
Tópico y realidad en el Camino de Santiago. Algunas reflexiones

Fermín Miranda García

Universidad Autónoma de Madrid

Resumen De modo tradicional, la historiografía, especialmente la hispana, ha acostumbrado a vincular buena parte de la renovación socio-económica y cultural de los reinos cristianos peninsulares con el fenómeno de la peregrinación a Santiago de Compostela. Este estudio pretende realizar una breve reflexión sobre esa imagen historiográfica y plantear algunos interrogantes y alternativas al respecto.

Abstract Traditionally, historiography, especially the Spanish one, has binded most part of the social, economical and cultural renewal of the christian peninsular kingdoms with the pilgrimage to Santiago de Compostela. The purpose of this analysis is to perform a brief reflection on this historical outlook and to rise some questions and alternatives with respect to it.

A principios del siglo XII, el autor de la mal llamada *Historia Silense*, personaje de identidad desconocida pero sin duda dotado de una respetable formación cultural, fijó un mito duradero que todavía hoy se repite de boca en boca y de texto en texto: el desvío del Camino de Santiago por tierras riojanas que habría efectuado a comienzos del siglo XI el monarca pamplonés Sancho Garcés III, *Sancho el Mayor* (¿1000?-1035)¹. Constituía, quizás el ¿primero? de los numerosos lugares comunes que salpican las creencias y la historiografía del fenómeno jacobeo –dejemos aparte la trillada cuestión de la tumba del Apóstol, sobre la que no cabe hacer aquí disquisición alguna–, y de los que la propia *Historia Silense* o su contemporánea la *Crónica* de Pelayo de Oviedo² o la algo más tardía *Crónica Najerense*³, constituyen algunos de los principales artífices: en la misma *Silense* se encuentra, por el ejemplo, el origen último del “Santiago Matamoros” y su caballo blanco, presente primero, en su construcción historiográfica, en el sitio de Coimbra, en auxilio de Fernando I de León⁴. El mito sería más tarde recuperado, ampliado en sus aspectos militares y adelantado en el tiempo hasta la tan famosa como legendaria batalla de Clavijo, en favor ahora de Ramiro I (790-850), presente por primera vez en el tortuoso diploma de los *Votos a Santiago*⁵ y recreada después por Lucas de Tuy en su *Chronicon*⁶.

En todos estos relatos cronísticos y manipulaciones –cuando no meras falsificaciones– documentales puede rastrearse sin mucho esfuerzo la intencionalidad política de sus autores. Unos, como reivindicación de la supremacía de su cátedra episcopal señera: Santiago frente a Braga y frente a Toledo en el caso del *Silense*; de la misma sede jacobea frente a Toledo de modo más específico, en el de Lucas de Tuy, durante el complicado proceso de unión entre los reinos de Castilla y León bajo la corona de Fernando III, y en pleno combate por la supremacía eclesiástica entre los obispos compostelanos y Rodrigo Jiménez de Rada, arzobispo de Toledo y él mismo autor de una igualmente interesada –en sentido contrario– *Historia de España*⁷. En el

1 Sancius [...] ab ipsis namque Pireneis iugis adusque castrum Nazara quidquid terre infra continetur a potestate paganorum eripiens, iter sancti Iacobi quod barbárico timore per devia Alave peregrini declinabant, absque retractionis obstáculo currere fecit; cfr. *Historia Silense* ed. F. Santos Coco, Madrid, Rivadeneyra, 1921, p. 63-64.

2 *Crónica del obispo don Pelayo* (ed. B. SÁNCHEZ ALONSO), Madrid, Hernando, 1923.

3 *Crónica Najerense* (ed. J.A. ESTÉVEZ SOLA), Turnhout, Brepols, 1995; existe una versión posterior traducida al castellano del mismo autor (Madrid, Akal, 2003) pero aquí se maneja la primera citada.

4 SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, M., “La campaña portuguesa de Fernando I y el mitologema castellano, en L.A. FONSECA y otros (eds.), *Os reinos ibéricos na Idade Média. Livro de homenagem ao professor doutor Humberto Carlos Baquero Moreno*, 1, Lisboa, LCE, 2003, p. 907-914.

5 El llamado “privilegio de los votos” cuenta con una amplia bibliografía. Un resumen de la cuestión y su relación con el Tudense en E. Falque Rey, “Introducción” a Lucas Tudensis, *Chronicon Mundi* (E. FALQUE REY, ed.), Turnhout, Brepols, 2002, p. LXXXI-LXXXV.

6 Lib IV, § 17-18. Aunque suele ser habitual la cita por la edición de la tardía versión romance, existen modernas ediciones críticas del texto original en latín, como la ya mencionada de E. Falque, que aquí se utiliza (p.238-240 en lo que a la batalla de Clavijo y los votos a Santiago se refiere), o la VALDÉS GÓMEZ, O., *El Chronicon mundi de Lucas de Tuy. Edición crítica y estudio*, Salamanca, Universidad, 1999 [microficha].

7 *De rebus Hispaniae* en su versión latina original que cuenta con una edición de J. Fernandez Valverde (*Roderici Ximienius de Rada Opera Omnia. 1. Historia de rebus Hispanie sive Historia gothica*, Turnhout, Brepols, 1993). Más accesible es la edición romance del mismo autor, *Historia de los hechos de España*, Madrid, Alianza, 1989. La disputa ideológica no impidió al arzobispo toledano incluir en su obra alguna de las más relevantes hazañas del apóstol, y contribuir así a su difusión. Un balance del debate en RAMÍREZ VAQUERO, E., “Pensar el pasado, construir el futuro. Rodrigo Jiménez de Rada”, en *1212-1214, el trienio que hizo a Europa. XXXVII Semana de Estudios medievales. Estella, 2010*, [en prensa].



TÓPICO Y REALIDAD EN EL CAMINO DE SANTIAGO. ALGUNAS REFLEXIONES

caso de la Najerense, se trataba de argumentar la primacía de su reino castellano frente al resto de los espacios soberanos hispánicos, en la medida en que el “recuerdo” de la intervención de Santiago en Coimbra que toma de la *Silense* le permitía exaltar la figura de Fernando I, “primer rey de Castilla” de acuerdo con el modelo, ampliamente matizado por la historiografía actual, que el mismo autor acuñó en torno a la herencia de su padre, Sancho III de Pamplona⁸.

