

SABER VIAJAR: ARTE Y TÉCNICA DEL VIAJE EN LA EDAD MEDIA

ELISA FERREIRA PRIEGUE
(Universidad de Santiago de Compostela)

La viuda de Bath, curtida coleccionista de rutas de peregrinación y de maridos; la inagotable –y suponemos que agotadora– Etheria, los trotamundos y giróvagos de ambos sexos que en los siglos medievales se agenciaban la vida rodando de abadía en castillo y de santuario en hospital, son tipos que no mueren. Los vemos todos los días, confundidos ahora entre la multitud de gente que viaja por necesidad y con un objetivo concreto, pero son los de siempre, los tocados del *wanderlust*, que ahora encuentran un cauce organizado en los clubs de vacaciones, los programas de la Tercera Edad, las peregrinaciones/excursiones a Roma, Lourdes y Fátima y los viajes iniciáticos a Katmandú y al Machu Picchu. En la Edad Media, la gran mayoría de esta gente circulaba bajo las especies de peregrinos, juglares, buhoneros y mercaderes itinerantes. Son ellos los que han forjado la imagen más tópica del viajero. Pero esta imagen nos disfraza algo el hecho real de que en los caminos podíamos encontrarnos una gama mucho más amplia de representantes de las diversas capas sociales, y que todos ellos tenían su propio estilo y recursos a la hora de desplazarse.

Hoy día, con todas las ayudas, facilidades e información imaginables, hay gente que “sabe” y gente que “no sabe” viajar. En gran medida parece tratarse de una ciencia infusa, de ese instinto que lleva a coger la ropa adecuada, hacer bien una maleta, encontrar los buenos sitios donde comer y hacerse amigo del sobrecargo del barco. Es indudable que en el pasado las personas se dividían ya en esas dos especies, y que unos y otros, los avispados y los torpes, no vacilaban en lanzarse a los caminos, por gusto o por necesidad. El saber viajar, arte y ciencia, no era un refinamiento; era una necesidad de supervivencia, pues todo desplazamiento se hacía en condiciones precarias y con un importante potencial de imprevistos.

Hay que recordar un punto, aunque sea algo tan obvio que parezca un insulto a la inteligencia de los lectores: que en épocas anteriores a los servicios públicos de correos y a las telecomunicaciones, muchísimas más personas que ahora se tenían que movilizar, o movilizar a otros por ellos, siempre que necesitaban entrar en contacto con alguien a distancia o resolver cualquier tipo de problemas. Y que estas personas no siempre estaban avezadas en los saberes del camino; debía de ser alto el porcentaje de viajeros improvisados e involuntarios.

Poquísimas personas, a lo largo de toda la Edad Media, y en cualquier estado o grupo profesional podían garantizarse una vida sedentaria. Si los caminos medievales se nos presentan solitarios e incluso abandonados, no era, como se ha sostenido en oca-

siones, porque los usuarios fuesen pocos y singulares: peregrinos y cruzados, con algún mercader ocasional. Los caminos se veían solitarios porque la densidad relativa de población era baja, pero el hombre medieval era proporcionalmente más móvil por término medio que el de ahora.

Empezando por el grupo más tradicionalmente asociado a la inmovilidad, los campesinos, los encontramos, desde que aparecen mercados donde vender sus excedentes y aprovisionarse, recorriendo largas distancias hasta la feria o la villa. Frecuentemente es una sola persona de la familia —el hombre— el que se desplaza; pero en ocasiones podemos observar, animando el paisaje de las miniaturas, a la familia completa, bien cargada, camino del mercado. Se puede tratar de gente con tan pocos recursos que haya que reclutar todos los brazos, espaldas... y cabezas posibles para cargar con los fardos, en vez de llevarlos en un asno; pero estos desplazamientos son en bastantes ocasiones la oportunidad de tomarse un modesto día de fiesta escapando de las faenas diarias, o de resolver otro tipo de asuntos. En los fueros de muchas nuevas villas se fomenta y anima esta afluencia de campesinos a la población, liberándolos de portazgos y otros impuestos de tránsito.

No podemos olvidar tampoco el fenómeno de las repoblaciones y ocupación de nuevas tierras, que causaba migraciones de población rural a veces a enormes distancias de sus lugares de origen, aunque no sabemos mucho de las condiciones en que se realizaban estos desplazamientos. Lo más probable, por lo que podemos deducir de las fuentes de la repoblación castellano-leonesa, era que los hombres, a la zaga de las huestes reconquistadoras o formando parte de ellas, fuesen por delante, y una vez asegurada la nueva base de sustentación volvieran con sus familias, con un bagaje de enseres prácticamente nulo, y dispuestos a comenzar una nueva vida, en tierras propias o de señorío, a partir de cero.

Contamos también, a lo largo de toda la Edad Media, con una administración itinerante, comenzando por la persona del rey y su séquito, y terminando con los señores locales y sus oficiales, que no tienen más remedio que operar continuamente en el terreno si quieren mantener un control mínimo de su poder y recursos.

