

4.2. El caballo blanco de Santiago o la influencia de lo jacobeo en las transformaciones de los reinos hispanos

FERMÍN MIRANDA GARCÍA

NUEVE SIGLOS ATRÁS, EL AUTOR DE LA *Historia Silense*, hombre 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 (1000/1004-1035). 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—. Más allá de que esa *proeza* deba atribuirse en el tiempo a su antecesor Sancho Garcés I (905-925), no deja de resultar curioso el enfoque de la noticia en la crónica que da fe de ella; 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 éstas, y no otro tipo de factores de igual o mayor peso, 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. Uría¹.

Lo sorprendente de tal cuestión estriba en el relativo 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 reflexivos. Sólo determinados estudios, 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 jamás en duda el marco general de observación, quizás para evitar las iras de un Apóstol convertido desde antiguo (¿otro tópico historiográfico?) en soldado defensor de su propio y complejo simbolismo ideológico, montado a lomos de un caballo blanco que la mente infantil de millones de españoles todavía guarda convencida pese a su más que improbable realidad.

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. ¿Cuántos caballos blancos más cabalgan Santiago y sus peregrinos gracias a la memoria no necesariamente infantil pero sí acomodaticia de los investigadores pasados y recientes —entre los que debe también incluirse el autor de estas páginas— con el caudal historiográfico recibido?

Los temas susceptibles de análisis resultan diversos, y su relieve sin duda también; la selec-

¹ Vázquez de Parga, Lacarra y Uría, 1948-1949 (Reed. 1992)

ción que se ofrece supone, por tanto, una entre varias posibles, y el orden establecido no mantiene necesariamente una jerarquía determinada de valores, 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 y trazados viarios

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, desde los diversos monarcas a las instituciones locales o eclesiásticas, en un manifiesto interés por actuar sobre la peregrinación en cuanto tal, más allá de otro tipo de razones de índole material o política.

Si, como se ha insistido de forma reiterada, nunca existió un itinerario específico para los peregrinos, sino que éstos 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. 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. 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. La visión del escriba de la *Historia Silense*, en la que se apoyan otras posteriores, resultaba comprensible desde la óptica del apogeo de la peregrinación en el momento en que el texto se escribe, a comienzos del siglo XII, pero poco lógica para el tiempo en que se produjo.

En este mismo trayecto, parece relevante señalar el importante desvío 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 el paso de los peregrinos del hasta entonces importante monasterio de San Martín de Albelda. Cabe igual-



Puente la Reina (Navarra)

mente 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—. Y sobre todo, cuál fue su peso frente a los intereses estratégicos que sin duda le aconsejaban fortalecer social y económicamente ese flanco nororiental del 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 andalusí.

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 constructora y reconstructora de puentes (*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 ejemplo, 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.

Al fin y al cabo, y con esos mismos y diversos intereses políticos 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 contrario.

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 hacia oriente, a través del Serrablo y hacia Ribagorza, hacia Occidente por la Canal de Berdún, y hacia el Norte por el Somport de Canfranc, y con la recién aforada Jaca como núcleo y cruce principal. 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 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 so-

lución para 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 lo atravesaban.

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 en el siglo XI sobre la calzada que le dio su apelativo se presenta 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.

En suma, cabría quizás considerar que las 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 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 Medioevo de la gran ruta que une el mundo ultrapirenaico con el norte hispano remite con mayor frecuencia a su origen (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 peregrinación. 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 Pirenne, la historiografía moderna asume que tras el desarrollo urbano y social del occidente europeo existe un complejo cúmulo de motivaciones diversas y a menudo imbricadas. 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.

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 meta. 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 sorpresiva, ¿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 existen— 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.

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 Galicia, 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 readequación 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 alcanzan, 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 excedentes agrarios que hubieran buscado salida en todo caso al margen 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— 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 estos primeros núcleos abocados a la franquicia procede en buena medida de las tierras cercanas, y no resulta por tanto exclusiva del ámbito franco como señalaba habitualmente la historiografía. Tal vez deba entonces matizarse el relieve —sin duda reseñable— del eco efectuado por los viajeros en su regreso, y tener tanto o 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 comunicaciones, en un conjunto de atractivos cuyo conocimiento también podía atraer excedentes de población cristiana tanto o más que la propuesta de buscar la prosperidad en la atención a los «compatriotas» llamados a la búsqueda del Apóstol.

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 Santiago? ¿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 como la del Hospital del Rey de Burgos, o el Hospital Nuevo de Roncesvalles, grandiosas construcciones elevadas en épocas en las que la ruta jacobea en cuanto tal se encuentra en fase de franco declive? 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 grandes centros religiosos cuyo atractivo propio exigía de espacios destinados a la acogida al mar-



Puente la Reina (Navarra)

gen de su proximidad e incluso vinculación espiritual con la vía compostelana, 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 centros 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 comarcana 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.

Arte y peregrinación

Como último gran elemento de reflexión, entre otros posibles, apenas unas notas en un terreno donde prestigiosos especialistas que colaboran en esta obra pueden opinar con mucho mayor fundamento. 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 influen-

cias, 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 ésta 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 románico 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? 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 irradiación cultural e ideológica. 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.