIDAD DE ARRE Y DE LOS EDIFICIOS DE SU ENTORNO INMEDIATO.



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

FIGURA 9.12.—AXONOMETRIA DEL CONJUNTO DE LA TRINIDAD DE ARRE.



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

FIGURA 9.13.—PLANTA DEL CONJUNTO DE LA TRINIDAD DE ARRE.



CONJUNTO DE TRINIDAD DE ARRE EN EL RIO ULZAMA 1 MOLINO, 2 CONVENTO, 3 IGLESIA, 4 HOSPITAL 0 10 20 →M

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

piezas tenía Roncesvalles— fue, según García Larragueta, residencia frecuente del prior, preferida al mismo monasterio pirenaico, por la proximidad geográfica a la Corte y el Obispado de Pamplona.

Sabiendo que hasta 1841 tuvo Roncesvalles en dicha clavería un molino harinero, llamado de la Peña, y un batán de paños con sus máquinas y sus jarcias (IBARRA, 1936, 915), y conociendo también la existencia de una casa llamada «del batán» en las inmediaciones de la presa, no es difícil concluir que la presa construida junto al puente tenía por finalidad derivar agua para los ingenios hidráulicos de los canónigos de Roncesvalles, en particular para el batán. Todavía hoy se conservan al borde del río Ulzama respetables muros de piedra y contrafuertes que soportaban un canal elevado por el que se derivaba el agua de la presa (figura 9.12.), canal que, tras la desamortización, se reutilizó para una fábrica de papel situada aguas abajo (véase plano decimonónico de Villava en la figura 10.7.). De la antigüedad e importancia del batán da fe, aparte de los considerables restos, un estatuto gremial de bataneros de Villava de 1254, que, según García Larragueta, es el más antiguo conservado en Navarra «y posiblemente el más antiguo de los conocidos en España», además de ser «el único testimonio de actividad de la industria textil en el reino (de Navarra) durante el siglo XIII.» Aunque no consta documentalmente que el batán o los batanes que dieron lugar a ese estatuto del siglo XIII fueran construidos por los canónigos de Roncesvalles, se sabe que al menos desde el XV fue propiedad de ellos.

Entre esta clavería, situada a unos trescientos metros aguas abajo del puente y dicho puente, cruza el río una línea inmateria que, sin embargo, no deja de tener importancia para la cuestión que venimos tratando: la linde entre los términos de Villava y Arre. Dicha linde es en parte la culpable de que pese a formar el hospital, la iglesia, el convento, el puente, la presa, los molinos y la clavería, un frente continuo en la margen derecha del río, se hablara en nuestro siglo por un lado de la clavería y el batán de Roncesvalles en Villava y, por otro, como si de entidades independientes se tratara, del puente y la iglesia de Arre (del hospital ni se hablaba, por que se creía, como ya se-

ñalamos, que no quedaban restos del mismo). Sin embargo, en siglos pasados, al hospital de lo que hoy llaman Trinidad de Arre, se le llamó «Hospital de la Trinidad de Villava», como hace Moret, u «Hospital de la Trinidad cabo Villava», es decir en el extremo de Villava, o «cabe Villava», o sea, junto a Villava (NUÑEZ DE CEPEDA, 1940, 64). Se asociaba, como es lógico por su contigüidad física, más a Villava que a Arre, pues mientras la puebla medieval de Villava creció a lo largo del Camino a Santiago desde las inmediaciones del puente, Arre es un núcleo que dista un kilómetro del puente.

A los efectos de una división administrativa que tal vez sea posterior a la propia existencia de la clavería<sup>28</sup>, se añadieron dos factores más que contribuyeron a dificultar la percepción del tipo de asentamiento que existía en torno al puente de la Trinidad de Arre: la ignorancia de que los canónigos de Roncesvalles organizaran en torno a sus claverías complejas unidades funcionales y la falta de documentación escrita relativa al hospital de Arre anterior al siglo XVI. Pero pese a esas lagunas documentales, consta en cambio que Roncesvalles tuvo propiedades a ambos lados de esa linde: al Sur, le pertenecían la clavería y los molinos de Villava, y al Norte le perteneció, no ya la Trinidad de Arre, que está pegada a la linde, sino todo Arre, «con todos sus términos y pechas» hasta que en 1406 lo vendieron a Nicolau Blanc (YANGUAS Y MIRANDA, 1964, I, 57). Y aún después de vender a principios del XV el pueblo con sus términos y pechas, siguieron los canónigos de Roncesvalles como patronos de la iglesia parroquial hasta por lo menos el XVII (NUÑEZ DE CEPEDA, 1940, 67). Consta, también, que en el siglo XVII, a los peregrinos que volvían enfermos a Francia, solían llevarlos a caballo desde el hospital de la Trinidad hasta Roncesvalles (LACARRA, 1949, II, 112), lo cual es indicio de que entonces estos dos hospitales tenían cierta relación entre sí.

A pesar, pues, de la falta de documentos escritos concluyentes, creemos que se puede sostener que el hospital de Arre fue en sus orígenes el hospital anejo a la clavería de Roncesvalles en Villava por una serie de razones que van desde las características físicas del hospital —tan afines a otros que sabemos fueron de Roncesvalles—, a su situación geográfica

<sup>28</sup> La linde entre Villava y Arre se remontará como mucho a la fecha de fundación de Villava (contracción de Villa Nova) mediante el fuero de 1184. En lo que toca a la clavería de Roncesvalles en Villava, consta que

ésta existía ya en 1196, desconociéndose la fecha de su creación, que pudo ser anterior a 1184.

## La evolución y especialización de los hospitales

contigua al puente y a la presa que alimentaba los molinos de los canónigos, como por el hecho de que durante siglos Roncesvalles fuera dueño y señor de todo Arre.

Por último, huelga decir que un enclave geográfico tan singular y tan cargado de restos históricos, merecería un especial tratamiento paisajístico, urbanístico y arquitectónico que contemplara todas las facetas del problema y no se limitara a una restauración, más o menos faraónica, de alguno de sus elementos, como se hizo en su día con el puente, que se ensanchó innecesariamente (se señala en la planta de la figura 9.10.), pues hoy apenas sirve, ni servirá, al tráfico automovilístico un puente casi cerrado por antiguas arcadas en uno de sus extremos.

Si en una primera etapa los hospitales desempeñan indistintamente funciones asistenciales diversas, como acoger pobres, enfermos y peregrinos, a partir de los siglos XII-XIII se empezaron a hacer perceptibles en España tímidos signos de especialización tendentes a separar algo a ciertos enfermos. Por otra parte, si en la primera etapa los hospitales eran por lo común fundaciones de los poderosos —reyes, nobles, obispos, órdenes religiosas y militares—, en la segunda, que dura hasta finales del XV, también los promueven las cofradías piadosas y gremiales.

Cofradías piadosas como las de antiguos peregrinos a Santiago, en las que, en general, sólo se podía ingresar si se demostraba con una Compostela que se había peregrinado efectivamente hasta Santiago y que, en algunos casos, fundaban un hospital propio. Según un censo realizado en Francia, sólo en ese país hubo más de doscientas cofradías de este tipo. En España también las hubo, incluso en poblaciones pequeñas alejadas del Camino principal, como por ejemplo San Martín de Unx (Navarra), donde en el XVIII existió una Cofradía del Señor Santiago Apóstol, formada en gran parte por vecinos que habían peregrinado a Santiago de Compostela<sup>29</sup>. Junto a estas cofradías de ex-peregrinos, se dieron también las cofradías hospitalarias que tenían a su cargo hospitales o ayudaban en la gestión de los mismos aportando bienes y trabajo; en Navarra, por ejemplo, se han identificado más de treinta (JIMENO JURIO, 1982, 22). Una de las cofradías mejor documentadas es la de Santiago del Hospital, que agrupaba a los ex-peregrinos de París y fue fundada en 1315. En diez años construyeron una iglesia y crearon un hospital en la Rue Saint-Denis para albergar gratuitamente a quienes peregrinaban, fuera a Santiago o a otros santuarios de la época, como, por ejemplo, el Mont-Saint-Michel. De la atención a los peregrinos se hacían cargo los mismos cofrades parisinos que en sólo un año —del 1 de Agosto de 1368 al 25 de Julio de 1369— llegaron a acoger nada menos que a 16.690 peregrinos (LA COSTE-MESSELIERE y WARCOLLIER, 1969, 353-355).

También las cofradías gremiales fundaron y mantuvieron hospitales. En algunos casos excepcionales la relación entre los cofrades y los peregrinos parece clara. Así, por ejemplo, no es de extrañar que los zapateros vieran con simpatía a los bípe-

<sup>29</sup> F. J. y J. A. Zubiaur, *Estudio etnográfico de San Martín de Unx*, Pamplona, Institución Príncipe de Viana, 1980.

dos que más gastaban y necesitaban zapatos, a los peregrinos, y llegaron a fundar hospitales. A partir del siglo XIII, se registran hospitales dependientes de cofradías de zapateros en Oviedo (RUIZ DE LA PEÑA y otros, 1990, 173), Tudela (GARCIA GAINZA y otros, 1980, I, 301) y Estella (NUÑEZ DE CEPEDA, 1940, 95)<sup>30</sup>. Pero en otros muchos casos, la relación dista de ser obvia. En Oviedo, que era un importante centro de peregrinación, también hubo a partir del siglo XIII alberguerías de alfayates (sastres), carpinteros, peleteros, hortelanos y herreros (RUIZ DE LA PEÑA y otros, 1990, 173). A veces, cofradías poderosas llegaban incluso a mantener un hospital al servicio de los peregrinos lejos de su propia ciudad. Es el caso de la cofradía gremial de los plateros de Santiago de Compostela que poseía un hospital al pie del Camino junto al puente de Ribadiso, a más de treinta kilómetros de distancia de la capital gallega (URIA, 1949, I, 345).

El impulso de las cofradías multiplicó el número de hospitales, al punto que llegaron a existir de veinticinco a treinta y dos en Burgos<sup>31</sup>, veinticinco en Astorga<sup>32</sup> y diecisiete León<sup>33</sup>. Incluso fuera del Camino principal se registran numerosos hospitales en ciudades como Oviedo, que al filo del año 1500 contaba con nueve hospitales y dos malaterías (RUIZ DE LA PEÑA y otros, 1990 175-176), o Tudela, que, por las mismas fechas, debía contar con seis<sup>34</sup>. Como en su día observó Uría, muchos de estos hospitales pertenecían a cofradías, eran modestos y no todos acogían peregrinos, aunque en ocasiones de mucha afluencia lo hicieran. Y en lo que toca a su arquitectura, nada cabe decir con carácter general, excepto que muchos de ellos se acomodaron en edificios cualesquiera que se adaptaron para el nuevo uso, por lo que no responden a un tipo definido.

A la par que los hospitales se multiplicaban, se inició en esta segunda etapa un lento proceso de especialización. En el siglo XI, por ejemplo, se fundan dos órdenes religiosas, las de San Lázaro y San Antón, destinadas específicamente a atender dos enfermedades muy concretas: la lepra y el fuego de San Antón, que era una especie de gangrena dolorosa, que hizo su aparición en el siglo X, y que producía en sus víctimas la sensación de un fuego abrasador. Los establecimientos de estas órdenes recibieron una denominación equívoca: a veces se llamaban «malaterías» —término que alude ya a una función mucho más específica que la de los antiguos hospitales— y, otras, se llamaron simplemente hospitales, aunque, por lo común, con un calificativo adicional que remitía a los santos relacionados con dichas enfermedades: San Lázaro, La Magdalena y San Antón.

En España es al parecer en el XIII cuando se construyen los primeros edificios destinados exclusivamente a enfermos. En Asturias, por ejemplo, a finales del XIII se documentan veinticuatro malaterías que no dispensaban cuidados médicos, sino que más bien eran en general pequeños centros de reclusión para evitar el contagio de la lepra al resto de la población, motivo por el cual se hallaban a menudo en el límite de los concejos y junto a caminos (RUIZ DE LA PEÑA y otros, 1990, 162, 164, 180 y 184). Pero en general es muy difícil distinguir entre hospitales dedicados ante todo a peregrinos y hospitales, en la acepción moderna de la palabra, destinados a acoger enfermos. Entre otras razones, porque la esperanza en una curación milagrosa empujaba en la Edad Media a innumerables enfermos a emprender largas peregrinaciones y se los recibía en hospitales de uno u otro tipo. Por ello no es raro tampoco en-

<sup>30</sup> El hospital de Tudela, que se documenta en el siglo XIII, se llamaba de San Leonardo o de los zapateros y, el de Estella, de San Salvador de los Zapateros.

<sup>31</sup> La primera cifra la da el Padre Flórez en su *España Sagrada* y, la segunda, procede del relato del peregrino de finales del XV Hermann Künig.

<sup>32</sup> Augusto Quintana Prieto, «Pueblos y hospitales de la ruta jacobea en la Diócesis de Astorga», *Compostellanum*, 1971, vol. XVI, 133-134. El hecho de que se documenten veinticinco hospitales distintos —de los cuales siete en el XIII y otros siete

en el XIV— no quiere decir que todos llegaron a coexistir en un cierto período de tiempo.

<sup>33</sup> Según RUIZ DE LA PEÑA y otros (1990, 176).

<sup>34</sup> Aludo a los hospitales de S. Leonardo o de los Zapateros del siglo XIII y a los de Sta María, San Nicolás, Santiago y de los Ballesteros, documentados en el XV, así como al hospital llamado «viejo», anterior a 1517.

contrar en las grandes rutas de peregrinación hospitalares de los órdenes de San Lázaro o de San Antón.

Un caso llamativo por sus restos arquitectónicos es el del convento de San Antón próximo a Castrojeriz (Burgos), que contó con iglesia, hospital, convento, molino, huerto y palomar y del que se ofrece una axonometría en la figura 9.14. Unas elegantes arquerías ojivales del XIV cubren el camino disponiéndose a un lado la iglesia, de la que quedan aún imponentes ruinas, y, al otro, el hospital del que no se conservan restos claros, aparte de dos ventanas o taquillas que dan al tramo de Camino cubierto por las arquerías y a través de las cuales puede que se diera pan o vino a los peregrinos que pasaban por allí sin detenerse. El llamativo detalle de techar el camino con una grácil arquería, de construir en él una especie de puerta siempre abierta y disponer a un lado la iglesia y al contrario el hospital, no es exclusivo de San Antón de Castrojeriz, sino que se da también en el Hospital del Crucifijo de Puente la Reina (Navarra) y en algunos casos franceses entre los que destaca el Hôpital Neuf de Pons (Charente-Maritime). Apoyándose en estos ejemplos, algunos estudiosos franceses, como André Masson en los años 40 y más recientemente René de La Coste-Messelière, han lanzado la hipótesis de que dicho detalle pudiera constituir un rasgo distintivo de la arquitectura de los hospitales medievales de peregrinos cuando quizás no sea, al menos en España, más que un recurso ocasional al que se apela por razones diversas y no siempre de la misma manera, como muestra el hospital de Arre, donde iglesia y hospital están a un mismo lado de las arcadas que cubren un extremo del puente (figura 9.12.).

La proliferación en los grandes núcleos de pequeños hospitales, en general cortos de recursos, indujo a principios del XVI a diversos intentos de fusionarlos o concentrarlos en unos pocos y mayores. Dichos intentos, a pesar de contar con el respaldo de los reyes, encontraron en general mucha resistencia, pues las cofradías defendían sus hospitales como legítimas propiedades particulares que se regían por ordenanzas que habían recibido la aprobación superior. Por ejemplo, los Reyes Católicos, al fundar el famoso hospital de Santiago que lleva su nombre (fotos 9.9-9.10), pretendieron suprimir tres hospitales de dicha ciudad e incorporar sus rentas y bienes a ese gran

hospital; en 1546, cuarenta y cinco años después de las obras, todavía no se había logrado dicha anexión (URIA, 1949, I, 310-311). Pero por más que muchas cofradías se resistieran, su propia decadencia a lo largo del XVI, contribuyó a la desaparición de sus hospitales y su ulterior concentración. Además, la resistencia no fue igual por doquier. En Estella, por ejemplo, en 1524, por decisión de Carlos V, todos los hospitales que había entonces en la ciudad se fundieron en uno llamado «Hospital General» (LACARRA, 1949, II, 137), denominación con la que se quería significar que se trataba de una nueva modalidad de hospital.

De hecho, la actitud respecto a los hospitales y la hospitalidad con los peregrinos jacobeos, empezaba a ser en la España del XVI muy otra a la propia del Códice Calixtino o de Las Partidas de Alfonso X. Un expresivo ejemplo de los nuevos aires que empezaban a correr, lo brinda el siguiente diálogo del *Viaje a Turquía*, escrito a mediados del XVI y atribuido por unos a Cristóbal de Villalón y, por otros, al Doctor Andrés Laguna:

«JUAN.—... si fuese así que no hubiese hospitales, ¿qué harían tantos pobres peregrinos que van donde vos agora, de Francia, Flandes, Italia y Alemania?, ¿dónde se podrían aposentar?»

PEDRO.—El mejor remedio del mundo: los que tuviesen qué gastar, en los mesones, y los que no, que se estuviesen en sus tierras y casas, que aquélla era buena romería, y que de allí tuviesen todas las devociones que quisiesen con Santiago. ¿Qué ganamos nosotros con sus romerías, ni ellos tampoco, según la intención? Que el camino de Hierusalem ningún pobre le puede ir, porque al menos gasta cuarenta escudos y más, y por allá mal-dita la cosa les aprovecha pedir ni importunar.»

Con el advenimiento en el XVI de los hospitales «generales» o «reales» de nuevo cuño, se difundió en España un nuevo tipo arquitectónico que, según Concepción Félez, se había desarrollado en Italia a lo largo del XV y que Filarete, en el Hospital Mayor de Milán, había llevado a su cima. Aludo a lo que Lampérez llamó tipo cruciforme, caracterizado por dos

FIGURA 9.14.—AXONOMETRIA DEL CONVENTO DE SAN ANTON. CASTROJERIZ (BURGOS).





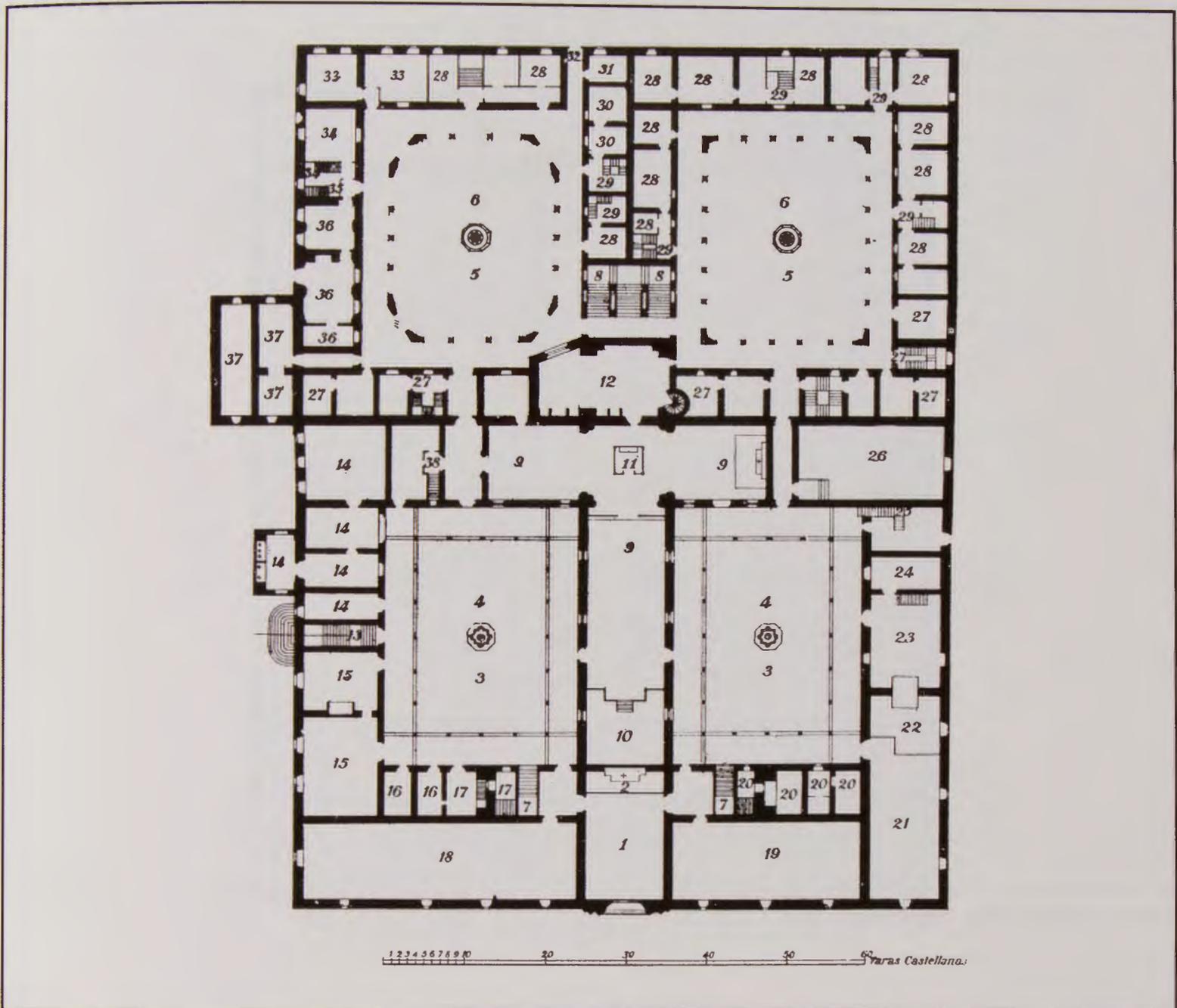
grandes crujeas, en general de dos plantas, que forman una cruz y en cuyo encuentro hay un crucero coronado con una linterna. Dicha cruz se inscribe a su vez en una planta rectangular o cuadrangular, dando lugar a cuatro grandes patios.

El primero de los hospitales españoles que responde a este tipo, es el hospital de los Reyes Católicos de Santiago de Compostela, cuya construcción se inició en 1501 (figura 9.15). Inicialmente se proyectó sólo con dos patios y luego se añadieron los otros dos, formándose así la cruz central, que aparece mucho más nítida en otros hospitales construidos posteriormente por el mismo arquitecto, Enrique Egas, en Toledo (1504) y en Granada (1511), como puede verse en la figura 9.16. Pero estos hospitales de Toledo y Granada, como otros posteriores del mismo tipo que se construyeron en Valencia y Sevilla, ya no eran propiamente hospitales de peregrinos, como el de Santiago, sino instituciones asistenciales de otra índole en las que la atención médica iba tomando importancia. El de Granada, por ejemplo, lo fundaron los Reyes Católicos «para acogimiento e reparo de los pobres» y una vez inaugurado se especializó sobre todo en la curación de la sífilis o mal de «bubas» y en la atención a los locos o «inocentes» (FELEZ LUBELZA, 1990).

El hecho de que quepa señalar rasgos que delatan una evolución, no quita, por otra parte, que el fenómeno hospitalario

9.9 y 9.10.  
Fachada del hospital de los Reyes Católicos de Santiago de Compostela y detalle de la ménsula de los balcones añadidos a la fachada en el XVIII.

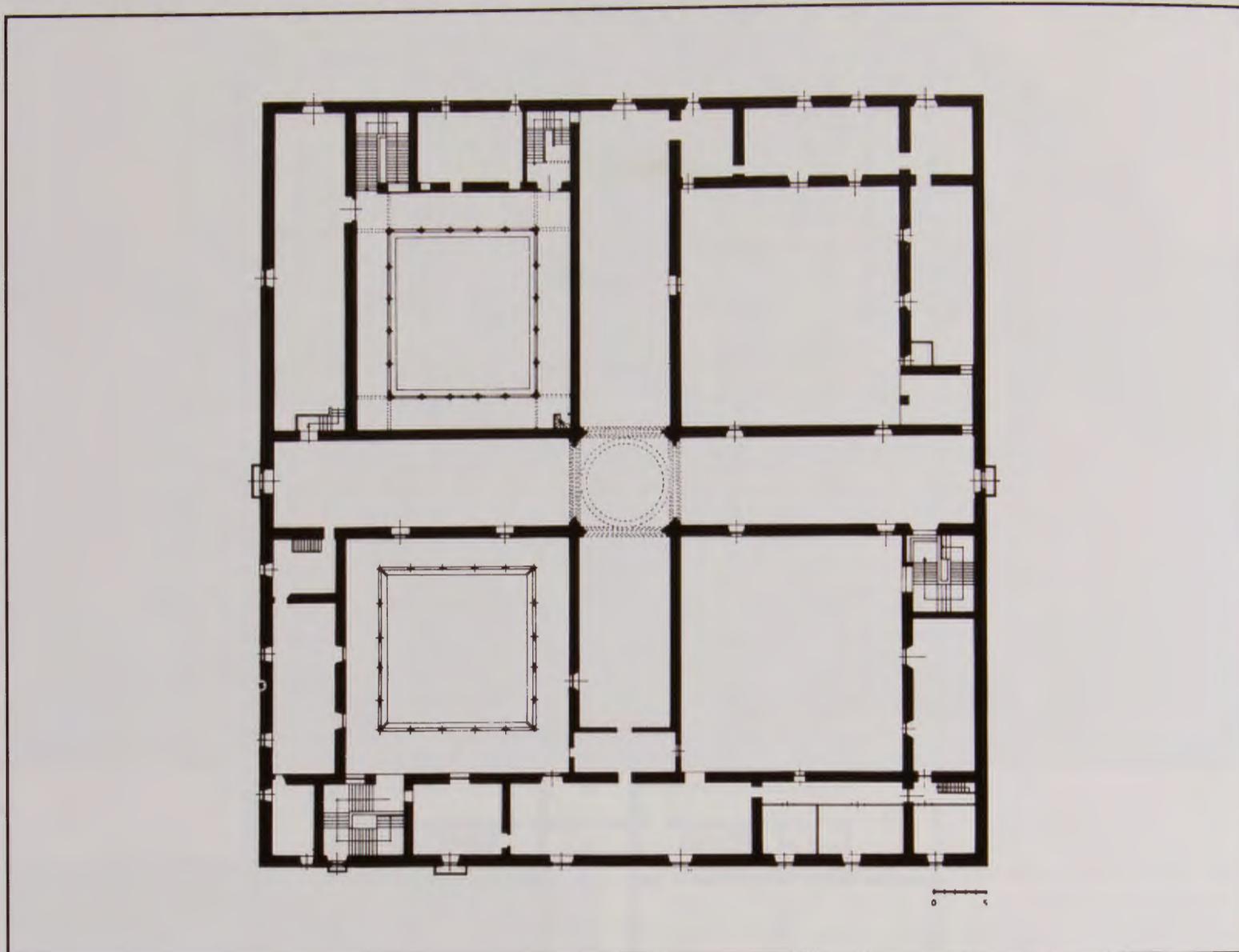
FIGURA 9.15.—PLANTA DEL HOSPITAL DE LOS REYES CATOLICOS DE SANTIAGO DE COMPOSTELA, SEGUN SE HALLABA EN 1807.



Fuente: URÍA (1949, I, 386).

1. Entrada principal y Pórtico de este Edificio.
2. Reja y Altar del Christo.
3. Patios con sus anditos formados de Pilares y Arcos que sostienen las Galerías Altas.
4. Fuentes en ídem.
5. Patios segundos contruídos de nuevo, con sus arcadas, columnas y machones sobre que carga los Corredores o tránsitos altos.
6. Pozos con sus cúpulas y columnas.
7. Escaleras antiguas muy oscuras y repechosas.
8. Idem otra de cómoda subida.
9. Partes de la Iglesia que corresponden debajo de las enfermerías altas.
10. Coro de los Capellanes.
11. Tabernaculo ruinoso con altares alto y bajo situado en el centro o bóveda de la Iglesia.
12. Sacristia de bóveda y Escalera oscura que sube a otra pieza alta.
13. Escalera que baja al Corral.
14. Oficinas de Botica y su laboratorio.
15. Refectorio y cocina de los Capellanes.
16. Quartos que en el día sirven al Capellan y Medico belante.
17. Idem otros de poca utilidad y sin aplicación.
18. Enfermeria de ns. s. Jose.
19. Idem otra de Sta. Teresa, que tiene su techo ruinoso y apuntalado.
20. Quartos con sus entresuelos que sirven de habitación al barrendero, y prision de los sirvientes menores.
21. Pieza o Quadra que sirven de Almacén de Maderas y tiene su techo ruinoso y apuntalado.
22. Idem otra que sirve de cocina para encender los braseros de las salas.
23. Cocina de los enfermos y escalera que sube a una porción de entresuelo que la cubre.
24. Quarto que sirve de Despensa al cocinero.
25. Escalera que sube al entresuelo de la pieza antecedente, y el que cubre a la que sigue.
26. Pieza o almacén de granos.
27. Escaleras que suben a la habitación del Ama mayor e Inclusa, que dividida en dos partes ocupan los entresuelos de las piezas núm. 27, cuyas oficinas altas y bajas son de poca utilidad por su escasa luz y ventilación.
28. Piezas que por el mismo orden ocupan los Dependientes que viven en los entresuelos a que suben las Escaleras núm. 29.
30. Quarto que hoy sirve de alojamiento de Peregrinos.
31. Idem otro en que se reparten las raciones del pan.
32. Puerta del Postigo.
33. Salas que en día ocupa el Colegio de Cirugia.
34. Pieza baja del Mayordomo y escalera que sube a su habitación.
35. Escalera que baja a los sótanos que corresponden al Corral.
36. Oficinas de Secretaria, Archivo y depósito con bóvedas echas ultimamente.
37. Almacén de Carbon y Caja de los Comunes altos.
38. Escalera que baja a la bodega."

FIGURA 9.16.—PLANTA PRINCIPAL DEL HOSPITAL REAL DE GRANADA.

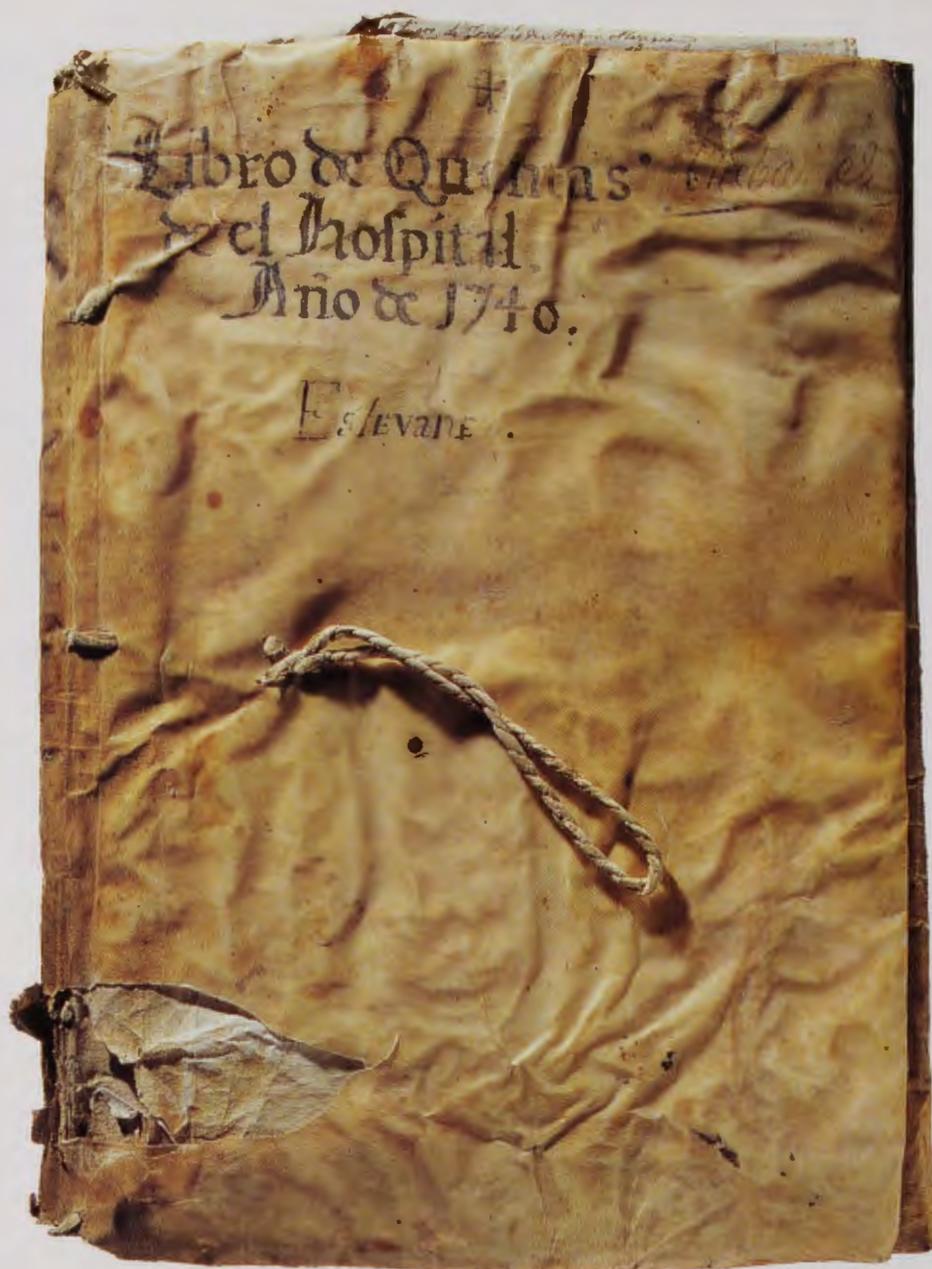


Fuente: FELEZ LUBELZA (1990).

muestre una gran inercia y que, de la misma manera que un tipo arquitectónico del XII perdura hasta el XV, como veíamos en el caso del hospital de Viana, ciertas modalidades rudimentarias de asistencia permanecieron en vigor hasta avanzado el XVIII (foto 9.11). O dicho de otra manera: hay ciertamente una evolución y especialización, pero éstas no se manifiestan más que en contados casos, coexistiendo en un mismo siglo hospitales que conceptualmente pertenecerían a etapas distintas. Buena prueba de ello la brinda el análisis la información que sobre hospitales burgaleses contiene el catastro dieciochesco del Marqués de la Ensenada.