Itinerante también en alto grado es el estamento clerical: la organización eclesiástica, cada vez más centralizadora, moviliza mucho a su personal: visitas *ad limina* de los obispos a Roma, visitas pastorales de gira por la diócesis, no siempre estrictamente cumplidas, pero importantes en la medida en que no pueden descansar mucho en el clero rural; asistencia a sínodos y concilios, participación en legaciones, misiones... todo esto dentro de su actividad estrictamente religiosa, porque en su dimensión de grandes propietarios con dominios extensos y dispersos, aun en los momentos de mayor estancamiento económico vemos a monjes y clérigos desplazarse a realizar compras para la catedral o la abadía, y acarreando de un lado a otro los productos de sus tierras. Y a esto se suman los desplazamientos impuestos por sus funciones de administración como gobernantes de territorios o enviados de sus soberanos.

Un grupo minoritario pero eminentemente móvil es el de los estudiantes y hombres de letras, grupo cosmopolita e internacional donde los haya; su actividad sin fronteras les lleva de un lado a otro de Europa a lo largo de su carrera docente o discente, por los cauces de una comunidad de lengua y de valores.

Los reyes y magnates son indudablemente grandes andariegos: sin base fija, recorriendo a lo largo del año sus dominios y parando en sus diversas residencias, procu-

rando estar lo más presentes posible en sus territorios, haciendo visitas oficiales a sus “buenas villas”, moviéndose en campañas militares o yendo a “vistas” con un colega, aparte de sus peregrinaciones y otros desplazamientos por motivos religiosos de carácter privado u oficial, para pasar unas fiestas o realizar devociones en algún santuario. Ni siquiera las reinas a punto de dar a luz tienen un momento de respiro; muchas han tenido a sus hijos en lugares insignificantes, en plena marcha, en ocasiones por el móvil interesado de librar a la tesorería real de la pérdida que significaría el aligerar de impuestos a una población importante en concepto de agasajo por el nacimiento de un heredero.

Ni los muertos ilustres pueden descansar en paz donde han caído. Desde época temprana, los reyes tienen sus lugares de enterramiento favoritos, que acaban convirtiéndose en el panteón oficial. Los nobles, por su parte, concentran también sus enterramientos en determinada iglesia de su patronazgo o de su devoción. Uno de los deberes del vasallo feudal puede ser el de rescatar y repatriar el cadáver de su señor caído en campaña. Esto pone en movimiento por los caminos cortejos penosos, a veces multitudinarios y macabros. Los problemas de conservación del cadáver se salvan en parte dejándolo literalmente a pedazos en las distintas etapas. Se separan las osamentas, las carnes y las vísceras, especialmente el corazón, que se van sepultando en distintos lugares escogidos. Son demasiados los casos conocidos para citarlos todos, pero tal vez el cortejo fúnebre que ha quedado más señalado por el terreno fue el de la reina Leonor de Castilla, mujer de Eduardo I de Inglaterra que, fallecida en Harby en 1290, fue trasladada a Westminster, a unos 200 Km. de distancia; en doce etapas que quedaron jaladas por otras tantas cruces monumentales: las famosas *Eleanora Crosses*, la última de las cuales ha dado su nombre al londinense barrio de Charing's Cross. Y esos hermosos cruceros góticos, como los humildes *pousadoiros* en los cruceros de los caminos gallegos, nos evocan estas tristes caravanas que no siempre tenían la posibilidad, por la lentitud con que viajaban y lo complejo de la comitiva, de hacer alto en una abadía o en un centro urbano.

¿Qué vamos a decir de los mercaderes, los itinerantes por excelencia? Aun en la Edad Media tardía, cuando los grandes magnates del comercio se han sedentariado, siguen obligando a desplazarse por rutas marítimas y terrestres a un sinnúmero de factores, criados, agentes y transportistas de toda clase. Los propios artesanos, no sólo canteros y maestros de obras, sino carpinteros de ribera, herreros, cerrajeros... por no hablar de los artistas, viajan por contrata o acompañando sus obras a entregar, con su equipo de ayudantes; migran con frecuencia de una población a otra, y en el ámbito rural y en ciertas profesiones de profundo arraigo local, son auténticos nómadas que, saliendo de su “cantera” de origen, se esparcen por todo el país para no volver más, o realizando giras estacionales.

PONERSE EN CAMINO: EL VIAJERO Y EL ESPACIO

El sentido del espacio del hombre medieval, sentido que indudablemente le sirve a la perfección cuando se trata de desplazarse, no depende, como el nuestro, de representaciones visuales; no funciona de esa manera. Buena prueba o argumento *a silentio* es la falta de una cartografía terrestre medianamente funcional, con una representación de

las poblaciones y de la red viaria que las comunica. Y esto, no antes del año mil, ni refiriéndonos a la cartografía conceptual y simbólica de los mapas O.T., sino en los mismos siglos XIV y XV en que se elaboran excelentes portulanos para uso de navegantes. Una sola excepción, que yo conozca: el justamente famoso mapa de Gough, hecho en Gran Bretaña en el siglo XIV, documento precioso para la reconstrucción de la red caminera de la época, pero que aparentemente no generó una demanda de obras similares para los reinos continentales.