En todos los casos, interesa a los diversos autores resaltar el protagonismo del apóstol como garante de la ayuda divina en momentos de radical enfrentamiento con los imperios norteafricanos: frente a los almorávides a comienzos del siglo XII, en los años inmediatamente siguientes a la muerte de Alfonso VI, convertido en referente privilegiado de toda esta “pasión” jacobea, cuando se escriben la *Historia Silense y la Crónica* de Pelayo de Oviedo; en la segunda mitad del siglo y el primer tercio del XIII, frente a los almohades, cuando se componen la *Crónica Najerense* (ca. 1180-1185)⁹ y el *Chronicon* de Lucas de Tuy (ca. 1230-1237).

Y es en ese contexto de combate ideológico en diversos frentes en el que se construye buena parte del imaginario en torno no tanto a la figura del apóstol –que también– como, en lo que aquí interesa, a la relevancia del itinerario jacobeo y las repercusiones de todo tipo que tuvo en los diversos ámbitos de la realidad hispana.

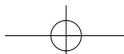
Un contexto en el que la historiografía reciente reconoce también un importante relieve a la labor “universalista” de Cluny y su impulso de la reforma gregoriana al servicio del poder pontificio y de su propia red de influencias, a la que la imagen de la peregrinación jacobea como elemento de cohesión religiosa del occidente cristiano convenía especialmente, en la medida en que el propio despliegue de las abadías y prioratos de la orden coincidía en buena parte con las principales rutas empleadas por los peregrinos, lo que permitía un juego de propaganda y simbiosis más que atractivo a los intereses de la abadía madre borgoñona y su red de dependencias¹⁰. El hecho de que modernamente se ponga en duda la intervención cluniacense en determinados casos específicos de construcción historiográfica hasta ahora siempre admitida, como es el caso de la *Crónica Najerense*, no empaña la aceptación global de esta relación¹¹.

8 Cabe siempre recordar en este terreno el trabajo pionero de UBIETO ARTETA, A., “Estudios en torno a la división del reino por Sancho el Mayor”, *Príncipe de Viana*, 21, 1960, p. 5-56 y 163-236. Véase también MIRANDA GARCÍA, F., “Monarquía y espacios de poder político en el reino de Pamplona (1000-1035), en *Ante el milenario del reinado de Sancho el Mayor. Un rey navarro para España y Europa*. XXX Semana de Estudios Medievales. Estella, 14^o 18 de julio de 2003, Pamplona, 2004, p. 57-61. De modo más general, MARTÍN DUQUE, Á. J., *Sancho III el Mayor de Pamplona. El rey y su reino*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2007 y MARTÍNEZ DÍEZ, G., *El Condado de Castilla (711-1065)*. La Historia frente a la leyenda, Valladolid, JCYL, 2004.

9 REGLERO DE LA FUENTE, C., “*La Crónica najerense, Santa María de Nájera y Cluny*”, *e-Spania*, [revista electrónica] 7, 2009, p.1-20 [<http://e-spania.revues.org/index18162.html>] [consultado el 19.05.2010], realiza una revisión del contexto espacial y temporal en que se escribe la crónica y sitúa las diversas posturas historiográficas, aunque todas ellas vienen a converger con escasas diferencias en esas fechas aproximadas.

10 Así por ejemplo, GIL, J., “La historiografía”, en *Historia de España Menéndez Pidal. XI. La cultura del románico. Siglos XI al XIII*, Madrid, Espasa Calpe, 1997, p. 28-38, que habla de la “sutileza cluniacense” (p.34), y de Gelmírez como posible “juguete” de la abadía borgoñona (p.37). También, MORALES, S., “On the Road: The Camino de Santiago”, *The art of Medieval Spain, a.D. 500-1200*, Nueva York, MOMA, 1993, p. 175-183.

11 Vid. nota 9.



FERMÍN MIRANDA GARCÍA

Y es que, de regreso al relato de la *Silense*, más allá de que aquella *proeza* de “cambiar el Camino” deba atribuirse en el tiempo a Sancho I Garcés (905-925)¹², no deja de resultar curioso el enfoque de la noticia que da fe de ella, y que la historiografía ha hecho suya; no se trataba de un nuevo y diferente impulso de la red viaria pamplonesa-najerense, sino sobre todo, de una modificación de las rutas de la peregrinación, como si estas, y no otro tipo de factores de igual o mayor entidad, constituyeran el peso fundamental de la motivación regia.

Sin solución de continuidad desde entonces, la articulación del Camino de Santiago como eje y motor de muy diferentes cambios políticos y artísticos, organizador de atractivos culturales e impulsos modernizadores en la economía, la sociedad o el urbanismo, renovador –o fosilizador– de trazados viarios, e incluso de vertebraciones políticas de diverso signo, viene repetido de forma sistemática en la historiografía hispana, y aun europea, incluso en las obras que merecen el mayor reconocimiento por su ponderación, como la señera de L. Vázquez de Parga, J.M. Lacarra y J. Uría¹³.

Lo sorprendente de tal cuestión estriba en la ausencia de análisis que la investigación histórica, artística o filológica viene realizando sobre la realidad existente tras este estereotipo; de algún modo, resulta una magnífica excusa para justificar determinados acontecimientos y procesos sin necesidad de mayores ni mejores apoyos documentales o reflexivos¹⁴. Sólo determinados estudios¹⁵, localizados sobre obras o sucesos concretos (el propio desvío del camino por Sancho Garcés I sería un buen ejemplo), y algunos autores de prédica casi desértica se han permitido cuestionar semejantes asertos, pero sin poner casi nunca en duda el marco general de observación¹⁶.

Las líneas que siguen sólo pretenden, por tanto, avivar ese cierto espíritu provocador que todo humanista debe guardar consigo, y plantear algunas interrogantes acerca del valor real de “lo jacobeo” en el impresionante proceso de transformaciones de todo tipo vivido por los reinos occidentales en general y los hispanos en particular y tradicionalmente vinculados de un modo u otro con las peregrinaciones a Compostela.

Los temas susceptibles de análisis resultan diversos, y su relieve sin duda también; la selección que se ofrece supone por tanto, una entre varias posibles, y el orden establecido no mantiene necesariamente una jerarquía determinada de valores,

12 UBIETO, A., “Una variación del camino de Santiago”, *EEMCA*, 9, 1973, pp. 49-69.

13 VÁZQUEZ DE PARGA, L.; LACARRA, J.M.; URÍA, J.; *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, CSIC, 1949 (3ª reimpr. con apéndice bibliográfico actualizado, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1998), *passim*.