En la antigua provincia de Burgos, que era mucho más grande que la actual, los usuarios fundamentales del grueso de los hospitales eran entonces, por un lado, los pobres y, por

otro, los viandantes, transeúntes, transitantes, pasajeros o forasteros, que de todas estas maneras los llaman, y que muchas veces eran también pobres. Figuran asimismo entre los usuarios de los hospitales, los enfermos y los peregrinos, pero en mucha menor proporción. Sobre un total de 336 hospitales, a los enfermos no se les menciona explícitamente como usuarios más que en 31 casos y a los peregrinos en sólo 16. Pero si buscamos hospitales especializados o dedicados fundamentalmente a enfermos o peregrinos, las cifras resultan aún menores, pues de esos 31 hospitales que atienden enfermos, sólo 3 parecen servirlos en exclusiva; y en lo tocante a los peregrinos, de los 16 que los mencionan, sólo 6 parecen tener por único menester el de acoger peregrinos, y a saber si no seguían llamando peregrino a cualquier forastero de paso. En suma, a

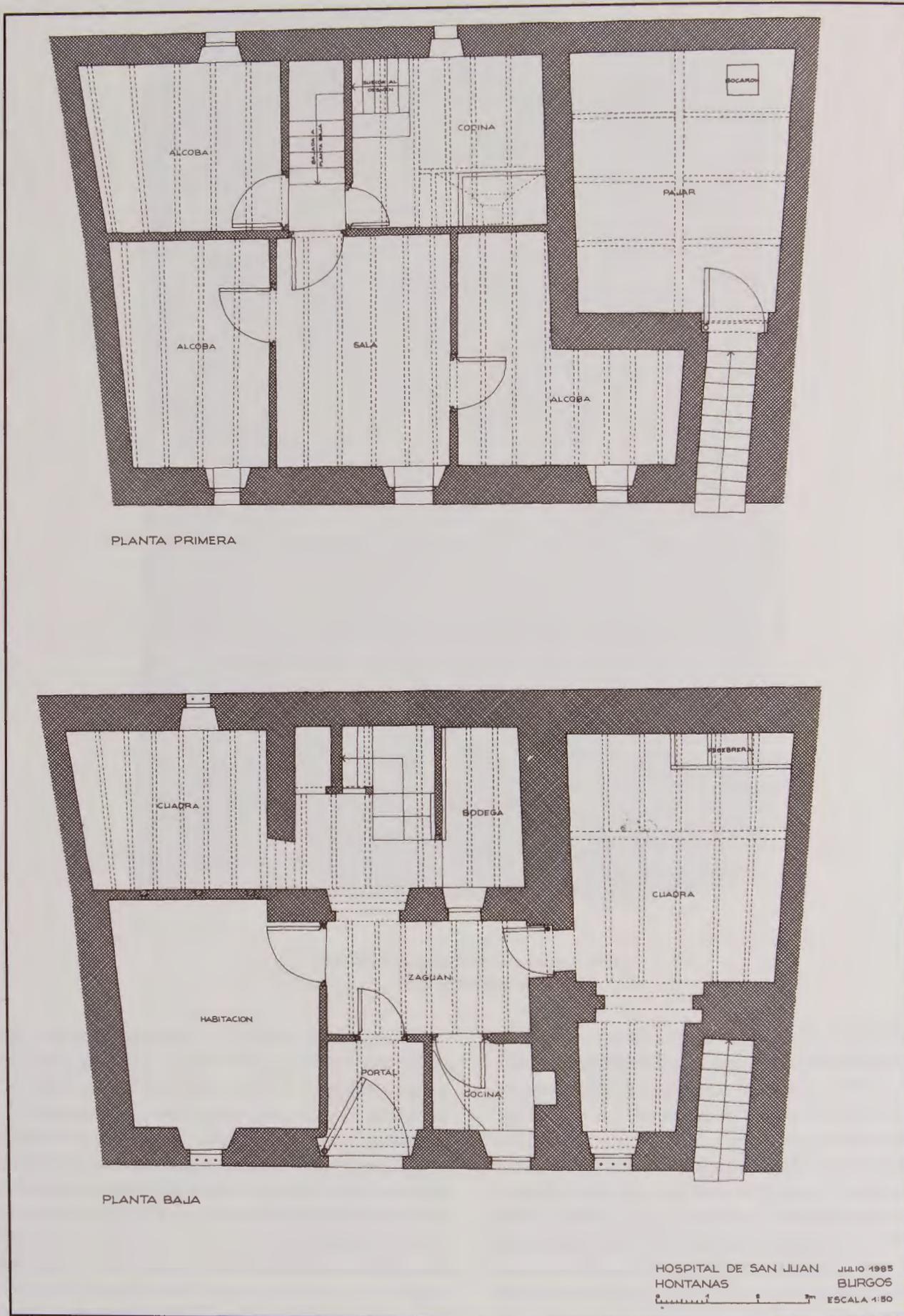


9.11.  
Libro de cuentas del hospital de Estébanez  
de la Calzada (León).

mediados del XVIII, los hospitales burgaleses seguían siendo en su gran mayoría instituciones asistenciales de funciones diversas y poco especializadas, como en la Edad Media, con la única diferencia de que la peregrinación había pasado a ocupar un lugar muy secundario entre sus cometidos. El cambio drástico se produjo en el XIX con el fin del antiguo régimen y con la desamortización. Y ni siquiera ésta última acabó con todos los hospitales: en Burgos, bastantes pasaron a manos de la Administración Pública y siguen en ellas, a menudo abandonados o en ruinas, sin que ésta se acuerde ni sepa qué hacer con los mismos. Por ejemplo, tanto el hospital de Villafranca de Montes de Oca, del que hablábamos más atrás, como los de Hontanas y Redecilla del Camino, de que nos ocuparemos a continuación, son todavía de propiedad pública.

Por otra parte, el hecho de que quepa hablar de ciertos tipos arquitectónicos, no quita que la mayor parte de los antiguos hospitales españoles carezca de rasgos constructivos que permitan identificarlos como tales. Muchos de ellos ocupan una parcela normal y se construyen entre medianeras sin que apenas se distinga externamente su edificio de los restantes de la localidad. Es el caso del hospital de San Juan o Mesón de los Franceses del pueblo burgalés de Hontanas (figura 9.17.), cuya fecha de construcción se desconoce, pero en el que se encuentran elementos góticos —un arco interior— y una fachada barroca con portada en arco de medio punto (foto 9.12.). Más desapercibido todavía pasa el hospital de Hornillos (Burgos) en cuya fachada nada hay que llame la atención (foto 9.13.), o el de San Lázaro de Redecilla del Camino (Burgos), que, sin

FIGURA 9.17.—HOSPITAL DE SAN JUAN. HONTANAS (BURGOS).

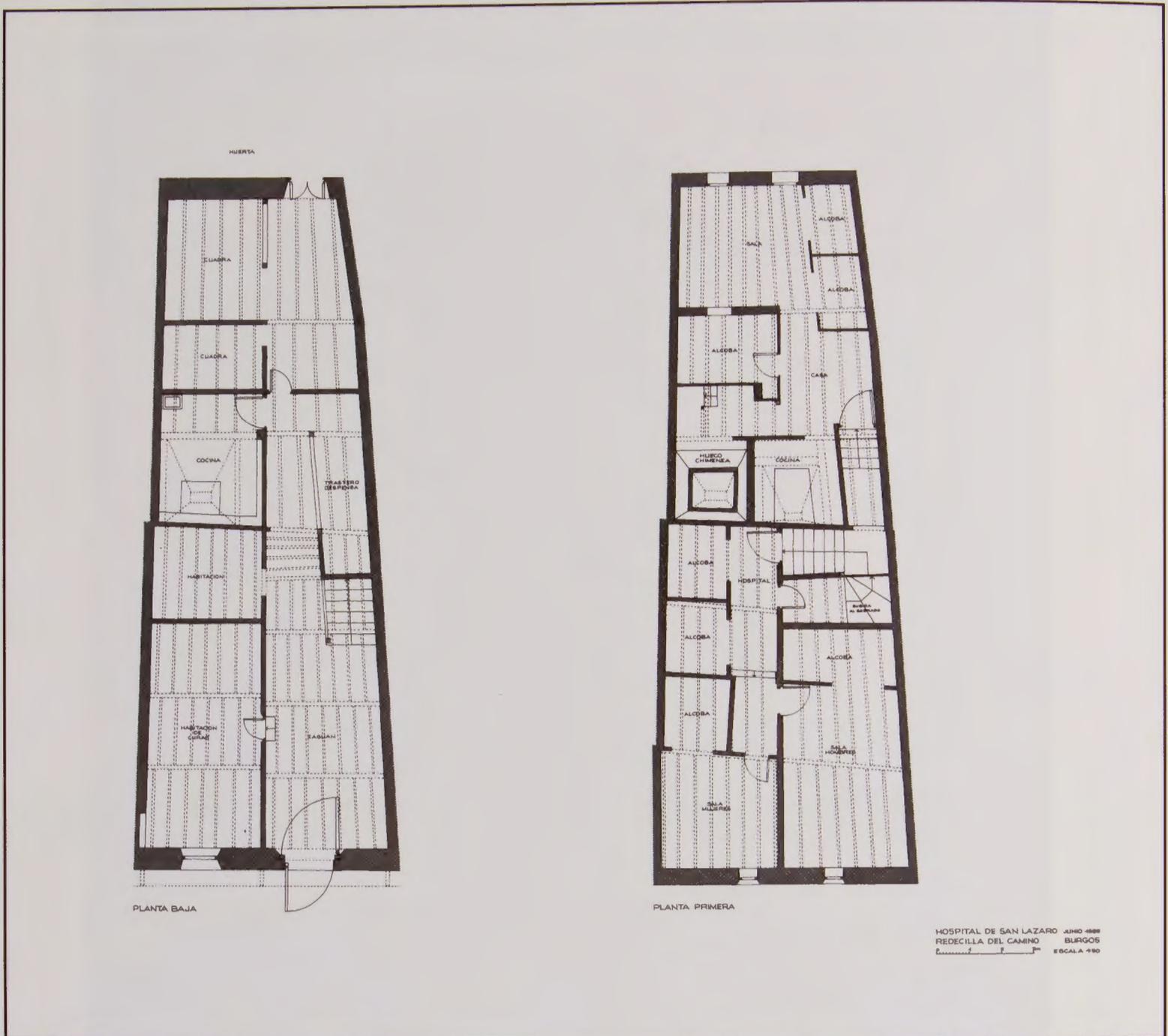


Fuente: GARCIA GRINDA (1986).



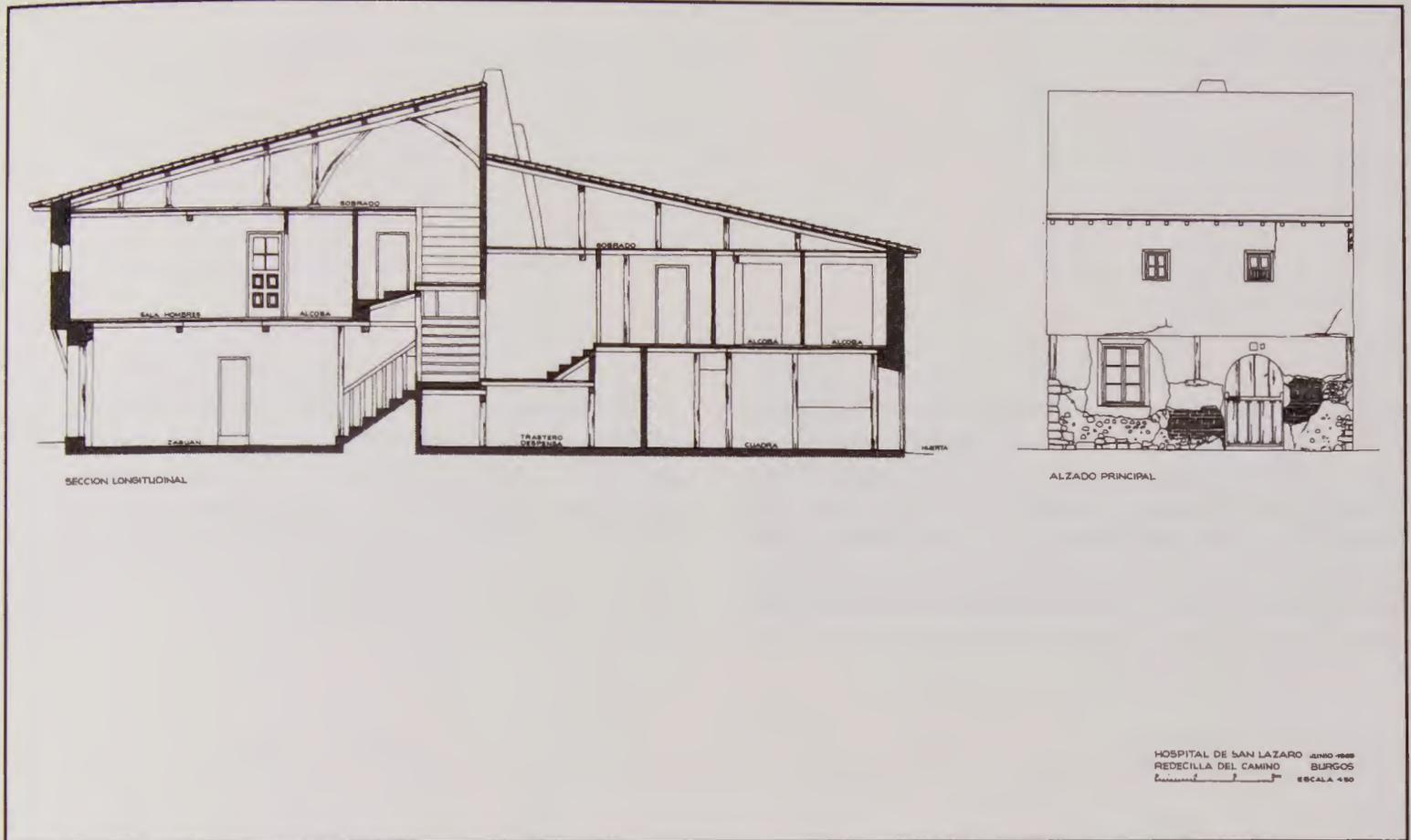
9.12.  
Puerta del hospital de San Juan.  
Hontanas (Burgos).

FIGURA 9.18.—HOSPITAL DE SAN LAZARO, REDECILLA DEL CAMINO (BURGOS). PLANTAS, SECCION LONGITUDINAL Y ALZADO



Fuente: GARCIA GRINDA (1986).

FIGURA 9.19.—FACHADA Y SECCION LONGITUDINAL DEL HOSPITAL DE SAN LAZARO, REDECILLA DEL CAMINO (BURGOS).



Fuente: GARCIA GRINDA (1986).



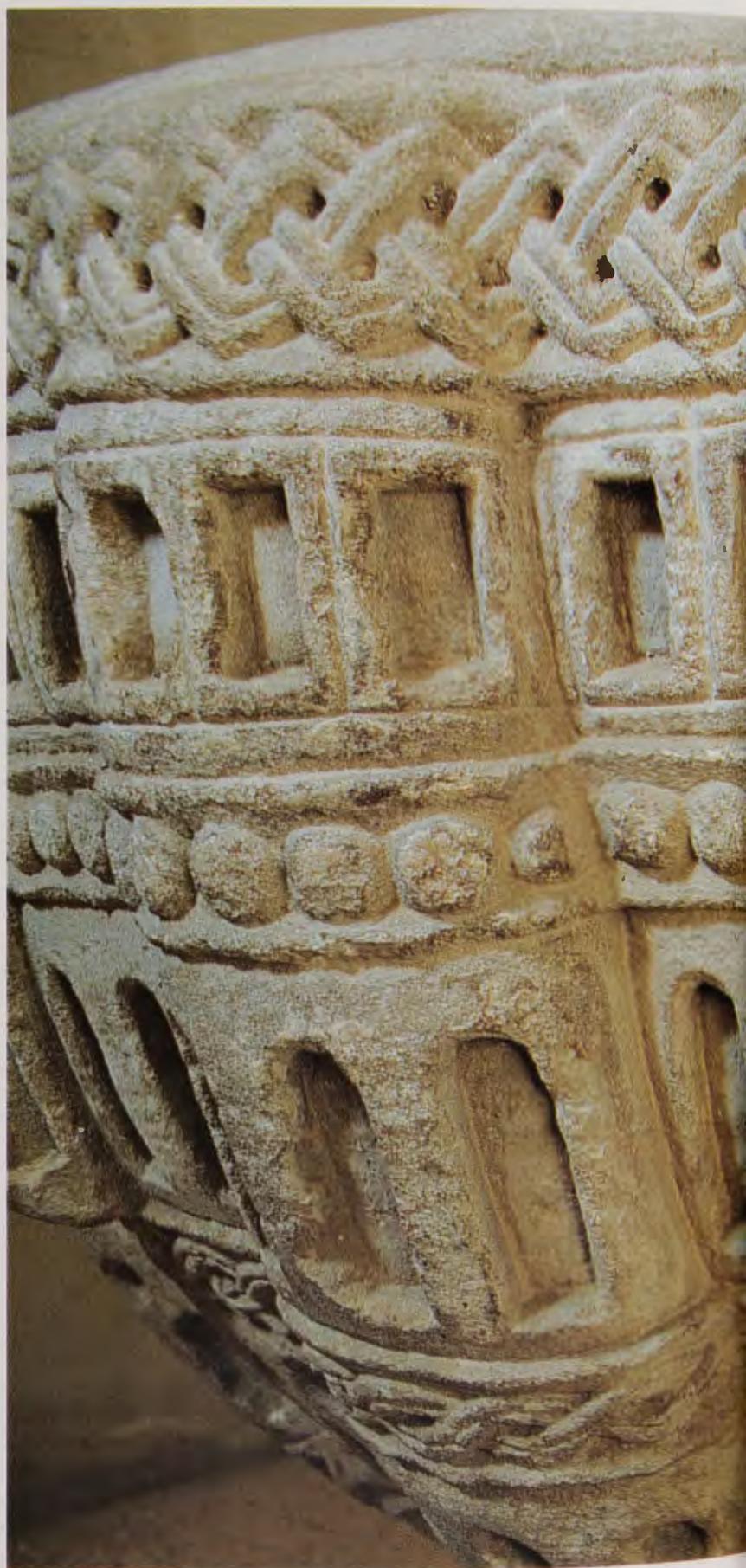
9.13.  
Fachada del antiguo hospital  
de Hornillos (Burgos).



embargo, tiene rasgos más propios de un hospital (figuras 9.18 y 9.19.). Como dice José Luis García Grinda, que es quien lo levantó y estudió, se aprecian en esta construcción, realizada probablemente a finales del XVII, dos partes muy claras: la que da a la calle Mayor, que es propiamente el edificio hospitalario, y, adosada a la anterior, la parte trasera, que era la vivienda del hospitalero. Dentro de la parte destinada a hospital había un dormitorio para curas, otro desti-

nado a hombres y un tercero, más pequeño, reservado para mujeres, pues era menos frecuente que peregrinaran, a no ser que lo hicieran acompañando a su marido o a un hijo, o que fueran en grupo, como la beata italiana Verdiana de Castelfiorentino, que en el siglo XV abandonó su lugar natal en uno formado en su mayoría por mujeres de su comarca que decidieron peregrinar juntas a Santiago (ARIES y DUBY, 1988, 172).





## 10. LAS CIUDADES



10.1.

Según el Apocalipsis, tan presente en la Edad Media, la ciudad simboliza a la vez lo peor —Babilonia— y lo mejor: la Jerusalem celeste. Representación de la Jerusalem celeste en la pila bautismal del siglo XII de Redecilla del Camino (Burgos).

## Caminos, ciudades y comercio en la baja Edad Media

Por lo común, el movimiento se considera la negación del reposo y, el reposo, la negación del movimiento, pues sólo en ausencia de uno puede tener lugar el otro. Pero en la vida humana, el movimiento y el reposo, más que excluirse, se complementan. “El movimiento, decía Cerdá, nos predispone admirablemente para la quietud, así como la quietud nos habilita para el movimiento” (1867, I, 443)

Movimiento y reposo son dos caras inseparables de una misma realidad humana y esa realidad bifronte tiene una clara plasmación en el espacio: “como la vida del hombre, cualquiera que sea su ocupación o manera de vivir, es una alternativa constante entre el quietismo y el movimiento, entre el reposo y la agitación, se hacía indispensable que al lado mismo de los espacios destinados a la permanencia —las «estaciones» de que venimos hablando—, hubiese vías constantemente dispuestas a franquearle el paso para donde quiera que intentase dirigirse” (1867, I, 368).

Esta estrecha relación entre estaciones y vías, dando a ambas palabras un sentido muy general, se manifiesta, como el mismo Cerdá mostró, tanto a la escala doméstica —piénsese en habitaciones y pasillos—, como a la urbana —casas y calles— o, también, a la territorial, que es la que aquí nos ocupa: ciudades y caminos. Por ser conceptualmente inseparables movimiento y reposo, no hay vía que no enlace estaciones, ni estación que no tenga vías a su vera y, por ejemplo, cuando en el origen de una ciudad no se encuentran unas vías, suele ser porque esas vías deben su existencia a dicha ciudad.

El movimiento se sirve de las vías —pasillos, calles o caminos—, pero su razón de ser se halla en las estaciones —habitaciones, casas o ciudades—, que es donde se encuentran las personas o cosas que incitan a moverse. De ahí que los viajes no sean mero movimiento, sino, como veíamos en la introducción al presente tomo, una alternancia de movimiento y estacionamiento que se apoya en una sucesión de vías y estaciones; de caminos y ciudades en nuestro caso.

Ciudades y caminos están tan estrechamente relacionados que resulta difícil ocuparse de unas sin topar con los otros. Las palabras con que Cerdá describió las funciones recíprocas de caminos y ciudades en general, se pueden aplicar también, por hiperbólico que parezca, a las vías jacobeanas y sus núcleos: los

caminos a Santiago enlazaban la vida de las ciudades por ellos hilvanadas “con la vida de la humanidad entera”, procediendo así a realizar una “unión necesaria, indispensable, esencialísima de la vida de cada localidad” (1867, I, 274), y una ciudad del camino a Santiago, “considerada como un apéndice ... de la gran vialidad universal, no es en rigor más que una especie de estación o parador, más o menos extenso y dilatado, más o menos complejo, más o menos importante y digno de consideración” (1867, I, 337).

Podría pensarse que este enfoque de las ciudades desde el peculiar punto de vista de la “gran vialidad universal” o de la comunicación con el exterior, es moderno —el citado Cerdá no deja de ser un ingeniero decimonónico— y de posible validez en la actualidad, pero de dudosa aplicación a tiempos remotos como los medievales. Sin embargo, la relación entre caminos y ciudades no es coyuntural, sino permanente en tanto que esencial a unos y otras, y, además, puede que en la Edad Media fuera dicha relación aún más estrecha que en la actualidad, por existir hoy otras muchas formas alternativas de comunicación.

Sea como fuere, lo cierto es que la baja Edad Media tiene desde el punto de vista de la urbanización y vialización<sup>1</sup> del territorio una importancia superior a la que se suele creer. Entonces se fundaron miles de nuevas poblaciones y se construyeron los pertinentes caminos, al punto de que, dejando a un lado Galicia, en el Norte de España la gran mayoría de los núcleos urbanos hoy habitados y de los caminos antiguos hoy en uso —ya como simples caminos o pistas agrícolas, ya como traza parcialmente utilizada para vías férreas o carreteras— son medievales en su origen. En un proceso que, en cuanto a su importancia, no tiene mucho que envidiar al romano, la baja Edad Media ocupó y colonizó grandes zonas de Europa.

Un ejemplo contundente es el de la Alemania Oriental. A principios del siglo XIII, el Sacro Imperio Romano, contaba con unas 250 ciudades al Oeste del río Elba y sólo 10 al Este. Dos siglos después existían 1500 al Oeste y otras tantas al Este, es decir, se habían creado más de 1700 nuevas poblaciones (MORRIS, 1991, 150).

En España, el esfuerzo repoblador y colonizador también fue notable en la Edad Media. Sólo en el pequeño espacio ocu-

<sup>1</sup> Si se me permite el neologismo, vializar un territorio es surcarlo de nuevas vías.

pado por las tres provincias vascas actuales, es posible documentar entre la segunda mitad del siglo XII y finales del XIV la fundación de casi 70 nuevos núcleos entre los que se encuentran las tres capitales de dichas provincias y la abrumadora mayoría de las poblaciones hoy más importantes<sup>2</sup>. Y si en vez de centrarnos en un espacio tan reducido como el vasco, consideráramos toda la franja situada al Norte del Duero y el Ebro, las fundaciones realizadas a partir de la segunda mitad del siglo XI ascenderían a bastantes centenas, pues sólo a lo largo de un camino como el tronco principal a Santiago se pueden documentar, según veremos más adelante, varias decenas.

Si por fundación expresa o lento crecimiento surgieron centenas y centenas de pueblos y ciudades, huelga decir que cada uno de ellos contaba con un territorio rústico cuya explotación requería la apertura de caminos y que, tanto por razones de orden político y militar como económicas, cada núcleo se comunicó además con algunos de los vecinos mediante otras vías que en muchos casos se convirtieron en ejes comarcales, regionales o peninsulares de comunicación. Una nueva población que no sea totalmente autónoma ha de importar bienes y exportar otros para financiar tales compras; es decir, requiere vías que la pongan en contacto con el exterior. La aparición de centenas de nuevas poblaciones fue pues necesariamente unida a la apertura de centenas o millares de caminos.

Una cosa es que las grandes calzadas romanas contaran a veces con impresionantes obras de fábrica y sólidos pavimentos, y otra es que todos los caminos antiguos sean romanos. Si en el Norte de España, a pesar de la intensa romanización, son muchos más los núcleos medievales que los romanos, por fuerza han de ser más los caminos medievales que los romanos. Y tales caminos se abrían, empalmando a menudo tramos de otros anteriores, para ser usados, para viajar por ellos de estación en estación.

Entre los viajes que en la Edad Media enlazaron ciudades distantes destacan, aparte de las peregrinaciones, los comerciales, cuya importancia trascendió ampliamente el campo de la economía y en cuyo origen se hallan a veces dichas peregrinaciones.

<sup>2</sup> Aludo a 21 fundaciones en Vizcaya, 25 en Guipúzcoa y 23 en Alava según datos de Beatriz Arizaga Bolumburu, que estudia en detalle las 25 guipuzcoanas (ARIZAGA, 1990).

La tesis de que es improbable el desarrollo de la vida urbana independientemente del comercio y de la artesanía o industria, ha sido defendida en múltiples ocasiones y en lo que toca al caso concreto de la Edad Media, lo hizo con particular brillantez hace ya muchos años Henri Pirenne, que vio en el comercio a larga distancia la causa del renacimiento económico de la Edad Media al que, a su vez, atribuye la multiplicación de ciudades que entonces tuvo lugar. Aunque las tesis de Pirenne no sean igualmente válidas en las diferentes naciones europeas, ni en las diversas regiones de un mismo país<sup>3</sup>, y aunque la fundación de miles de núcleos urbanos no se deba sólo al comercio, sino también a otras causas concurrentes, parece claro que, a partir de un cierto momento, el comercio jugó un papel tan significativo como para que se hable, por analogía con la famosa Revolución Industrial, de una verdadera "Revolución Comercial" medieval que Robert S. Lopez sitúa entre los años 950 y 1350 (LOPEZ, 1976).

Un claro y sintético ejemplo de la mutua imbricación de comercio, vida urbana y transporte en la Edad Media lo brinda la trayectoria semántica de la palabra latina *portus*. Como veíamos en el capítulo 6, *portus* significó primeramente "paso" en un frente montañoso o costero, de donde proceden las acepciones de puerto de montaña o mar. Luego, en el lenguaje administrativo del Imperio romano, adquirió un nuevo significado. Según recuerda Pirenne, en el Digesto (libro 16, 59) se define *portus* como "conclusus locus quo importantur merces et inde exportantur", o sea, como recinto cerrado que sirve de almacén para las mercancías que se importan y exportan. El "paso" por el que cabe entrar o salir de un recinto artificial o construido, acabó pues dando nombre al recinto mismo, fenómeno que, como observa Corominas en su Diccionario Etimológico, también se dio con los recintos montañosos, empleándose en ocasiones la expresión "los puertos" para designar, no los pasos de una cadena montañoso, sino la cadena misma<sup>4</sup>.

Con ese significado de recinto cerrado que sirve de almacén para las mercancías de paso, se siguió empleando la palabra latina *portus* en las épocas merovingia y carolingia. Pero ya en el siglo X tomó un nuevo matiz: en textos anglosajones se usa la palabra *port* como sinónimo de *urbs* y *civitas*, que a fin de cuentas también eran recintos cerrados. Para los hablantes y

<sup>3</sup> Para el caso español, véase VALDEAVELLANO (1975a).

en el que la palabra *bortuak* (los puertos), designa los Pirineos.

<sup>4</sup> Entre otros ejemplos, Corominas cita el caso del vasco,

escribientes de la época, la relación entre renacimiento comercial y urbano era tan estrecha que la misma palabra inglesa *port* —o *poort* en neerlandés antiguo— sirvió para designar establecimiento comercial y ciudad (PIRENNE, 1972, 94-96). Mas como también pone de manifiesto la definición que de *portus* da el Digesto, el comercio es, a su vez, inseparable del transporte: esas mercancías que entran y salen del recinto llamado *portus*, se *im-portan* o *ex-portan*, es decir, se *trans-portan*, para lo cual son imprescindibles las vías terrestres y marítimas.

Así pues, la misma palabra con que se nombraba ese punto singular en que se cruzan un camino y un límite o recinto —el paso, puerta o puerto—, acabó designando primero un recinto comercial y luego, ya en la Edad Media, un recinto urbano. Lo cual no es de extrañar si se tiene en cuenta que el punto clave de un recinto es precisamente aquél en que mediante un puerto o puerta se abre al paso y deja que lo cruce un camino. Sin puertas ni caminos, los recintos comerciales y urbanos no podían ni importar ni exportar y perdían la posibilidad de sobrevivir. Comercio, caminos y ciudades se realimentaron mutuamente en la Edad Media al punto que, según Pirenne, las ciudades alcanzaron entonces más importancia económica de la que habían llegado a tener en la antigüedad (1972, 69).

A pesar de la tradicional desconfianza y hostilidad de la Iglesia ante el comercio, el préstamo con interés y la riqueza, llegó un momento, en que hasta los clérigos, en particular los frailes de las órdenes mendicantes, empezaron a mostrar una actitud más comprensiva.

El dominico Santo Tomás de Aquino (1226-1274) planteó el problema con toda claridad: una ciudad y su territorio inmediato, o es autosuficiente, o depende en mayor o menor grado del comercio. En principio, “será mejor la ciudad si en su propio territorio tiene abundancia de todo, que si fuese por medio de mercaderes”. Ahora bien, “tampoco los mercaderes han de ser del todo excluidos de la ciudad, porque no se puede hallar fácilmente lugar que sea tan abundante de todo lo necesario para vivir que no haya menester que se le traigan algunas cosas de fuera, y sería dañoso a muchos el tener exceso de las que allí hubiese en abundancia, si por la diligencia de

los mercaderes no se pudiesen llevar a otras partes; por lo cual conviene que la perfecta ciudad use de los mercaderes moderadamente” (SANTO TOMAS DE AQUINO, 1945, 93-95).

Santo Tomás de Aquino parte en el XIII del ideal de autosuficiencia y, a la vista de la dificultad de realizarlo, transige con el comercio, que hasta cierto punto considera un mal menor. Un siglo después, el franciscano catalán afincado en Valencia y autor de uno de los contados textos urbanísticos de la época, Francesc Eiximenis (1327 a 32-1409), invierte los términos y en vez de tomar el ideal como punto de partida, arranca de los hechos y los eleva casi a la categoría de ideal: “como no hay ninguna nación que abunde en todas las cosas”, y como la Providencia ha ordenado el mundo de manera que unas regiones necesiten de las otras y los hombres se conozcan y se sirvan entre sí, “conviene que los unos contraten con los otros y hagan ... ventas y compras” (EIXIMENIS, 1983, 187). De ahí que considere a los mercaderes “vida de la cosa pública” y afirme que “sin mercaderes las comunidades caen, los príncipes se vuelven tiranos, los jóvenes se pierden, los pobres lloran. Pues ni los caballeros ni los ciudadanos que viven de rentas dan grandes limosnas; solamente los mercaderes son grandes limosneros —a lo que no era insensible un fraile mendicante como él— y grandes padres y hermanos de la cosa pública, sobre todo cuando son buenas personas y con buena conciencia”. En suma, para Eiximenis, los comerciantes “son los que tienen siempre más que otros y los que más bien hacen que cualesquiera otros” (1983, 223).

Al igual que la iglesia, aunque más rápidamente, también los gobernantes vencieron su inicial desconfianza ante el comercio y acabaron adoptando una actitud positiva ante su desarrollo. En *Las Partidas* de Alfonso X el Sabio, se establece claramente la relación entre comercio y poblamiento: “Las tierras, e los lugares, en que usan los mercadores a leuar sus mercadurias, son porende mas ricas, e mas abondadas, e mejor pobladas: e por esta razon deve plazer a todos con ellos”. Y si del comercio se derivan estas ventajas, lo lógico es protegerlo: “Onde mandamos, que todos los que vinieren a las ferias de nuestros Reynos, tambien Cristianos, como Judios e Moros, e otrosi los que vinieren en otra sazón qualquier a nuestro Señorio, maguer non vengán a ferias, que sean saluos, e seguros sus

## Ciudades y comercio en el Camino de Santiago

cuerpos, e sus aueres, e sus mercadurias, e todas sus cosas, tambien en mar, como en tierra”<sup>5</sup>.

Alfonso X era pues consciente de que si se quería promover el comercio, había no sólo que facilitar las comunicaciones, sino también proporcionar una mínima seguridad en los caminos y en las ciudades. Este afán de dar e inspirar seguridad lo proclama a veces el mismo nombre de algunas fundaciones de Alfonso X en caminos que quería abrir al tránsito general uniendo la costa guipuzcoana con Castilla. Es el caso de *Salvatierra* (1256) y *Segura* (1256) en la ruta de Vitoria a San Sebastián, o, teniendo en cuenta que el dragón es el símbolo de la vigilancia en heráldica, el de *Mondragón* (1260) en el camino de Vitoria al Oeste de la costa guipuzcoana (CARO BAROJA, 1986, 211 y 223-224 y ARIZAGA, 1990, 20).

Según Pirenne, la necesidad de los mercaderes de una cierta seguridad es la que explica el carácter de fortaleza de muchas ciudades medievales. En Francia y los Países Bajos, los arrabales de mercaderes, formados a menudo a la sombra de un antiguo castillo, se dotaron a su vez de muralla de piedra para protegerse y por el hecho de ser un lugar fortificado, estos barrios se designaron con una palabra de origen germánico que significa fortaleza: *burg*. Y para distinguir ese burgo de las antiguas fortalezas castrenses se adjetivó como burgo nuevo o de las afueras (“forisburgus”, de donde procede la palabra francesa “faubourg”). Los habitantes de tales burgos mercantiles y artesanales se convirtieron en *burgueses*, término este último que se registra ya a principios del XI y que, ahí está lo significativo, no se aplica a los habitantes de las antiguas fortalezas, que siguen llamándose *castellani* o *castrenses* (PIRENNE, 1972, 94-99).

La imbricación entre comercio, nuevas ciudades y caminos de que venimos hablando en términos más o menos generales se pone muy claramente de manifiesto en el tronco principal del Camino de Santiago. Los peregrinos, que en determinados meses —los de verano— y años —los jubilaires— constituían verdaderas muchedumbres, requerían víveres y a menudo necesitaban reponer calzado o ropa y cambiar moneda. Además, pronto hubo peregrinos dispuestos a aprovechar el largo viaje para vender y comprar productos valiosos y de poco peso (LACARRA, 1949, I, 495). En suma, la peregrinación favoreció el desarrollo del comercio que, escaso en la España del siglo X, experimentó un notable crecimiento en el XI.

En España, las primeras menciones de la palabra “burgo”, con el sentido de barrios mercantiles e industriales formados extramuros de un antiguo castro o ciudad, se registran a finales del X en Cataluña y, a partir del XI, en el área de influencia del Camino de Santiago. Como ha señalado Valdeavellano, solamente en el entorno del Camino de Santiago y en las regiones en que hubo una notoria influencia francesa —como Cataluña y Galicia— “será donde se generalice la denominación de «burgenses» o burgueses para designar las poblaciones ciudadanas de artesanos y comerciantes, o a los pobladores de los «burgos» formados junto a fortalezas y monasterios”. Y es que a lo largo del camino de Santiago se produjo una importante colonización franca, de carácter principalmente mercantil, que se convirtió en un poderoso agente de desarrollo urbano y fue “uno de los factores determinantes de la formación de la burguesía en la España medieval” (VALDEAVELLANO, 1975a, 111-127).