Y es que cuando el hombre medieval se dispone a emprender un camino por una ruta desconocida para él, lo último que se le ocurre es usar un mapa; se hace con una lista de etapas. Estos jalones son los que importa conocer previamente; el modo de ir de uno en otro depende de la información que se obtenga sobre la marcha, de opciones posibles y de muchos imponderables de carácter coyuntural: guerra, pestilencia, un puente roto, una nevada fuerte... que pueden obligar a dar rodeos considerables.

Hay caminos muy trillados: son las grandes rutas de la administración, del comercio, de la devoción... y para el viajero que los sigue es relativamente fácil encarrilarse. Muchos otros han seguido antes que él el mejor itinerario posible y le pueden informar verbalmente, y a veces incluso por escrito, en auténticas guías como la bien conocida de Aymeri Picaud para el Camino de Santiago. Otro factor que ayuda a fijar y conocer los itinerarios es el de la fiscalidad viaria: hay rutas y puntos de control obligatorios para los mercaderes que transitan por el país o cruzan sus fronteras, y aparecen especificados en ordenanzas reales, desde capitulares carolingias a capítulos de Cortes castellanas. Bastantes manuales de mercadería que se conservan para la Edad Media tardía facilitan información sobre los itinerarios más convenientes, y no hay que desdeñar tampoco los relatos de viajes que se difunden en su momento y se siguen leyendo siglos después, con el riesgo de confiar en una información completamente desactualizada.

Es importante considerar las etapas posibles —poblaciones, abadías, castillos, hospitales— dentro del contexto de las prestaciones de marcha del viajero. No hay mucho donde escoger: o a pie, o en alguna especie de cabalgadura. El hombre medieval es un gran andarín: investigaciones realizadas a partir de restos humanos en enterramientos ponen de manifiesto, sobre todo a partir del siglo XI, su configuración física condicionada por y para la marcha, con largas y fuertes piernas. La cobertura del terreno por un caminante excepcionalmente bueno puede llegar a los 55-60 km. diarios, aunque estas son singladuras récord, y la distancia media de una jornada completa de viaje a pie se puede estimar en unos 25 km. (unas 5 leguas) si nos guiamos por la distribución sobre los caminos de los posibles puntos de parada.

Un jinete con un caballo en una forma extraordinaria y con sus fuerzas muy bien ahorradas puede cubrir hasta 100 km. diarios, y si tiene la rara oportunidad de contar con un servicio de remontas, hasta 200. Pero éstas son cifras teóricas; en realidad, a caballo se suele viajar al paso y no mucho más aprisa que un hombre a pie, más que nada porque son frecuentes los grupos mixtos de jinetes y peatones y se va al ritmo de los más lentos. Pero de esto trataremos con más detalle dentro de un momento.

PERTRECHARSE PARA EL CAMINO

Salvo el caso de los peregrinos pobres y con espíritu penitencial, de vagabundos, desarraigados y gente en desplazamientos muy cortos, el viajero que encontramos por

los caminos medievales no va precisamente ligero de equipaje. Parte de ellos llevan consigo cargamentos de mercancías o artículos necesarios que son la razón de ser de su viaje: vino, grano, ganado... Las mudanzas con el ajuar a cuestras no son infrecuentes por lo menos en los documentos bajomedievales y en distancias cortas: en el arancel de derechos aduaneros de la frontera de Tuy con Portugal, la "casa mudada" es un artículo impositivo regular¹. Y la mayor parte de la gente que puede permitírselo lleva consigo un convoy que puede ser importante. Saben que no pueden confiar para su comodidad y seguridad en los servicios del camino. Y, además, los nobles que se desplazan a sus propias residencias llevan consigo una auténtica mudanza. Un viaje bien organizado, con una compañía suficiente significa ir provisto de dinero, llevar la ropa adecuada y sus repuestos, llevar armas y algunas herramientas indispensables; el material de acampada puede consistir en enormes tiendas, cofres, tapices, mobiliario, cocina y vajilla (no sólo se "acampa" en el campo sino en casas y posadas). Las cabalgaduras y acémilas, si bien ayudan a transportar todo esto, tienen a su vez sus propias exigencias logísticas de comida y mantenimiento, que no siempre se encuentran al llegar a las paradas; hay que pensar también en comprar y eventualmente transportar parte del día la comida y bebida de las personas, por no hablar del cargamento de mercancías en el caso de que se lleve.