14 El apéndice bibliográfico de *Las peregrinaciones*, citado en la nota anterior (T.3, p. I-CXXXVI), es una buena muestra del amplísimo repertorio de obras que ponen en relación intensa la peregrinación a Santiago con todo tipo de procesos de muy diverso relieve ajenos a la propia espiritualidad del fenómeno.

15 Por mencionar un caso, LALIENA CORBERA, C., “La articulación del espacio aragonés y el Camino de Santiago”, en *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. XX Semana de Estudios Medievales. Estella, 1993*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1994, p. 85-128.

16 Una primera reflexión sobre estas cuestiones ya fue efectuada por quien esto suscribe en MIRANDA GARCÍA, F., “El caballo blanco de Santiago o la influencia de lo jacobeo en las transformaciones de los reinos hispanos”, en BANGO TORVISO, I., (ed.), *Sancho el Mayor y sus bereberos. El linaje que europeizó los reinos hispanos*, 2, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2006, p. 734-739. Las líneas que siguen, y las que anteceden, constituyen básicamente una revisión ampliada de aquellas primeras impresiones.

TÓPICO Y REALIDAD EN EL CAMINO DE SANTIAGO. ALGUNAS REFLEXIONES

más allá de pretender trasladarse desde lo más genérico a lo concreto, dentro de unos campos de interés en cualquier caso amplios. Tampoco deben esperarse afirmaciones incuestionables o definiciones rotundas; sólo se encontrarán dudas, escepticismo y acaso sugerencias, destinadas más a la apertura del debate que a su conclusión, sin duda imposible todavía; en todo caso, no cuentan estos apuntes con la autoridad suficiente para ello.

PEREGRINACIÓN, TRAZADOS VIARIOS Y ARTICULACIÓN DEL ESPACIO

Una cierta sacralización del itinerario físico que conduce a Santiago, mediante la recuperación de las viejas rutas o la señalización viaria para mejor acomodo de los peregrinos, ha llevado incluso a la creencia popular, más o menos extendida, de que el Camino de Santiago fue un recorrido especial, ajeno a las vías de comunicación habituales y sólo en determinados momentos coincidente con ellas. Aunque parece obvio que esta imagen no constituye en modo alguno un principio historiográfico, no resulta tampoco difícil encontrar opiniones que, cuando menos, pretenden motivar determinadas actuaciones ejercidas por los poderes públicos sobre las redes de comunicación y su incuestionable valor articulador del espacio, desde los diversos monarcas a las instituciones locales o eclesiásticas, en un manifiesto interés por actuar sobre (o servirse de) la peregrinación en cuanto tal, más allá de otro tipo de razones de índole material o política¹⁷.

Si, como se ha insistido de forma reiterada, nunca existió un itinerario específico para los peregrinos, sino que estos emplearon de forma sistemática los caminos a su disposición a lo largo de la ruta, su propia modificación real o pretendida alimentó, como es obvio, la variación en las propuestas que se ofrecían a aquellos e influía en sus decisiones a la hora de elegir uno u otro camino posibles. De igual modo, cualquier desviación ocasional de los caminos, por pequeña que fuera, provocada por la erección de un puente que pudiera sustituir a un vado aguas arriba o abajo de un río, una construcción, una nueva población, o cualquier otra circunstancia eran motivo obligado que exigía un nuevo diseño viario.

No resulta por tanto esa la cuestión en disputa, sino el peso específico que la peregrinación pudo tener en esas modificaciones, más allá de circunstancias concretas en que sin duda adquirió un peso específico.

Resultan numerosas las “variaciones” célebres realizadas en las vías de la peregrinación citadas como claro ejemplo del objetivo por incidir sobre ésta. Quizás la más famosa de todas ellas, ya mencionada, se atribuye a Sancho Garcés I, el monarca pamplonés que tras la conquista de las tierras riojanas, en los primeros años del siglo X, fomentó el desarrollo del eje viario Pamplona-Nájera como ruta de acceso a la Meseta frente a la vieja calzada que por el Corredor del Araquil alcanzaba la llanada Alavesa desde la época romana, la conocida vía Burdeos-Astorga.

17 Basta revisar los títulos y contenidos de algunas reuniones científicas de calado internacional y con participantes de indudable y merecido prestigio científico, como *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico. XX Semana de Estudios medievales de Estella*, 1993, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1994. Salvo alguna excepción que ya se ha comentado en todos ellos planea esa doble e imbricada actitud.

FERMÍN MIRANDA GARCÍA

Parece evidente que las motivaciones de carácter político, y entre ellas las de establecer un sistema que reforzase la comunicación entre los dos centros urbanos más importantes del reino, ampliado en aquellas fechas por las tierras riojanas, y dotase así de mayor cohesión al reino, primaron sobre todas las demás, y que ese interés se mantuvo, al menos, mientras ambas riberas del Ebro se mantuvieron del lado pamplonés, es decir, hasta 1076, y en tanto la ocupación de las tierras nuevas de la Ribera no generó, desde esas mismas fechas, otro tipo de intereses en la ordenación viaria y espacial¹⁸.

Sin embargo, las crónicas castellanas del siglo XII acabaron por recordar el hecho, que atribuyeron a Sancho III el Mayor, como un desvío específico del “*iter Sancti Iacobi*” para favorecer el tránsito de los peregrinos, circunstancia más que improbable dado el escaso peso que la peregrinación podía tener todavía en la segunda década del siglo X en que debió de producirse el cambio. Como se ha señalado, la visión del escriba de la *Historia Silense*, en la que se apoyan otras posteriores, resulta especialmente comprensible desde la óptica de los intereses ideológicos que defiende, en especial la reafirmación de lo jacobeo como hito imprescindible de la conjunción eclesiástica leonesa y compostelana en torno a Alfonso VI y su mito reciente, aumentado por la crisis producida a su muerte. Programa que coincidía, además con el momento en que la peregrinación inicia su impulso decisivo, a comienzos del siglo XII. Pero esa misma visión no es todavía asumible en la lógica del momento en que se produjo el “desvío”, a comienzos del siglo X, o incluso en la del tiempo en que lo sitúa el escriba, una centuria después, si es que puede hablarse de tal cambio de prioridades viarias con ese sustantivo¹⁹.