Esa burguesía, que nunca llegó a tener la importancia que adquirió en otros países y que tampoco se impuso en las ciudades del Norte de España al punto de que éstas perdieran por completo cierta impronta rural, se componía, fundamentalmente de extranjeros, ya fuesen francos —es decir, hombres libres originarios de otros reinos europeos, en particular de Francia—, ya fuesen judíos, que aquí como en otros rincones de Europa, desempeñaron un papel de primera importancia en los comienzos y en el desarrollo del comercio medieval.

Las razones de que los judíos se especializaran en el comercio son diversas y radican tanto en su marginación como en

<sup>5</sup> Partida V, título VII, ley 4.

sus propias características. Por un lado, al estar más o menos excluidos de la sociedad, no podían dedicarse ni a las armas, ni solían ser agricultores<sup>6</sup>, dos de las principales actividades de la alta Edad Media. Por otro lado, la extraordinaria dispersión de los judíos, tanto en naciones cristianas como musulmanas, facilitaba el establecimiento de relaciones con lejanos mercados y a ello mismo colaboraba el hecho de que a menudo fueran letrados, pues consideraban las letras como un instrumento necesario para aprender y profundizar en su religión. Finalmente, por no pertenecer a la comunidad de cada país, no se les exigía que cumplieran las normas que entonces había establecido la Iglesia en lo tocante a comercio y banca (LOPEZ, 1976, 60-62). El comercio, que estaba mal visto por la Iglesia y que, en España, pocos cristianos autóctonos estaban dispuestos a practicar públicamente, se convirtió así en una de las principales salidas de los judíos.

Rara fue la población de cierta entidad situada junto al Camino de Santiago que no contara entre sus habitantes con comerciantes francos o judíos. Como observó Lacarra, el peregrino francés que recorría el Camino de Santiago encontraba en casi todos los núcleos compatriotas dedicados al comercio (1971, 134). En lo que toca a los judíos cabe señalar que según Cantera Burgos se documenta su presencia en las siguientes ciudades del Camino: en el ramal aragonés en Jaca, Sangüesa y Monreal y, en el tronco principal, en Pamplona, Puente la Reina, Estella, Los Arcos y Viana por lo que respecta a Navarra; en Logroño, Nájera y Grañón en el tramo riojano; en Redecilla, Villalpún (hoy Castildelgado), Belorado, Villafranca de Montes de Oca, Agés, Burgos y Castrojeriz en la provincia de Burgos; en Frómista y Carrión en la de Palencia; y en Sahagún, Mansilla de las Mulas, Puente de Castro, León, Astorga, Ponferrada, Cacabelos, Villafranca del Bierzo y Vega de Valcarce en el tramo leonés (CANTERA BURGOS, 1976). Galicia es un caso aparte, tanto en lo tocante a judíos asentados a la vera del camino, pues sólo se registran en Santiago de Compostela, como en lo relativo a fundaciones urbanas, que también escasearon. La relación de estas juderías con el comercio es particularmente clara en Navarra, donde a excepción de Viana que se fundó después, todas las ciudades citadas celebraban mercado en el XII, y la misma Viana, también acabó teniéndolo (LACARRA, 1949, I, 492).

<sup>6</sup> Por la dificultad de contar con la ayuda de cristianos en las labores del campo y por el grave riesgo de perderlo todo que, en caso de expulsión, conllevan los bienes que como las tierras son

inmuebles o inmóviles. De todos modos, ello no quiere decir que les estuviera totalmente vedada la agricultura.

Para que el comercio se desarrollara era indispensable una mínima libertad. Como señaló lapidariamente Pirenne, "al igual que la civilización agraria había hecho del campesino un hombre cuyo estado habitual era la servidumbre, el comercio hizo del mercader un hombre cuyo estado habitual era la libertad" (1972, 83), pues su vida errante dificultaba adscribirlo a un señor y atarlo a los vínculos de dependencia que sujetaban a los campesinos. Y la libertad que para sí ganaron los comerciantes en un largo y difícil proceso, terminó extendiéndose, en mayor o menor grado, a otras capas de la sociedad, siendo a menudo el proceso de urbanización el medio por el que se extendió.

En efecto, a partir del siglo XI, los reyes aragoneses, navarros y castellanos, conscientes de la relación entre comercio y poblamiento a que aludían *Las Partidas* y de la necesidad de repoblar, cayeron en la cuenta de las ventajas de concentrar población en determinados puntos estratégicos a fin de facilitar el desarrollo del comercio y la artesanía. Mas para atraer pobladores a tales núcleos de nueva planta había que otorgar a sus habitantes derechos y deberes distintos de los usuales en el medio rústico, es decir, había que darles más libertades y derechos jurídicos, por lo menos los que requiere el desarrollo del comercio, amén de exenciones tributarias y privilegios comerciales. Además, a esos núcleos urbanos de nueva planta se les solía adjudicar la jurisdicción de una zona rural, para que se abastecieran de ella en productos de primera necesidad y, a la vez, protegiesen a la población dispersa de la misma. A cambio, el rey establecía un control bélico, conveniente para dar seguridad al tráfico comercial, y una organización social jerarquizada dentro de la nueva ciudad (CARO BAROJA, 1986, 211-212). La muralla que rodeaba estos núcleos, aparte de su ya mencionada función defensiva, era el símbolo visible, apunta Valdeavellano, del nuevo derecho del que disfrutaban los que residían dentro, pues, como se sugiere en el fuero de León, unos mismos muros suponen un mismo derecho para los que viven al amparo de ellos (VALDEAVELLANO, 1975b, 213-214).

Puestos a fundar un núcleo de nueva planta, uno de los requisitos previos fundamentales era, en la Edad Media, situarlo junto a un camino (MORRIS, 1991, 146-147). Y si se trataba de

un camino verdaderamente transitado como el de Santiago, mejor que mejor; de ahí que menudearan fundaciones reales a su vera, sobre todo entre los Pirineos y la provincia de Burgos. Cuando no había un camino preexistente en el que apoyarse, era entonces necesaria una operación conjunta consistente en plantear a la vez la vía y sus estaciones como hizo Santo Domingo de la Calzada en el tramo riojano del Camino de Santiago o Alfonso X en la ruta Vitoria-San Sebastián. No por casualidad se ha dicho que en la Revolución Comercial de la Edad Media fueron los caminos los que crearon las ciudades, mientras que en la Revolución Industrial ocurrió al revés: fueron las ciudades las que crearon o desviaron los caminos.

Aunque la citada frase sea orientativa y acierte a señalar un probable cambio en el peso relativo y en la influencia mutua de vías y estaciones en las dos revoluciones mencionadas, no cabe tomarla como una regla general. En la Edad Media en general y, en particular, en un camino tan largo como el que conducía desde los Pirineos a Santiago, hubo de todo: en unos casos, los menos, fueron ciertos núcleos preexistentes los que condicionaron el trazado del Camino y, en otros casos, fue el Camino el que dio nombre a las poblaciones y propició la aparición nuevas ciudades, influyendo no sólo en su localización, sino incluso, como veremos, en su forma y disposición.

Un indicio elocuente de la importancia del Camino de Santiago para los núcleos por los que pasaba, lo brinda la toponimia. Es llamativo el número de poblaciones con topónimos viarios que se registra a lo largo del camino principal: casi 40. En unos casos, fue un punto singular del camino el que dió nombre al pueblo, bien un puerto<sup>7</sup>, o, lo que es más frecuente,

un puente<sup>8</sup>. En otros casos es una estación del camino la que transfirió su nombre al lugar, sea una venta<sup>9</sup>, o un hospital<sup>10</sup>. El propio camino se manifiesta bajo diversos nombres, tanto en aldeas denominadas Calle<sup>11</sup>, Rúa<sup>12</sup> o Brea, que viene de vereda<sup>13</sup>, como en pueblos que se llaman Viana<sup>14</sup>, Calzada<sup>15</sup> o Calzadilla<sup>16</sup>, o que se denominan "... de la Calzada"<sup>17</sup> o, lo que es mucho más frecuente, "... del Camino"<sup>18</sup>. Toda esta toponimia muestra que el camino fue un factor decisivo ya sea en los orígenes del núcleo, ya en algún momento posterior, o que sirvió para distinguir un pueblo de otro de igual nombre, como ocurrió con Rabanal del Camino en relación con Rabanal Viejo.

El camino principal a Santiago, aparte de dar nombre a decenas de entidades de población, dio forma a otras varias decenas de núcleos y, a unos pocos, les dio tanto nombre como forma. Como no es éste un libro sobre urbanismo medieval, sino sobre el Camino de Santiago, y como es en las numerosas poblaciones a las que el Camino dio forma, donde más claramente se pone de manifiesto su capacidad urbanizadora y configuradora, nos centraremos en ellas en lo sucesivo. Además, ver las poblaciones desde la perspectiva del Camino, señalando la importancia de éste en los procesos medievales de urbanización, es sugerir una perspectiva complementaria a enfoques más habituales de la ciudad medieval como los que atienden ante todo a las fortificaciones, las iglesias, los espacios públicos, los parcelarios o a cuestiones jurídicas (fueros) o económicas. Pero a fin de no transmitir involuntariamente la equivocada idea de que en el Camino de Santiago no hay más que núcleos conformados por dicho Camino, nos detendremos

<sup>7</sup> Puertomarín (Lugo) o Portela de Valcarce (León).

<sup>8</sup> Puente la Reina (Navarra), Puente de Castro, Puente de Orbigo y Ponferrada (León) o Zubiri (Navarra), que en vasco significa "lugar del puente".

<sup>9</sup> Ventas de Narón en Puertomarín (Lugo).

<sup>10</sup> Así ocurre en Hospital de Orbigo (León) y en diversas aldeas de los municipios de Vega de Valcarce (León), Piedrafita (Lugo) y Puertomarín (Lugo).

<sup>11</sup> En el municipio de El Pino (La Coruña).

<sup>12</sup> En el municipio de El Pino (La Coruña). El nombre de Rúa es reciente, pues esta aldea se llamó anteriormente Dos Casas.

<sup>13</sup> En el camino principal hay tres aldeas llamadas Brea: en los municipios de Sarria y Palas de Rey, ambos de Lugo, y en El Pino (La Coruña).

<sup>14</sup> Por lo común, no se considera que el topónimo Viana tenga algo que ver con "vía", al modo, por ejemplo, en que "ruano"—nombre que en la España medieval se dio a los burgueses por vivir en las rúas de las calles— deriva de "rúa". Sin embargo, merece señalarse el

hecho de que tanto la Viana navarra, como la Viana soriana, se hallan junto a importantes caminos antiguos.

<sup>15</sup> Con tal nombre existió en el camino principal un despoblado entre Hospital de Orbigo y San Justo de la Vega (León) y existe un pueblo —Calzada del Coto (León)— y una aldea del término municipal de Mellid (La Coruña).

<sup>16</sup> Calzadilla de la Cueva (Palencia) y Calzadilla de los Hermanillos (León).

<sup>17</sup> Santo Domingo de la Calzada (Rioja), Rabé de las Calzadas (Burgos).

<sup>18</sup> En Burgos tenemos Redecilla del Camino, Espinosa del Camino y Hornillos del Camino. En Palencia están Boadilla del Camino y San Nicolás del Real Camino. En León, que es donde más abundan, se encuentran Bercianos del Real Camino, Trobajo del Camino, La Virgen del Camino, San Miguel del Camino, San Martín del Camino y Rabanal del Camino. Por último, también en Sarria (Lugo) hay dos aldeas llamadas San Pedro y San Mamed del Camino. Curiosamente, ni en Aragón, ni en Navarra, ni en Rioja hay un solo núcleo que se llame así.

## La evolución de algunas ciudades preexistentes al Camino

brevemente en algunas de las ciudades cuyo origen es anterior al Camino o en cuya forma éste no jugó un papel apreciable.

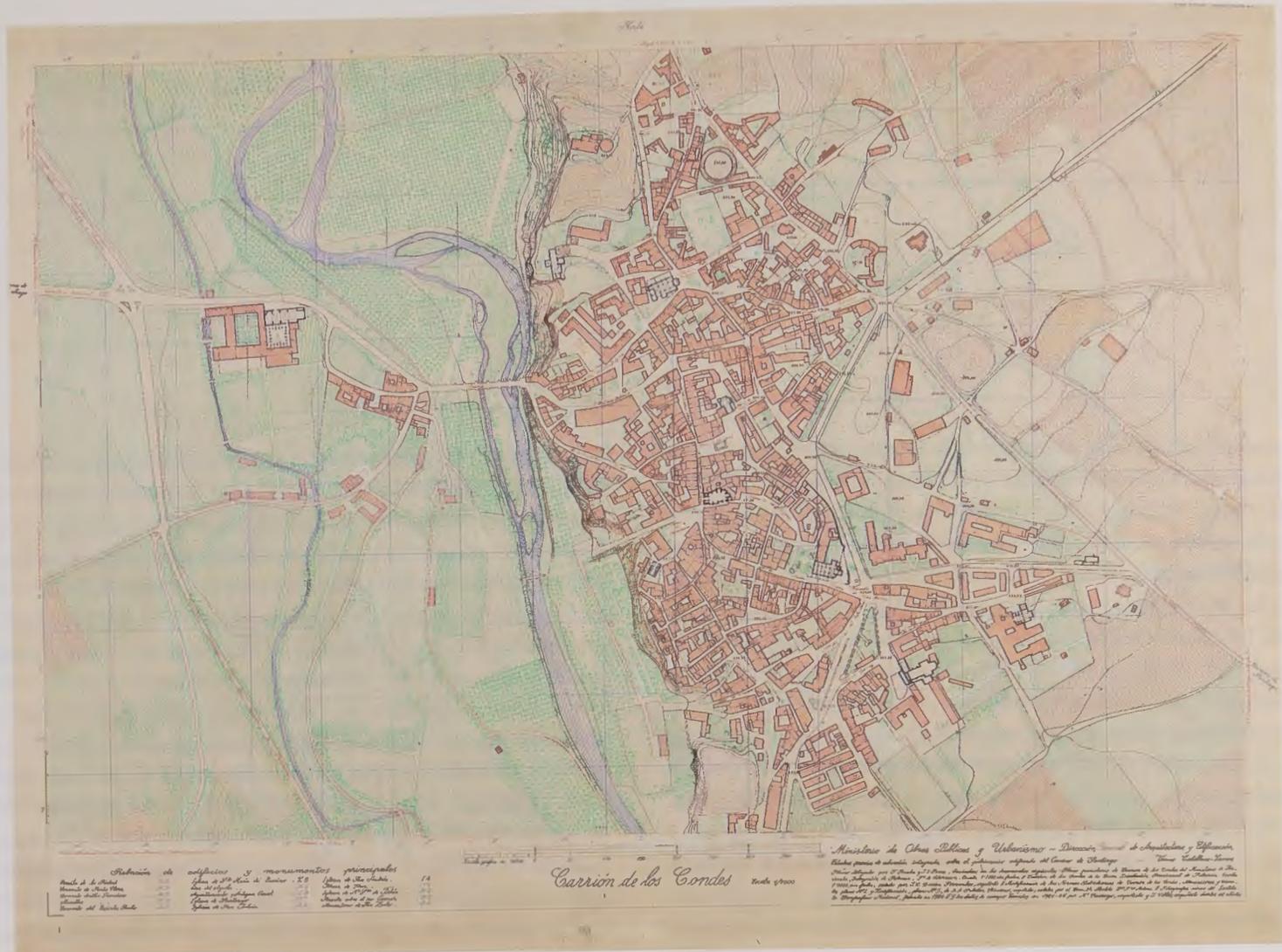
Por otra parte, puestos a hablar de formas urbanas, configuradas o no por el Camino, se impone describirlas, más que con palabras, con dibujos. Gracias a los estupendos trabajos de Manuel Gallego, José Luis García Grinda, José Miguel León, Jean Passini y Javier Vellés se ha podido contar con una muestra más o menos representativa de plantas y esquemas de poblaciones del Camino que hemos completado, por mediación de Fermín Muñoz, con una colección inédita de "planos de masas de cultivos" de diversos municipios navarros que se conservan en la Sección de Riqueza Territorial del Departamento de Hacienda del Gobierno Navarro; estos planos levantados en el último tercio del XIX y a principios del XX con intención de hacer tributar a los agricultores, dan sin embargo una clara idea de las plantas de muchas poblaciones del Camino antes de que los procesos urbanizadores de nuestro siglo deformaran o hicieran más complejas las trazas medievales. Aunque sea fácil completar la colección de plantas aquí reunida, creo que supone una considerable aportación gráfica al estudio de nuestro urbanismo medieval que fue mucho más rico de lo que el corto repertorio publicado de planos y esquemas de ciudades ha hecho suponer hasta ahora.

Si, como veremos, son numerosos los núcleos urbanos en cuyo origen y forma jugó el Camino de Santiago un papel destacado, tampoco faltan los que por su importancia previa pudieron condicionar el trazado de la ruta jacobea y en cuyo desarrollo urbano no fue el Camino un eje destacado. Entre estos núcleos preexistentes al Camino cabe señalar los asentamientos castreños —como Mellid (La Coruña), cuya planta se recogía en la figura 5.2.—, las fundaciones romanas —como Pamplona, León y Astorga— y núcleos altomedievales de carácter castrense, como Carrión de los Condes (Palencia).

Situado en una pequeña elevación sobre el río, Carrión de los Condes jugó desde finales del siglo IX un importante papel en la defensa del reino leonés. Parcialmente destruida por Almanzor en el 995, se repobló a mediados del XI, cuando el flujo de peregrinos jacobeos ya era caudaloso. Pero la ciudad no tuvo, como Castrojeriz o Mellid, un crecimiento lineal, sino más bien concéntrico en torno a un pequeño recinto inicial que domina el río (figura 10.1.).

Pamplona, León y Astorga, además de tener unos comunes antecedentes romanos, fueron tempranas sedes episcopales. Mas, a pesar de esas similitudes y de que vieran las tres pasar los mismos flujos de peregrinos, su desarrollo urbano fue muy distinto.

León, que quedó desierta tras la invasión árabe y fue repoblada a mediados del IX, fue, junto con Barcelona, la primera población de la España cristiana en que, en el siglo X, se esboza una vida propiamente urbana (VALDEAVELLANO, 1975a, 108-118), o, según otros autores, preurbana: aparte de ser sede episcopal desde el IX y capital del reino astur desde principios del X, ya antes de la eclosión jacobea contaba con cierta actividad artesanal, celebraba mercado semanal fuera de las murallas y mantenía relaciones comerciales con la España musulmana. A la vieja "civitas" romana y episcopal, que en el X recuperó el pulso urbano, le insuflaron nueva vida las peregrinaciones bajo cuyo impulso se le añadieron en los siglos XI y XII barrios mercantiles, uno de ellos llamado "vico francorum". Estos barrios mercantiles, situados extramuros del viejo recinto romano, crecieron espontáneamente, sin un trazado regular, ni un plan de conjunto.



En Astorga (figuras 10.2 y 10.3), tampoco se aprecian trazados regulares, ni en el antiguo recinto romano, ni en los primeros burgos comerciales. Quizás las destrucciones de que fue objeto por parte de los visigodos a mediados del siglo V y de Almanzor a finales del X, y la casi continua ocupación del lugar contribuyeron a borrar o deformar las iniciales trazas romanas. Y en lo tocante a los barrios medievales añadidos a la ciudad romana, la relativa excepción en cuanto a trazado la constituye un arrabal tardío, de fines del XIII, llamado de "Rectivía", señal de que la rectitud de esa vía tenía algo de sin-

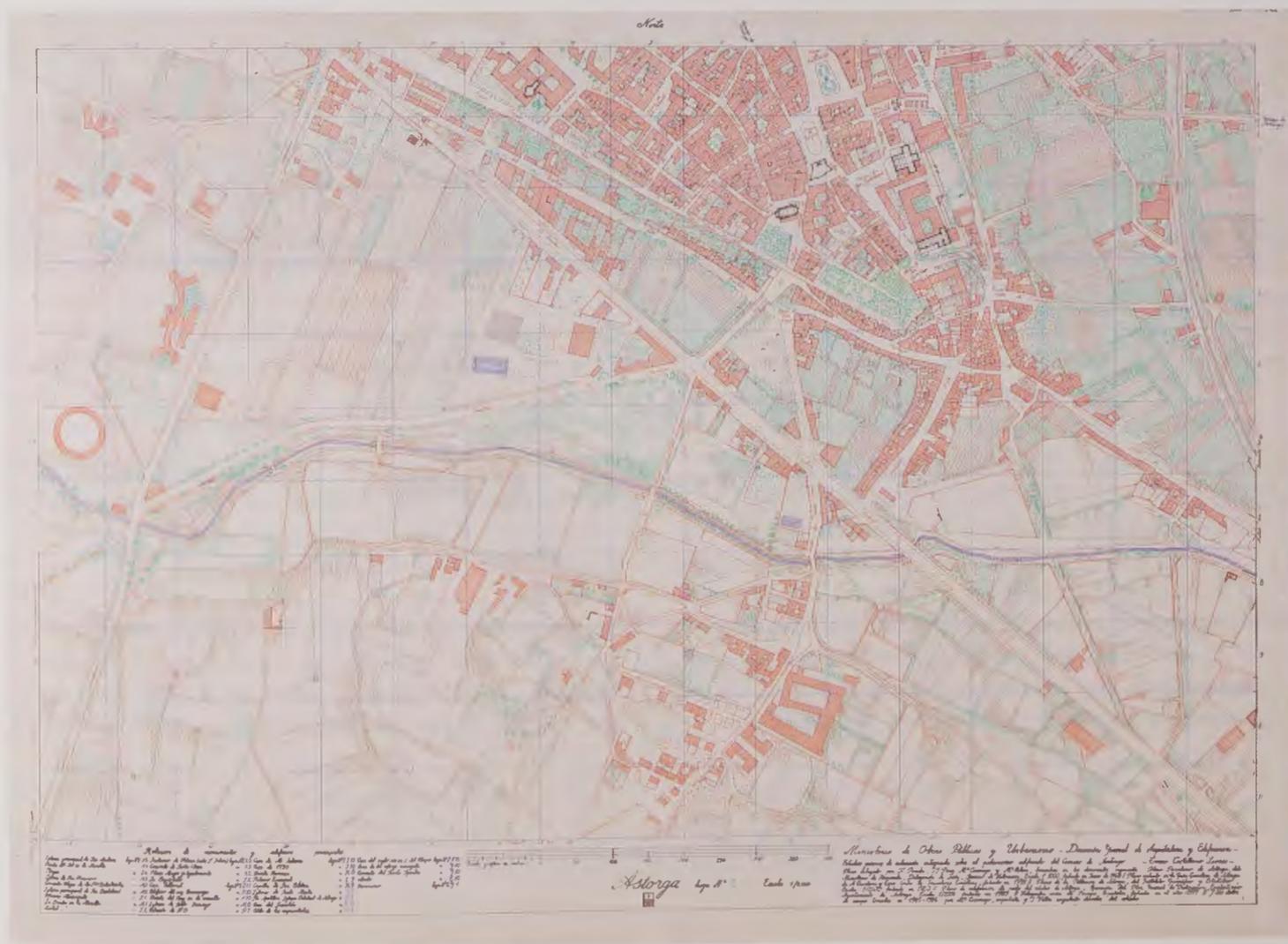
gular en la Astorga de la época. Dicha vía recta, era el eje del arrabal y por ella pasaban los peregrinos a su salida del recinto murado, respecto al cual se trazó perpendicularmente (véase figura 10.2.).

Si en León y Astorga, exceptuando las murallas, las trazas romanas se difuminaron o deformaron en buena medida y el crecimiento medieval fue en general espontáneo, en Pamplona ocurrió lo contrario. En su casco viejo se aprecian tres barrios con trazado regular, uno de origen romano, la llamada Navarrería, y dos medievales, más o menos paralelos entre si: los

**FIGURA 10.1.—CARRION DE LOS CONDES.**  
 El recinto originario se adivina en torno al Ayuntamiento (I-8).  
 Fuente: VELLES (1986)

**FIGURA 10.2.—ASTORGA. HOJA N.º 1.**  
 El límite occidental del recinto romano es la ancha vía que va de E-11 a G-8 y lleva hoy en su primer tramo el nombre de Húsar Tiburcio y, en el segundo, el de Alcalde Pineda. La puerta por la que salían de Astorga los peregrinos que iban a Santiago, estaba en F-10. Con origen en esa puerta y en dirección perpendicular al viejo recinto murado se trazó a fines del XIII, de F-10 a C-8, el eje del arrabal de "Rectivía", hoy calle de San Pedro.  
 Fuente: VELLES (1986).

**FIGURA 10.3.—ASTORGA. HOJA N.º 2.**  
 El Camino de Santiago, cuya traza borró el ferrocarril, entraba por Q-2, en dirección a la Puerta del Sol, hoy desaparecida, y bordeando la iglesia de San Francisco (M-3) se adentraban los peregrinos en la ciudad siguiendo un sinuoso recorrido. Como se aprecia en el plano, el límite inferior del viejo recinto murado (L-4), coincidía con el actual paseo de Blanco Cela.  
 Fuente: VELLES (1986).



**FIGURA 10.4.—PAMPLONA EN EL ÚLTIMO TERCIO DEL XIX (PLANO NO ORIENTADO AL NORTE).**

El barrio de origen romano, la Navarrería, figura más arriba de la plaza de toros y de la gran plaza próxima, la del Castillo. El burgo de San Cernin, situado en una meseta junto al río Arga, se distingue fácilmente por el hexágono semirregular que dibuja su viario perimetral; hexágono que es simétrico respecto al eje más corto y asimétrico respecto al eje mayor. Por último, el burgo de San Nicolás, es el que se halla a la derecha del de San Cernin y se dispone casi paralelamente al eje principal de éste. El hecho de que al derribarse las murallas que separaban los burgos entre sí, se edificaran los espacios remanentes entre ellos, hace que sus contornos no salten a la vista claramente.



Fuente: Departamento de Hacienda del Gobierno de Navarra. Sección de Riqueza Territorial.

burgos de San Cernin y San Nicolás (para su localización, véase figura 10.4. y el pie explicativo de la misma).

La Navarrería, donde, como su nombre indica, residía la población indígena, era el asentamiento más antiguo, pero en 1276 fue arrasada por un ejército francés que apoyó a los francos de los otros dos burgos. Cuando en el XIV se reconstruyó, se ordenó de modo expreso que se trazaran vías rectas, y, según se sospecha, lo que se hizo fue mantener la dirección de las calles romanas originarias (MEZQUIRIZ, 1978, 29-36).

El burgo de San Cernin, de finales del XI, fue poblado por francos y tuvo un claro carácter comercial. El origen de sus habitantes lo proclama el propio nombre del burgo, pues San Cernin o San Saturnino, era un santo galo cuyos restos se veneraban en la catedral de Toulouse y cuyo culto difundieron en España los que procedían de aquellas tierras. Y en lo que toca al carácter comercial de este burgo, se pone de manifiesto, entre otros detalles, por el hecho de que su eje principal, por el que pasaban los peregrinos, se llamara en la Edad

Media "Rúa Mayor de los Cambios" (MARTINENA, 1974, 205). Desde un punto de vista formal, este burgo de San Cernin se distingue (figura 10.4.) por el curioso hexágono semirregular que su viario perimetral dibuja y por los dos ejes perpendiculares que lo cruzan de extremo a extremo. Uno de estos ejes perpendiculares, el más largo y paralelo a la dirección que a la altura del burgo lleva el río Arga, es la mencionada calle Mayor, trazada, al parecer, sobre la prolongación del *Decumanus Maximus* de la vieja Pompaelo. Hay indicios, asimismo, de que dicha prolongación del decumano formaba parte de una centuriación de los terrenos agrícolas próximos a la ciudad (MEZQUIRIZ, 1978, 34). Es decir, a finales del XI, no sólo se traza un burgo de planta ordenada, sino que sus ejes perpendiculares se apoyan en antiguos ejes romanos. Y cuando en el XII se traza al Sureste de San Cernin el nuevo burgo de San Nicolás, se vuelve a organizar su planta en torno a dos ejes perpendiculares, cuya dirección, aunque no totalmente coincidente con las de los ejes de San Cernin, es, por así decir, afín a ellos. Lo ocurrido en Pamplona, sobre todo con San Cernin y la Navarrería, abona quizás la hipótesis de Caro Baroja de que hubo una mayor continuidad entre las formas urbanas romanas y medievales de lo que se ha solido admitir (CARO BAROJA, 1984, 142-151). Pero quedaría por saber la causa de que esa continuidad se manifieste de una manera tan desigual, pues el crecimiento urbano de Pamplona en la baja Edad Media, tan diferente del registrado en León y Astorga, es quizás una manifestación más de un fenómeno llamativo: mientras en Aragón, Navarra, País Vasco y Rioja abundan las fundaciones de planta y parcelario más o menos regular, en el antiguo reino astur-leonés escasean, en particular a lo largo del tronco principal del Camino<sup>19</sup>.

¿Por qué los reyes navarros, aragoneses y castellanos promovieron fundaciones regulares y los astur-leoneses apenas lo hicieron? ¿Se debe a la mayor o menor proximidad física de Francia, desde donde se habría ejercido, en esto como en tantas otras cosas, cierta influencia? Ahora bien, resulta por un

lado que en la lejana Galicia no fue menor en ciertos momentos la influencia francesa, y, por otro lado, no hay que olvidar que las famosas bastidas del Sur de Francia son de mediados del XIII en adelante, y las primeras fundaciones regulares de esta parte de la península datan del XI, como por ejemplo el citado burgo de San Cernin de Pamplona.

Si se ha señalado la posible influencia de los campamentos militares ortogonales y de la obra de Vegetio *De re militari* en los planificadores urbanos medievales (TORRES BALBAS, 1968, 112-113, y CARO BAROJA, 1984, 158), ¿por qué no contemplar también la posibilidad de que los restos de centuriaciones les inspiraran o, simplemente, de que se apoyaran en sus ejes para otros fines, como parece que ocurrió en el burgo de San Cernin de Pamplona? Sobre todo si se tiene en cuenta que la mencionada centuriación de Pamplona dista de ser la única de la cuenca del Ebro. Recientemente se han estudiado con detalle las que cuadrícularon el entorno de otras ciudades romanas próximas como Calahorra y Alfaró y se ha descubierto que Santo Domingo de la Calzada se fundó en la esquina de otra importante centuriación (ARIÑO GIL, 1986), quedando no pocas por estudiar<sup>20</sup>. Por otra parte, consta que en la propia Edad Media hubo algunas experiencias comparables a las centuriaciones romanas. Es el caso del ordenamiento urbano y rural a base de cuadrícula que se hizo en Mallorca a caballo de los siglos XIII y XIV (ALOMAR, 1976). Pero aun suponiendo que los restos de centuriaciones jugaran algún papel en la génesis de ciudades construídas de acuerdo con un plan preconcebido, ello no explicaría las diferencias existentes entre las nuevas poblaciones del reino astur-leonés y las de los otros reinos cristianos, pues en el reino de León, aunque menos estudiadas, también hubo centuriaciones.

Mas dejemos a los historiadores la tarea de averiguar las posibles causas de las notables diferencias existentes entre las nuevas poblaciones de los extremos oriental y occidental del Camino de Santiago, y pasemos a examinar algunas plantas de ciudades en que dicho camino jugó un papel decisivo.

<sup>19</sup> El hecho de que las fundaciones regulares escaseen en el tramo occidental del Camino de Santiago no quiere decir que no las hubiera en todo el reino astur-leonés: en Asturias, por ejemplo,

aunque poco estudiadas y tardías, haylas.

<sup>20</sup> Aparte de las cuatro citadas, hay indicios de otras centuriaciones romanas en la Navarra media; por ejemplo, cerca de Olite y de Arróniz.

## Ciudades lineales espontáneas

Cuanto se han ocupado de las ciudades que surgieron a lo largo del Camino de Santiago, se han percatado de la llamativa abundancia de poblaciones que adoptan el propio Camino como eje ordenador de su desarrollo. Pero si la existencia de este tipo de ciudades es clara, no ha habido hasta ahora acuerdo en cómo bautizarlas.

A raíz de la publicación en 1949 de algunas plantas esquemáticas de ciudades del Camino de Santiago en la completísima obra de Vázquez de Parga, Lacarra y Uría sobre las peregrinaciones, Torres Balbás escribió en 1954, en el *Resumen histórico del urbanismo en España*, un apartado sobre las que llamó "ciudades itinerarias" del camino francés (TORRES BALBAS, 1968, 104-111). Pero la denominación de Torres Balbás no prosperó y otros autores, al volver a ocuparse de la cuestión, apelaron a la yuxtaposición de los sustantivos que en su opinión definen dichas entidades; así aparecieron denominaciones como "ciudad-camino" (LINAZASORO, 1978, 43), "ciudad-calle" o, a propósito de Santo Domingo de la Calzada y de Puente la Reina, "ciudad-puente" e, incluso, "villa-calle-puente" (CARO BAROJA, 1984, 156 y 1986, 209).

Pero quizás hay otra denominación más elegante y breve que casi todos los urbanistas han oído alguna vez. Aludo a la expresión "ciudad lineal" acuñada por Arturo Soria y Mata en 1882. Línea es más genérico que itinerario, camino o calle, pero, desde un punto de vista abstracto, todo itinerario, camino o calle es una línea y como saben cuantos han leído algo sobre las ciudades lineales, la línea a que se alude al adjetivarlas así, es la constituida por un eje de transporte —calle, carretera, línea férrea, etc.—, como en su día lo fue el Camino de Santiago. En lo sucesivo llamaremos pues lineales a aquellas aldeas, pueblos y ciudades que tienen por eje una vía cualquiera y en cuya planta predomina la dimensión longitudinal. La línea que estructura la ciudad y sobre la cual se implanta una vía, puede ser un fondo de valle —caso de Canfranc (figura 10.21)—, una curva de nivel —véanse las plantas de Castrojeriz y Navarrete (figuras 10.10. y 10.13.)—, un sinuoso sendero —como el que conducía al puente de Furelos (figura 6.15.) o cruzaba la llanura de Hornillos (figura 10.5)— o, también, una recta trazada a cordel, cual la que organiza la planta de Grañón (figura 10.37.).

Las ciudades lineales nacen en muchas ocasiones espontáneamente. Como observó el propio Soria y Mata en el artículo en que por primera vez empleó la expresión:

"El punto engendra la línea y ésta la superficie. Así, pues, si la casa es el punto de la geometría urbana, la forma superior inmediata, lógica, imprescindible, es la ciudad lineal, la calle única prolongada indefinidamente" (COLLINS y FLORES, 1968, 171).

Y es verdad, muchas veces, tras la primera edificación junto a una vía transitada, se alinean las siguientes, aunque, como veremos, no indefinidamente; al menos en la Edad Media. Mas para que la primera casa se levante, hace falta, además del tránsito por la vía en cuestión, algún factor adicional que la atraiga a un punto determinado y específico y fije así el origen de coordenadas de ese asentamiento lineal.