La iconografía nos muestra visiones furtivas de lo que debían de ser estos grupos de viajeros de larga distancia en algunos temas favoritos, como las cabalgatas de los Reyes Magos reconstruidas —con aquí y allá una pincelada de exotismo— a partir de observaciones cotidianas. Podemos observar un buen ejemplo en el gran tren de bagajes que llevan consigo en el famoso fresco de Benozzo Gozzoli en el Palazzo Medici de Florencia y que, salvo la nota oriental de los camellos, parece una reproducción realista de uno de estos aparatosos viajes nobiliarios.

Son también frecuentes las imágenes de los buhoneros en la Plena y Baja Edad Media. Una miniatura alemana del siglo XIII nos muestra uno que viaja en solitario, pero bien equipado para el camino y el negocio. Va a pie, con el típico sombrero ancho de los caminantes (que va a ir cambiando de forma según las modas) y un buen capote, y transporta sus enseres y mercancía ligera en las alforjas de un caballejo, sobre el que monta también su "escaparate": una percha en la que se exponen cinturones, bandas, collares, y otros diversos artículos de mercería.

El desplazarse con un gran convoy tiene indudablemente sus atractivos para la persona o personas a cuyo servicio se ha movilizad. Pero presenta también serios inconvenientes: falta de agilidad, imposibilidad a veces de que parte de él pueda pasar por tramos difíciles del camino, riesgo de colapso de los servicios y recursos de los lugares donde se aposenta o se aprovisiona. Los viajes de un rey desarraigan y arrastran con ellos a gran número de personas redundantes, que a veces se ven distraídas de funciones más útiles. Además, el propio ajuar real corre peligro. En él viajan parte de los archivos, a veces también el tesoro, o parte de él. Gran culpa de las lagunas documentales de las cancillerías reales, especialmente en los reinos ibéricos, la tiene la costumbre regia de rodar de un lado para otro, dejándose a veces olvidados cofres con documentos (Fernando el Católico era especialmente descuidado en este sentido). Además, el carac-

1. Publ. IGLESIAS ALMEIDA, E. *Los antiguos "portos" de Tuy y las barcas de pasaje a Portugal*, Tuy, 1984.

terístico fatalismo del viajero medieval ante los rigores de la ruta, que acepta como inevitables, y su deseo de acortar un camino que es malo de cualquier manera, le llevan muchas veces a cometer imprudencias que pueden terminar en catástrofe. Es bien conocido lo que sucedió con el tren de equipajes de Juan sin Tierra, cuando, metiéndose a través de las marismas del Wash en marea baja para atajar, fue tragado sin remedio por las arenas movedizas, con pérdidas de hombres y animales, el tesoro y la capilla real.

DINERO, DINERO Y DINERO

Viajar en la Edad Media no era barato. Olvidémonos de los peregrinos y de los frailes mendicantes con zurrón y sandalias y con la bolsa vacía: no son los viajeros más representativos. En una época característicamente falta de dinero en efectivo, se manejaba más numerario en los gastos de viaje que en las transacciones mercantiles donde la mayor parte de los intercambios se resolvían por trueques de artículos pagando en metálico sólo la diferencia. Las cifras que tenemos nos indican que quien quería y podía hacer las cosas como es debido tenía que gastar en un viaje tanto dinero como lo hacemos nosotros en la actualidad. Puede que los capítulos de gastos no fuesen precisamente los mismos, pero había múltiples ocasiones de tener que aflojar los cordones de la bolsa.

Muchos viajeros noveles o no habituales, por ejemplo, tienen que equiparse de arriba abajo. Parece frecuente de todas formas “estrenar” para la ocasión, muchas veces por ese carácter entre iniciático y festivo que tiene el viajar y ver mundo. Se busca viajar con estilo, dar una buena imagen, no sólo para satisfacer la propia vanidad sino porque las apariencias abren puertas. Nobles y burgueses se equipan magníficamente: ropa encargada al sastre, botas y sandalias, a veces varios pares, sombreros, cinturones, bolsas, sillas de montar². En ocasiones, librea y equipo de los criados acompañantes. Y en todo esto se gastan sumas considerables aparte del dinero de bolsillo.

Viajar con la bolsa llena ayuda extraordinariamente a paliar los rigores del camino y allanar las cosas en general. Hace —literalmente— caer barreras, las de los innumerables peajes y portazgos de los que sólo se sale pagando los derechos o a base de propinas y sobornos. Ayuda a conseguir mejor alojamiento y comida —a veces echando de la cama a huéspedes menos afortunados—, a reponer equipo y cabalgaduras, a procurarse los servicios de médicos, barberos, herradores, veterinarios. Hay que pagar soldadas a los acompañantes, porteadores, acemileros y espoliques, guías y escoltas armadas, hacer regalos a los que han brindado hospitalidad, dejar propinas y limosnas por todas partes. El gasto principal se hace, obviamente, en las villas y ciudades donde se concentran los servicios y los controles fiscales. Muchas poblaciones tienen frente a las aldeas del entorno el monopolio de venta de vituallas y bebida a los caminantes, y lo van a explotar a fondo. En las rutas concurridas —y muy particularmente en las de peregrinación— los precios se disparan, y proliferan el abuso y la estafa, a favor de las necesidades imperiosas de los viajeros y de su desconocimiento de los precios y mone-