En este mismo trayecto, parece relevante señalar el importante acento que supuso en la ruta la construcción del puente de Logroño sobre el Ebro hacia 1090, en paralelo al aforamiento de la ciudad, en detrimento del paso “tradicional” por Alcanadre, y que alejó a los peregrinos del hasta entonces importante monasterio de San Martín de Albelda. Cabe igualmente preguntarse hasta qué punto se hallaban presentes los peregrinos en la mente de un monarca tan ligado por la historiografía a la tradición jacobea como Alfonso VI, a la hora de favorecer el desarrollo urbano de Logroño, donde sin duda debe inscribirse la construcción del puente que unía las dos riberas del río –ambas entonces en manos castellanas–²⁰. Y sobre todo, cuál fue su peso frente a los intereses estratégicos que sin duda le aconsejaban fortalecer social y económicamente ese flanco nororiental de reino castellano ante el monarca navarroaragonés, en la misma línea de actuaciones que desarrollaba en otros lugares de sus dominios poco o nada vinculados a la peregrinación jacobea, como la propia Toledo, recién ocupada y bajo amenaza permanente desde el sur andalusí²¹.

18 Vid. MARTÍN DUQUE, Á.J., “Declive del reino de Pamplona y crecimiento aragonés” y “El despliegue del reino de Aragón y Pamplona, 1076-1134”, en *Historia de España Menéndez Pidal*, 9, Madrid, 1998, p. 239-323.

19 Vid. nota 12.

20 RUIZ DE LA PEÑA, J.I., “La formación de la red urbana en el tramo riojano del Camino de Santiago”, en GARCÍA TURZA F.J., y MARTÍNEZ NAVAS, I. (coords.), *El fuero de Logroño y su época*, Logroño, Ayuntamiento-Universidad de La Rioja, 1996, p. 209-230.

21 Para el contexto general del reinado, entre otras posibles monografías, puede señalarse el novedoso balance de MÍNGUEZ, J.M., *Alfonso VI*, San Sebastián, Nerea, 2010.

TÓPICO Y REALIDAD EN EL CAMINO DE SANTIAGO. ALGUNAS REFLEXIONES

En relación con el mismo monarca, parece también demasiado pretencioso establecer la mejora de las condiciones de la peregrinación como motivo básico para su labor promotora de la construcción y reconstrucción de puentes²² (*omnes pontes qui sunt a Locronio usque ad Sanctum Iacobum*, dice Pelayo de Oviedo) a lo largo del gran eje septentrional de comunicaciones que unía sus dominios al norte del Duero, cuando debe recordarse no sólo la labor de renovación de la estructura social que impulsa el monarca y de la que el propio Logroño constituye un magnífico ejemplo²³, sino la necesidad del soberano por cohesionar unos espacios muy diversos de cuya fidelidad política podía albergar numerosas dudas, a juzgar por su trayectoria previa. De hecho, la frase pelagiana que acaba de citarse se contextualiza en un párrafo sobre la labor pacificadora del rey, y aunque hace alusión a los peregrinos (no solo a los de santiago necesariamente), como ejemplo claro de esa situación de paz, también señala, y por delante, a los mercaderes (*negotiatores*)²⁴.

Al fin y al cabo, y con esos mismos y diversos intereses políticos y económicos como fondo, pocos años antes de la “fundación” de Logroño, Sancho Ramírez de Aragón y Pamplona había impulsado el desarrollo urbano de Estella (1077-1080) con el correspondiente fuero de franquicia, en un espacio más vinculado a las posiciones defensivas del territorio que al trazado recorrido por los peregrinos, y fue la propia red viaria, y con ella la peregrinación, la que acabó acomodada a las inquietudes regias y sociales, y no al contrario²⁵.

Un ejemplo más tan sólo de estas dudas acerca del valor de la peregrinación en la articulación de la red viaria hispana; el fomento de la ruta del Somport de Canfranc frente al Somport de Palo desde finales del siglo XI, sin duda uno de los más interesantes procesos desde el punto de vista de la articulación sociopolítica aragonesa, vinculada claramente al fortalecimiento de una trama de comunicaciones que enlazaba los dominios centrales aragoneses con oriente, a través del Serra-

22 Un clásico de la historiografía reciente sobre Alfonso VI, el de REILLY, B.F., *The Kingdom of Leon-Castilla under the King Alfonso VI, 1065-1109*, Princeton, Princeton UP, 1988, p. 374, mantiene todavía esta postura, al considerar que estas y otras acciones (como la construcción de albergues) deben ponerse en relación con el aumento del tráfico de peregrinos.

23 Sobre la construcción historiográfica y cronística de Alfonso VI como “urbanizador” del reino, vid. MARTÍNEZ SOPENA, P., “Fundavi bonam villam, la urbanización de Castilla y León en tiempos de Alfonso VI”, en *El fuero de Logroño*, p. 167-187. Para un panorama histórico general que permite contextualizar la labor de Alfonso VI en el conjunto de los monarcas castellano-leoneses, cfr., CHÍAS NAVARRO, P., y Abad Balboa, T., “La construcción del territorio: caminos y puentes en Castilla y León.”, *Historia de las Obras Públicas en Castilla y León: Ingeniería, Territorio y Patrimonio*. Valladolid, 2008, 299 - 414.

24 PELAYO DE OVIEDO, *Crónica*, (ed. B. SÁNCHEZ ALONSO), Madrid, 1924, 83-84: *Iste Adefonsus fuit pater et defensor omnium ecclesiarum Hispasiensium [...] Tanta pace fuit in diebus quibus ipse regnavit, ut una sola mulier, portans aurum vel argentum in manu sua per omnem terram Hyspanie, tam habitabilem quam nibabitabilem, in montibus vel in campis, non inveniret qui eam tangeret vel aliquid mali ei faceret. Negotiatores et peregrini transeuntes per regnum eius nihil verebantur... Ad hec autem ne ulla tempora vite ipsius vacaret a bonis operibus studuit facere omnes pontes qui sunt a Locronio usque ad Sanctum Iacobum.*

25 MARTÍN DUQUE, Á.J., “La fundación del primer burgo navarro, Estella”, *Pirenaica. Miscelánea Ángel. J. Martín Duque*, Pamplona, 2002, p. 761-763, quien pese a todo, mantiene el relieve de “las rutas de Compostela” como articuladoras del flujo migratorio franco (p. 766), en una difusa identidad entre vía y peregrinación. Más evidente resulta la propuesta de J. Carrasco, quien señala que esta primera población franca estellesa estaría “dedicada a la atención del peregrino” y que “algo semejante [la existencia de poblaciones del mismo tipo y cometido] ocurriría en otros fines de etapa del Camino de Santiago”; cfr. CARRASCO, J., “Los inicios de la vida urbana en el reino de Pamplona bajo la Unión Dinástica con Aragón (1076-1134)”, *El fuero de Logroño*, p. 161.