Imaginemos un camino que empieza a ser transitado y en el que todavía hay tramos de cierta longitud sin población establecida a su vera. ¿En qué punto del camino es probable que cristalice un nuevo asentamiento espontáneo? Allí donde exista un elemento singular que pueda desencadenar o catalizar el proceso urbanizador. Ese elemento singular podía ser entonces un puente o vado, un cruce de caminos, un monasterio, un castillo, un hospital, o una combinación de cualquiera de esos elementos.

El puente de Furelos y el camino al que servía, que no era otro que el de Santiago, debieron atraer la atención de la Orden de San Juan de Jerusalem. Siendo el puente un lugar de paso obligado y teniendo la Orden de San Juan entre sus fines el de crear hospitales, se construyó un hospital y una iglesia junto al puente<sup>21</sup>. La iglesia atraería gente en algunas festividades, el hospital necesita hospitalero y, si da alimento a los peregrinos, también tiene que abastecerse. En torno al puente, la iglesia y el hospital aparecen pronto algunas casas y cuando los lugares inmediatos a esos elementos están ya ocupados, las siguientes viviendas optan por establecerse a lo largo del Camino (figura 6.15). Incluso al margen de consideraciones económicas, debía resultar atractiva la localización al borde del Camino. En un rincón perdido del campo, el mero hecho de ver pasar gentes de toda nación y condición, era un entretenimiento, brindaba tema de conversación, aportaba novedades a

<sup>21</sup> Consta que Furelos perteneció a la encomienda de Portomarín de la Orden de San Juan y consta también que hubo un hospital junto al puente y aunque no se conozca

documentación de ese hospital, se puede suponer tuvo algo que ver con dicha Orden.

**FIGURA 10.5.—HORNILLOS DEL CAMINO (BURGOS).**

El primer asentamiento lineal debió ser el tramo central de los tres que forman el pueblo en la actualidad. El camino que bordea por el Sur dicho tramo central, sugiere la existencia de una primitiva cerca ovalada. Posteriormente, Hornillos se extendió tanto hacia el Oeste, como hacia el río Hormazuelas al Este. En el extremo Oeste, donde el eje se bifurca, se ha encontrado una necrópolis tardorromana y el poblado al que corresponde se supone próximo.



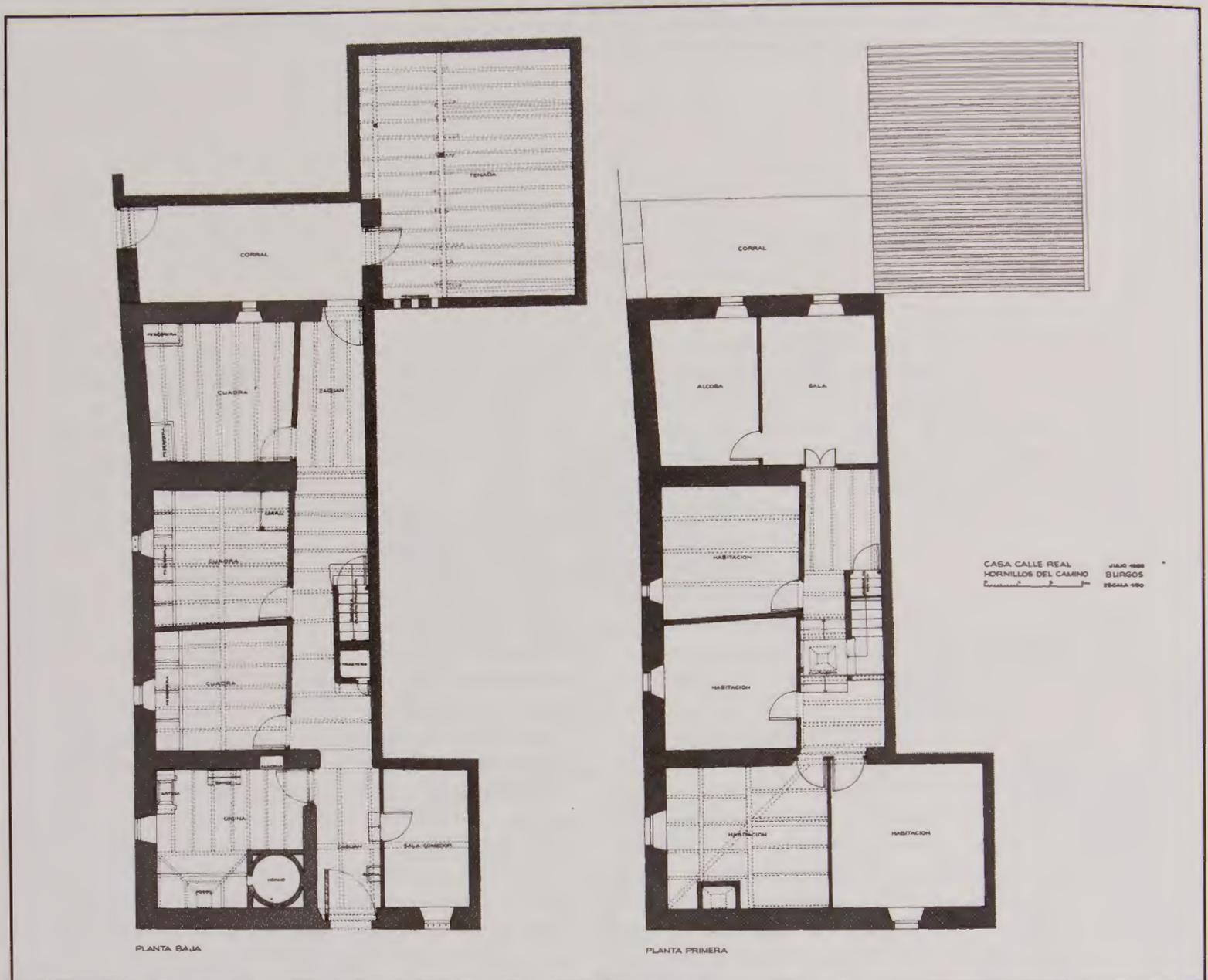
Fuente: GARCIA GRINDA (1986)

una vida más o menos monótona. No es pues de extrañar que al mínimo núcleo inicial situado junto al puente, le saliera un apéndice lineal de poco más de 200 metros de longitud siguiendo la traza del Camino.

Un par de puentecillos y un establecimiento eclesiástico de más fuste, pueden generar, en vez de una aldea lineal como Furelos, un verdadero pueblo lineal, como Hornillos del Camino (Burgos), que es una de las poblaciones a las que el Camino dio nombre y forma a la vez (figura 10.5.) y a la que ya a principios del XII se alude en la Guía del Peregrino del Códice Calixtino. Aunque perdido en una dura zona mesetaria, apta sólo para el cereal (foto 10.2.), este pueblo tuvo estrechas

relaciones con Francia, pues fue donado por los reyes de Castilla Alfonso VII y VIII, primeramente al monasterio de San Dionisio de París (1156) y, luego, al famoso santuario francés de Rocamador (1181). Además de pertenecer a tan conocidos centros eclesiásticos franceses, contó Hornillos en el siglo XII con un monasterio gobernado también por un prior francés. Como en tantos otros casos, dicho monasterio se estableció muy cerca de donde había restos romanos. Puestos a atender a los compatriotas que peregrinaran a Santiago, ¿qué lugar más indicado para poner un hospital que el propio Camino? Junto a un pequeño puente medieval sobre el caz del molino, de origen probablemente monacal, encontraban los peregrinos el

FIGURA 10.6.—CASA EN ESQUINA DE LA CALLE REAL CON LA CALLE SAN PEDRO. HORNILLOS DEL CAMINO (BURGOS).



Fuente: GARCIA GRINDA (1986)



10.2.  
Hornillos del Camino (Burgos) visto desde el Norte. En primer plano, a la derecha, están los restos del monasterio. La hilera de árboles de la izquierda señala el curso del caz del molino.

Foto de Jean Passini. Vuelo del verano de 1986.

**FIGURA 10.7.—VILLAVA (NAVARRA) A FINALES DEL XIX O PRINCIPIOS DEL XX.**

Por limitarse este plano al estricto municipio de Villava no aparece, en el vértice superior del mismo, el puente de Arre, y no se ve cómo las casas de Villava llegan hasta él, lo cual sí puede apreciarse en la figura 9.13. El Camino de Santiago es, huelga decirlo, el eje del pueblo que se prolonga, en dirección a Pamplona, siguiendo lo que en el plano llaman "carretera al Baztán".



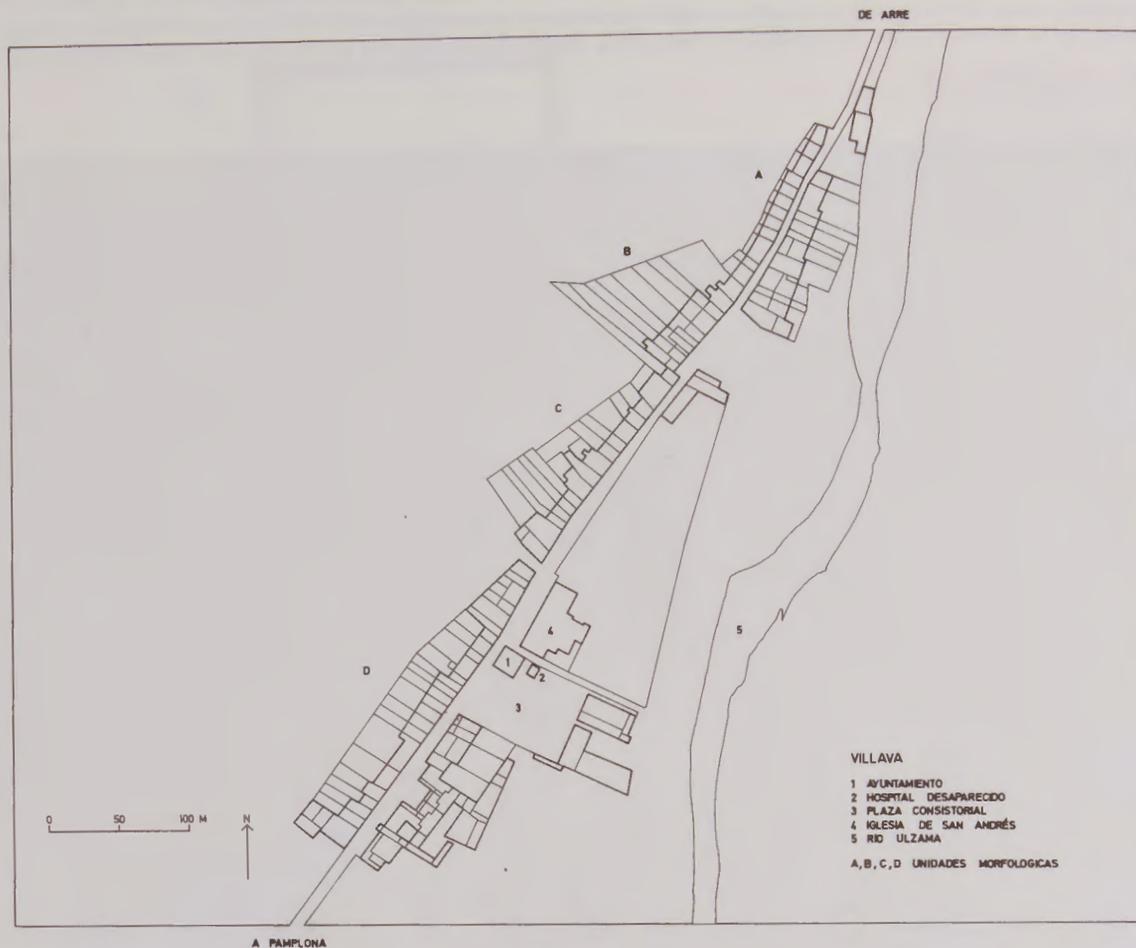
Fuente: Departamento de Hacienda del Gobierno de Navarra. Sección de Riqueza Territorial.

primer hospital de Hornillos —llegó a contar con tres en el XVI— y a continuación, a ambos lados del Camino, sendas hileras de casas. (Como muestra de la arquitectura local se adjunta en la figura 10.6, la planta de una casa en esquina). El núcleo original, que seguramente es el dispuesto a ambos lados del tramo central, se extendió en las dos direcciones, hasta llegar a alcanzar una longitud de unos 560 metros.

Otro asentamiento lineal resultante de la interacción de un puente y un complejo eclesiástico-hospitalario es la población

de Villanova o Villava (Navarra), cuya planta se recoge en la figura 10.7. Si era la corriente peregrinaria la mayor fuente de oportunidades del entorno, y si se trata de sacar partido del paso del peregrino, vendiéndole productos, ofreciéndole servicios, proponiéndole cambalaches o esperando la ocasión de atracarle, ¿qué mejor lugar que una casa junto al Camino? Dado el carácter estratégico del inmediato paso de Arre o por otras razones que se nos escapan, el rey navarro Sancho VI el Sabio decidió fomentar el inicial asentamiento lineal de Villava

FIGURA 10.8.—PARCELARIO DE LA PARTE ANTIGUA DE VILLAVA.



Fuente: Redibujado a partir de un original de Jean Passini.

y en 1184 concedió a sus habitantes el fuero de los francos del burgo de San Nicolás de Pamplona que atrajo nuevos pobladores pero no dio lugar, por lo que parece, a una parcelación regular. Como permite comprobar el análisis del parcelario que realizó Jean Passini (figura 10.8), se pueden distinguir en Villava, aparte de la primera y más próxima al puente, tres unidades morfológicas más que, probablemente, corresponden a otras tantas etapas de crecimiento siguiendo el eje y la pauta original. Ni siquiera la importante clavería de Roncesvalles, situada entre el Camino y el río, y a la que se debe el notable vacío de edificación que se aprecia a un lado (figura 10.7), interrumpió ese crecimiento lineal y, a finales del XIX, Villava conservaba aún su linealidad y se extendía a lo largo de poco más de 600 metros del Camino de Santiago.

Si al puente y su camino, se suman, en una zona apta para la edificación, los efectos de un establecimiento eclesiástico de primera magnitud, entonces puede surgir con el tiempo, no una aldea, ni un pueblo, sino una verdadera ciudad. Es el caso del monasterio de Sahagún en la provincia de León, que se convirtió en la casa principal de los cluniacenses en España, y

que disfrutó de bienes tan cuantiosos, que le permitieron ejercer la hospitalidad con los peregrinos de manera particularmente generosa, y congregar a su alrededor una numerosa población extranjera, de la más variada procedencia. Junto al Camino de Santiago, y no muy lejos del puente, cristalizó en el XI, en torno a lo que hoy es la iglesia de San Tirso (véase figura 10.9.), el primitivo núcleo monástico al que pronto se le añadió un primer asentamiento lineal de casi 350 metros de longitud (PASSINI, 1991). Como en Villava, el establecimiento eclesiástico impidió un desarrollo totalmente simétrico de la edificación a ambos lados del Camino, pero no fue obstáculo para que, con el paso del tiempo, las edificaciones particulares ocuparan las márgenes del Camino de Santiago a lo largo de casi un kilómetro. No obstante, cuando el asentamiento lineal alcanza una cierta longitud y el medio de transporte no es otro que el pie, la prolongación resulta menos interesante que la duplicación de ejes. Por otro lado, como tendremos ocasión de ver en el caso de Logroño, si el eje a lo largo del cual se está produciendo el crecimiento lineal se cruza con otro camino suficientemente potente, es muy fácil que la inicial estructura li-



Molinaseca con su correspondiente hospital, pues no en vano se menciona este pueblo en la Guía de Peregrinos de principios del XII.

Si la guarnición del puente, más que un cometido propiamente militar, tiene por misión asegurar el cobro del peaje o proteger a los viandantes, lo lógico es que se fortifique uno de sus extremos y que con el tiempo, surja cerca un pequeño asentamiento civil. Ese parece ser el origen de Logroño (figura 10.26.), que a partir de ahí creció linealmente, a mediados del XI, a lo largo de unos 350 metros de un camino sinuoso que, adaptándose a la topografía, bordeaba el cantil sobre el río Ebro (figura 10.27.).

En otras ocasiones basta una plaza fuerte para fijar ese primer punto de un asentamiento lineal al que luego se le añadirán muchos otros. De ello es buen ejemplo la villa de Castrojeriz (Burgos). Las magníficas condiciones defensivas del pronunciado cerro de Castrojeriz (foto 5.31. y figura 10.10.), desde el que se domina una amplia porción de meseta castellana, habían llamado ya la atención de los celtíberos, que construyeron sobre él un castro que, posteriormente, se romanizó. Pero fue en la alta Edad Media cuando el Castro de Sigerico (de *castrum Sigerici* procede la actual denominación de Castrojeriz) alcanzó notoriedad: en el siglo IX como castillo y luego, en el X, como cabeza de alfoz. El fuero de Castrojeriz, del año 974, el más antiguo de los fueros castellanos conocidos, equipara, a ciertos efectos, a judíos y cristianos, lo que hace pensar que ya en fecha tan temprana contaba con un pequeño núcleo de comerciantes.

Situado el castillo en cerro tan escarpado, no era lógico que un camino de largo recorrido subiese hasta él; de ahí que fuese la población, situada anteriormente en la cumbre y zonas altas del cerro, la que bajara en el XI hasta el camino y, puestos a escoger ladera, nada más lógico que buscar acomodo en la que mira al Sur. En dicha ladera y siguiendo aproximadamente una curva de nivel, apareció un asentamiento lineal que pronto se convirtió en una importante villa que llegó a tener varios hospitales. Como en Sahagún, el crecimiento lineal llegó a alcanzar el kilómetro de longitud disponiéndose junto al eje las dos grandes iglesias y, en un ensanchamiento, una plaza mayor igualmente lineal, la única posible a media ladera. Ese eje prin-

cipal e inicial, fue duplicado por otro inferior más sinuoso que al Oeste se ramifica en varios.

Aunque la población que surgió a ambos lados del Camino tuviera características muy distintas a las del castro defensivo superior, no por ello se perdieron en los primeros siglos las relaciones entre el antiguo y el nuevo asentamiento, pues a principios del XIII una misma muralla, de la que quedan algunos restos (figura 10.10), rodeó el castillo y la larga villa que se había desarrollado a sus pies y bajo su protección. Por otra parte, al estar el pueblo a media ladera no faltan en Castrojeriz antiguas construcciones populares que buscan adaptarse y sacar partido de la pendiente, en particular las cuevas y bodegas situadas en las partes más altas (figura 10.11); algunas de ellas, como la casa-cueva de la figura 10.12., parecen remitir a los más remotos orígenes del castro y siguen estableciendo un nexo entre aquéllos y los desarrollos posteriores.

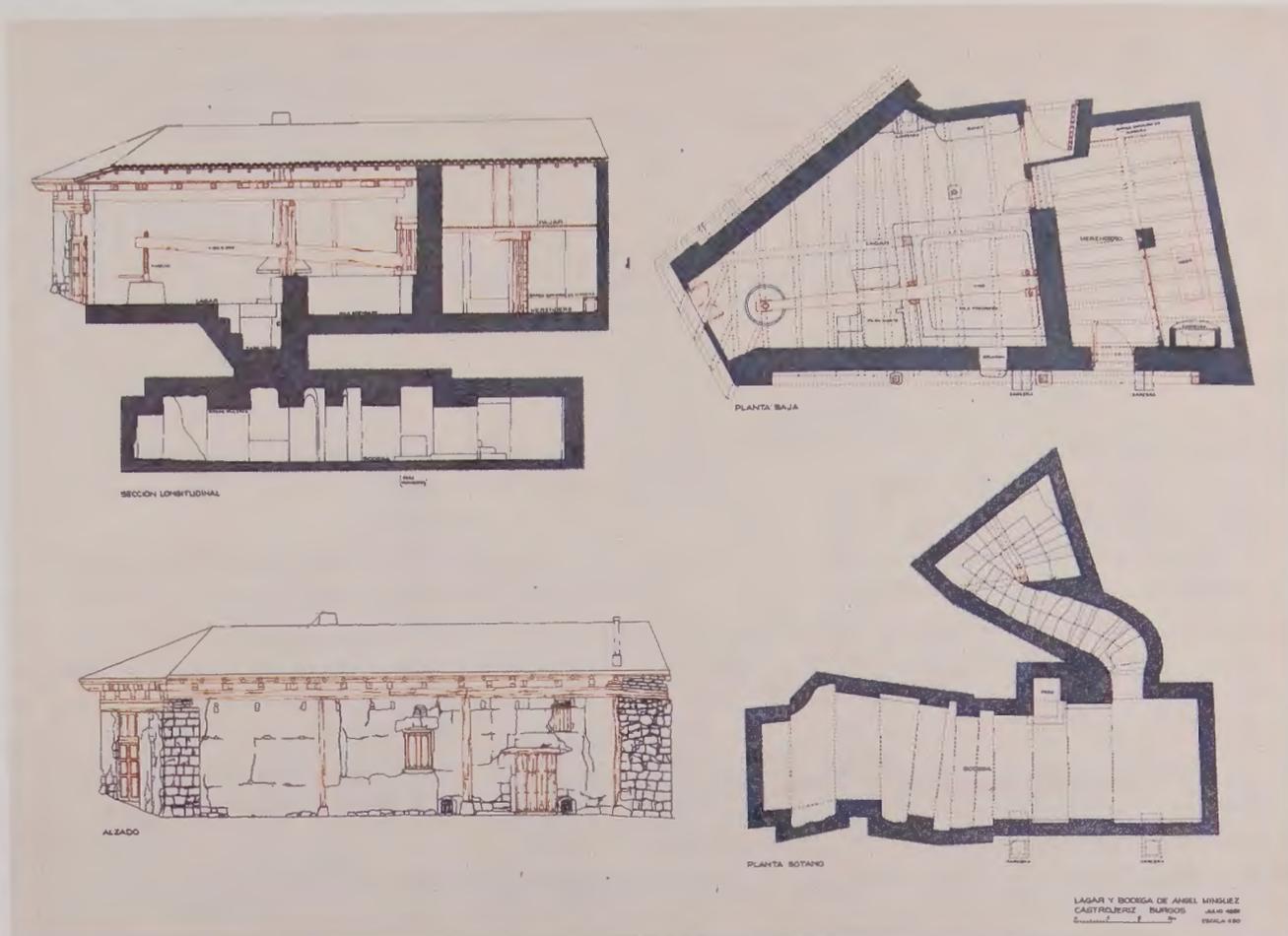
Otro cerro coronado por un castillo, ocupado en la parte que mira a Mediodía por una villa lineal y protegido con una muralla que integra castillo y villa en una unidad superior, es el que ocupa Navarrete en la Rioja (figura 10.13.). Si Castrojeriz era un reducto defensivo anterior al Camino de Santiago que se acercó a éste cuando empezó a ser una vía transitada, Navarrete es una villa fundada bastante después de que se trazara, recto como una vela (véase figura 5.3.), el Camino de Santiago entre Logroño y Nájera. Probablemente se trataba de aprovechar tanto las condiciones defensivas del cerro, como su situación a mitad de camino entre Logroño y Nájera. Cuando en 1195, tras las guerras entre navarros y castellanos, fue repoblado y recibió fueros del rey Alfonso VIII de Castilla, se procedió a concentrar en Navarrete a los habitantes de las aldeas o "corcuetos" que existían en los alrededores, construyéndose a principios del XIII el castillo, del que nada queda, y la muralla. El hecho de que Navarrete sea más tardío que Castrojeriz —la primera vez que se menciona es en 1177—, y de que por iniciativa real se concentrara en él la población de aldeas próximas otorgándole un fuero favorable, así como cierta regularidad del parcelario, ha hecho pensar a Passini que pudiera tratarse de una fundación planificada.

Por más que los orígenes de Castrojeriz y Navarrete sean distintos y aunque el cerro riojano sea más pequeño y el eje en

FIGURA 10.10.—CASTROJERIZ (BURGOS).

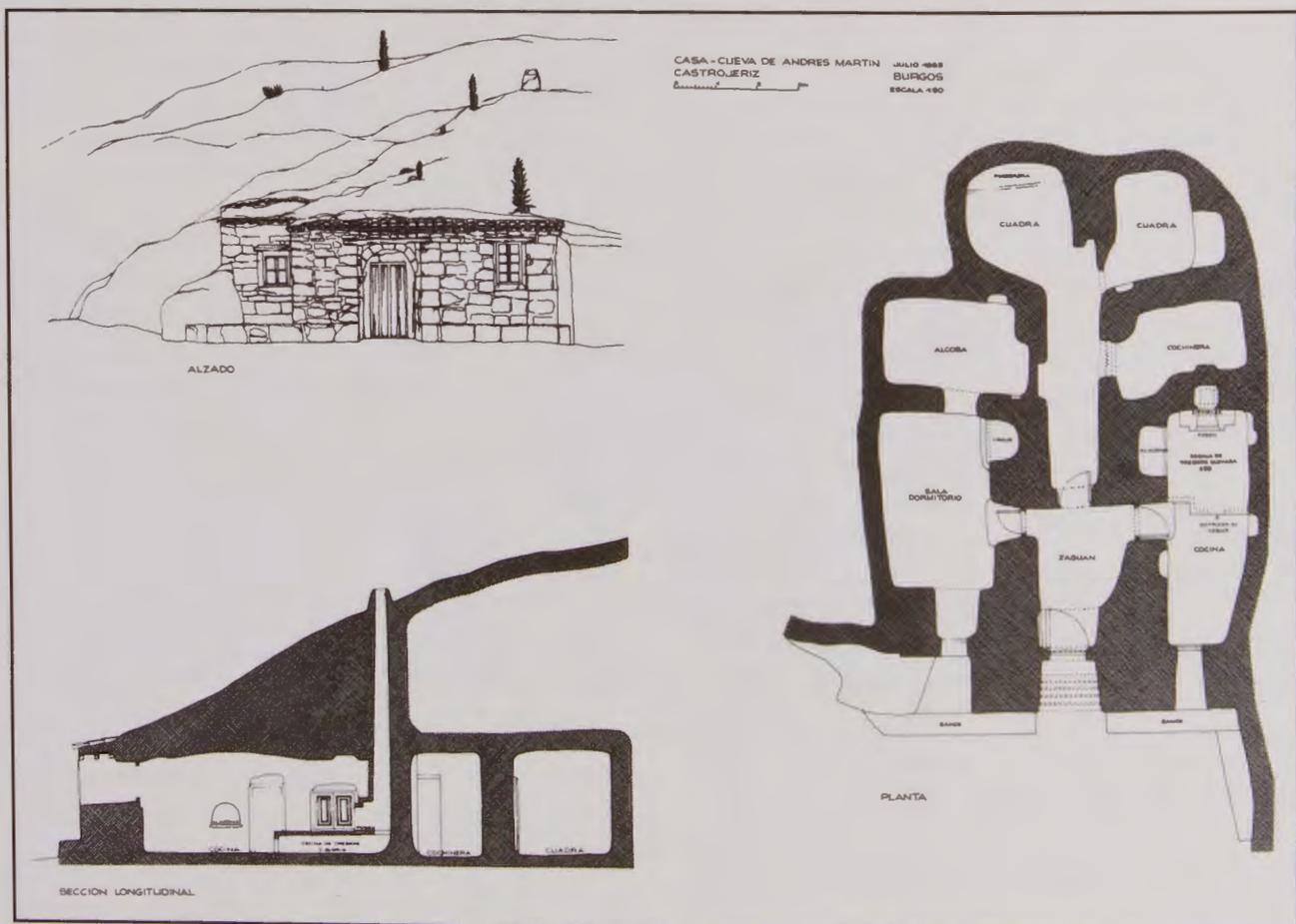


FIGURA 10.11.—LAGAR Y BODEGA DE ANGEL MINGUEZ. CASTROJERIZ (BURGOS).



Fuente: GARCIA GRINDA (1986).

FIGURA 10.12.—CASA-CUEVA DE ANDRES MARTÍN. CASTROJERIZ (BURGOS).



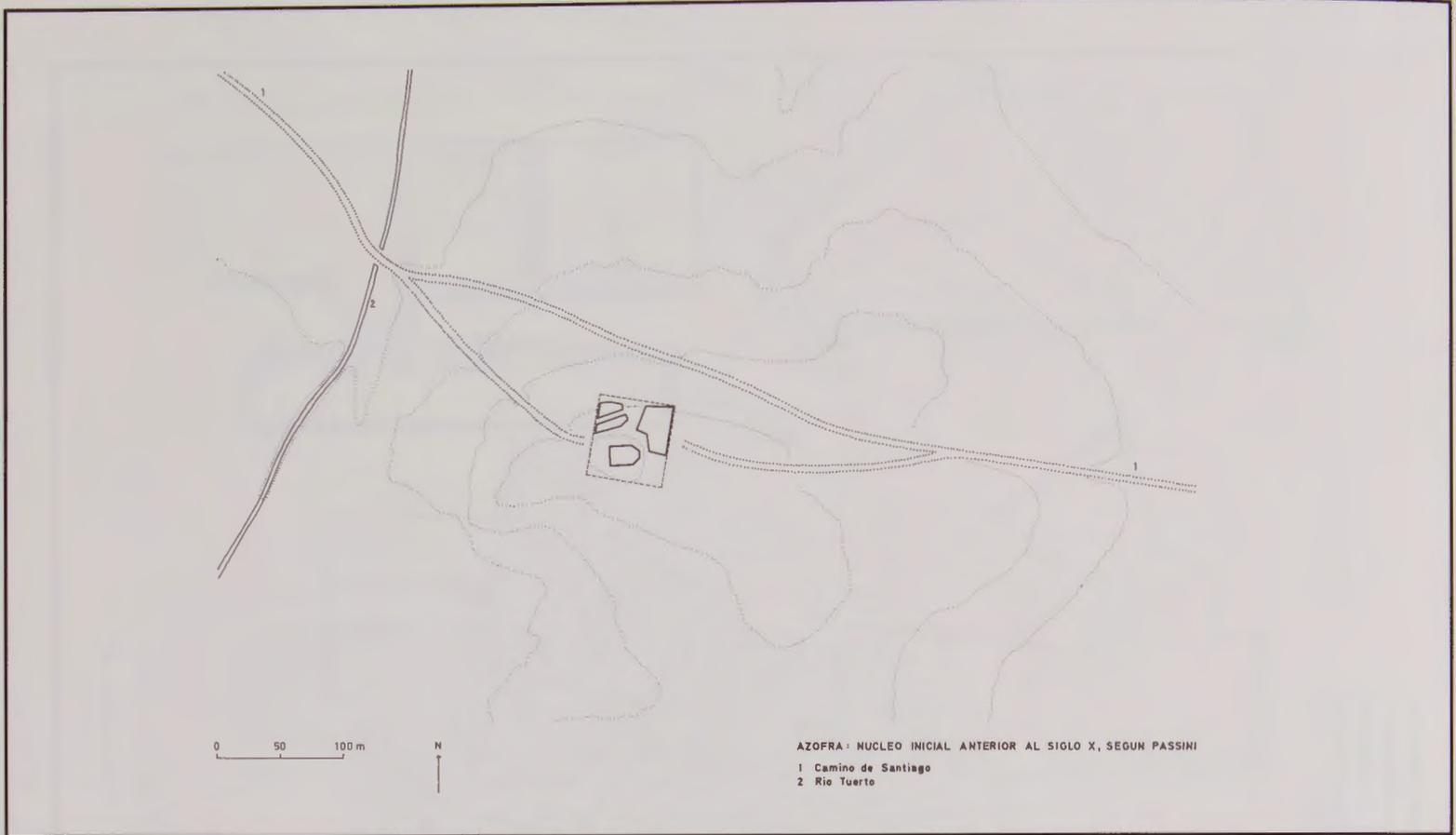
Fuente: GARCIA GRINDA (1986).

**FIGURA 10.13.—NAVARRETE (LA RIOJA).**

El eje principal es el que bordea por el Sur la gran iglesia. A ambos lados de ese eje se disponen parcelas que a menudo tienen unos 4 metros de fachada y 20 a 25 de profundidad. Aprovechando los desniveles existentes, hay parcelas que en vez de crecer en anchura como es lo habitual, han crecido en fondo volando por encima de la calle trasera. Este tipo de aprovechamiento se registra sobre todo en las inmediaciones de la plaza que se abre delante de la iglesia. El lugar del antiguo castillo, del que no queda nada, lo ocupa ahora un depósito de agua.

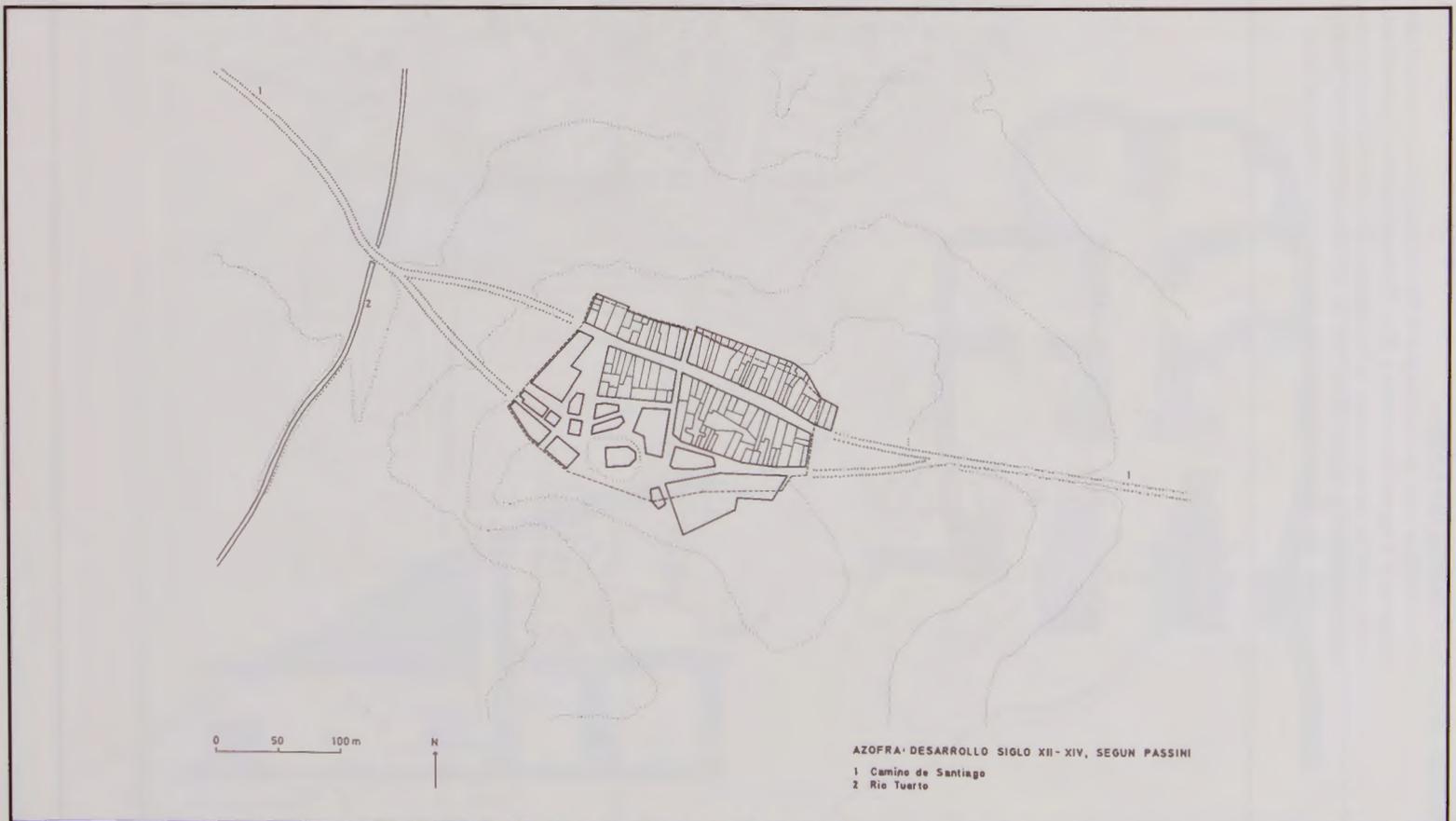


**FIGURA 10.14.—AZOFRA (LA RIOJA).**  
Núcleo inicial anterior al siglo XI, según Jean Passini.



**FIGURA 10.15.—AZOFRA (LA RIOJA).**

Desarrollo durante los siglos XII-XIV, según Jean Passini. Como era de esperar, el parcelario es más regular al Norte del Camino, que al Sur, donde estaba el núcleo antiguo condicionando las direcciones y el tamaño de la parcelación. En esa mitad Norte se detecta un tipo de parcela de dimensiones similares a las de Navarrete: de 4 a 5 metros de fachada y una profundidad de 22 metros de media. También merece destacarse la anchura del eje principal que oscila entre 6 y 10 metros.