2. Cf. el caso de Humbert, hijo de un burgués de Lyon que sale para Santiago en 1342, cit. BARRET-GURGAND, *Priez pour nous à Compostelle*, Paris, 1978, p. 54.

das locales. En ocasiones se llega al bandidaje puro y simple: cobrar a los viajeros los servicios de guías y transportes para dejarlos luego tirados en medio del camino, conducirlos a emboscadas, provocar la pérdida de sus caballos para quedarse con sus despojos o venderles otros... no son meras acusaciones chauvinistas a lo Aymeri Picaud. Las pillerías de tenderos y posaderos son demasiado difundidas a través de la literatura jacobea de muchas épocas y países para detenernos a enumerarlas, y la imagen del posadero (o cambiador, o tabernero...) castigado en el infierno con su bolsa de dineros mal ganados se repite en la escultura de los pórticos relacionados con el Camino como un patíbulo imperecedero para advertencia y escarmiento³.

Como medidas paliativas, están las que concejos y señoríos tengan para servicio de los vecinos: pesos públicos, en algunas villas; "padrones" de hogazas de pan, varas de medir, etc. esculpidos en las paredes de un edificio público para poder contrastar el tamaño del artículo comprado; medidas de áridos y líquidos en hierro y piedra expuestas en lugar idóneo... pero, ¿en qué medida un forastero de paso va a estar informado de esta protección al consumidor, cuando sus principales contactos son precisamente con los proveedores dispuestos a engañarle?

El viajero que parte para tierras donde no tiene relaciones ni contactos tiene que llevar todo su dinero encima. Cuando se trata de una expedición organizada, parece haber un fondo común, cuyas cuentas se llevan rigurosamente día a día. Para España se conservan algunas, de misiones diplomáticas y viajes reales⁴ y el dinero lo suele manejar una sola persona. Los mercaderes pueden ir sacando fondos a lo largo de su viaje a base de ir cobrando partidas, recibiendo cuentas de agentes y factores, con letras de cambio y otros instrumentos de crédito. Los oficiales de la administración real y señorial solapan también una buena parte de sus gastos con las "dietas" en especie que perciben en conceptos de comida y alojamiento, a veces también detrayendo la parte que les corresponde de cantidades percibidas por impuestos, rentas y multas. Los gastos de transporte —herraduras y forraje— suelen también recuperarse, unas veces por el ejercicio de un derecho, muchas como gesto de cortesía y buena voluntad por parte de los anfitriones.

Un viaje a larga distancia, cruzando varias fronteras, hace más compleja la gama de monedas a utilizar. Los manuales de mercadería tienen una sección donde se informa sobre la moneda en curso en los distintos reinos, y sus cambios a la fecha, aunque la fiabilidad y permanencia de estos datos son más que dudosas, como se ha podido comprobar. Es difícil saber además cuántas personas ajenas al mundo mercantil podían tener acceso a este tipo de material informativo. El tener que manejar diversos sistemas monetarios da nuevo margen a la especulación y al engaño, y crea la necesidad de cambiar en puntos seguros y autorizados. En Santiago, y otros centros donde se acumula moneda de muchas procedencias, surge la figura del cambiador, que fija las equivalen-

3. Cf. el interesante trabajo de Beatriz MARIÑO *Iudas mercator pessimus. Mercaderes y peregrinos en la imaginería medieval* en "Los caminos y el arte. VI Congreso Español de Historia del Arte" Santiago, 1989, III, 31-44.

4. Por ejemplo, *Viaje de Estella a Sevilla. Cuentas de un viaje (1352)*, ed. M.^a Desamparados Sánchez Villar, Valencia, 1962; *Cuentas de Gonzalo de Baeza, Tesorero de Isabel la Católica*, ed. A. de la Torre, Madrid, 1955; *Cuentas de Pedro de Toledo, Lismosnero de los Reyes Católicos 1487-88*, ed. Vázquez de Parga en *Las Peregrinaciones a Santiago de Compostela*, III, 37 ss.

cias oficiales y la cotización del oro y de la plata dentro de la jurisdicción en la que opera. Los mercaderes y otros viajeros habituales suelen tener en casa reservas de dinero extranjero, que se llevan con ellos al partir. De todas formas, la práctica es menos complicada que la teoría: en espacios geográficos muy amplios hay unas monedas que dominan la economía y operan como auténticas divisas internacionales: la corona de oro en el espacio anglofrancés, el ducado veneciano y los florines catalán y florentino en el espacio mediterráneo. En cualquier caso, el oro y la plata de buena ley se cogen y cambian en todas partes, aunque es conveniente cambiar la moneda menuda para los gastos diarios.