FERMÍN MIRANDA GARCÍA

blo y hasta Ribagorza, con Occidente por la Canal de Berdún, y con el Norte por el Somport de Canfranc, y donde la recién aforada Jaca se constituía en núcleo y cruce principal²⁶. Una vez más, los peregrinos que abandonaron las cuestas del Somport de Palo y Siresa y se acomodaron a la llamada de la ciudad jacetana no habrían hecho sino plegarse a las conveniencias políticas y sociales de su tiempo y, por tanto, a su propio interés personal como viajeros; al desarrollo jacetano se “oponía” en los valles aragoneses más occidentales la total ausencia de espacios urbanos con un mínimo relieve y una red de monasterios, como el propio San Pedro de Siresa, paulatinamente en declive por su propia situación cada vez más periférica²⁷.

Y otro tanto cabría decir de los innumerables testigos de los pequeños cambios, tan constantes como difíciles de seguir, que alteraron, y alteran, los caminos locales, los enlaces cercanos, los vados de ríos o los derrumbes y reconstrucciones de puentes, siempre incisivos sobre la peregrinación pero, con toda seguridad, en raras ocasiones motivados por ella. A título de ejemplo, resulta cuestionable que el famoso puente que cruza el Arga y que da nombre a Puente la Reina de Navarra, fuera elevado como simple solución para favorecer el paso de peregrinos -más allá de su más que improbable atribución a los esfuerzos de la reina Mayor, esposa de Sancho III-, sobre todo si se aprecia su impresionante fábrica románica, claramente desproporcionada al caudal de romeros que podían atravesarlo en las fechas de su construcción²⁸.

Las excepciones a esta hipótesis “relativizadora” merecen con todo su testimonio, siquiera susceptible también de ser puesto en cuestión; la intensa labor de santo Domingo a finales del siglo XI sobre la calzada que le dio su apelativo se presenta por sus biógrafos claramente interesada en atraer la peregrinación hacia unas tierras, las suyas, que al parecer pretendía no sólo santificar sino también articular de algún modo con su presencia. Con todo, cabe recordar que los datos relativos a la labor constructora de Domingo proceden de tradiciones puestas por escrito cuatro siglos después de su muerte, y por tanto no están contrastadas documentalmente. De hecho, la existencia del puente no puede retrotraerse en la documentación hasta avanzado el siglo XII²⁹.

Y en este terreno, no parece fuera de lugar recordar que la articulación de la red viaria en esa zona de las tierras riojanas fronteriza con Castilla convenía, y mucho, al monarca castellano-leonés (otra vez Alfonso VI), para cohesionar esas comarcas ocupadas en 1076 al conjunto del territorio de la monarquía. Si un siglo antes los monarcas pamploneses habían estado interesados en potenciar el eje Pam-

26 Un balance contextualizado de las diversas opiniones sobre el desarrollo jacetano, incluido el relieve de lo jacobeo en el mismo, en BUESA CONDE, D., “La ciudad de Jaca”, en *Sancho Ramírez, rey de Aragoneses y Pamploneses (1064-1094)*, Zaragoza, Ibercaja, 1996, 134-143. Siempre cabe recordar LACARRA, J.M., “El desarrollo urbano de Jaca en la Edad Media”, *EEMCA*, 4, 1951, p. 139-155.

27 LALIENA, C., “La articulación del espacio aragonés”, p. 110-113 ya se encarga de apuntar la escasa relación entre peregrinación y desarrollo urbano en el Alto Aragón.

28 Sobre la imagen tradicional de la historiografía en relación con el relieve de lo jacobeo en la génesis y desarrollo del puente y de la villa de Puente la Reina resulta de imprescindible lectura, por cuanto supera ampliamente la labor divulgativa que se pretendía, JIMENO JURÍO, J.M., *Puente la Reina. Confluencia de rutas jacobeanas*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 1999.

29 MARTÍNEZ OCIO, M.J., “Santo Domingo y la construcción del puente de Santo Domingo de la Calzada”, *IV Semana de Estudios Medievales. Nájera, 1993*, Logroño, IER, 1994, p. 301-308.



TÓPICO Y REALIDAD EN EL CAMINO DE SANTIAGO. ALGUNAS REFLEXIONES

plona-Nájera, se trataba ahora, y durante mucho tiempo desde entonces, en cimentar la vía Nájera-Burgos en cuyo itinerario se desplegó, nada casualmente, la ciudad que tomó el nombre del santo³⁰.

En suma, cabría quizás considerar que la numerosas variaciones en las rutas habitualmente empleadas por los peregrinos a Santiago han resultado motivadas por circunstancias de todo tipo, desde los intereses políticos a la mera construcción de obras que aconsejaban u obligaban al desvío, más allá de las propias conveniencias –si puede hablarse de ellas– de la propia peregrinación, posiblemente dotadas de muy escasa trascendencia en ese terreno. Sirva un recordatorio final pleno de simbolismo; el nombre habitual en el Medievo de la gran ruta que une el mundo ultrapirenaico con el norte hispano remite con mayor frecuencia a su origen (*via francigena*, “camino francés”) que a su meta sacra del Finisterre.

TRANSFORMACIONES SOCIALES Y PEREGRINACIÓN

Un cierto estereotipo navega por los terrenos de las transformaciones sociales que sacudieron el norte hispano en los siglos XI y XII. Más allá de las discusiones historiográficas, la imagen del franco y del peregrino tomados de la mano en su proceso de crecimiento, mercado y bastón inseparables, forma ya parte del imaginario colectivo de la peregrinación³¹. En esa interpretación el fenómeno jacobeo habría contribuido a acelerar –cuando no a promover en más de una ocasión– el proceso de desarrollo urbano del área afectada por las grandes vías del Camino, y con él a la articulación de un nuevo espacio social, el mundo franco, deudor en buena parte de la peregrinación.

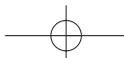
Bien es cierto que, lejos ya de las viejas teorías de Henri Pirenne³², la historiografía moderna asume que tras el desarrollo urbano y social del Occidente europeo existe un complejo cúmulo de motivaciones diversas y a menudo imbricadas³³. En consecuencia, la peregrinación no podría sino suponer, en el espacio de la Hispania medieval y en esa línea de interpretación tradicional, la principal –o una de ellas– de un número variable de causas de muy diversa índole. Pero no resulta menos significativa la conciencia de que otras áreas del mismo espacio peninsular, no especialmente influidas por las rutas de peregrinación, pero con los mismos componentes sociales y culturales previos, alcanzaron también un grado de desarrollo similar o superior sin necesitar de un bastón de penitente donde apoyarse.