Fuente: Redibujados a partir de esquemas de PASSINI (1984, 84).

FIGURA 10.16.—PARCELARIO DE AZOFRA (LA RIOJA) EN LA ACTUALIDAD.



Fuente: LEON (1986).

torno al cual se construye Navarrete sea más corto —unos 600 metros— y curvo que el de la villa burgalesa, esas diferencias no afectan a lo esencial. Se trata de pequeñas variantes de un mismo tipo: poblaciones lineales que aprovechan a la vez las ventajas militares de un cerro y las económicas de un camino transitado y con múltiples oportunidades comerciales. De ahí que tanto en Castrojeriz como en Navarrete hubiera una judería importante (CANTERA BURGOS, 1976, 94 y 104).

A los efectos de atraer un asentamiento lineal y fijar su punto de partida, no es tampoco imprescindible un cerro, prominente o no, como los de Castrojeriz y Navarrete. A veces basta un suave altozano al que se ha encaramado un humilde núcleo, como aquél sobre el que se asentaba Azofra. De la modestia inicial del villorrio, habla el propio nombre del lugar. Azofra es palabra de origen árabe que significa trabajo que debía hacerse gratuitamente para el señor. En un principio, que cabe remontar al siglo X (Azofra se cita por primera vez en el 989), no parece, a juzgar por su nombre, que fuera un burgo

con pobladores favorecidos por un fuero y libres o exentos de prestaciones personales. Cuando en la segunda mitad del XI trazó Santo Domingo su calzada, con vocación de ruta de largo recorrido, no iba ésta a desviarse por un pequeño asentamiento de importancia secundaria; en todo caso, ya verían los habitantes del mismo la mejor manera de conectar con la nueva vía. Del vértice constituido por el antiguo núcleo y la base formada por el camino próximo, surgió un triángulo que marcaría el futuro desarrollo de Azofra (figura 10.14.). En efecto, pronto adquirió el Camino de Santiago más vida que el primer asentamiento y atrajo a su vera las primeras edificaciones, que entre los siglos XII y XIV se extendieron a lo largo de unos 220 metros (figura 10.15.). Huelga decir, que a pesar de ser una pequeña población, no tardó en haber allí un hospital e incluso una iglesia destinada a sepultura de peregrinos (se habla de ambas en un documento de 1173). Azofra es un buen ejemplo de núcleo al que, por la influencia del Camino, le crece un barrio lineal que, al ganar en importancia, acaba ab-

sorbiendo o engulliendo ese primer asentamiento no sin deformarse a su vez. Y cuando la corriente que circulaba por el Camino de Santiago se secó, dejó éste de ser la fuerza configuradora de la urbanización de Azofra y el crecimiento siguió otras pautas (figura 10.16.), aunque todavía siga siendo el eje jacobino el rasgo más llamativo de su planta con sus 475 metros de longitud.

Como hemos tenido ocasión de ver, en los siglos XI y XII aparecen a lo largo del camino principal a Santiago múltiples asentamientos lineales de carácter más o menos espontáneo. El foco que al entrar en contacto con el camino hace saltar la chispa y atrae las primeras edificaciones es variado: lo mismo un establecimiento eclesiástico, grande o modesto, que una fortificación o que una pequeña población, y todas estas edificaciones originales buscan a su vez muy a menudo la proximidad de un curso de agua y un puente. La aldea, pueblo o ciudad lineal puede tener por su parte diversos tamaños —de 200 a poco más de 1.000 metros de longitud—, diversas formas —curvilínea, rectilínea o quebrada— y, también, diversos tipos de parcelación y edificación. El Camino de Santiago fue pues un buen banco de pruebas de esquemas lineales. Esta abundancia de asentamientos lineales más o menos espontáneos sugiere que era una solución adecuada para los problemas de la época, suficientemente flexible para adaptarse a cualquier terreno, llano o inclinado, y para atender a las necesidades del tránsito, del comercio y la edificación. No es de extrañar, pues, que a la hora de crear deliberadamente nuevas poblaciones de acuerdo a un esquema preconcebido, se recurriera al mismo esquema lineal. Y ya que detrás de estas fundaciones había por lo común una autoridad suficientemente poderosa, no era raro que se aprovechara para trazar un eje más recto que de costumbre y para parcelar con más regularidad. Regularidad en la parcelación que no obedecía a mero capricho formal, sino que a menudo era la traducción espacial de la igualdad jurídica con que se atraía a los nuevos pobladores. Así, por ejemplo, en las fundaciones guipuzcoanas se apeló de manera habitual al llamado solar guipuzcoano de 6 brazadas de ancho por 9 de fondo, que equivalen a unos 8 x 12 metros (ARIZAGA, 1990, 160-165).

Si grande es la variedad de los pueblos lineales de origen espontáneo, también lo es la de aquéllos que parecen responder a un diseño previo. En los asentamientos lineales espontáneos, ya hemos visto el tipo de establecimientos o construcciones que podían desencadenar el poblamiento. Mas en el caso de una fundación preconcebida, ¿a qué punto del Camino iba a parar?

En principio, las posibilidades de localización en caso de fundación eran mayores, pues no resultaba imprescindible apoyarse en algo que ya tuviera vida propia. Ni siquiera en el Camino había que apoyarse, pues un rey, llegado el caso, podía también desviarlo, aun cuando ello supusiera un recorrido algo más largo. Así ocurrió en 1090 cuando el rey Sancho Ramírez decidió fundar una población de francos en un lugar alejado del Camino: “Querían los monjes de San Juan (de la Peña), explica el propio rey en un documento, hacer la población de francos en aquél su término de Zarapuz, en el camino de Santiago, y yo quería mudar dicho camino por Lizarra y hacer aquí un castillo y población de francos”. O sea, los monjes, establecidos junto a lo que entonces era el Camino de Santiago, pensaban fundar en sus propios terrenos un burgo comercial, y el rey, no viendo con buenos ojos la iniciativa, urde la estratagema de llevarse el camino a otro lado y fundar él uno en ese nuevo tramo de camino (véase en la figura 4.12. el trazado más corto del antiguo camino por Zarapuz y el impuesto por Sancho Ramírez, más al Norte y pasando por Estella). La razón oficial que esgrime el rey es que “este lugar de Lizarra era más sano que donde ellos querían poblar”, pero a primera vista no está claro que un lugar tan encajonado como aquél en que se acabó fundando Estella, orientado además al Norte, fuera más sano que el que contemplaban los monjes. Y como cambiar la traza del Camino y dejarles sin burgo en sus terrenos suponía un grave perjuicio económico —sin camino transitado no había burgo que valiese—, el rey les compensa: “les dije que me consintieran de buena voluntad el hacer la población, que yo les daría la décima parte de todas las cosas que Dios, por su misericordia, se dignase otorgarme en dicho poblado” (LACARRA, 1949, II, 134 y III, 14).

Si consintieron o no de buena voluntad, no lo sabemos, pero sí que el rey se salió con la suya y fundó Estella no muy

**FIGURA 10.17.—ESTELLA (NAVARRA) EN EL ÚLTIMO TERCIO DEL XIX (PLANO NO ORIENTADO AL NORTE).**  
 El primer asentamiento lineal tuvo lugar paralelamente al río, en su orilla derecha, y es el que se ve en este plano a la izquierda. Luego se produjo otro en la orilla de enfrente -barrio de San Miguel-, cuya linealidad estricta se deformó algo al crecer hacia lo que fue el barrio de San Juan (situado en este plano arriba y a la derecha). Dejando a un lado algunos edificios de la periferia, la planta de Estella a finales del XIX que aquí vemos es, a grandes rasgos, la misma que la de finales del XII.



Fuente: Departamento de Hacienda del Gobierno de Navarra. Sección de Riqueza Territorial.

lejos de la antigua Lizarra: a unos 500 metros y a la otra orilla del río Ega, en una franja estrecha de terreno embutida entre el río y un cerro empinado. El lugar y la voluntad de mudar allí el camino para construir sobre él un burgo, incitaban a que éste fuera lineal y así fue (figura 10.17.). El burgo inicial, reservado a francos, prosperó pronto, creció raudo y contó al cabo de unos decenios con mercado (1164). En 1187, Estella pudo ser poblada libremente por gentes de cualquier procedencia, entre otras por los aborígenes, es decir, por los navarros, pues la repoblación que tuvo lugar a lo largo del Camino fue en buena medida, conviene recordarlo, una repoblación de extranjeros atraídos por notables ventajas que, al ser inicialmente exclusivas de ellos, suscitaban la envidia de los súbditos locales. La Estella de finales del siglo XII, exceptuando la muralla y otros detalles, tenía ya una planta muy similar a la que aparece en la figura 10.17 <sup>22</sup>.

Al margen de que la fundación fuera o no lineal y más o menos preconcebida, el caso de Estella es interesante por mostrar hasta qué punto a finales del XI el trazado del Camino y la urbanización de sus márgenes podía ser objeto de pugnas entre los máximos poderes de la época y tener implicaciones económicas similares a las que hoy conlleva la calificación urbanística de un suelo rústico a través del cual se abre una nueva vía.

En otras ocasiones, el camino se mantenía y se escogía un punto del mismo justamente por no haber nada en él y mero-dear por sus alrededores demasiados bandidos. Se fundaba así una villa con el objetivo de convertirse en refugio entre dos poblaciones ya existentes donde los viajeros pudieran recogerse en caso de mal tiempo o de peligro. A esa finalidad atribuye Núñez de Cepeda la fundación en 1269 de la villa de Espinal (Navarra), cuya rectilínea planta se recoge en la figura 10.18. El fuero que con ese motivo se concedió a los pobladores atrajo un número suficiente como para que antes de un siglo, en 1366, fuera ya la villa más poblada del valle de Erro según se deduce del Libro de Fuegos del Reino de Navarra.

Pero lo normal era que la fundación se apoyara en algo preexistente, aunque fuese un modesto monasterio junto al Camino, como ocurrió probablemente en Larrasoña (Navarra)

en la segunda mitad del XII (PASSINI, 1991), ya por iniciativa real o por la de Roncesvalles, que, como vimos en el capítulo 9, tuvo ahí una clavería (figura 10.19.).

También se buscó a veces la apoyatura de un castillo y un poblado preexistente. Así en Los Arcos (Navarra), donde, quizás con motivo de la concesión del fuero de 1175, se trazó al pie del castillo y paralelamente al río Odrón, un barrio lineal sobre un eje de 5 metros de anchura y 550 de longitud: la actual calle Mayor y antiguo Camino de Santiago (figura 10.20) <sup>23</sup>.

Abundan asimismo las fundaciones en que el punto de apoyo fue una singularidad del propio Camino, como un puerto, un cruce de rutas o un puente. Es decir, no sólo la forma de los núcleos se solía adaptar a la línea del Camino, sino que incluso la localización de éstos se hacía a menudo en función de consideraciones viales.

Los puntos más críticos de los caminos antiguos se hallaban en los grandes puertos de montaña, que soportan en invierno fuertes nevadas que entierran tanto la vía como su señalización, o padecen nieblas cerradas capaces de desorientar a cualquier forastero. Para hacerlos transitables era preciso que hubiera personas al quite, que llegado el caso despejaran de nieve el camino, salieran a rescatar viajeros, prestaran los primeros auxilios y les cobijaran. Como en algunos puertos pirenaicos no era concebible que prosperara población alguna, se optó por una solución de compromiso: fundar villas al pie del puerto y, apoyándose en ellas, crear hospitales en lugares más altos y expuestos. A ese planteamiento responden las villas de Burguete (Navarra) y Canfranc (Huesca), fundadas al pie de los puertos de Ibañeta y Somport, y en las que se apoyaron los hospitales de Roncesvalles y Santa Cristina, contruidos a corta distancia de ellas <sup>24</sup>. En ambos casos, se documenta antes la villa al pie, que el hospital destacado en la montaña para atender al viajero <sup>25</sup>; de alguna manera es aplicable al caso la práctica de los montañeros, que primero levantan el campamento y luego emprenden el asalto a las cumbres. Aunque también es cierto que en otro notable puerto del Camino principal, el de Foncebadón, no se procedió así, sino que se construyó en lo alto un pueblo lineal con su correspondiente hospital.

<sup>22</sup> Para más detalles sobre la evolución de Estella, véase PASSINI (1984, 26-35).

<sup>23</sup> Para más detalles sobre la evolución urbanística de Los

Arcos, consultar PASSINI (1984, 36-43).

<sup>24</sup> Burguete dista 2,8 Km del hospital de Roncesvalles y 4,1 Km del primitivo hospital construido

en lo alto de Ibañeta. Canfranc, por su parte, está a 9,3 Km del hospital de Santa Cristina.

<sup>25</sup> Canfranc se menciona por primera vez en el reinado de

Ramiro I (1035-1063) y Santa Cristina es anterior a 1078. Burguete se documenta ya en 1101-1104 y Roncesvalles en 1127-32 (LACARRA, 1949, II, 94 y 421).

FIGURA 10.18.—ESPINAL (NAVARRA) A FINALES DEL XIX O PRINCIPIOS DEL XX.



Fuente: Departamento de Hacienda del Gobierno de Navarra. Sección de Riqueza Territorial.

FIGURA 10.19.—LARRASOÑA (NAVARRA) EN EL ULTIMO TERCIO DEL XIX.

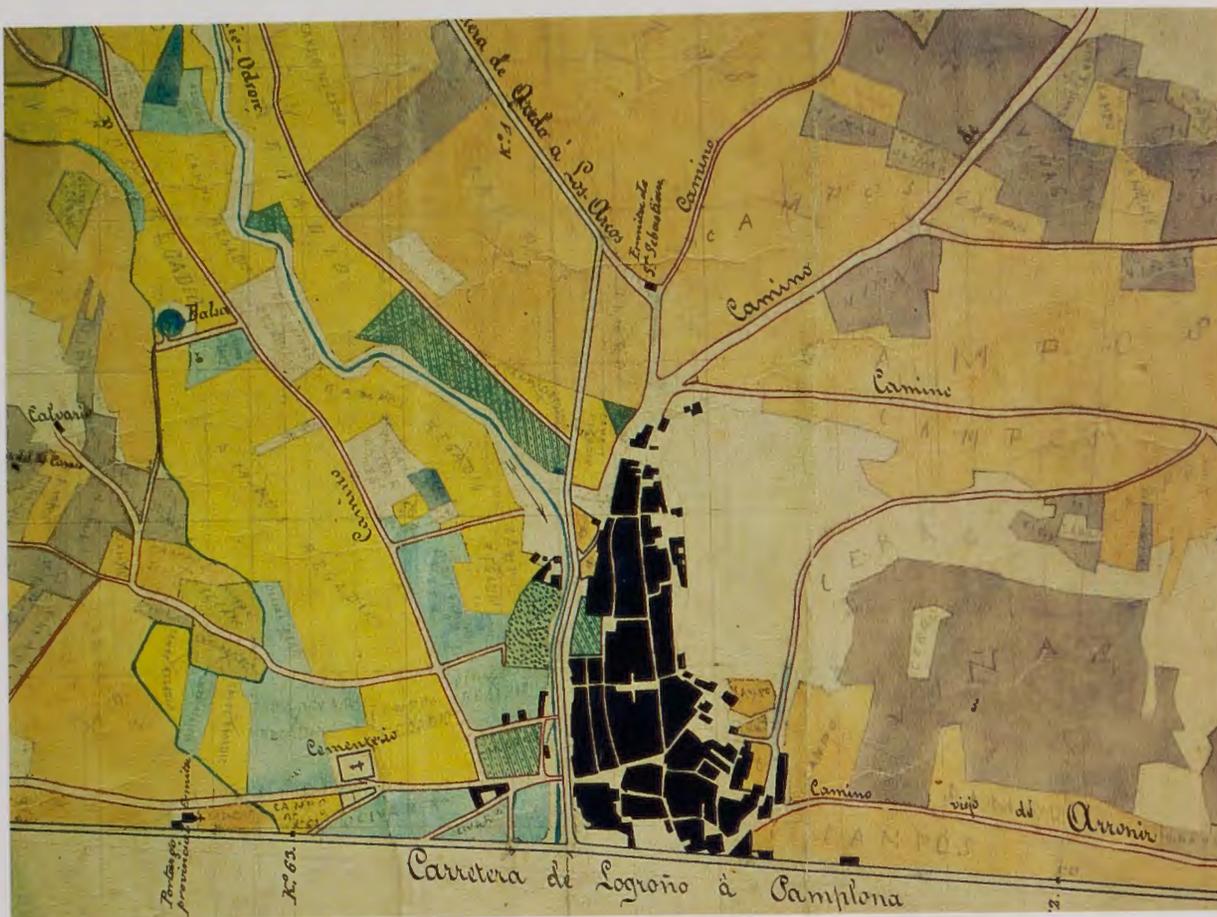
A la entrada del pueblo según se baja de Pirineos y enfrente de la iglesia, se hallaba el hospital dependiente de Roncesvalles.



Fuente: Departamento de Hacienda del Gobierno de Navarra. Sección de Riqueza Territorial.

FIGURA 10.20.—LOS ARCOS (NAVARRA) EN EL ULTIMO TERCIO DEL XIX.

El núcleo más antiguo estuvo, por así decir, en la prominencia que le sale a la planta a la derecha.  
El Camino de Santiago a su paso por el pueblo (calle Mayor), es el eje vertical de la derecha.



Fuente: Departamento de Hacienda del Gobierno de Navarra. Sección de Riqueza Territorial.

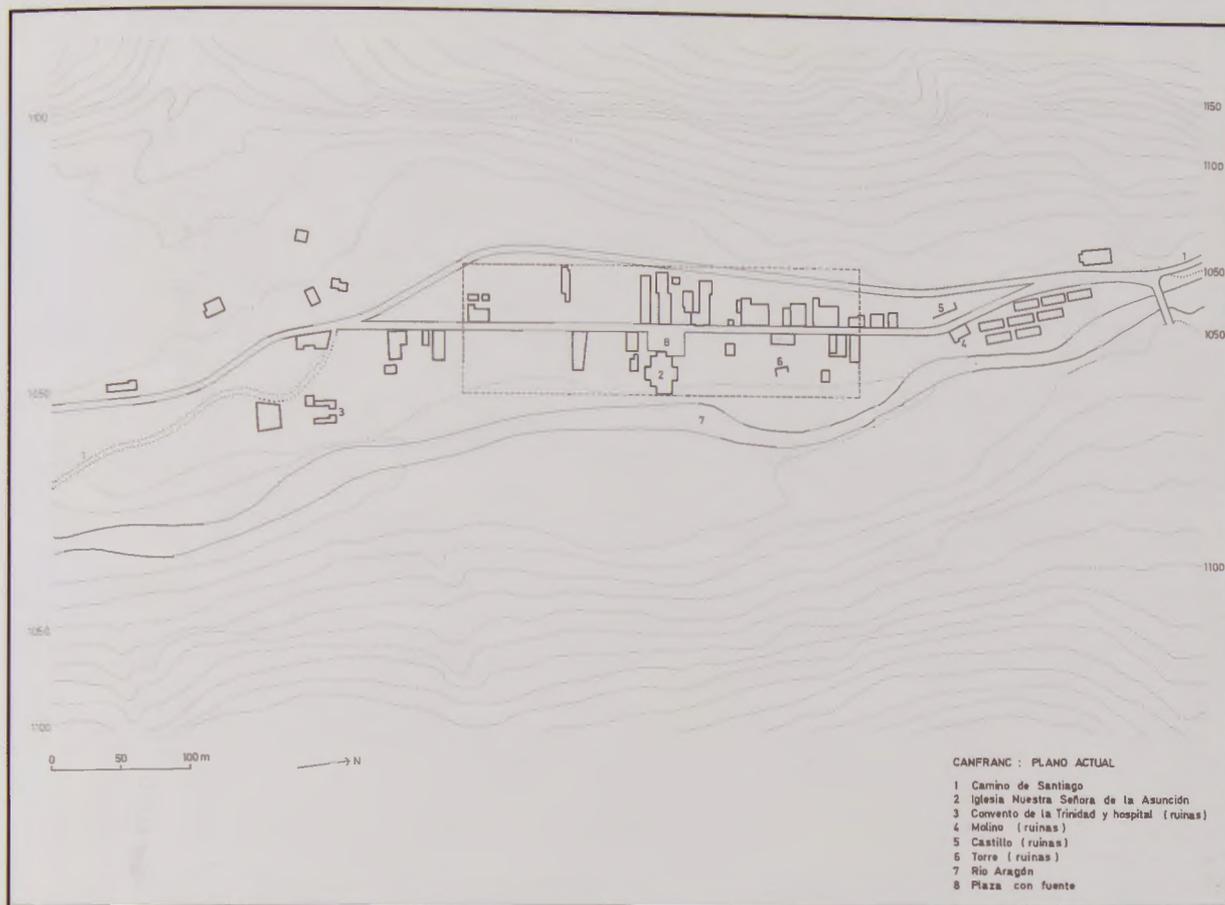
Asegurar o facilitar la transitabilidad de un puerto de montaña, no sólo era importante para los peregrinos, sino también para el comercio, sobre todo si las montañas coincidían con una frontera administrativa. De hecho, en los nombres de ambas villas cabe ver alusiones al comercio: Burguete viene de burgo, de cuyo significado medieval ya nos hemos ocupado, y Canfranc de Campofranco, que como escribió Lacarra, era “una villa artificial, sin vida propia, donde solían cobrarse los peajes y lezdas a los que pasaban los puertos; con este motivo había allí mercados importantes” (LACARRA, 1949, II, 421) ya en el segundo tercio del siglo XI.

Las afinidades entre Burguete y Canfranc no son sólo de índole general, sino también formal, pues ambas tienen una clarísima planta lineal surcada por un eje recto. En el caso de Canfranc (figura 10.21.), aparte de que el Camino induzca a una forma lineal, ésta viene casi impuesta por la geografía, por el estrecho fondo de valle en que se construyó. Pero en Bur-

guete, que no tenía en principio esa limitación física, ya que se halla en medio de una cómoda llanura, la forma adoptada fue la misma.

Aunque la existencia de Canfranc consta desde mediados del XI, es en 1170 cuando Alfonso II de Aragón concede a sus habitantes diversos privilegios, como por ejemplo la exención del pago de ciertos tributos, y cuando Passini estima que debió planificarse la villa según el modelo teórico que ha reconstruido analizando detenidamente el parcelario actual (figuras 10.21-22.) (PASSINI, 1988a., 15-16). En el caso de Burguete (figura 10.23.), que como Canfranc ha sufrido asolaciones diversas por incendios y guerras, es difícil hacer hipótesis sobre el parcelario original sin un estudio detallado, pero es presumible que se construyera un primer burgo lineal según un modelo preconcebido —similar en forma y tamaño al que se insinúa en la planta de Larrasoña (figura 10.19.)— y que luego se produjera un crecimiento igualmente lineal por sus dos extre-

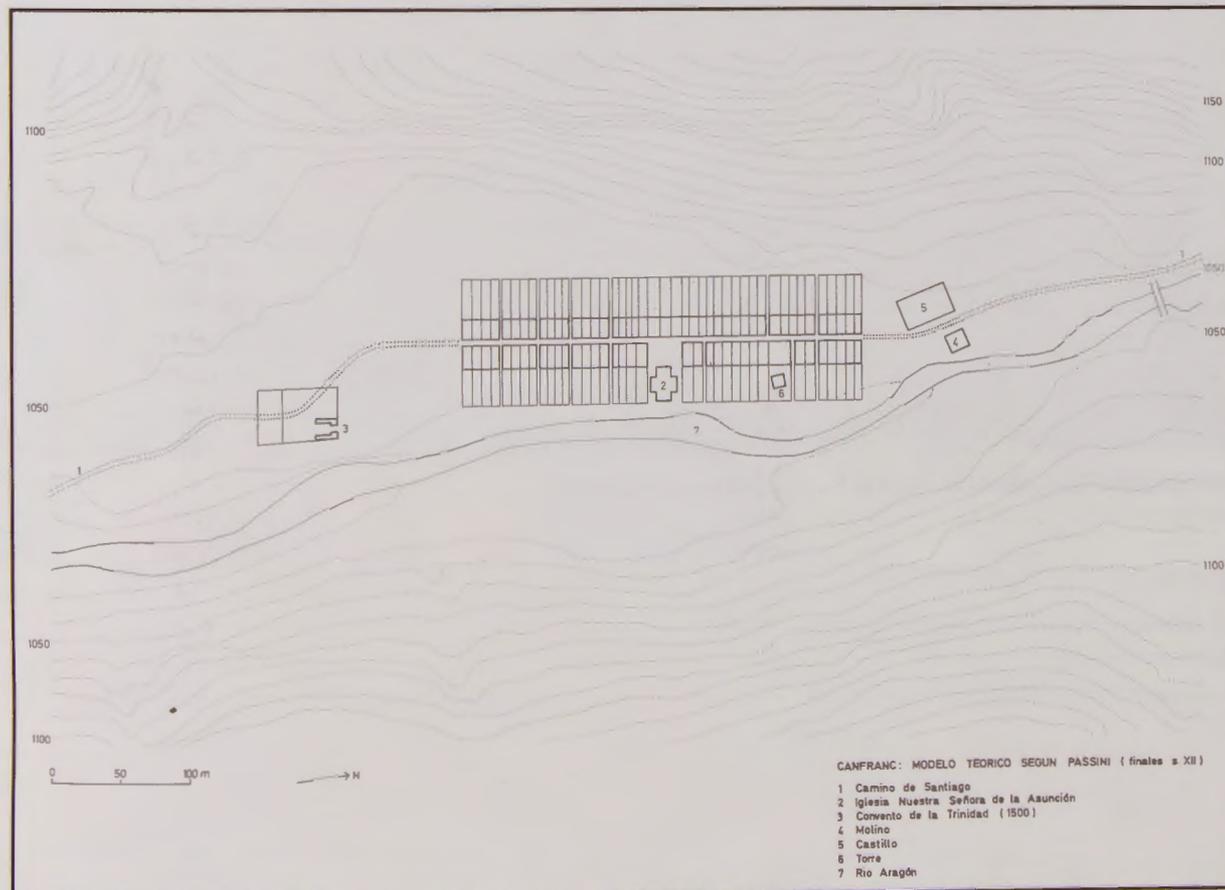
FIGURA 10.21.—CANFRANC (HUESCA). ESTADO ACTUAL.



Fuente: Redibujado a partir de un original de PASSINI (1988a).

FIGURA 10.22.—CANFRANC (HUESCA).

Modelo teórico, según Passini, de la villa planificada a finales del XII. Se trata de un rectángulo de 290 m de largo por 90 de ancho, con parcelas de 6-9 m de fachada y unos 16 m de profundidad edificable y 41 m de fondo total.



Fuente: Redibujado a partir de un original de PASSINI (1988a).

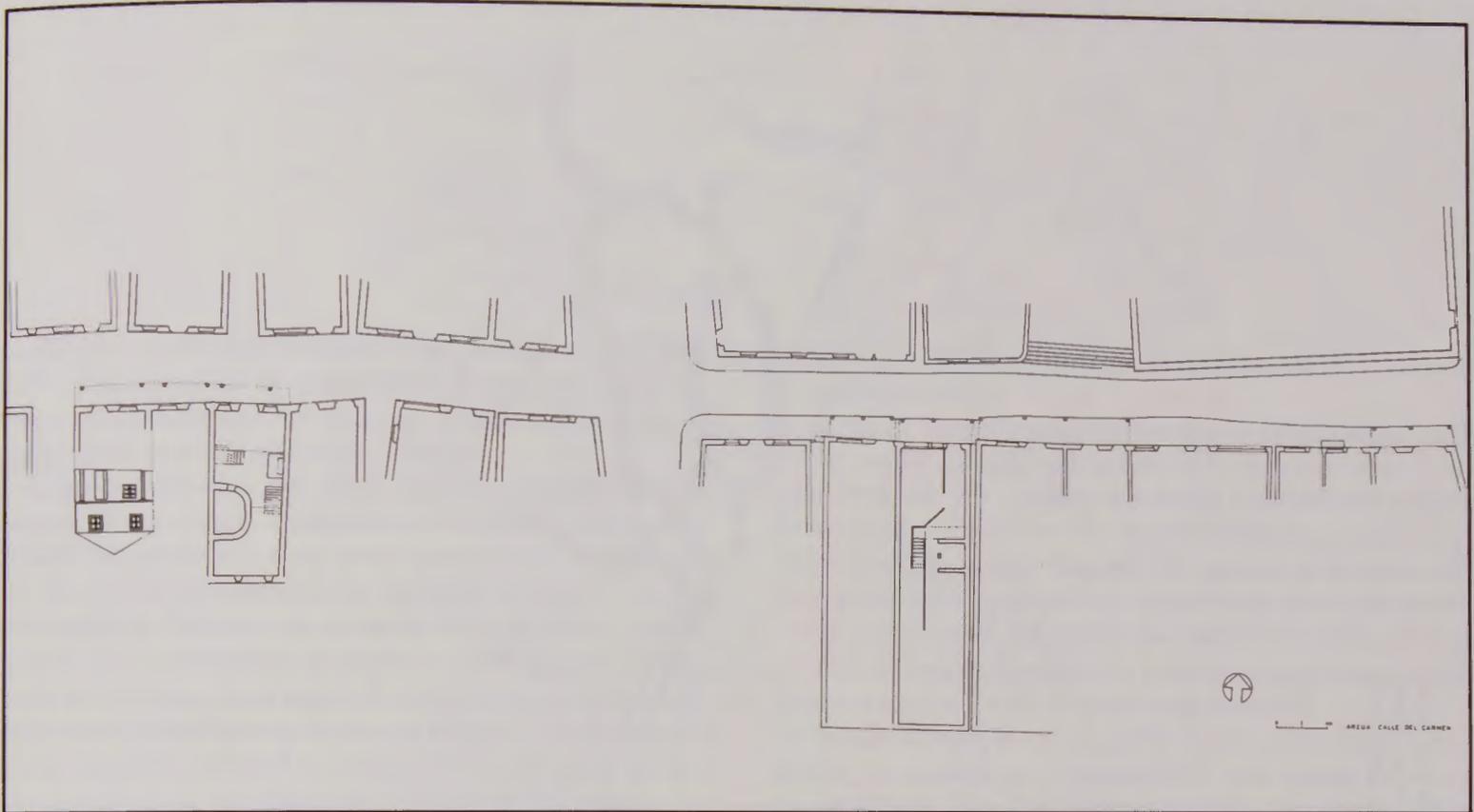
FIGURA 10.23.—BURGUETE (NAVARRA) A FINALES DEL XIX O PRINCIPIOS DEL XX.



Fuente: Departamento de Hacienda del Gobierno de Navarra. Sección de Riqueza Territorial.

FIGURA 10.24.—ARZUA (LA CORUÑA).

Planta del eje del núcleo, calle del Carmen, en el tramo central y primigenio. Las parcelas originales debían tener unos 5,5 m de fachada y 22 m de fondo, con unos 13,5 m. de fondo edificable. La parcela mayor, en el extremo superior derecho, corresponde a la iglesia.



Fuente: GALLEGO (1986)

mos hasta alcanzar los 950 m de longitud que en la actualidad tiene. Aparte de las características formales que hacen presumible que se trate de una fundación planificada, hay otra razón que puede apuntar a ello: Burguete, o como se decía en la Edad Media, el burgo o villa de Roncesvalles, perteneció durante toda la segunda mitad del XII al priorato de Santa Cristina de Somport hasta que en 1219 pasó a depender de Roncesvalles. Es decir, en la época en que Canfranc se planificó según el modelo que propone Passini, Burguete dependía del hospital al que Canfranc servía de base de apoyo y no sería inusual que ambas se planificaran entonces de acuerdo con un esquema lineal similar.

Como puntos singulares de los caminos propicios para fundar una villa señalábamos más atrás, aparte de los puertos, que son contados, los cruces con otros caminos y los puentes, que son mucho más numerosos.

Un ejemplo de pueblo lineal planificado y fundado en una encrucijada de caminos es Arzúa (La Coruña) (figura 10.25.). Uno de los caminos, era, huelga decirlo, el de Santiago y, el otro, un eje que cruza la provincia de La Coruña en dirección Norte-Sur enfilando a Betanzos y sobre el que se apoya también el camino Arzúa-Lugo (FERREIRE PRIEGUE,

1988, 185-191). Se trataba pues, de dos caminos importantes y una villa situada justamente en su cruce podía resultar estratégica. La puebla inicial, de principios del XII, tomó como directriz de la urbanización el camino entonces principal —el de Santiago— y tenía dimensiones modestísimas: poco más de 110 metros de longitud. A juzgar por su parcelario y el levantamiento que hizo Manuel Gallego de las casas antiguas que restan, debió contar en un principio con parcelas regulares (figura 10.24.). La evolución de Arzúa, cuya célula original es la encrucijada de los dos caminos mencionados, va de alguna manera en paralelo con la de las vías que determinaron su nacimiento. Durante siglos, el Camino de Santiago fue el principal y marcó la dirección del crecimiento. Pero cuando el de Santiago decayó, tomó el relevo el otro y Arzúa se expandió en dirección perpendicular, convirtiéndose la encrucijada original en el cruce de dos desarrollos lineales, uno inicialmente planificado y otro espontáneo.

Las ciudades lineales creadas de adrede sobre un cruce, como Arzúa, o próximas a uno, como Logroño, son un buen ejemplo de lo que a propósito de las ciudades lineales en general observó el más brillante estudioso de las mismas: su interés

puede que estribe precisamente en su “naturaleza provisional”, en su capacidad de acomodación a los cambios; es una forma tan flexible que “no prejuzga la forma última que la aglomeración tomará” (COLLINS, 1968, 24).