El peregrino pobre, el trotamundos, el mendicante, se mueven en otra esfera. Sus necesidades básicas —comer, dormir, protegerse de la intemperie— quedan cubiertas por cuenta ajena. Todo el mundo está obligado a mostrarse caritativo con los peregrinos (a veces bajo la coacción de pavorosos castigos divinos) y éstos, aunque lleven algo de dinero prefieren mendigar lo que puedan y reservar sus fondos para situaciones ineludibles. La mendicidad es también un frecuente recurso de emergencia para viajeros en apuros, desvalijados, desviados de su ruta, o de los marineros abandonados en tierra sin soldada que quieren volver a sus casas. Los peregrinos vagabundos, auténticos profesionales del camino, operan a veces por encargo —y con financiación— de otras personas; otros recorren toda Europa parando en los monasterios y castillos, ganándose la hospitalidad a base de traer y llevar cuentos y narraciones de santuarios y tierras lejanas. Algunos lo hacen por sincera motivación religiosa; otros son trotamundos empedernidos que se mueven por los mismos cauces que la peregrinación, ya que encuentran más puertas abiertas y más protección, y porque en todo caso, y sobre todo en los primeros siglos medievales, los santuarios son las “atracciones” más socorridas, con sus tesoros, reliquias y milagros. Por el camino piden limosna a los personajes ilustres que residen en las etapas o se pegan a las comitivas ricas, haciendo el viaje con ellas, y consiguiendo dinero, comida y ropa. El reparto de limosnas es capítulo corriente en los gastos de un viaje real, y también otros viajeros menos aristocráticos suelen ser dadivosos: la ruta está llena de peligros y hay que hacer méritos para que San Nicolás, San Cristóbal y el Señor Santiago nos libren de todo mal.

LAS BARRERAS, Y CÓMO ABRIRLAS

El atravesar el espacio medieval —tan sin fronteras en muchos aspectos— puede convertirse en una auténtica carrera de obstáculos cuando se tropieza con la multitud de poderes y jurisdicciones que se debaten en áreas geográficas reducidas: con los variados sistemas fiscales, con el régimen de privilegios y particularismos imperante en todas partes, con las celosas exclusiones y proteccionismos de las comunidades urbanas, las cambiantes alianzas políticas, el desconocimiento del terreno que se pisa. El viajero en tierra extraña suele estar, además, muy desprotegido en sus derechos extraterritoriales y en desventaja legal frente a los naturales y súbditos del país.

De ahí que el que sabe y puede, no deja de emprender un viaje provisto de ciertos documentos importantes:

Su identificación, no individual (nada parecido a un pasaporte), sino como miembro de una comunidad, y como tal acogido a ciertas salvaguardas y privilegios. Esta

identificación se materializa en documentos como la *carta de vecindad*, que el concejo expide a los vecinos que salen de viaje si la solicitan⁵. Se buscan también salvoconductos y seguros, personales y colectivos, no sólo en tiempo de guerra, sino cuando se teme una detención o el ejercicio de unas represalias. En ocasiones, es el propio interesado el que ha recibido del soberano el derecho a ejercer represalias —a tomarse la justicia por su mano— sobre todo en el caso de mercaderes despojados que no han recibido indemnización. Este derecho va respaldado por la *carta de marca*, más conocida en el mundo marítimo, pero ejercida también en los caminos reales. Se obtendrán también *licencias* específicas para el transporte de ciertas mercancías prohibidas o restringidas, las “cosas vedadas”. Los acompañantes y transportistas de mujeres, niños, esclavos y otros seres humanos no responsables de sí mismos y susceptibles de secuestro y trata deberán, en muchas ocasiones, prestar una *caución* y devolver un certificado de una autoridad pública atestiguando su entrega, sanos y salvos, en el punto de destino⁶. Cartas credenciales de todo tipo, cartas de saludo y recomendación a los personajes que ejercen el poder y pueden brindar hospitalidad en los territorios por donde se pasa; certificados expedidos a los peregrinos *bona fide* para distinguirlos de los maleantes y gallofos; letras de cambio, cartas de poder y procuración... son muchos los documentos que el viajero avisado puede llevar encima para hacerse más expedito el camino y evitarse los temidos tropiezos con la justicia.

LA VESTIMENTA Y ACCESORIOS DEL VIAJERO

Para viajar a pie, la indumentaria típica del peregrino no es la única, pero sí la más adecuada. El gran sombrero protege del sol y de la lluvia, la capa sirve eventualmente de manta con que taparse por la noche. Si no lleva consigo una acémila o un porteador, y es de los que viajan ligeros de equipaje, el zurrón colgado del hombro es lo más adecuado, pero podemos ver también toda clase de fardos y hatillos, algunos bastante mal pensados y poco prácticos. Colgada del cinto lleva la bolsa, generalmente una escarcela poco segura, con gran despliegue de cerraduras pero pendiente de unos cordones o correas que los rateros cortan con facilidad. La calabaza se ha convertido en un emblema del peregrino, pero todo el mundo la usa, aunque la bota es más práctica y corriente y suele ser fácil de adquirir en los mercadillos de artículos de cuero que se montan en las ferias y en las puertas de las iglesias. Es importante ir provisto de vino, porque no abundan las tabernas al borde del camino (suele haber monopolio urbano) y sobre todo porque el hombre medieval tiene una desconfianza extrema a las aguas que no conoce. Es una preocupación obsesiva, vinculada con los oscuros y misteriosos caminos que para ellos siguen la contaminación y la epidemia, y que se hace patente de una forma especial —aunque no única— en las indicaciones del Calixtino sobre los ríos mortíferos para hombres y bestias.