30 Aunque autores como J.Á. García de Cortázar insistan en que la ciudad nació “para atención del peregrino”, (Cfr. GARCÍA DE CORTÁZAR, J. Á., “El camino de Santiago y la articulación del espacio en Castilla”, *El camino de Santiago y la articulación del espacio hispano*, p. 173.

31 Sobre ella insiste, por ejemplo, RUIZ DE LA PEÑA, J.I., “La formación de la red urbana”, p. 217. De modo general, cabe recordar a PASSINI, J., *El camino de Santiago. Itinerarios y núcleos de población*, Madrid, MOPÚ, 1993 o LACARRA, J.M., *El desarrollo urbano de las ciudades de Aragón y Navarra en la Edad Media*, Zaragoza, Gobierno de Aragón, 1991 (reimpr.).

32 PIRENNE, H., *Las ciudades de la Edad media*, Madrid, Alianza, 2007 (reimpr.).

33 La bibliografía en este terreno resulta inmarcesible. Por citar solo un par de ejemplos relativos al mundo hispano occidental, el más afectado por la impronta jacobea, el ya superado pero en su momento pionero GAUTIER-DALCHÉ, J., *Historia Urbana de León y Castilla en la Edad Media*, Madrid, Siglo XXI, 1979, y, más reciente, el balance de SOLÓRZANO TELLECHEA, J.Á. y ARÍZAGA BOLUMBURU, B. (eds.), *El fenómeno urbano medieval del Cantábrico al Duero. Revisión historiográfica y propuestas de Estudio*, Santander, Jóvenes Historiadores de Cantabria, 2002.



FERMÍN MIRANDA GARCÍA

Por desgracia, los orígenes de ambos fenómenos, expansión urbana y peregrinación, se ofrecen confusos cuando no profundamente desdibujados, impresión que cabe extender por tanto a la relación originaria entre ellos. Sin embargo puede recordarse que la famosa *Guía del Peregrino* de Aimeric Picaud, escrita a mediados del siglo XII, en plena consolidación del fervor jacobeo pero también de la trama urbana del norte peninsular, no presenta tanto una red de ciudades concebida a disposición del peregrino cuanto una estructura perfectamente articulada de la que aquél se aprovecha para poder conseguir su meta³⁴. Dicho de otra forma, la visión de un peregrino –Aimeric– que entra en contacto con las primeras –en muchos casos podría aplicarse el singular– generaciones de burgueses que ocupan la mayor parte de estos núcleos, no muestra una sociedad especialmente volcada hacia la peregrinación, como resultaría lógico en un fenómeno reciente al que se hallaría tan intensamente vinculado, sino una red de servicios –o de falta de ellos– útil en sí misma pero cuyos vínculos con el Camino –en su sentido histórico–, no necesariamente sobrepasan, ni siquiera monopolizan, el capítulo asistencial, propio, por otra parte, de otras muchas tierras y pueblos.

A beneficio de inventario, y aun a riesgo de una respuesta sorprendente, ¿cómo es posible que una sociedad urbana tan teóricamente volcada en sus orígenes a lo jacobeo, colocase en esas fechas primeras tan pocas parroquias –aunque existieran– bajo la advocación de su santo por excelencia? San Martín, san Pedro, san Saturnino o san Miguel incluso y, por supuesto, santa María, caminan con fuerza entre los muros parroquiales de las iglesias levantadas en el entorno del 1050-1150 en los primeros y principales espacios ciudadanos; no puede señalarse lo mismo respecto del señor Santiago, aunque puedan encontrarse ejemplos sin duda significativos como el de la iglesia de Santiago de Jaca.

Querer, como se ha hecho, que la mayor parte de los núcleos surgidos en estos tiempos en la ruta, desde Burguete en el Pirineo navarro hasta los confines de Galicia³⁵, deban sus orígenes al fenómeno de la peregrinación y sus necesidades y revulsivos económicos resulta en ese sentido cuando menos discutible, si se analiza cada caso con cierto detalle y profundidad. Baste recordar el significativo ejemplo de Estella, surgida al margen –bien que cercana– de la ruta de peregrinación habitual, que pasaba por la dependencia pinatense de Zarapuz, y cuyo desarrollo inmediato acabó por provocar la readecuación de las vías de comunicación y, por tanto, del propio peregrinar. O el de Burgos, cuyo crecimiento se ha vinculado históricamente al relieve de los ejes económicos norte-sur que lo alcanzan³⁶, más que a los horizontales a lo largo de la Meseta.

Pero, en el conjunto, tampoco resulta fácil encajar esa motivación tradicional con el complejo mundo de intereses cruzados que exige el desarrollo urbano, desde una circulación de capitales que se antoja necesariamente muy superior a la que puede concederse a la mayor parte de los peregrinos, hasta la existencia de unos exce-

34 *Guía del peregrino medieval* (“*Codex calixtinus*”), ed. M. BRAVO LOZANO, Sahagún 1991. Véase, por ejemplo, el capítulo III (p. 22-23).

35 Ya se han citado los casos de Estella, Puente la Reina o Santo Domingo de la Calzada, como ejemplos meridiano de estas propuestas (vid. n. 24, 27 y 29).

36 ESTEPA DÍEZ, C., *Burgos en la Edad Media*, Burgos, JCYL, 1984.

TÓPICO Y REALIDAD EN EL CAMINO DE SANTIAGO. ALGUNAS REFLEXIONES

dentos agrarios que hubieran buscado salida en todo caso más allá de posibles mercados destinados a abastecer a los peregrinos. La creación de redes comerciales y de estructuras defensivas, vecinales o religiosas que deben funcionar y sostenerse al margen de la peregrinación apuntan a un proceso que, sin duda, los romeros –permítase el término inadecuado– a Santiago pudieron contribuir a desarrollar pero en pocas ocasiones, aunque tal vez significativas, a impulsar de forma decisiva.