Como señalábamos más atrás, Logroño surge junto a un paso del Ebro —vado o puente— y un castillo que lo controlaba (figura 10.26.) y en una primera etapa —mediados del XI— crece espontáneamente siguiendo el trazado sinuoso del Camino de Santiago que bordeaba el cantil sobre el río (figura 10.27.). y ateniéndose al irregular relieve. En esa primera etapa aún no juega papel alguno la calzada romana próxima<sup>26</sup>, cuyo trado supraurbano se detalla en la figura 5.3. En una segunda etapa (figura 10.28.), coincidente tal vez con la concesión a Logroño de su famoso fuero (1095), la villa prosigue su crecimiento lineal a lo largo del Camino de Santiago y al llegar al cruce con la calzada romana, en vez de traspasarla, se detiene y duplica el eje inicial con uno sensiblemente paralelo y más recto, que tal vez sea fruto de plan preconcebido. No bastando en el XII esta duplicación del eje inicial, empieza a jugar su papel la calzada romana, parcelándose los terrenos colindantes en dirección más o menos ortogonal a ella (figura 10.29.). El cruce del Camino de Santiago con la calzada romana y la dirección de estas dos vías concurrentes, determinaron la dirección de las calles y del parcelario del Logroño del siglo XII (figura 10.30.).

Si puntos singulares de los caminos como puertos y cruces jugaron un papel en la determinación del lugar donde se procedió a fundar poblaciones, los puentes lo jugaron con mayor motivo: solían tener más importancia que los cruces y en general se hallan en lugares menos inhóspitos que los puertos de montaña. El ejemplo de fundación regular junto a un puente más estudiado de España sea quizás el de Puente la Reina (Navarra), de principios del XII. Por ello aquí nos limitaremos a reproducir su planta esquemática (figura 10.31.) y a remitir a los autores que de ella se han ocupado: Linazasoro, Passini y José Luis García Fernández.

Junto a Puente la Reina se suele citar también como “ciudad-puente” la de Santo Domingo de la Calzada (CARO BARROJA, 1986, 209). Y aunque es regular y se construyó cerca de un puente, se trata de un caso más complejo y por ello más in-

teresante que conviene analizar simultáneamente a una escala territorial y urbana.

Al trazar Santo Domingo en la segunda mitad del XI parte de una nueva calzada que quizás se proponía acortar el recorrido de las dos romanas que unían Logroño con Burgos (véase página 128 del tomo I), hubo de llevarla por zonas boscosas y poco pobladas. Para que las ventajas de la nueva calzada pudieran aprovecharse o, simplemente, para que ésta se usase, edificó cerca del puente que había construido sobre el río Oja, un hospital que fue a su vez el germen en torno al cual surgió el primer núcleo de lo que sería la ciudad.

Aunque la zona en que fundó el hospital para acoger peregrinos era boscosa, no permanecía del todo virgen. Según se ha descubierto hace unos años, una amplia zona comprendida entre los antiguos núcleos romanos de Libia (Herramélluri) y Atiliana (Ventas de Valpierre) fue objeto de una centuriación de la que aún se conservan trazas y el hospital de Santo Domingo se levantó muy cerca de uno de los vértices de la misma. Según se sabe por los agrimensores romanos, no era tan raro el hecho de que una centuriación contara con parcelas de bosque. En el caso que nos ocupa, piensa el descubridor de la centuriación, que aunque esta zona se incluyen en el trazado inicial de la misma con el fin de servir a futuras asignaciones y en ella se abrieran las vías de servicio, nunca llegó a roturarse (ARIÑO, 1986, 58). Dos de las vías perpendiculares de esa centuriación, de las que se conservan algunos tramos, se cortan, si se prolongan en un plano, precisamente en un punto muy cercano al centro antiguo de la villa de Santo Domingo de la Calzada (véase en la figura 10.32.). Es más, el eje del llamado burgo viejo de Santo Domingo puede que perteneciera, como ocurría en Pamplona con la calle Mayor del burgo de San Cernin, a la mencionada centuriación. Perteneciera o no, cabe concluir provisionalmente que Santo Domingo construyó una calzada de alcance regional a través de una zona centuriada, es decir, a través de una zona en la que había tenido lugar una ordenación territorial a gran escala. Por otra parte, la apertura de una nueva vía por tierras poco pobladas requería en la Edad Media, como ya hemos señalado, la simultánea creación de estaciones en que los viajeros pudieran recogerse. En suma, había allí antecedentes de actuaciones a gran escala y, por otra

<sup>26</sup> Se trata de la Vía 32 del Itinerario Antonino en su tramo entre las mansiones de Barbariana (San Martín de Barberana) y Atiliana (Ventas de Valpierre).

**FIGURA 10.25.—ARZUA (LA CORUÑA).**

La traza del antiguo Camino de Santiago se distingue por el sombreado. Mientras el Camino de Santiago siguió vivo, Arzúa creció apoyándose en él, pero al cabo del tiempo también dejó sentir su peso el otro camino de largo recorrido, el perpendicular, que es hoy la otra gran directriz de la urbanización de Arzúa junto con la variante de carretera que, siguiendo la dirección del de Santiago, evita pasar por el centro más antiguo.



FIGURA 10.26.—LOGROÑO (LA RIOJA) A PRINCIPIOS DEL SIGLO XI.

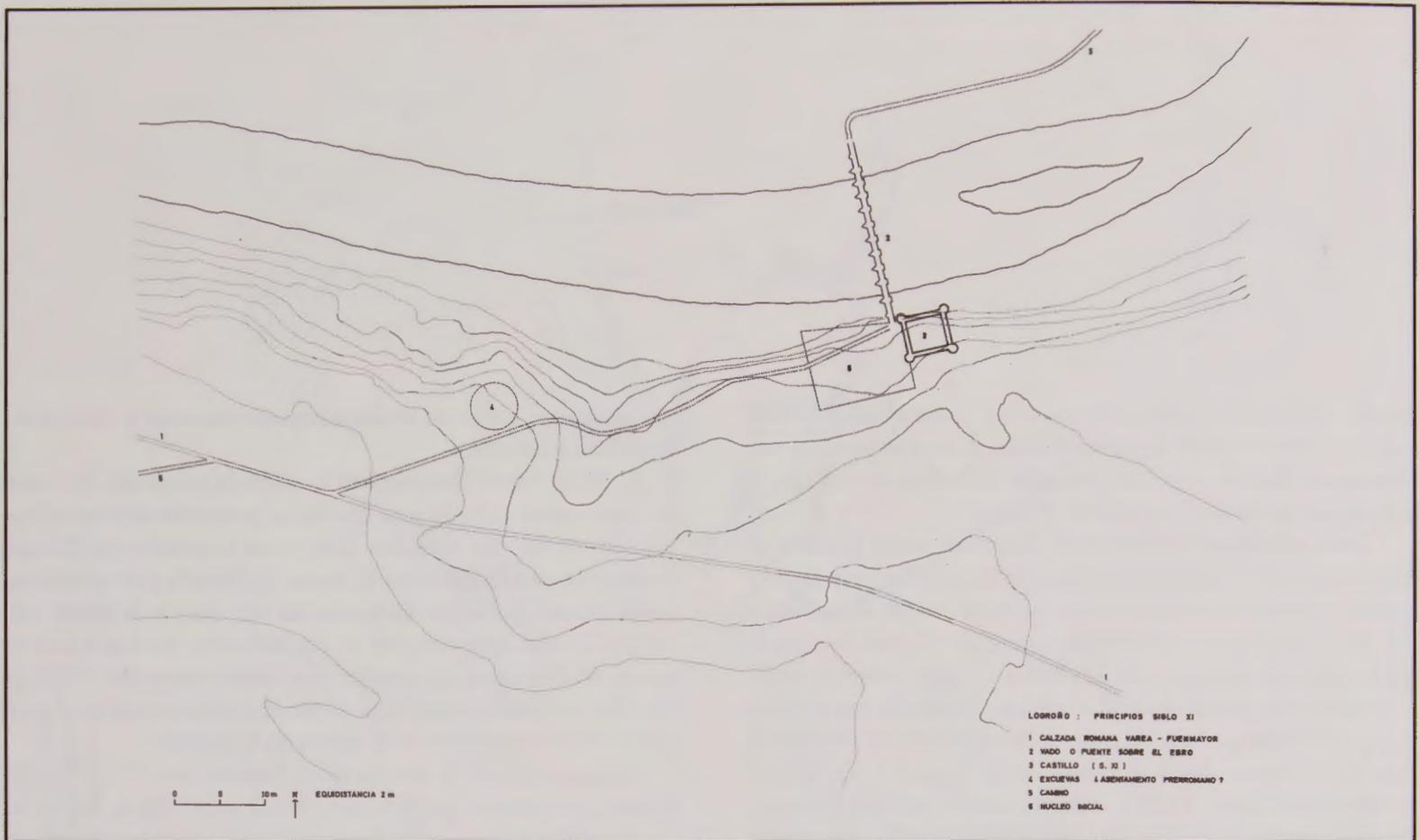


FIGURA 10.27.—LOGROÑO (LA RIOJA) A MEDIADOS DEL SIGLO XI.

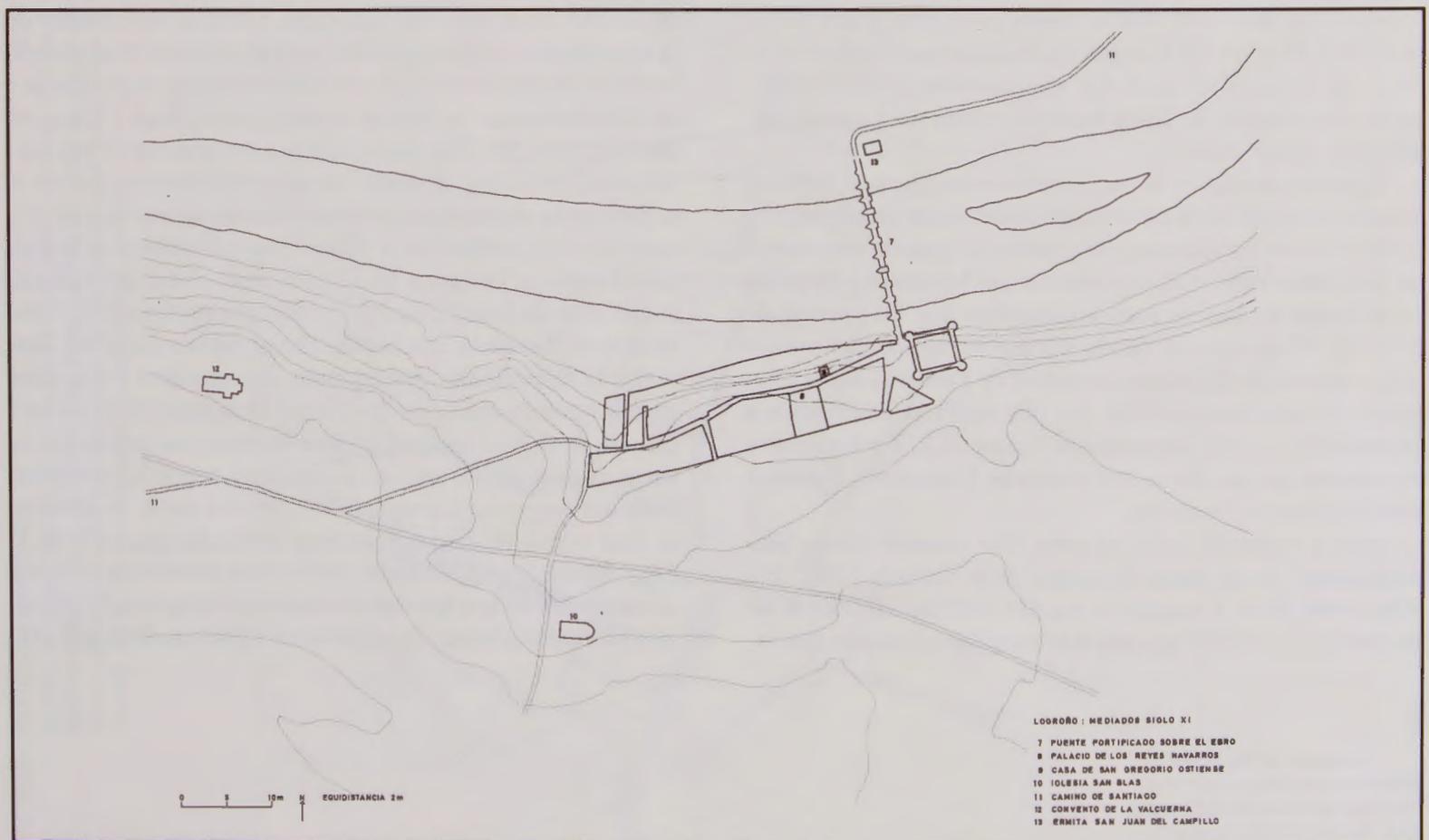


FIGURA 10.28.—LOGROÑO (LA RIOJA) A FINALES DEL SIGLO XI.

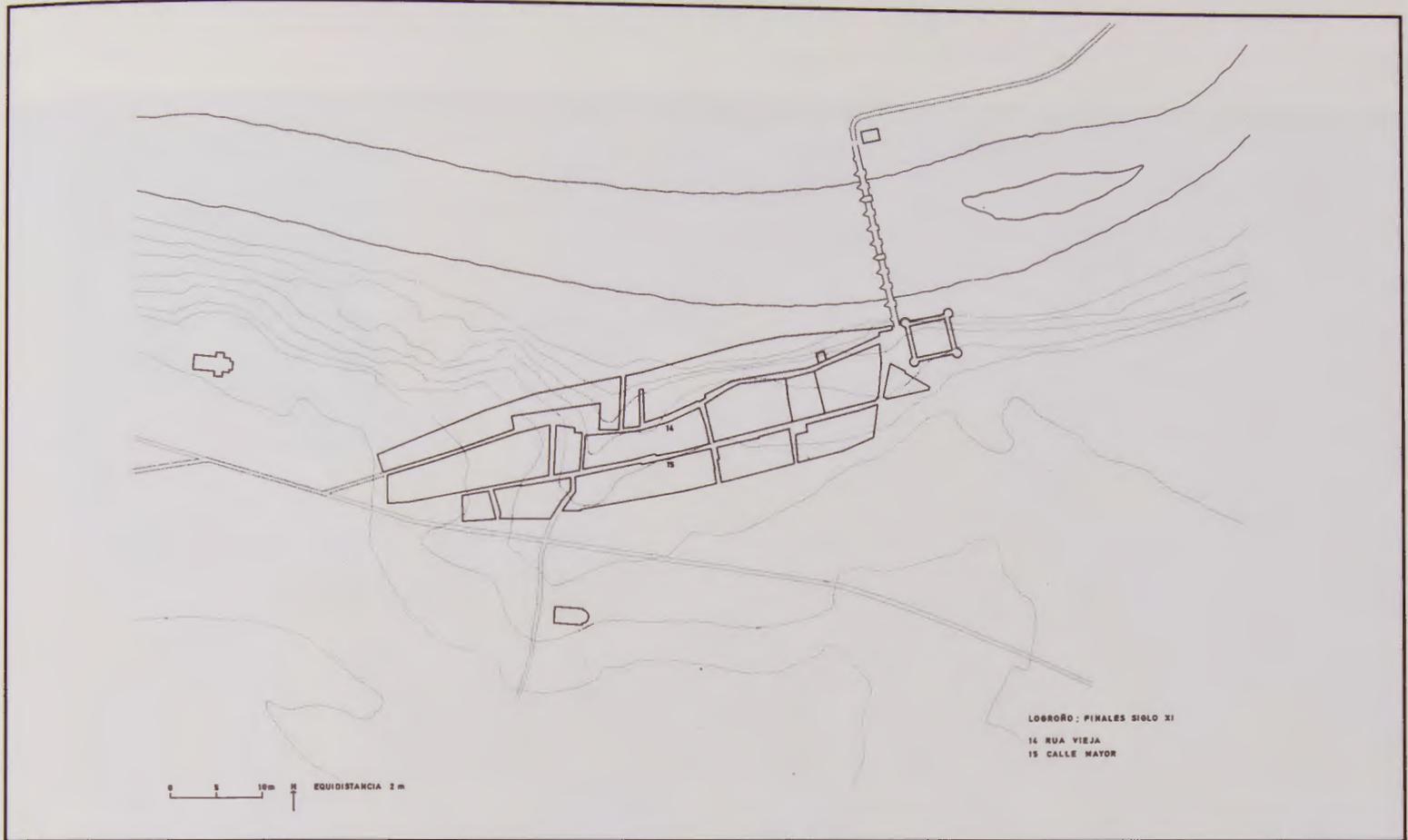
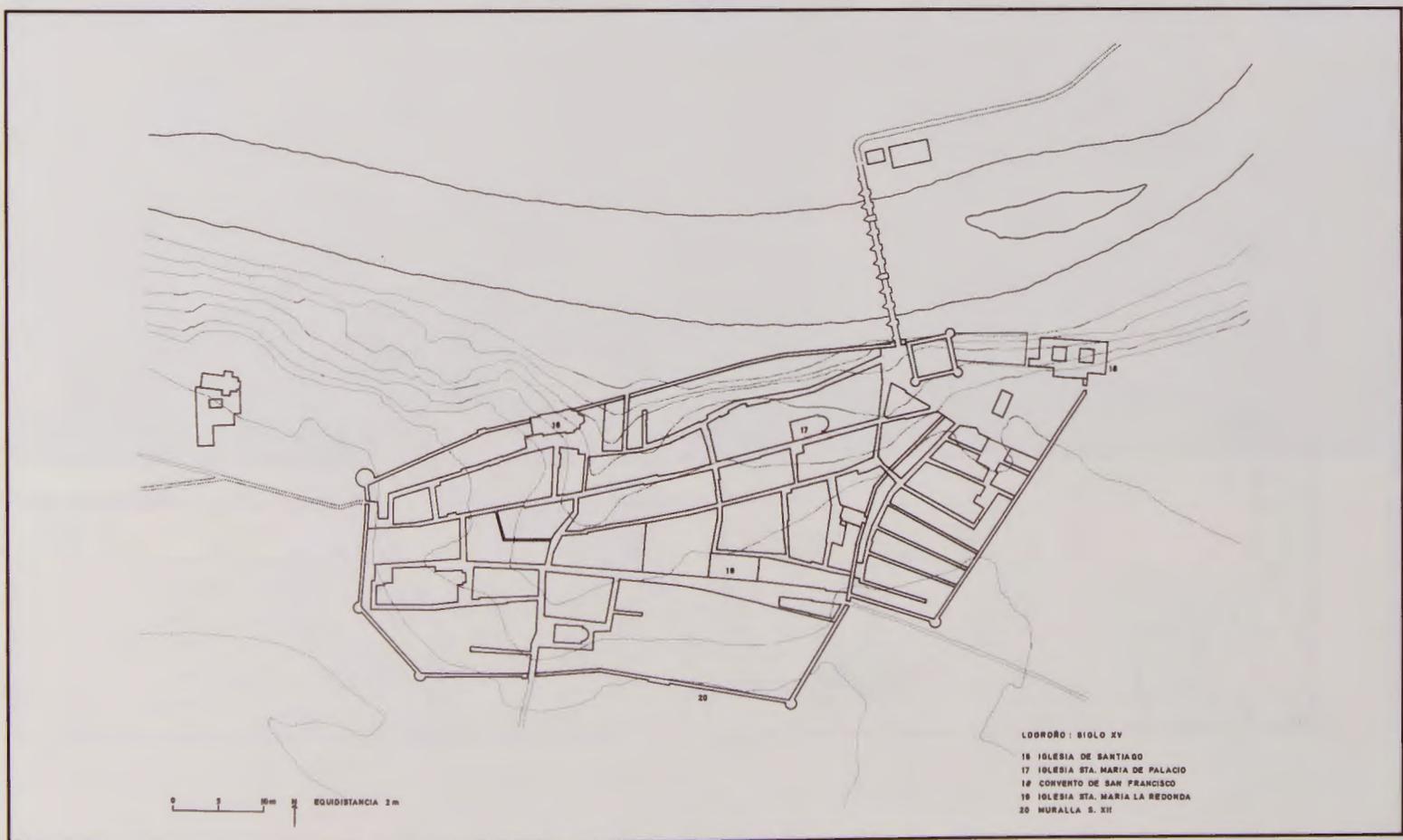


FIGURA 10.29.—LOGROÑO (LA RIOJA) EN EL SIGLO XV.  
 El barrio exterior a la muralla del XII, situado al Este, era la judería.



Fuente: Elaboración propia a partir de unos esquemas preparados por José Luis García Fernández con motivo del Plan Especial de Ordenación del Centro Histórico de Logroño (1976).

FIGURA 10.30.—PARCELARIO DEL CASCO ANTIGUO DE LOGROÑO (LA RIOJA).



Fuente: LEON (1986).

FIGURA 10.31.—PUENTE LA REINA (NAVARRA) EN EL ULTIMO TERCIO DEL XIX.



Fuente: Departamento de Hacienda del Gobierno de Navarra. Sección de Riqueza Territorial.

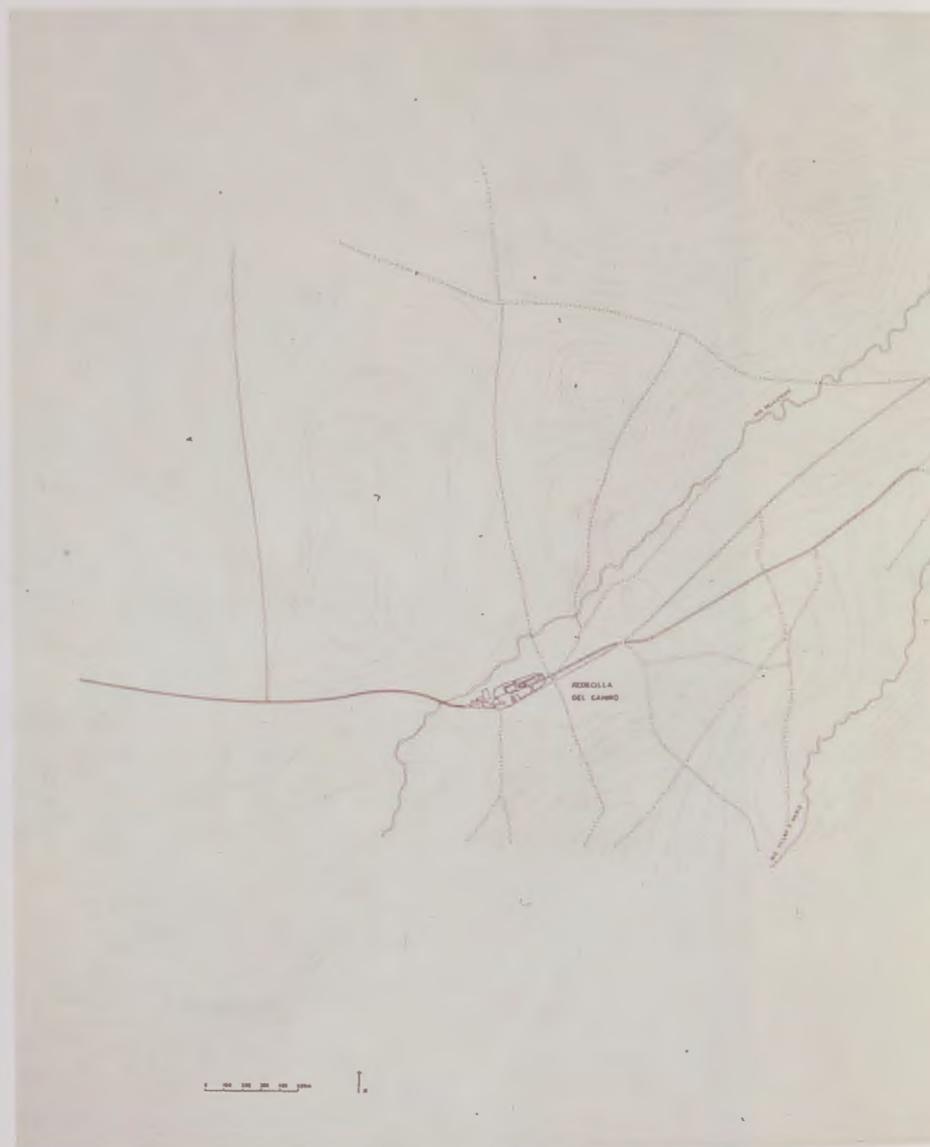
parte, la construcción y puesta en funcionamiento de la calzada también exigía una actuación a esa misma escala.

Si con todos esos antecedentes contemplamos de nuevo la figura 10.32. y vemos cómo la calzada de Santo Domingo hilvana sucesivamente tres pueblos lineales y planificados, resulta digna de consideración la hipótesis de que el propio santo o algún colaborador o discípulo planteara una operación conjunta consistente en apuntalar la nueva calzada que, a diferencia de la romana más próxima, iba por despoblado, con tres nuevas fundaciones: Santo Domingo, Grañón y Redecilla. Abona también dicha hipótesis el hecho de que allí donde se dice que acaba la calzada de Santo Domingo, en Redecilla —cuyo nombre, dicho sea de paso, procede de *rates*, arboleda o bosque—, se termina también la larga serie de fundaciones planificadas navarras y riojanas, pues de Redecilla en adelante brillan por su ausencia durante kilómetros y kilómetros. Si bien es verdad que el Camino era básico para el desarrollo de burgos comerciales, no es menos verdad que para imponer un nuevo camino era preciso, como hemos visto en el caso de Estella, fundar simultáneamente burgos a su vera. Aparte de que resulte demasiada casualidad la fundación de tres núcleos tan regulares y a tan corta distancia —Grañón dista 6 Km de Santo Domingo y Redecilla 3,5 de Grañón—, ocurre que el parcelario del burgo viejo de Santo Domingo, que es el que pudo ser coetáneo de la fundación de los actuales núcleos de Grañón y Redecilla, muestra ciertas afinidades con los de la calle mayor de Grañón y Redecilla<sup>27</sup>. En los tres, las parcelas originales tienen una profundidad próxima a los 44-45 metros y en lo que toca a la anchura, ésta es del orden de 5 m en Grañón y Redecilla.

Aparte de la posibilidad de que estemos ante una triple fundación más o menos coordinada, los tres núcleos citados ofrecen el interés de haber conservado bastante bien sus plantas y de ofrecer un buen muestrario de los procesos de crecimiento de estas villas lineales, cuando pueden hacerlo sin obstáculos que las desvíen u otros ejes que las deformen.

En Redecilla del Camino (Burgos), que es el más alejado de Santo Domingo y el que menos creció (figura 10.33.), señaló Passini dos etapas (1984, 109). Se construye a finales del XI, a lo largo de casi 300 metros del Camino de Santiago y según un modelo teórico como el dibujado en la figura 10.34., que in-

<sup>27</sup> No es posible hacer afirmaciones más tajantes sobre el parcelario del burgo viejo de Santo Domingo porque sufrió un incendio que dio lugar a grandes transformaciones.



Fuente: Elaboración propia a partir de un dibujo del Camino entre los núcleos de Santo Domingo y Grañón, hecho por José Miguel León.

**FIGURA 10.32.—LA VIA Y SUS ESTACIONES.**

La calzada de Santo Domingo y las fundaciones lineales de Santo Domingo, Grañón y Redecilla. Las dos vías que inciden perpendicularmente por el Norte y el Este sobre Santo Domingo pertenecieron en su día a una centuriación romana.

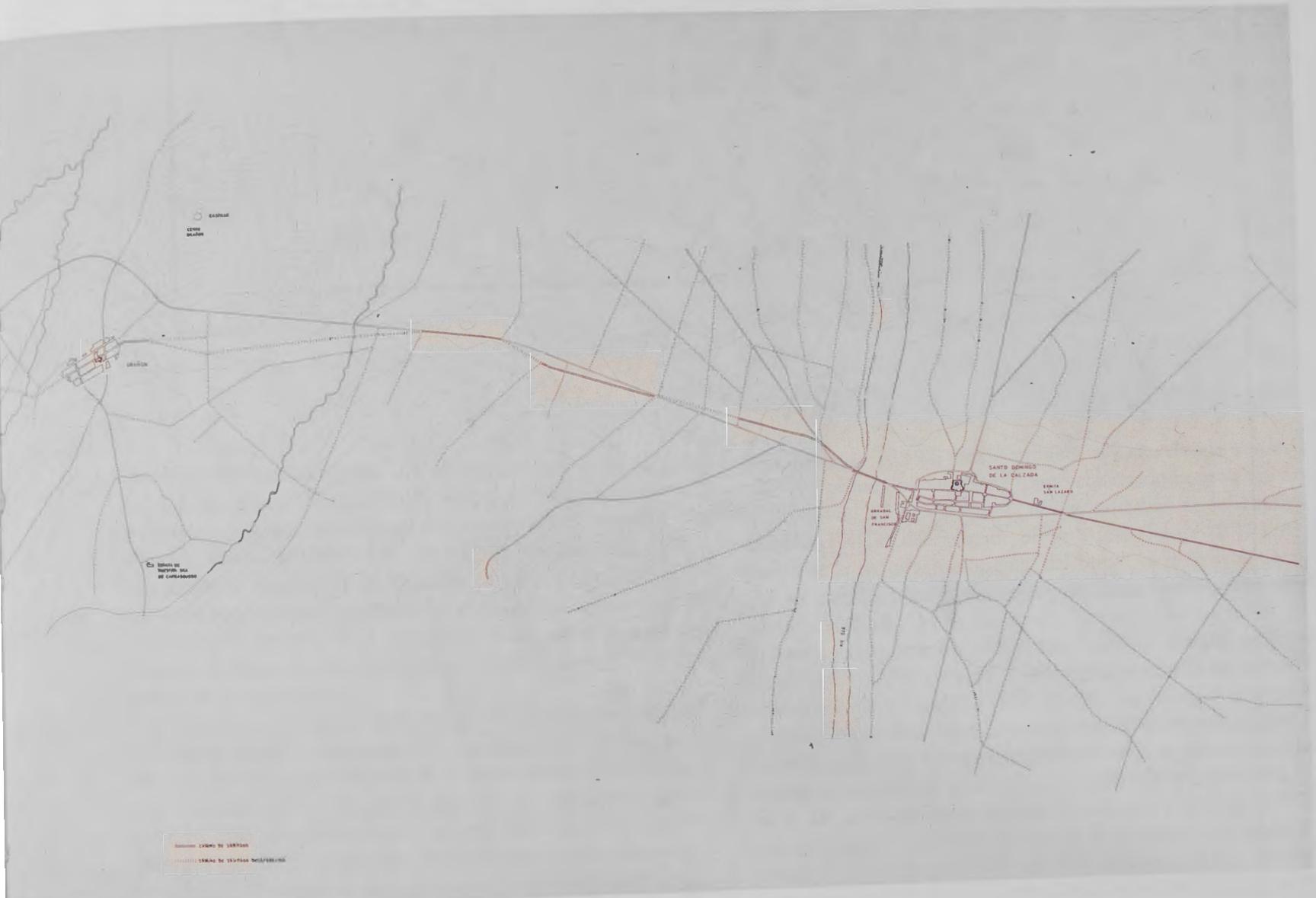
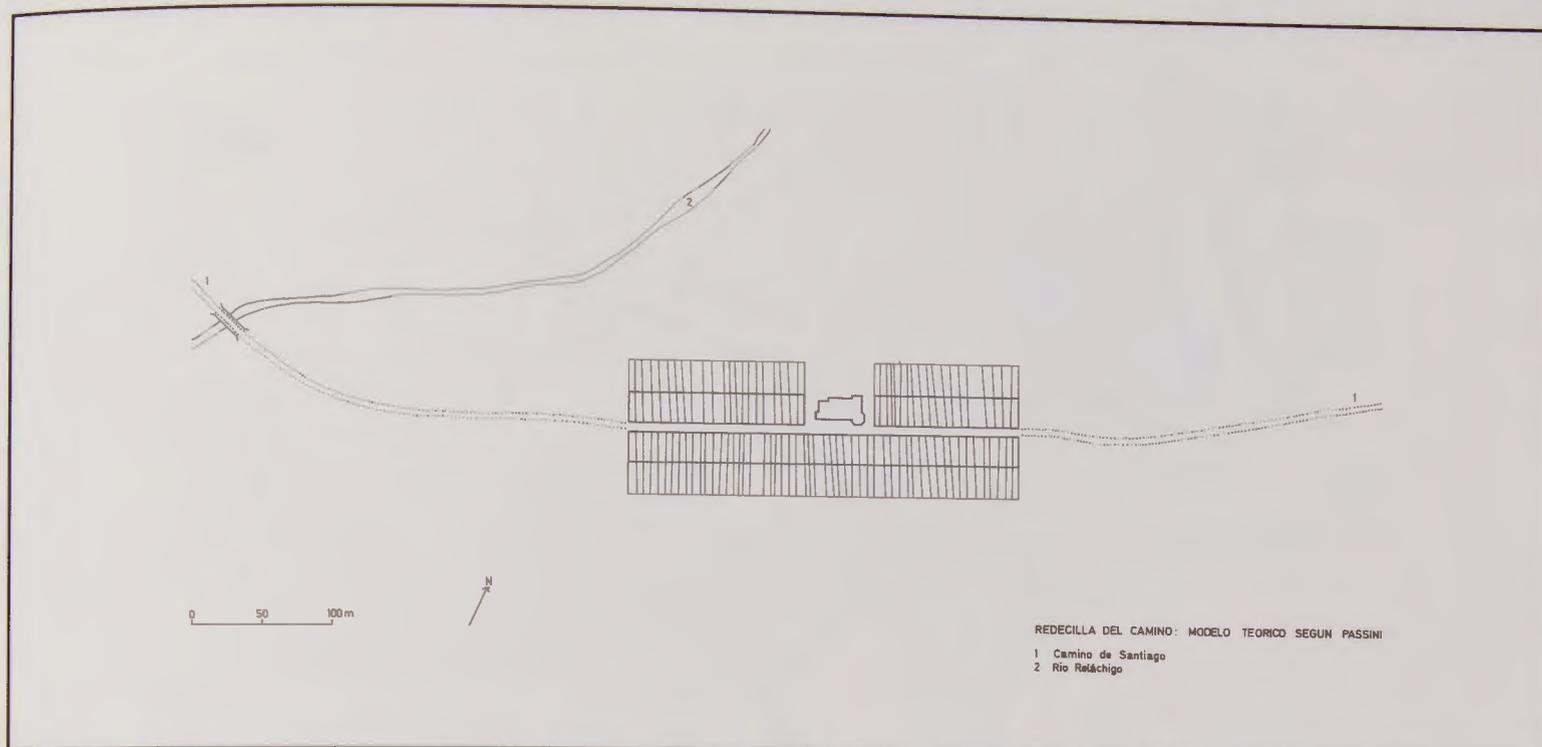


FIGURA 10.33.—PARCELARIO DE REDECILLA DEL CAMINO (BURGOS)



Fuente: GARCIA GRINDA (1986).

FIGURA 10.34.—REDECILLA DEL CAMINO (BURGOS).  
Modelo teórico de la fundación de finales del XI.



Fuente: Redibujado a partir de un esquema de PASSINI (1984, 106)

cluye parcelas bastante largas que se edifican sólo hasta la mitad aproximadamente, dejando el resto para huerto. Crece la población y en una zona del pueblo renuncian al huerto y la alargada parcela original se divide en dos totalmente edificables mediante la apertura de una calle paralela al eje principal, que es la que se ve en la actualidad al Norte del mismo (figura 10.33.). Un ejemplo de la edificación de una parcela larga es el hospital de San Lázaro cuya planta, alzado y sección ofrecemos ya en la figura 9.18.

Grañón está más cerca de Santo Domingo y quizás por eso creció más que Redecilla, pero su crecimiento siguió otras pautas. Aunque la parcela original de Grañón era de dimensiones muy parecidas a la de Redecilla y acabó densificándose también, lo hizo de otra manera: en vez de abrir una nueva calle por medio de la parcela, lo hizo por su otro extremo. De ahí que el Grañón de fines del siglo XI que se esquematiza en la figura 10.35., creciera, además de siguiendo el eje inicial, reforzando éste con uno al Norte y otro al Sur (figura 10.36.). De su estado actual y de una muestra de su edificación dan cuenta las figuras 10.37. y 10.38.