5. Un modelo de 1416 se conserva en el tumbo municipal de Santiago que se inicia ese año. Archivo Histórico Municipal de Santiago, *Libro de actas del Concejo 1416-22*, fol. 1.

6. Muy interesante a este respecto, con las licencias y algunos de los certificados devueltos desde distintas procedencias, es el fondo de *Bailía*, Libros 243 a 272, del Archivo del Reino de Valencia, especialmente para viajeros por mar.

El hombre medieval calza ligero, con zapatos muy poco adecuados para el camino, y que llevan mucho desgaste, aparte de no ofrecer apenas protección contra el agua y el frío. Para caminatas largas, los zuecos y los chapines no sirven. Las sandalias que vemos llevar en su equipaje a algunos jinetes parecen desempeñar la función de zapatillas de reposo para los altos en las etapas; no se ven mucho en los pies de los hombres en camino. En cambio, se ven con cierta frecuencia peregrinos y caminantes descalzos, que evidentemente en algunos casos es por penitencia, pero en otros, como todavía se puede ver hoy en algunas tierras subdesarrolladas, por economizar zapatos. En la fig.1, tenemos un grupo de peregrinos del siglo XV, que parecen estar en el camino de vuelta, muy distendidos ya, charlando y jugando para entretenerse. No llevan una indumentaria especial ni fardos (tal vez son peregrinos pudientes, que viajan con cargadores "de apoyo"), pero sí bastones. Bastantes de ellos van descalzos de pie y pierna, pero observemos que alguno lleva los zapatos colgados de la cintura, lo que indica que se los pone en algún momento.

El auténtico peregrino viaja desarmado. Este requisito no sólo es un gesto externo de mansedumbre y humildad; indirectamente es una salvaguarda en circunstancias agitadas, pues así nadie le puede tratar como a un potencial agresor. Es una práctica institucionalizada en documentos tan antiguos como las ordenanzas del rey anglosajón Edgar el Pacífico (959-975)⁷. Pero no está nunca totalmente inerte. El bordón, con su gancho y su contera herrada, puede convertirse en un arma temible en manos de un hombre fuerte y decidido. Ninguno, además, viaja sin su cuchillo, instrumento polivalente con el que corta los alimentos y realiza toda clase de reparaciones menores. Los viajeros comunes, si pueden, llevan armas o se hacen acompañar por servidores armados. La lanza y el hacha son las armas favoritas pues, como el cuchillo, no sirven únicamente como armas sino como bastones o para cortar leña y abrirse camino entre la maleza. Incluso a la Sagrada Familia huyendo a Egipto, viajeros solitarios y desvalidos por antonomasia, se les asigna, en esta miniatura inglesa del siglo XII, un espolique el cual, aparte de arrear al asno con un látigo lleva al hombro una temible partesana en la que cuelga cómodamente parte del bagaje⁸.

El jinete que viaja tiene otros requerimientos. Necesita más protección que el peatón, pues el sol y el frío pegan mucho más fuerte encima de un caballo, y hay que pensar también en éste. Es muy característico el gran sombrero de ala ancha distinto del del peregrino, una especie de pamelita de fieltro o paja, a veces incongruente con el resto de la vestimenta, y que resulta más práctico que el también muy utilizado capuchón, porque, a diferencia de éste, permite mirar hacia atrás volviendo la cabeza. El sombrero se ata contra el viento y el frío con un pañuelo, y cuando no hace falta se puede dejar colgar sobre la espalda.

La capa del jinete es muy larga y amplia, abrigando también al caballo. A partir del siglo XII se usa mucho el *ceramen*, un capote de tela impermeable encerada: el "Barbour" de entonces. Los primeros eran de fabricación francesa, y se importaban de Chartres, pero en la Baja Edad Media los encontramos ya fabricados localmente. Son

7. *Ancient Laws and Institutes of England*, ed. Thorpe 1840, cit. A. C. LEIGHTON, *Transport and Communication in Early Medieval Europe AD 500-1100*, Newton Abbot, 1972, p. 17.

8. Oxford, Bodleian Library Ms. Gough Liturg. 2 (SC 18343).

importantes unos buenos guantes con manopla, pues las manos se hielan con facilidad en las riendas. El jinete medieval calza las “huesas” que, más que unas botas de montar propiamente dichas, son unas fundas de piel flexible o tela gruesa que se ponen sobre las calzas y el calzado ligero, y que protegen las piernas, no tanto del contacto con el caballo como de las salpicaduras de barro y sobre todo del roce con los matorrales. Las huesas eran de vida efímera, artículo de mucho desgaste que había costumbre de dar como obsequio o propina a los mensajeros, y que se convirtió en una expresión estereotipada: dar “huesas” o “calzas”. Sin embargo, en la época de San Luis, todavía se usaba obsequiar con huesas nuevas de tela al séquito de jinetes de un *bailli* en inspección, para congraciárselo.