Y en el mismo campo, resultaría conveniente también poner en cuestión la labor de atracción que los flujos de la peregrinación tuvieron, a modo de “efecto llamada”, sobre los emigrantes ultrapirenaicos llegados a poblar los nuevos núcleos en la primera hora. Trabajos recientes pretenden, con una argumentación digna de ser tenida en cuenta, que la población de más de uno de estos primeros núcleos abocados a la franquicia procede en buena medida de las tierras cercanas³⁷, y no resulta por tanto exclusiva del ámbito franco como señalaba habitualmente la historiografía, o bien, aunque presentase ese origen continental, su labor consistió, desde los inicios, en alimentar las crecientes necesidades económicas (transformación de productos, artesanía, mercados) de unos espacios agrarios en expansión³⁸ y no tanto las de los peregrinos. Tal vez deba entonces matizarse el relieve –sin duda reseñable– del eco efectuado por los viajeros en su regreso, y tener quizás más en cuenta el progresivo desarrollo de los enlaces comerciales, la distribución e impulso de los mercados o, por qué no apuntarlo, el despliegue de las juderías y sus comunicaciones³⁹, en un conjunto de atractivos cuyo conocimiento también podía atraer excedentes de población cristiana con mayor motivo que la propuesta de buscar la prosperidad en la atención a los “compatriotas” llamados al encuentro del Apóstol.

En última instancia, la pregunta que planea sobre esta red de propuestas y presupuestos que hacen de la peregrinación jacobea elemento sustancial del desarrollo social y urbano hispanocristiano de los siglos XI y XII, consiste en establecer cuántos y cuáles peregrinos habrían sido necesarios para convertirse en motor principal, solo o junto con otros, del despliegue al que asisten los territorios norteños peninsulares, desde Cataluña a Galicia, en esa etapa⁴⁰. ¿Realmente eran suficientes por sí solos para convertirse en motivo fundamental de la renovación social y económica de esos espacios? La *Historia Compostela* no tiene inconveniente en afirmar que en el tiempo de su redacción, a principios por tanto del siglo XII, la mayor parte de los peregrinos provienen de los territorios hispanos (“sobre todo por España”)⁴¹, lo que sin duda atenuaba las posibilidades de la intensidad de relación peregrino-franco, por cuanto, desde las regiones hispanas, la red de posibles

37 RAMÍREZ VAQUERO, E., “The first oligarchic networks in Navarre. Pamplona, 1100-1328”, ASENJO, H. (ed.), *Oligarchy and Patronage in Late Medieval Spanish Urban Society*, Turnout, Brepols, 2009, p. 117-152.

38 MIRANGA GARCÍA, F. “Fueros de franquicia y articulación del espacio pirenaico en Navarra (ca. 1150-1250)”, en BARRAQUÉ, J.-P. y SENAC, Ph. (coords.), *Habitats et peuplement dans les Pyrénées au Moyen Âge et à l'époque moderne*, Toulouse, CNRS-Université Toulouse-Le Mirail, 2009, p. 65-76.

39 Cuya vinculación con el desarrollo de la peregrinación parece más bien escaso; cf. MIRANDA GARCÍA, F., “Los judíos en el Camino de Santiago”, *El legado de los judíos al Occidente Europeo. IV Encuentros Judaios de Tudela, 2000*, Pamplona, Gobierno de Navarra, 2002, p. 19-32.

40 J.I. Ruiz de la Peña no duda en calificar de “hiperbólica” la relación de pueblos representados en la peregrinación que cita A. Picaud (RUIZ DE LA PEÑA, J.I. “Repoblación y sociedades urbanas en el Camino de Santiago”, *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispano*, p. 283).

41 *Ibidem*.

FERMÍN MIRANDA GARCÍA

itinerarios a Santiago se multiplica *ad infinitum* en función del origen de cada peregrino que, obviamente, puede acceder –o no– a la ruta principal (la “vía francígena”) en muy distintos puntos, atenuando así, cuando no diluyendo, su capacidad de influencia en los modelos de renovación socio-económica. Cabe recordar, por otro lado, la limitada capacidad de compraventa que textos arancelarios como el de Pamplona de 1076 atribuyen a los peregrinos en su marco jurídico de exención tributaria por compraventa⁴². Difícilmente puede deducirse de ellos que la peregrinación constituya en sí misma un instrumento de reactivación económica, ni que personajes singulares de especial poder adquisitivo pudieran convertirse en la tónica generalizada, ni que el conjunto supusiera, en la Europa de la época, un caudal de tal intensidad como para compensar la medianía de cada individuo, en una Europa de agricultores y artesanos impedidos por su propia condición económica y familiar para emprender siquiera el viaje. Clérigos, sin duda, nobles, también, viajeros aventureros como los que narran las guías y crónicas para tiempos bajo-medievales, cuando los motivos de auge o caída de los espacios urbanos se encuentran sin duda en otros campos, incentivo particular y ocasional indiscutible para muchos negocios, pero difícilmente elemento suficiente para una continuidad y estabilidad como la que exige cualquier desarrollo urbano y social basado en el elemento burgués y sus características socio-jurídicas específicas.

HOSPITALES Y PEREGRINACIÓN

¿Tienen todos los albergues y hospitales fundados y desplegados a lo largo de la ruta compostelana como misión fundamental la atención a los peregrinos con meta en Santiago⁴³? ¿Resulta aceptable considerar que el gigantesco despliegue hospitalario que se produce durante al menos medio milenio se realice con la mirada puesta en la tumba apostólica y sólo de modo secundario en otro tipo de romerías y de necesidades asistenciales? ¿Qué sentido ofrecen entonces, con esas premisas, construcciones y estructuras asistenciales como la del Hospital del Rey de Burgos⁴⁴, o el Hospital Nuevo de Roncesvalles⁴⁵, grandiosas construcciones elevadas en épocas en las que la ruta jacobea en cuanto tal se encuentra en fase de franco declive⁴⁶? Aceptemos de antemano que, como es obvio, cualquier centro asistencial, al margen de su situación cercana o apartada de las grandes rutas jacobeanas, acogería sin remilgos a cualquier peregrino camino de Santiago. Pero no resulta menos cierto que en el entorno de la ruta, y como también señalaba Aimeric Picaud, existen

42 LACARRA, J. M., *Un arancel de aduanas del siglo XI*, Zaragoza, 1950.

43 SANTIAGO-OTERO, H. (coord.), *El Camino de Santiago, la hospitalidad monástica y las peregrinaciones*, Salamanca, JCYL, 1992.

44 MARTÍNEZ GARCÍA, L. “La alimentación en el Hospital del Rey de Burgos. Contribución al estudio del consumo en la Baja Edad Media castellana”, en *Cuadernos Burgaleses de Historia Medieval*, 3, Burgos, 1995, págs. 83-154.