Si Redecilla y Grañón tuvieron probablemente algún desarrollo comercial —ambas contaron con judíos—, Santo Domingo de la Calzada se convirtió en un centro secundario de peregrinación bastante visitado y ello debió contribuir a que su crecimiento fuera mayor. A partir de un pequeño núcleo

inicial (figura 10.39.), creció primero al Este, donde a finales del XI y principios del XII se formó el llamado burgo viejo (figura 10.40), y luego al Oeste, donde cristalizó en la segunda mitad del XII el denominado burgo nuevo (figura 10.41.). Así como de la parcelación original del burgo viejo se sabe poco, por las grandes transformaciones posteriores que experimentó, de la parcelación del burgo nuevo, que se conserva mejor, se conoce incluso su autor, el maestro Garsión, que fue también quien construyó la catedral, y la fecha aproximada en que trabajó: 1162-1169 (PASSINI, 1984, 91-99). Las parcelas del maestro Garsión se distinguen por ser extraordinariamente largas y estrechas: de unos 3,5 m de fachada por más de 60 m de fondo (véase la figura 10.45.). Una vez que Santo Domingo llegó a finales del XII a alcanzar con los dos burgos una longitud de casi 650 metros a lo largo del eje, dejó de extenderse según el mismo y pasó a duplicarlo —entre el XIII y el XIV— con un nuevo eje recto al Sur en torno al cual se realizó una parcelación más normal con fachada mayor —de unos 5 m— y fondo mucho menor —de unos 36 m (figura 10.42.)—. La evolución ulterior se puede apreciar en las figuras 10.43-44.

De la misma manera que antes de empezar a hablar de las ciudades lineales del Camino nos detuvimos en algunas cuya planta era muy distinta, a fin de recalcar que no todas eran lineales, ahora, para acabar haremos lo mismo. Es cierto que la gran mayoría de las ciudades fundadas en los siglos XI a XIII a

FIGURA 10.35.—GRAÑON (LA RIOJA). FINALES DEL SIGLO XI.

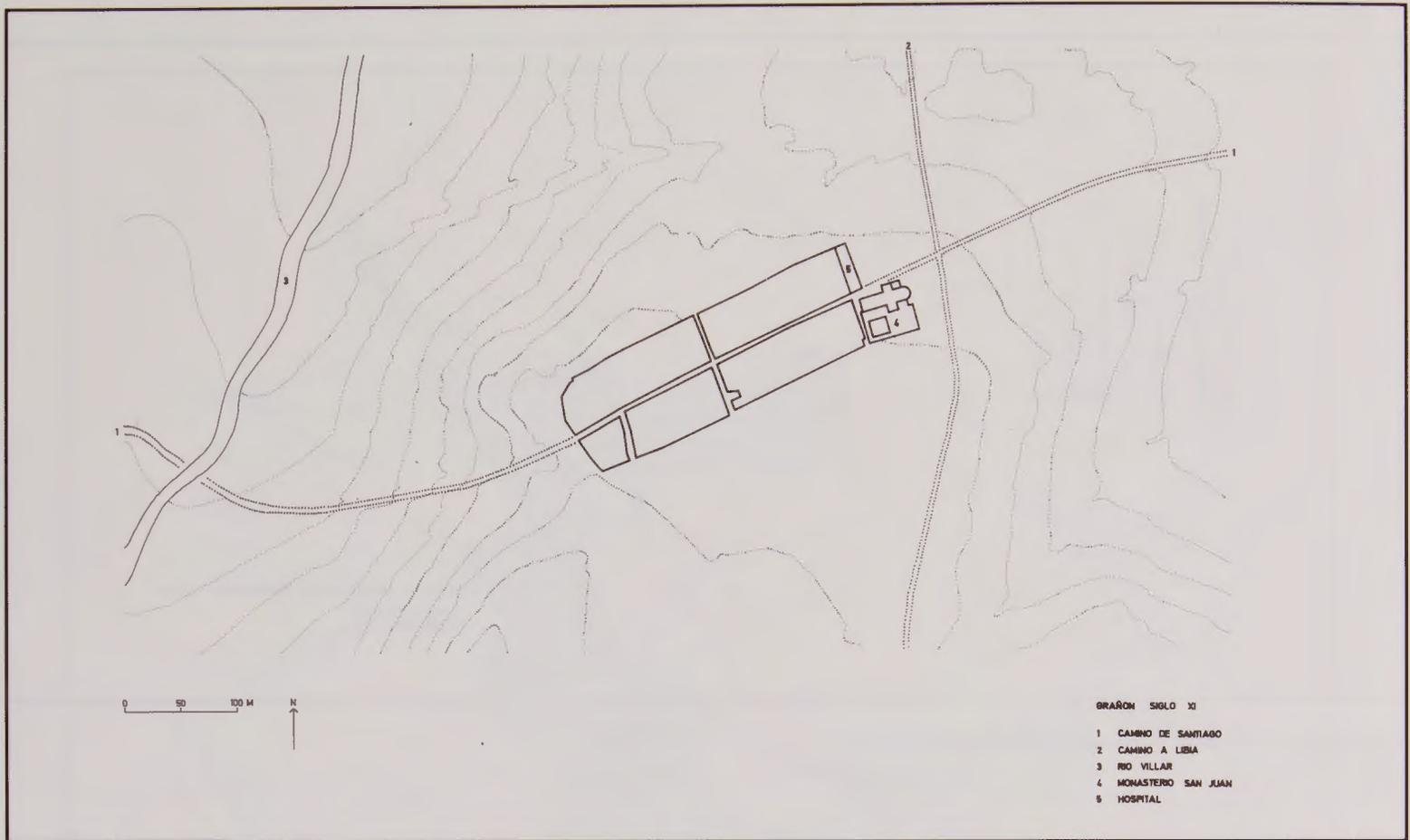
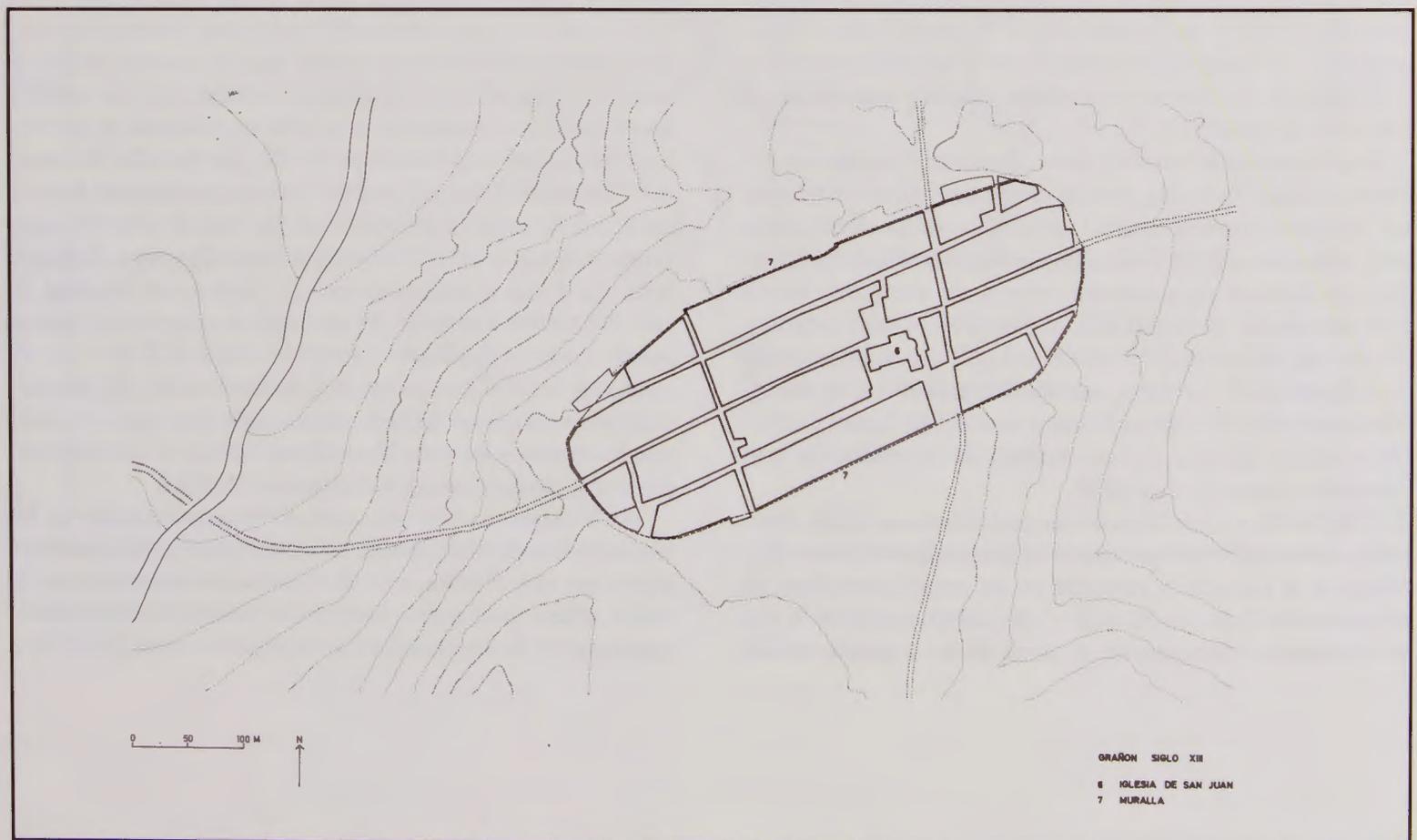


FIGURA 10.36.—GRAÑON (LA RIOJA). SIGLO XIII.



Fuente: Redibujados a partir de un esquema de PASSINI (1984, 103).

FIGURA 10.37.—PARCELARIO DE GRAÑÓN (LA RIOJA)



Fuente: LEON (1986).

lo largo del Camino fueron lineales, pero no todas. Una buena y curiosa excepción es Santa Cilia de Jaca (Huesca), que, en vez de contar con una planta abierta, como la lineal, se proyectó con una planta ortogonal, pero cerrada sobre si misma (figuras 10.46-47.)

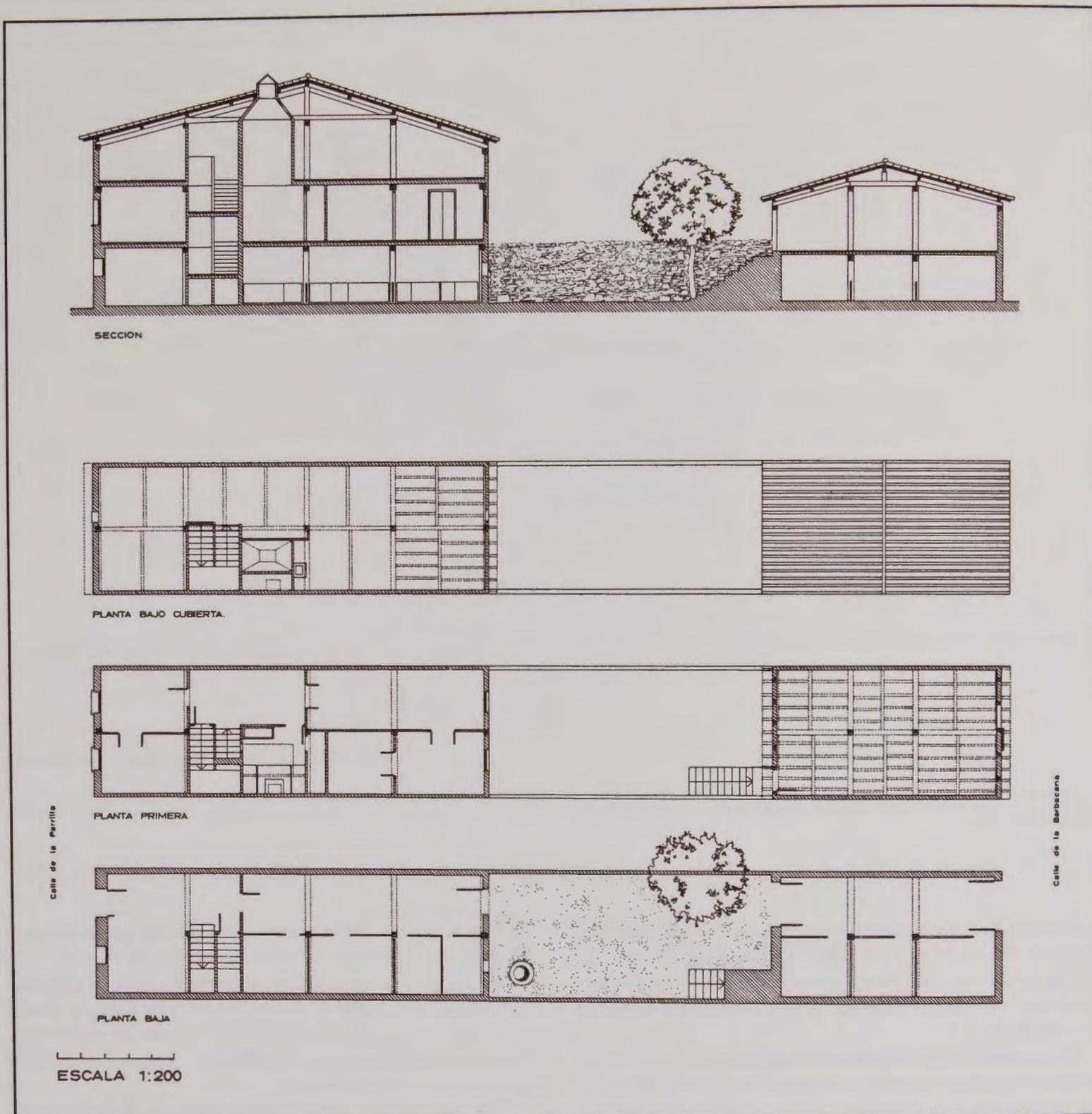
Hasta aquí no hemos hecho más que ofrecer un muestrario gráfico de ciudades lineales medievales, tanto de crecimiento espontáneo como de fundación dirigida. Dicho muestrario se ha presentado desde un punto de vista parcial y limitado: el formal. Y ni siquiera se ha analizado la forma de una manera sistemática —desde la propia del conjunto, a las específicas de las manzanas, parcelas y edificaciones—, sino bajo una perspectiva muy global. Pero aunque un buen análisis formal de las ciudades medievales podría aportarnos muchos conocimientos diversos y enseñarnos como tratarlas hoy urbanísticamente, tampoco bastaría. Para entenderlas de verdad habría

que hacer además un esfuerzo de otra índole que nos permitiera entender y recuperar el concepto clásico de ciudad.

En efecto, una ciudad cabe considerarla como un conjunto de formas construidas o, lo que resulta muy distinto, puede concebirse primordialmente como un conjunto de ciudadanos. La primera perspectiva es la propia del urbanismo moderno. La segunda era la tradicional.

En latín, por ejemplo, de *civis* (ciudadano), se derivó la palabra *civitas* (ciudad); en latín, como lo dan a entender las mismas palabras, el concepto primario era el de ciudadano y, el derivado, el de la ciudad. De acuerdo con esa concepción se pudo decir en el mundo antiguo que la mejor muralla la formaban los pechos de los ciudadanos valientes. El castellano, como lengua ya moderna, sirve de vehículo inconsciente de la segunda perspectiva: lo primero es la ciudad y de ella se deriva el término ciudadano.

FIGURA 10.38.—EDIFICIO DE VIVIENDAS DE LA CALLE PARRILLA. GRAÑON (LA RIOJA).



Fuente: LEON (1986).

FIGURA 10.39.—SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (RIOJA). SIGLO XI.

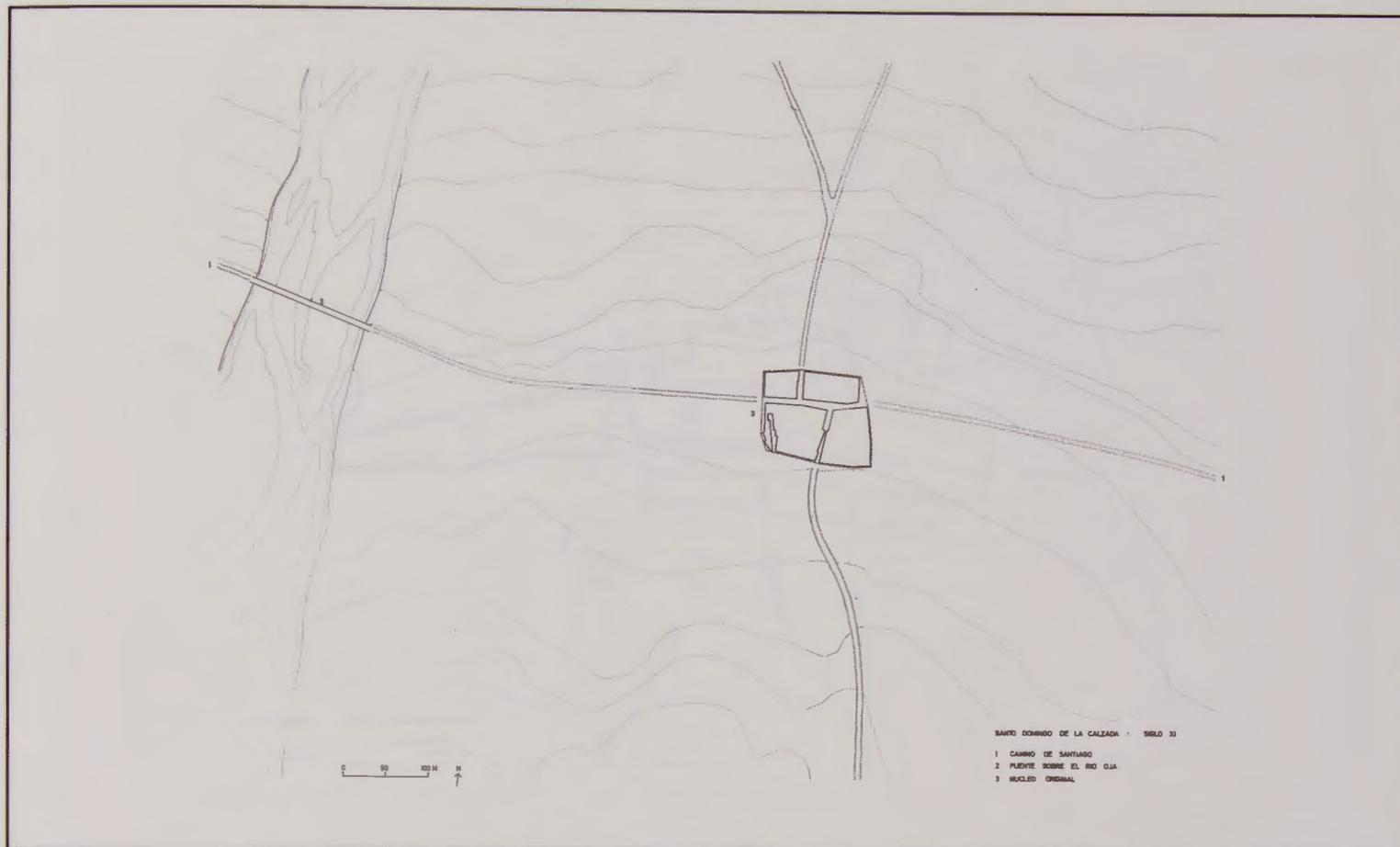
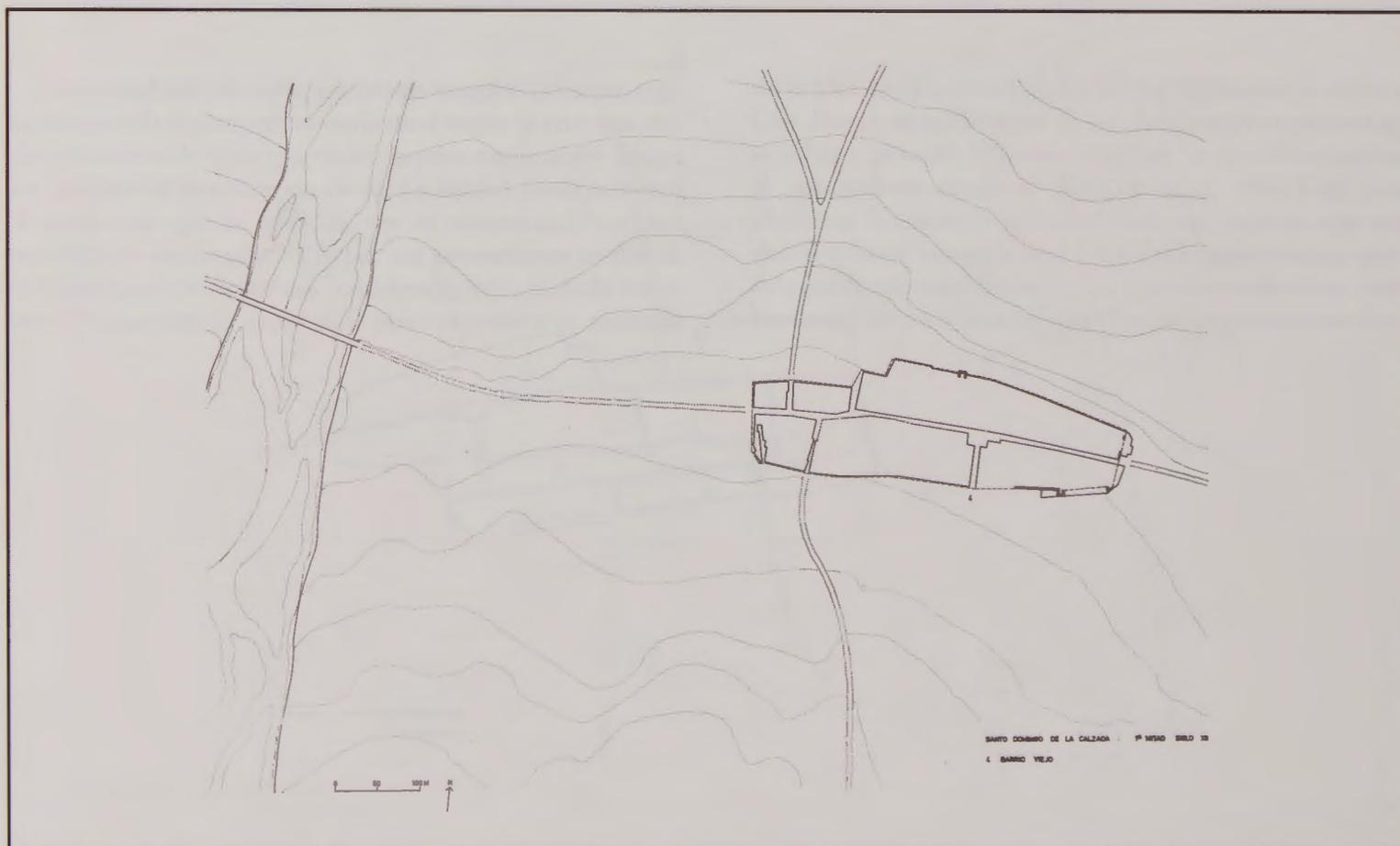


FIGURA 10.40.—SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (RIOJA). PRIMERA MITAD DEL XII.



Fuente: Redibujados a partir de un esquema de PASSINI (1984, 94).

FIGURA 10.41.—SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (RIOJA). SEGUNDA MITAD DEL XII.

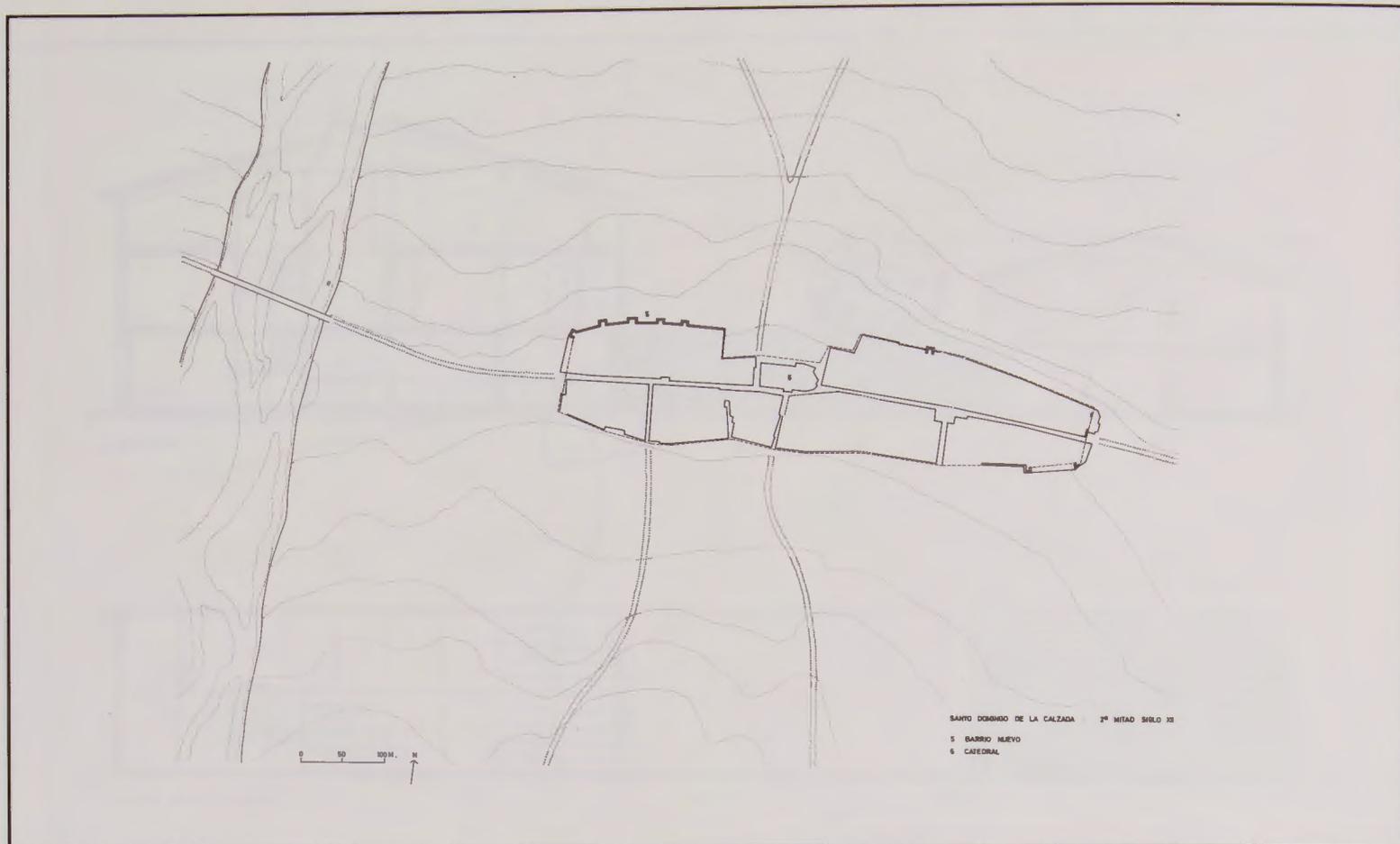


FIGURA 10.42.—SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (RIOJA). SIGLO XIV.

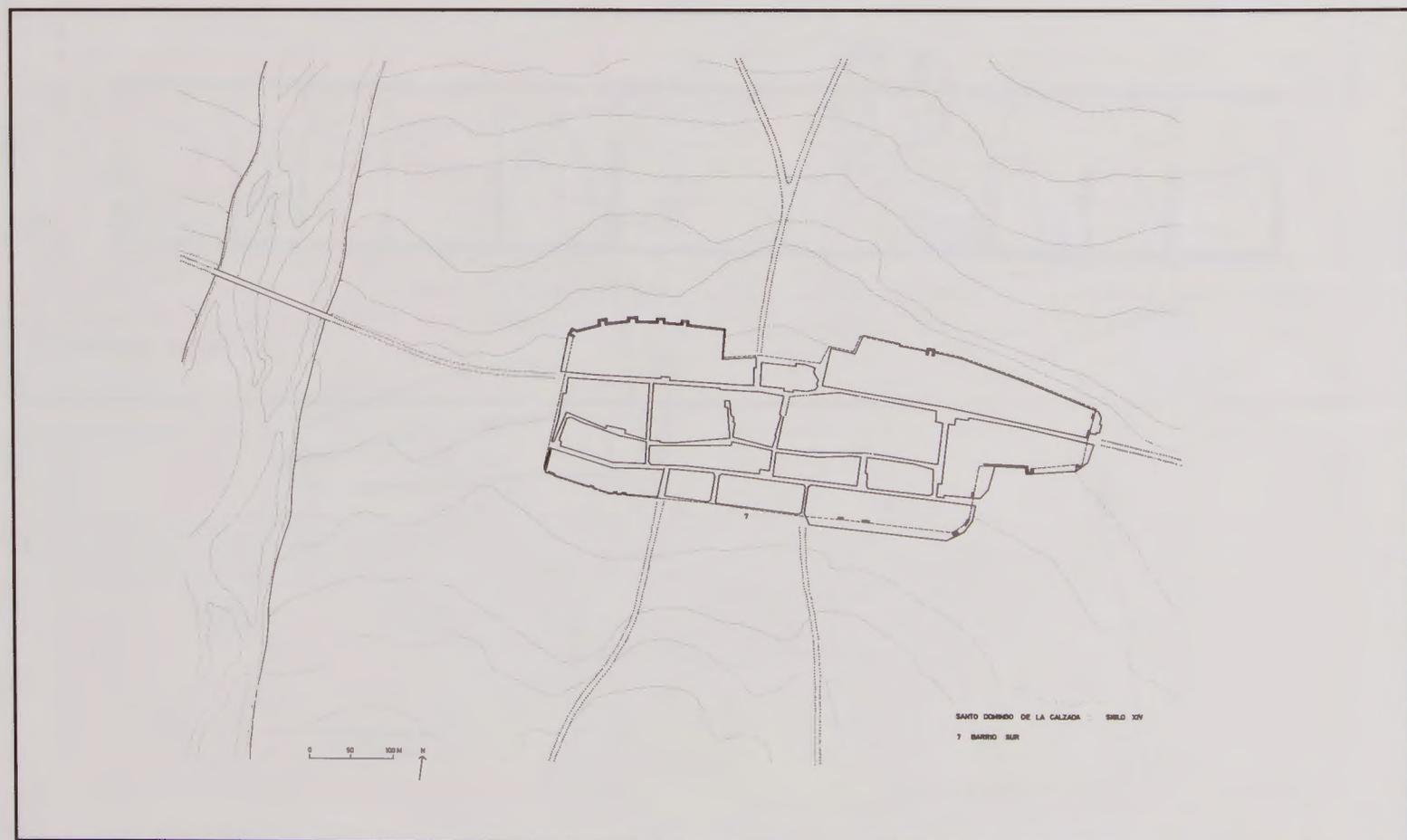
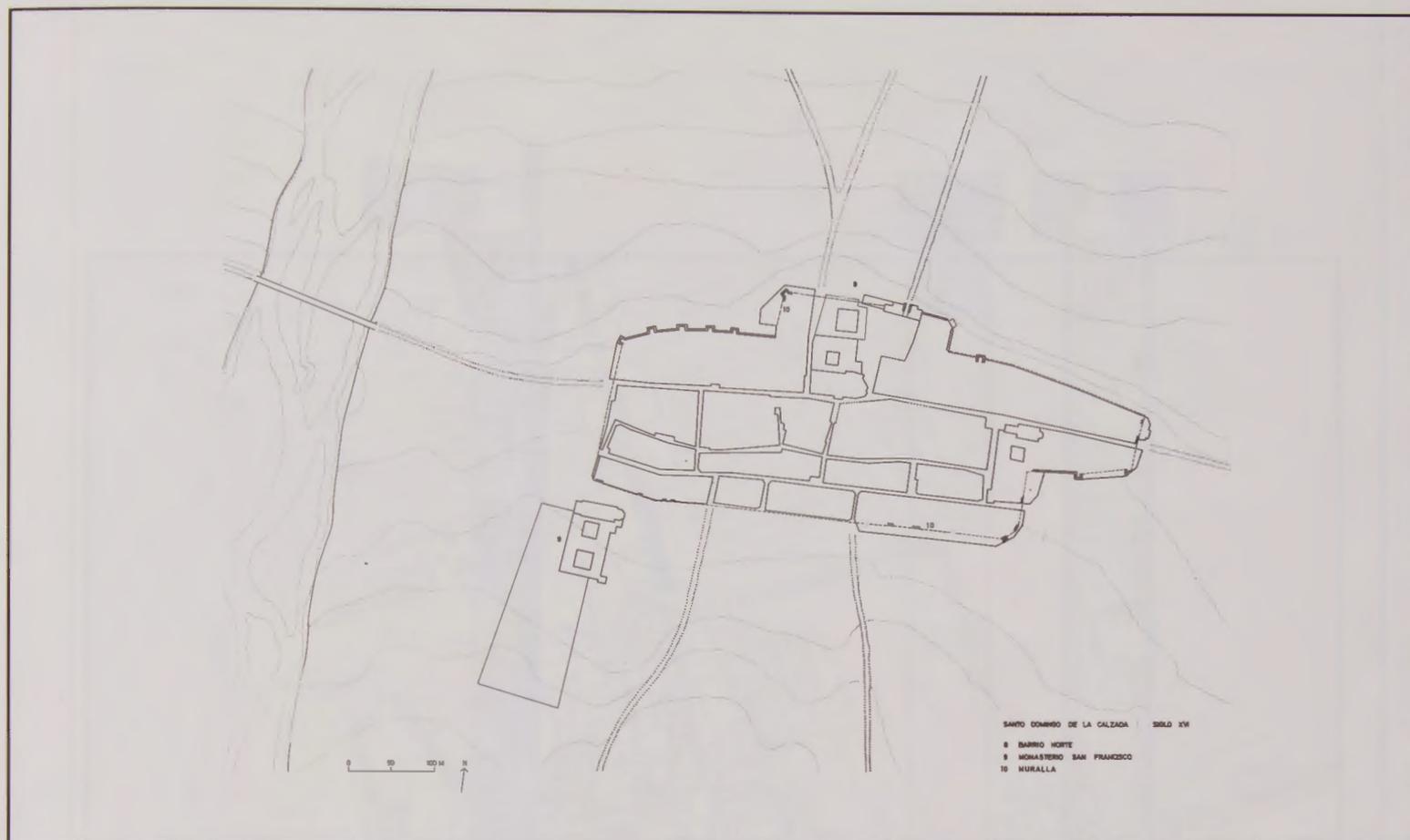


FIGURA 10.43.—SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (RIOJA). SIGLO XVI.



Fuente: Redibujados a partir de un esquema de PASSINI (1984, 94).

Las ciudades medievales que hemos examinado fueron concebidas desde la perspectiva tradicional según la cual una ciudad era ante todo una comunidad de personas o, como decían los teólogos de la época, de almas. La ciudad como conjunto de almas más que de edificios, era un aspecto del “carácter teocrático y espiritualista a la par del pensamiento medieval, que hace que la sociedad sea considerada como un todo armónico” y que empuja a que en la práctica política se arranque

de la idea de la armonía de las partes, siendo ese, a juicio de Caro Baroja, el fundamento de las planificaciones urbanas que se llevan a cabo del XI en adelante y en las que él ve plasmado el “racionalismo medieval” (CARO BAROJA, 1984, 174). Complementar la visión de la ciudad como un conjunto ante todo de ciudadanos, sujetos a unas leyes y deberes comunes, aparte de permitirnos entender mejor las ciudades medievales, puede sernos útil también para habérmolas con las de nuestros días.

FIGURA 10.44.—PARCELARIO DEL CASCO ANTIGUO DE SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (RIOJA).



Fuente: LEON (1986).

FIGURA 10.45.—EDIFICIO DE VIVIENDAS DE LA CALLE ZUMALACARREGUI. SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (LA RIOJA).

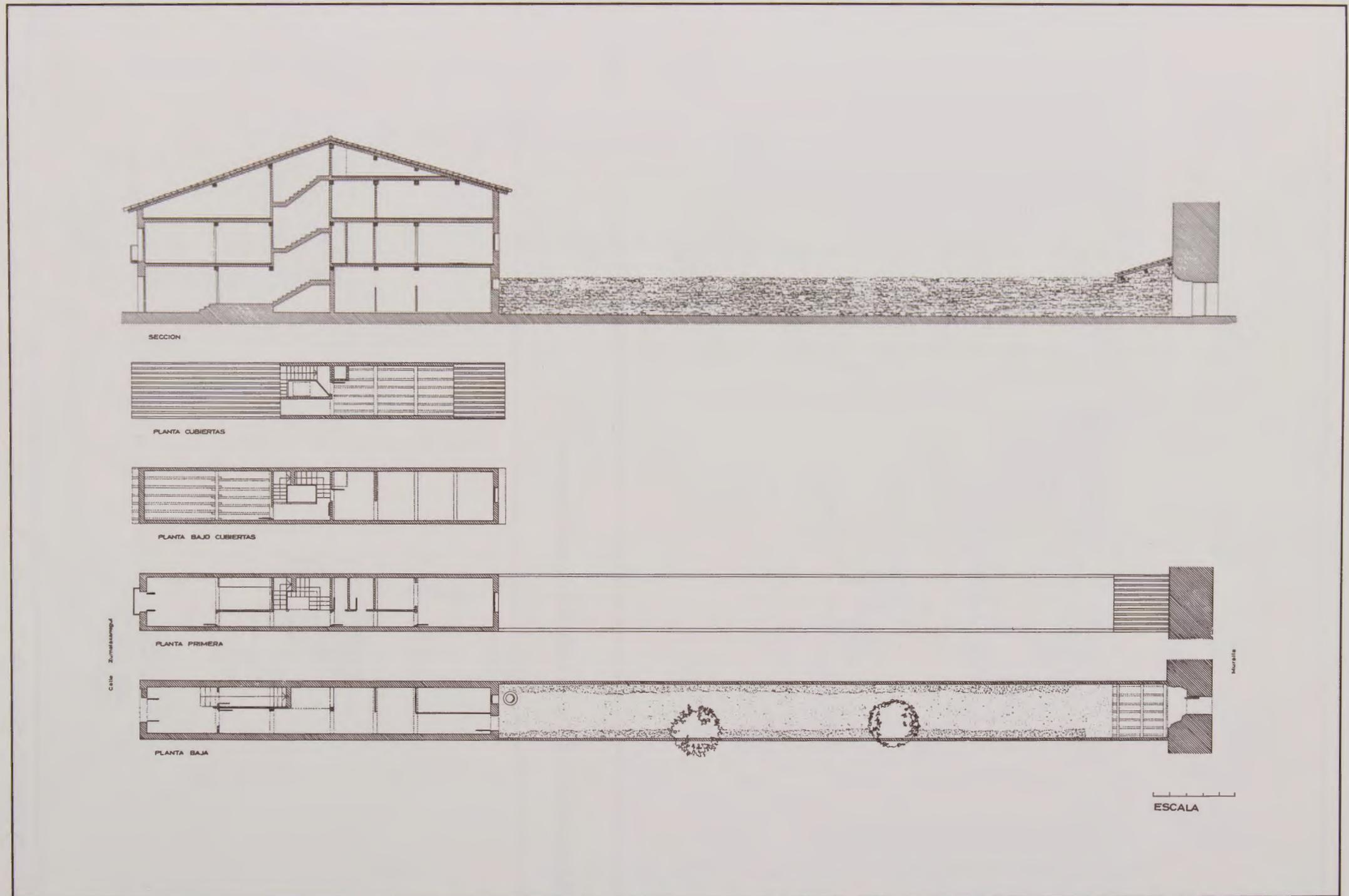


FIGURA 10.46.—SANTA CILIA DE JACA (HUESCA). EVOLUCION.

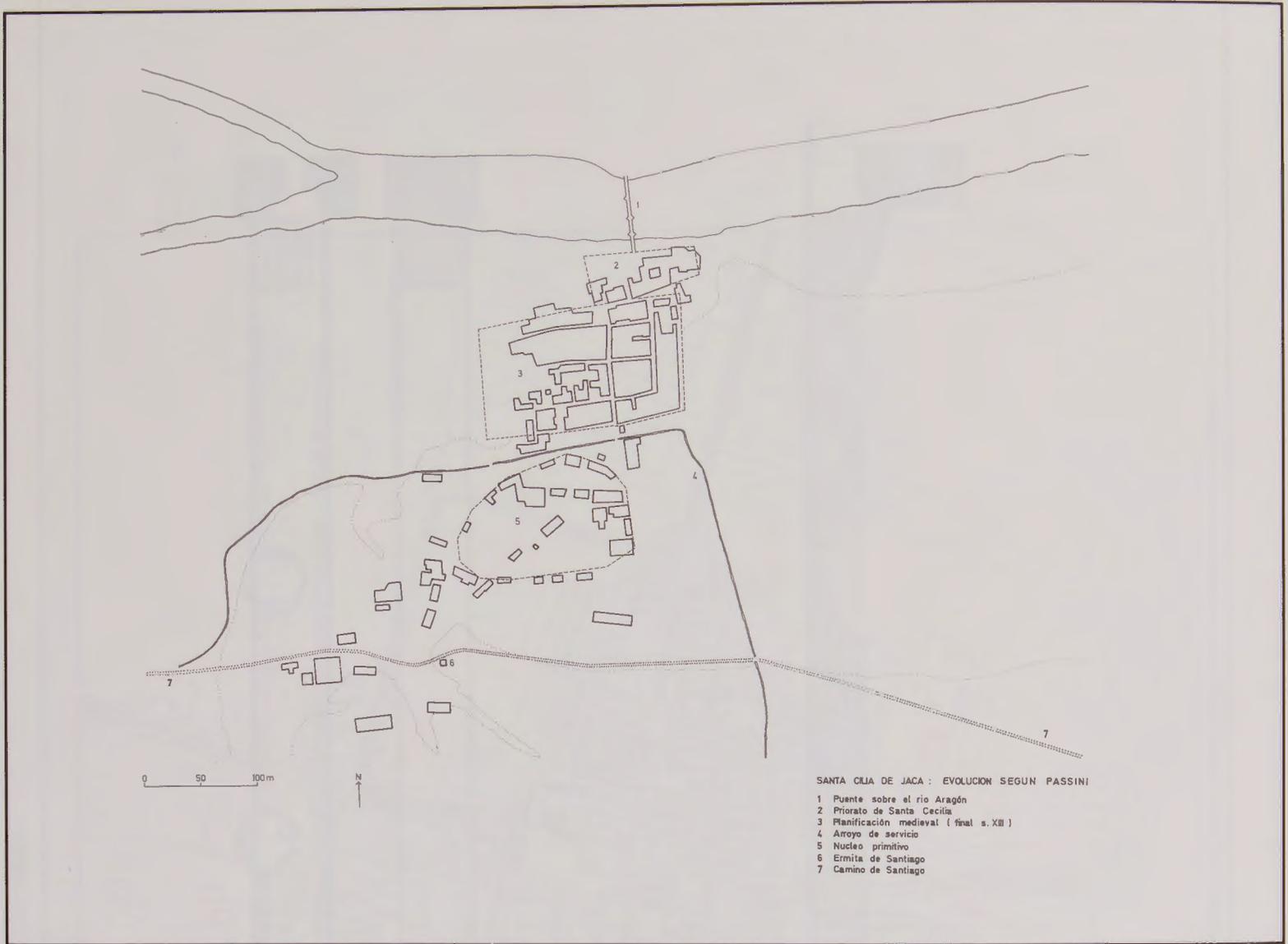
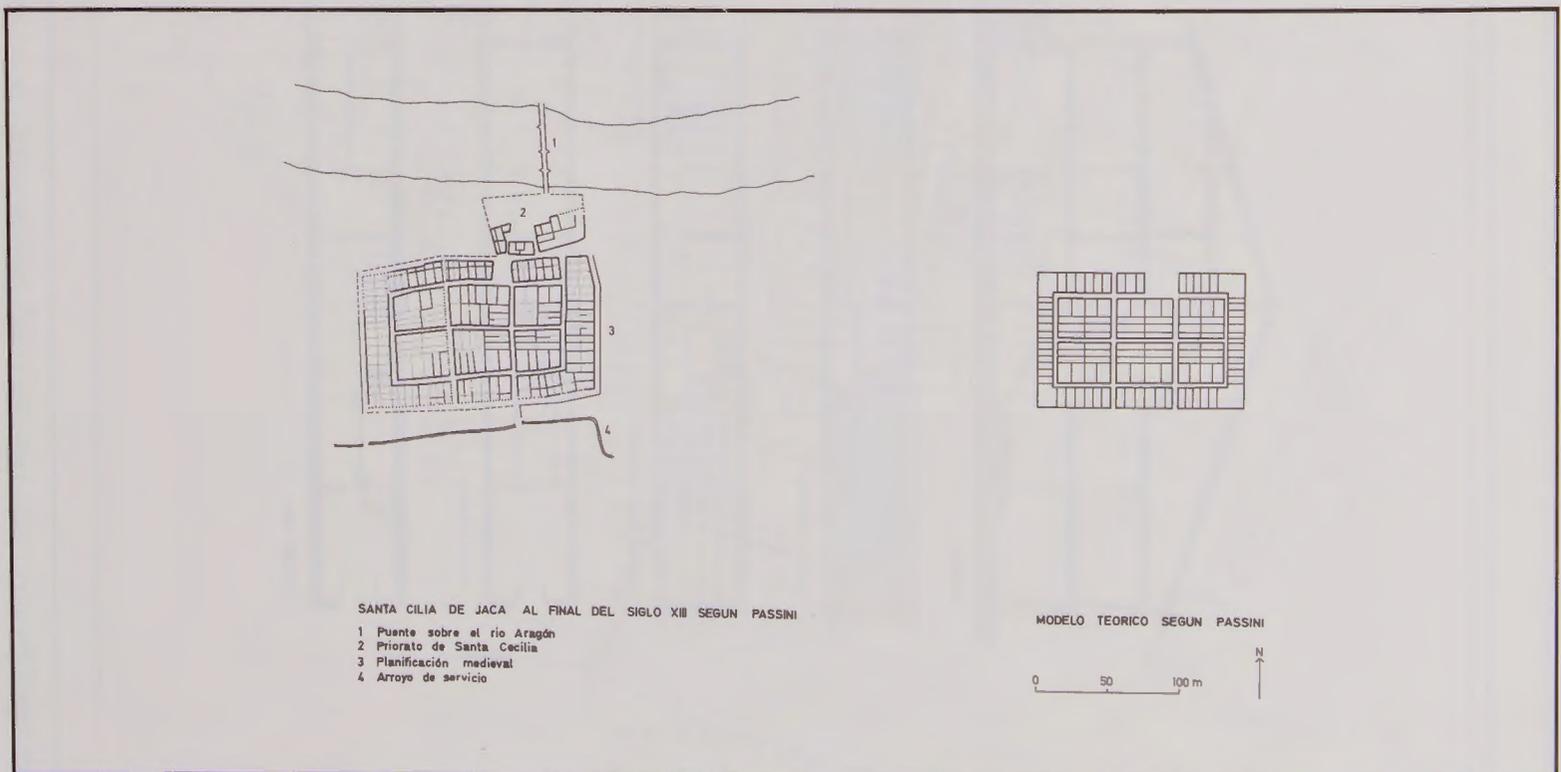


FIGURA 10.47.—SANTA CILIA DE JACA (HUESCA). MODELO TEORICO.



Fuente: Redibujados a partir de PASSINI (1988a).



*Est beatus obispo de Salamanca  
el hospital de San Sebastian de...*

**R**ubrica fundacionis et votis.

Rogus

**S**er non ecclesie et Religionis  
magis in gratia pampilonen  
tes. Inter roicos sicut in  
vixit nonim retolere.  
vixit namque dicit. huius sui a  
obliuio. per hanc cum quodam  
impleta pampilonen ad quoniam deo at  
toz hanc non manet ghe cupi  
tione. non pampilonen. quoniam  
omni uoce cupiens audire. Veni  
ha inspiratione. atque gloriosissim  
toni astuta exortatione ipsu  
lunus uox ac semper mit  
ad uocis facio uoxi ad pfer  
ria sine quocumque homini  
em in uocis motis qui uia  
telli magna famolissim regis  
lunata mita p. regimoz moza  
v. uui cupiens uui tenoz. a  
etiam confirmam pampilonen  
uui. omni et milice que et  
et uocis uocis est ut hanc  
et uocis uocis pro salute  
et uocis. Faceret s. quocumque  
et uocis. huius in uocis.  
et uocis. huius in uocis.

Non ubi

Non

Non

*El hospital de San Sebastian de Salamanca  
debe ser de San Sebastian de Salamanca  
debe ser de San Sebastian de Salamanca  
debe ser de San Sebastian de Salamanca*



11.1.  
Acta de fundación del hospital de  
Roncesvalles (Museo de Roncesvalles).

- ALMAZAN, V. 1988. «The Scandinavian roads to Santiago» en *A future for our past*. Estrasburgo, Council of Europe, n.º 32, 18-20.
- ALOMAR, G. 1976. *Urbanismo regional en la Edad Media: Las «Ordinacions» de Jaime II (1300) en el Reino de Mallorca*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.
- ALVARADO BLANCO, S., DURAN FUENTES, M., NARDIZ ORTIZ, C. 1989. *Pontes históricas de Galicia*. Galicia, Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos y Xunta de Galicia.
- ALVAREZ GARCIA, X. 1990. «Melide: a formación urbana en cinco imaxes» en *Boletín do Centro de Estudos Melidenses. Museo da Terra de Melide*. Melide, n.º 5, 21-32.
- ARIÉS, P. DUBY, G. y otros 1988. *Historia de la vida privada*. Madrid, Taurus, 5 vols.
- ARIÑO GIL, E. 1986. *Centuriaciones romanas en el valle medio del Ebro. Provincia de La Rioja*. Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, Colección Historia n.º 2.
- ARIZAGA BOLUMBURU, B. 1990. *Urbanística medieval. (Guipúzcoa)*. Diputación Foral de Guipúzcoa, Kriselu.
- BARANDIARAN, J. M. 1980. (2.ª Ed.) *Estelas funerarias del País Vasco*. San Sebastián, Ed. Txertoa.
- BARRET, P. GURGAND, J. N. 1980. (Edición original francesa: 1978) *A vida dos peregrinos polo camiño de Santiago. (Pregade por nós en Compostela)*. Edicions Xerais de Galicia. Ed. original: *Priez pour nous à Compostelle*. Hachette, 1978.
- BERMEJO BARRERA, J. C. 1986. «Los dioses de los caminos» en *Mitología y mitos de la Hispania prerromana*. Madrid, Akal Universitaria, 193-230.
- BRAUNFELS, W. 1975. *Arquitectura monacal en Occidente*. Barcelona, Barral Editores.
- CANTERA BURGOS, F. 1976. «Las juderías españolas y el camino de Santiago» en *XII Semana de Estudios Medievales de Estella*. Pamplona, Institución Príncipe de Viana, Amigos del Camino de Santiago, C.S.I.C., 75-119.
- CARO BAROJA, J.  
— 1984. *Paisajes y ciudades*. Madrid, Taurus.  
— 1986. (3.ª Ed.) *Vasconiana. Estudios Vascos III*. San Sebastián, Ed. Txertoa.
- CASTELAO, A. R. 1990. (1.ª Ed. 1950) *As cruces de pedra na Galiza*. Madrid, Ediciones Akal.
- CASTRO, A. 1962. (1.ª Ed. 1954) *La realidad histórica de España*. México, Ed. Porrúa.
- CERDA, I. 1867. (Ed. facs.: 1968) *Teoría General de la Urbanización. Reforma y Ensanche de Barcelona*. Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 3 vol.
- CERDA, I. 1991. (Manuscrito de 1861) *Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid. Cerdá y Madrid*. Madrid, Instituto Nacional de Administración Pública y Ayuntamiento de Madrid.
- COLLINS, G. R., FLORES, C. 1968. *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*. Madrid, Revista de Occidente.
- CHELINI, J., BRANTHOMME, H. y otros 1987. *Histoire des pèlerinages non chrétiens*. Hachette.
- CHEVALLIER, R. 1976. (Ed. original francesa: 1972) *Roman Roads*. Londres, B.T. Batsford Ltd.  
— 1988. *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*. París, Armand Colin.
- DIEZ SANJURJO, M. 1904. «Los caminos antiguos y el itinerario n.º 18 de Antonino en la provincia de Orense» en *Boletín de la Comisión Provincial de Monumentos Históricos y Artísticos en Orense*. Orense, Tomo II, n.º 37, 221-228 y n.º 38, 269-275.
- EIXIMENIS, F. 1983. *Lo Crestià*. Barcelona, Edicions 62 y «La Caixa».
- ENTRAMBASAGUAS, J. de 1940. *Santo Domingo de la Calzada. El ingeniero del cielo*. Madrid, Biblioteca Nueva.
- ERNOUT, A., MEILLET, A., ANDRE, J. 1979. (4.ª Ed.) *Dictionnaire Etymologique de la Langue Latine. Histoire des mots*. París, Editions Klincksieck.
- FELEZ LUBELZA, C. 1990. *El Hospital Real*. Universidad de Granada.
- FERNANDEZ MIRANDA, M., OLMOS, R. 1986. *Las ruedas de Toya y el origen del carro en la península ibérica*. Madrid, Museo Arqueológico Nacional.
- FERREIRA PRIEGUE, E. 1988. *Los caminos medievales de Galicia*. Orense, Museo Arqueológico Provincial, Boletín Auriense, Anexo 9.
- FERRO COUSELO, J. 1952. *Los petroglifos de término y las insculturas rupestres de Galicia*. Orense.
- FLOREZ, H. 1771. (Reed. facs., Burgos 1983). *España sagrada*. Madrid, tomo XXVI-XVII.
- GALLEGO, M., PORTELA, C. 1986. *Estudio previo de actuación integrada sobre el sistema territorial del Camino de Santiago. Tramo gallego*. Trabajo inédito encargado por la Dirección General de Arquitectura y Edificaciones del MOPU. Colaboradores: María José González, María Carneiro, Manuel María Chaín, Marcial Mosquera y Cándido López.
- GARCIA Y BELLIDO, A., TORRES BALBAS, L., CERVERA, L., CHUECA, F., BIDAGOR, P. 1968. (1.ª Ed. 1954) *Resumen Histórico del Urbanismo en España*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.
- GARCIA FERNANDEZ, J. L. 1987. «Análisis dimensional de modelos teóricos ortogonales de las ciudades españolas e hispanoameri-

- canas desde el siglo XII al XIX» en *La ciudad iberoamericana. Actas del seminario de Buenos Aires 1985*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, CEHOPU.
- GARCIA GAINZA, M. C., HEREDIA MORENO, M. C, RIVAS CARMONA, J., ORBE SIVATTE, M.
- 1980. *Catálogo Monumental de Navarra. (I Merindad de Tudela)*. Pamplona, Institución «Príncipe de Viana».
  - 1983. *Catálogo Monumental de Navarra. (II Merindad de Estella, Genevilla-Zuñiga)*. Pamplona, Institución Príncipe de Viana.
  - 1985. *Catálogo Monumental de Navarra. (III Merindad de Olite)*. Pamplona, Institución Príncipe de Viana.
- GARCIA GRINDA, J. L.
- 1984. *Burgos edificado*. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid.
  - 1986. *Estudios previos de actuación integrada sobre el patrimonio edificado del Camino de Santiago. Tramo Redecilla del Camino - Carrión de los Condes*. Trabajo inédito encargado por la Dirección General de Arquitectura y Edificación del MOPU, 3 tomos. Colaboradores: Teresa García Grinda, M<sup>a</sup> Paz Gutierrez Ríos, Carmen Martín Garrido, Efrén García Grinda, Ignacio Arce García.
  - 1989. *El Camino de Santiago en Castilla - León. Programación y actuaciones sobre elementos del patrimonio edificado y sectores de trazado*. Trabajo inédito encargado por la Dirección General de la Vivienda y Arquitectura, 2 tomos. Colaboradores: Teresa García Grinda, M<sup>a</sup> Paz Gutierrez Ríos, Carmen Martín Garrido, José Ramón Fernández Caballero.
  - 1991. *El Camino de Santiago en Galicia. Programa de actuaciones sobre elementos del patrimonio edificado y sectores del trabajo*. Dirección General de Arquitectura del MOPU. Colaboradores: Teresa García Grinda, José Ramón Fernández Caballero y Carmen Martín Garrido.
- GARCIA LARRAGUETA, S. *Villava hasta el siglo XVI*. Artículo mecanografiado e inédito.
- GAUTIER DALCHE, J. 1979. *Historia urbana de León y Castilla en la Edad Media (siglos IX-XIII)*. Madrid, Editorial Siglo XXI.
- GONZALEZ BLANCO, A. 1984. *Horcas y picotas en La Rioja*. Caja de Ahorros Provincial de La Rioja, Jaimes Libros.
- GUERRA CAMPOS, J. 1964. «Relación de peregrinos a quienes se dió la Compostela en los años de 1833 a 1845» en *Compostellenum*. Santiago de Compostela, vol. IX, n.º 2, 281-304.
- HERRERA NOGAL, A. 1980. *El concejo de la villa de Tardajos*. Burgos, Caja de Ahorros Municipal.
- HUIDOBRO Y SERNA, L. y otros 1950-51. *Las peregrinaciones jacobitas*. Madrid, Publicaciones del Instituto de España, 3 vol.
- IBARRA, J. 1936. *Historia de Roncesvalles*. Pamplona.
- JIMENO JURIO, J.M. 1982. (2.ª ed.) *La hospitalidad del camino de Santiago*. Pamplona, Diputación Foral, Colección: Navarra. Temas de Cultura Popular, n.º 103.
- JIMENO MARTINEZ, A. 1980. *Epigrafía romana de la provincia de Soria*. Ediciones de la Diputación de Soria.
- LA COSTE-MESSELIERE, R. de WARCOLLIER, J. 1969. «Hôpitaux a l'usage des pèlerins, chapelles et confréries de Saint-Jacques» en *94 Congrès national des sociétés savantes. (Archéologie)*. Pau, 351-365.
- LA ORDEN MIRACLE, E. 1970. *Santiago en América y en Inglaterra y Escocia*. Madrid, Publicaciones Españolas.
- LABEAGA, J. C. 1984. *Viana artística y monumental*. Pamplona, Institución Príncipe de Viana y Ayuntamiento de Viana.
- LACARRA, J. M. 1949. Ver VAZQUEZ DE PARGA.
- LACARRA, J. M. 1971. «El camino de Santiago en España» en *Santiago en España, Europa y América*. Madrid, Editora Nacional, 59-142.
- LAMPEREZ Y ROMEA, V. 1922. *Arquitectura civil española. De los siglos I al XVIII*. Madrid, Editorial Saturnino Calleja, 2 vol.
- LARREA, J. 1979. *Angulos de visión*. Barcelona, Tusquets Editores.
- LEON, J. M. 1986. *Camino de Santiago. Tramo riojano*. (Tomo I: El Camino. II: Los Núcleos. III: La Edificación. IV: Propuestas.) Trabajo inédito encargado por la Dirección General de Arquitectura y Edificaciones del MOPU. Colaboradores: Jesús López-Araquistain y José Angel León.
- LINAZASORO, J. I. 1978. *Permanencias y arquitectura urbana. (Las ciudades vascas de la época romana a la Ilustración)*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.
- LOPEZ, R. S.
- 1956. «The Evolution of Land Transport in the Middle Ages» en *Past and Present* Oxford, The Past and Present Society, 17-29.
  - 1976. *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950-1350*. Cambridge University Press.
- LOXTON, H. 1978. *Pilgrimage to Canterbury*. Newton Abbot, London, Vancouver, David & Charles.
- LOZOYA, M. de (J. de Contreras) 1971. «Santiago en Indias» en *Santiago en España, Europa y América*. Madrid, Editora Nacional.
- MADOZ, P. 1845-50. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid. (Existe reedición reciente por provincias de la Editorial Ambito).
- MADRAZO, S. 1984. *El sistema de transportes en España 1750-1850*. Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2 vol.
- MAGALLON BOTAYA, M. A. 1987. *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza, Diputación General de Aragón.

- MARIUTTI DE SANCHEZ RIVERO, A. 1967. «Da Veniexia per andar a meser San Zacomo de Galizia per la uia da Chioza» en *Príncipe de Viana*. Pamplona, n.º 108-109, 441-514.
- MARTINENA RUIZ, J. J. 1975. *La Pamplona de los burgos y su evolución urbana. (Siglos XII-XVI)*. Pamplona, Diputación Foral de Navarra, Institución Príncipe de Viana.
- MARTINEZ, E. 1989. *Cruceros en Alava*. Vitoria, Diputación Foral de Alava.
- MELVILLE, M. 1974. *La vie des Templiers*. París.
- MENENDEZ DE LUARCA, J. R. 1990. *Mapa histórico del territorio*. Trabajo en curso de publicación realizado para el Instituto del Territorio y Urbanismo del MOPT.
- MENENDEZ DE LUARCA, J. R. SORIA Y PUIG, A. 1986. *Estudio territorial del Camino de Santiago*. Trabajo inédito encargado por el Instituto del Territorio y Urbanismo del MOPU. Colaboradores: José Ortega Valcárcel, Javier Serna y Pau Soler.
- MENENDEZ PIDAL, G. 1986. *La España del siglo XIII leída en imágenes*. Madrid, Real Academia de la Historia.
- MESQUI, J. 1986. *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*. París, Picard.
- MEZQUIRIZ DE CATALAN, M. A. 1978. *Pompaelo II*. Pamplona, Diputación Foral de Navarra, Institución Príncipe de Viana.
- MIRAVALLS, L. 1989. *Los rollos jurisdiccionales. (Columnas millenarias de Castilla)*. Diputación Provincial de Valladolid, Centro Etnográfico de Documentación. Temas didácticos de cultura tradicional, n.º 15.
- MOLIN, M. 1983. «Les différents types de véhicules à roues en Gaule et dans le monde romain Occidental» en *Caesarodunum*. Universidad de Tours, XVIII, 425-441.
- MOLIN, M. 1989. «La suspension des voitures: une invention diffusée en Hispanie romaine» en *Mélanges de la Casa de Velázquez*. Madrid, t. XXV, 55-79.
- MORRIS, A. E. J. 1991. (Ed. original inglesa: 1974) *Historia de la forma urbana*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.
- MOTTE, A. 1987. «Pèlerinages de la Grèce antique» en CHELINI y BRANTHOMME
- NARDIZ, C. 1989. Ver ALVARADO.
- NUÑEZ DE CEPEDA, M. 1940. *La beneficencia en Navarra a través de los siglos*. Pamplona.
- ORTEGA Y GASSET, J. 1958. *La idea de principio en Leibniz*. Buenos Aires, Emecé.
- PALLI AGUILERA, F. 1985. *La Vía Augusta en Cataluña*. Bellaterra, Universidad Autónoma de Barcelona.
- PAMPLONA, G. de 1964. «El camino de peregrinación jacobea Bayona-Urdax-Velate- Pamplona» en *Príncipe de Viana*. Pamplona, n.º 96-97, 213-223.
- PASSINI, J.
- 1984. *Villes médiévales du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle (De Pampelune a Burgos). Villes de fundación et villes d'origine romaine*. París, Editions Recherche sur les Civilisations
  - 1987. *El camino de Santiago. (Traza a 1:10.000)* Madrid, Instituto del Territorio y Urbanismo (M.O.P.U.) y Casa de Velázquez.
  - 1988 a. *Aragón. El Camino de Santiago. Núcleos Urbanos*. Zaragoza, Diputación General de Aragón, Temas de Historia Aragonesa 10.
  - 1988 b. *Edificios significativos del Camino de Santiago. Aragón. Propuesta de rehabilitación*. Trabajo inédito encargado por la Diputación General de Aragón.
  - 1991. (Inédito) Trabajo en vías de publicación sobre «Las ciudades del Camino de Santiago».
- PIRENNE, H. 1972. (1.ª Ed. en francés: 1927) *Las ciudades de la Edad Media*. Madrid, Alianza Editorial.
- PLÖTZ, R. 1984. «La peregrinatio como fenómeno Alto-Medieval» en *Compostellanum* Santiago de Compostela, vol. XXIX, 239-265.
- PORTILLA, M. J. 1991. *Una ruta europea. Por Alava, a Compostela. Del paso de San Adrián al Ebro*. Diputación Foral de Alava, Servicio de Publicaciones. Colección: Alava. Monumentos en su Historia, n.º 10.
- QUINTANA PRIETO, A. 1971. «Pueblos y hospitales de la ruta jacobea en la Diócesis de Astorga» en *Compostellanum*. Santiago de Compostela, vol. XVI, 133-134.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUAREZ BELTRAN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCIA GARCIA, E., FERNANDEZ GONZALEZ, E., 1990. *Las peregrinaciones a San Salvador de Oviedo en la Edad Media*. Oviedo, Consejería de Educación, Cultura y Deportes.
- RYKWERT, J. 1976. «Learning from the Street» en *Lotus Internacional*.
- SANCHEZ ALBORNOZ, C. 1962. (1.ª Ed. 1956) *España un enigma histórico*. Buenos Aires, Ed. Sudamericana.
- SORIA Y PUIG, A., MENENDEZ DE LUARCA, J. R. 1987-88. *El Camino de Santiago en Navarra y otras vías históricas*. Trabajo inédito encargado por el Instituto de Estudios Territoriales del Gobierno de Navarra. Colaboradores: Ramón Elósegui, Jaime Gual, Rosario Orcoyen, Jean Passini, Javier Serna y Pau Soler.
- STALLEY, R. 1988. «Sailing to Santiago from Northern Europe» en *A future for our past*. Estrasburgo, Council of Europe, n.º 32, 10-11.

- TABOADA CHIVITE, J. 1975. «La encrucijada en el folklore de Galicia» en *Boletín Auriense*. Orense, año V, Tomo V, 101-112.
- TAVONI, O. 1985. «Indagine statistica e valutazione dei pellegrini accolti nell'Hospital Real di Santiago tra il 1802 e il 1806 secondo un manoscritto sconosciuto» en *Il pellegrinaggio a Santiago de Compostela e la Letteratura Jacopea. (ATTI del Convegno Internazionale di Studi, 1983)*. Perugia, Centro Italiano di Studi Compostellani, 199-218.
- TOMAS DE AQUINO, S. 1945. *Del gobierno de los príncipes*. Buenos Aires, Editora Cultural, 2 vol.
- TORRES BALBAS, L. 1968. Ver GARCIA Y BELLIDO.
- URIA, J. 1949. Ver: VAZQUEZ DE PARGA.
- URIA RIU, J. 1989. «Las fundaciones hospitalarias en los caminos de peregrinación a Oviedo» en *Estudios de Historia de Asturias*. Gijón, Silverio Cañada Editor, Biblioteca Histórica Asturiana, n.º8.
- VALDEAVELLANO, L. G. de  
 — 1975 a. (1.ª Ed. 1965) *Orígenes de la burguesía en la España medieval*. Madrid.  
 — 1975 b. (1.ª Ed. 1931) *El mercado en León y Castilla durante la Edad Media*. Universidad de Sevilla, Colección de Bolsillo n.º 38.
- VALIÑA SAMPEDRO, E. 1985. *El camino de Santiago. Guía del peregrino*. Madrid, Editorial Everest.
- VAZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. URIA, J. 1949. (Reed. 1981.) *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid, 3 vol.
- VELLES MONTOYA, J. 1986. *Estudios previos de actuación integrada sobre el patrimonio edificado del Camino de Santiago. Sector Leonés*. Madrid. Trabajo inédito encargado por la Dirección General de Arquitectura y Edificaciones del MOPU. Colaboradores: Antón Casariego Córdoba, María Casariego Córdoba, Fernando Díaz Pinés, Begoña Fernández-Laguilloat, Juan Moreno Badía, María Ochoa Sierra, J. J. Pérez García, Fabriciano Posada Rodríguez, Mercedes Anadón Ruiz de la Fuente.
- VIDEGAIN AGOS, F. 1976. *Cruceros*. Pamplona, Diputación Foral, Colección: Navarra. Temas de Cultura Popular, n.º 274-275-276.
- VIEILLIARD, J. 1936. «Pèlerins d'Espagne à la fin du Moyen Age (1379-1422)» en *Homenatge a Antoni Rubio i Lluch*. Barcelona.
- VIEILLIARD, J. 1950. (1.ª Ed. 1938) *Le Guide du Pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*. (Edición bilingüe del Códice Calixtino). Macon, Imprimerie Protat Frères.
- VILLABRIGA LOZANO, V. 1962. *Sangüesa, ruta compostelana*. Sangüesa.
- VILLALON ?, C. de 1946. *Viaje de Turquía*. Buenos Aires, México, Espasa-Calpe, Colección Austral.
- YANGUAS Y MIRANDA, J. 1840. (Reed. 1964) *Diccionario de antigüedades del Reino de Navarra*. Pamplona, Institución Príncipe de Viana, 3 vol.













**Relación de edificios y monumentos principales**

Plaza de Toros	Iglesia de San Lorenzo, Capilla de Santa	Restos del Monasterio de San Benito
Iglesia de San Juan de Evangelista	Plaza del Ayuntamiento	Casa Cuartel de la Realidad Civil
Monumento a la Iglesia de la Trinidad	Hacienda	Convento de las Hijas Beneditinas/Novas/Hotel
Hotel	Iglesia de San Toribio	Iglesia de la Piedad
Escuela		Plaza Romanesca



Sahagún Escala 1/2000

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo - Dirección General de Arquitectura y Edificación  
 - Tramo Castellano-Leónés

Ciudades previas de actuación integrada sobre el patrimonio edificado del Camino de Santiago

Plano elaborado por S. Díaz-Pani y B. Fernández-Laguarda, basándose en los documentos siguientes: Plano partero de Sahagún del Monasterio de Escarich, Delegación de León, S.º de Valerochón, Escala 1/1000, Año 1975; Plano de población. Instituto Geográfico y Estadístico. Sahagún (13 Hojas) Escala 1:2500, Año 1974; Sahagún (León). Planos de adaptación del Plan General de Sahagún. Plano nº 2.º de Almacenamiento y Recintos en suelo urbano. Escala 1:2000. Julio-1976. Cedido por el equipo arquetipo por A. Gallo y P. Ordoñez, según el Plano Municipal del Instituto Geográfico Nacional, Año del año 1959 y el Plano de campo levantado en 1925-26 por J. Herrera, B. Fernández Laguarda arquitecta, y S. Díaz-Pani arquitecto. J. Valle, arquitecto director del estudio