45 MIRANDA GARCÍA, F., *Roncesvalles. Trayectoria patrimonial*, p. 252-253.

46 MARTÍNEZ GARCÍA, L., “La hospitalidad en el Camino de Santiago. Viejos y nuevos hospitales a finales de la Edad Media”, en C. ESTEPA, P. MARTÍNEZ SOPENA y C. JULAR (coord.), *El Camino de Santiago. Estudios sobre peregrinación y sociedad*, Madrid, Fundación de investigaciones marxistas, 2000, p. 87-106.



TÓPICO Y REALIDAD EN EL CAMINO DE SANTIAGO. ALGUNAS REFLEXIONES

grandes centros religiosos cuyo atractivo propio exigía de espacios destinados a la acogida al margen de su proximidad e incluso vinculación espiritual con la vía compostelana⁴⁷, desde San Martín de Tours o Santa Fe de Conques hasta Roncesvalles, San Isidoro de León, San Salvador de Oviedo o San Juan de Ortega. Se trata de establecimientos cuyo estudio como focos de peregrinación se centra habitualmente en su relación con Santiago, pero que tienen en sí mismos un peso indiscutible, una capacidad de convocatoria equivalente o superior al de otros muchos puntos de la espiritualidad europea sin relación directa con ese mundo. Junto a ellos, un firmamento de basílicas, ermitas e iglesias locales con su influencia comarcanca particular, reclaman un número cuando menos equivalente de albergues donde cobijar a romeros incapaces de realizar el viaje de ida y vuelta a sus casas en un solo día.

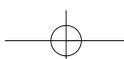
De alguna forma, la imagen que articula el relato de la Guía de Aimeric Picaud viene a transmitir la idea de la peregrinación como un rosario de pequeñas peregrinaciones, enlazadas unas con otras para culminar, finalmente, en la tumba del apóstol Santiago, pero donde cada una de ellas constituye, en sí misma, un elemento autónomo y, como tal, necesitado de la correspondiente infraestructura asistencial al margen de su mayor o menor proximidad al Camino. El análisis de cada uno de esos santuarios y de los componentes de toda clase de la red asistencial en su imprescindible cobertura socioespacial y temporal desborda ampliamente las posibilidades de esta breve reflexión, pero incluye elementos como la hagonimia hospitalaria (¿todos los albergues dedicados a Santiago y más o menos cercanos a la rutas jacobeanas más habituales, aunque no siempre en el itinerario lógico hacia Compostela se fundan sin excepción al servicio protagonista de la peregrinación a la tumba del apóstol?), el despliegue de las romerías comarcales en la Plena y Baja Edad Media, el paulatino control de las labores asistenciales por los poderes públicos y el elemento añadido de propaganda política que supone al margen de la función práctica que desarrollan, etc.

ARTE Y PEREGRINACIÓN

Como último gran elemento de reflexión, entre otros posibles, apenas unas notas en un terreno, el del arte, del que este monográfico cuenta con especialistas prominentes, a diferencia del mero perfil de observador desde la historia general de quien esto suscribe. Parece una realidad incuestionable que los grandes estilos “medievales” del arte, románico y gótico, llegaron a la península desde el mundo franco, siquiera obligados en su trayecto con la propia situación de la península, abocada a recibir este tipo de influencias, al menos hasta el siglo XIII, por vía terrestre. Que ello implique su ligazón protagonista, una vez más, con el fenómeno de la peregrinación, con las necesidades de la misma y con el impulso que esta habría ofrecido a todo tipo de acciones culturales, no resulta tan palmario.

Obviamente, el gran centro de la peregrinación jacobea, el propio Santiago de Compostela, cuenta con uno de los más brillantes ejemplos del quehacer románi-

⁴⁷ *Guía del peregrino*, p. 40-67.



FERMÍN MIRANDA GARCÍA

co debido a su propia condición de tumba apostólica, y obviamente también la ruta que culmina en la ciudad gallega se encuentra plagada de arquitecturas románicas y góticas de singular relieve. Pero ¿lo son por su condición de hitos jacobeos? ¿Es la obra del maestro Mateo una consecuencia de la peregrinación o del impulso de desarrollo que sufre el norte peninsular en su tiempo? Hasta el entorno de 1200, el proceso de articulación del espacio hispano se apoya especialmente –aunque, claro está, no en exclusiva– en el gigantesco eje septentrional que prácticamente enlaza el mundo condal catalán con el gallego, y que resulta inevitable para la difusión de cualquier proceso de creación cultural e ideológica⁴⁸. Los impulsos de regeneración eclesiástica que acompañan a la expansión de los tipos románicos más “europeizantes” exigían por tanto el empleo de esas rutas al margen de su condición de vías de peregrinación, y facilitaban la repetición de los modelos más exitosos y el consiguiente traslado de sus autores.

Cuando, desde el siglo XIII, las vías hacia el sur queden más expeditas, y los principales centros urbanos reclamen la representación simbólica de su poder en grandes construcciones catedralicias o parroquiales, las nuevas líneas del gótico francés harán también acto de presencia. Por supuesto, no faltarán escenarios de la peregrinación a Santiago que reclamen su cuota en cuanto tales –aunque quepa recordar su condición de focos de peregrinación en sí mismos–, como Roncesvalles, pero resulta más difícil vincular ese impulso con el temprano inicio de la fábrica gótica de la catedral de Toledo (1226), apenas posterior a la de Burgos (1221), pero muy anterior a la leonesa (1258). Parece claro que los intereses primaciales de la sede del Tajo, los mercantiles de la burguesía castellana, o los últimos destellos de la antigua capital regia tuvieron un peso mucho mayor que su posición en la ruta compostelana, por más que se busque en su estructura, cuando corresponda, los caracteres propios de las iglesias de peregrinación, condición que, por cierto, casi todos los grandes centros eclesiásticos europeos tenían ya en aquella época.

Quede aquí constancia tan sólo de estos elementos para la reflexión. No se trata de negar –resultaría de todo punto imposible– el incuestionable y complejo valor de la peregrinación a Santiago de Compostela desde sus orígenes hasta hoy. Se ha pretendido tan sólo llamar la atención sobre algunas cuestiones donde el peso específico del fenómeno jacobeo ha podido sin duda sobrevalorarse. A los expertos corresponde establecer si lo que antecede constituye tan sólo un ejercicio de irresponsabilidad historiográfica o resulta digno de tenerse en cuenta, siquiera para ratificar el peso del “valor añadido” que la peregrinación pudo ofrecer en el desarrollo socioeconómico y cultural de la España medieval.

48 GARCÍA DE CORTÁZAR, J. Á., “El Camino de Santiago y la articulación del espacio en Castilla”, p. 183.