En la fig. 2, un detalle del Retablo de los Portinari, en los Uffizzi, vemos un grupo de tres viajeros a caballo, con capotes y sombreros de distintos modelos, y un servidor, desmontado para preguntar el camino, calzando huesas, que aquí ha dejado caer por debajo de la rodilla, aunque se pueden levantar hasta medio muslo. La fig. 3 *El retorno del ganado*, de Breughel, (Viena, Kunsthistorisches Museum) muestra un viajero en invierno, bien abrigado y con el sombrero atado. Va acompañado por hombres con lanzas.

La silla de montar es pieza fundamental para esta gente que se pasa largas horas a caballo... y también para el propio caballo, pues su diseño influye en la comodidad o desgaste del animal. Se puede hablar de una montura de viaje distinta de las de guerra y torneo, que tienen unos arzones mucho más altos. Por lo menos desde el siglo XI, y dentro de una enorme variedad en modelos y detalles menores, el tipo básico no cambia, y ha llegado hasta nuestros días en la forma de las sillas de arzones de la equitación académica y de las monturas vaqueras ibéricas y americanas: poco anatómica pero muy confortable, ancha y pesada, con peso y volumen bien distribuidos sobre el dorso del caballo, y con unos borrenes altos que sostienen al jinete en las pendientes pronunciadas y compensan la falta de forma del asiento. Muy característica es ésta que se puede observar en una miniatura inglesa del S. XII (Fig. 4): muy parecida a la silla andaluza, con asiento y sudadero acolchado, y doble cincha como las sillas del Oeste, debido a su gran tamaño y a las fuertes sacudidas que puede tener que llevar⁹. En el Retablo de Cracovia de Wit Stowisz, un rey mago desmontado nos deja ver un tipo de montura alemana hacia los años 70-80 del XV, muy parecida a las actuales de doma clásica (de tradición alemana también), pero con pronunciados borrenes.

LOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS Y BAGAJES

Teniendo en cuenta la modestia de recursos de la mayoría y la condición de ciertos caminos, el porteador humano, servidor habitual o alquilado *ad hoc* va a ser una realidad durante toda la Edad Media, sobre todo en los países montañosos: son indispensables para ciertos pasos difíciles que ni las mulas podrían franquear. Los bultos pueden ser transportados entre dos o varios hombres, colgados de una pértiga o en angarillas, o por un hombre solo, en la cabeza, a las espaldas, directamente sobre los

9. Miniatura de la Historia de David en que se muestra a Absalón arrancado de su montura. Escuela de Winchester, ca. 1160-1180, Nueva York, Pierpont Morgan Library, Ms. 619.

hombros o con el peso repartido en dos a los extremos de un yugo. El cuévano a las espaldas, habitual en los acarreos campesinos, se utiliza también para viaje, con una ventaja adicional: es práctico para transportar niños pequeños¹⁰.

El papel de los vehículos rodados es insignificante en la mayoría de las rutas de larga distancia. Carros, carretas, carretillas (de tracción delantera y humana estas últimas) se ven sobre todo en funciones de acarreo de materiales de construcción y productos agrícolas, pero raras veces en los caminos del gran comercio. Por lo que respecta a las personas, es rarísimo que éstas se desplacen en los viajes por otro medio que no sea a pie o en cabalgaduras. Una excepción son los trineos, rápidos y prácticos, que se utilizan en Escandinavia y algunas partes del Norte de Europa durante la temporada de invierno, y en esos mismos países, la gente que se desplaza a pie utiliza ayudas como los esquís o las raquetas de nieve. Tampoco se emplean mucho —aunque el cine y la pintura “de época” del siglo pasado las hayan popularizado bastante—, las angarillas o literas de mulas, las *basternae*, utilizadas por personas débiles o enfermas, y que en la Francia merovingia eran llevadas también por bueyes.

El tránsito rodado de personas parece más común en la temprana Edad Media (S. VI) sobre todo en las Islas Británicas y algo también en el Continente¹¹. Este fenómeno vendría explicado en parte por la todavía fuerte pervivencia del mundo celtorromano y galorromano, mucho más rodador y carroceros que el medieval, y en parte por la posibilidad de aprovechar las vías romanas, con su firme todavía en relativo buen estado. El hecho es que esto experimenta una profunda crisis al irse afianzando la civilización propiamente medieval. Es cierto que a partir del siglo XI y con la proliferación y mejora de caminos que acompañó a la extensión del poblamiento y la mayor humanización del paisaje, se abrieron algunas rutas carreteras de larga distancia, sobre todo en Francia; pero, en general, los carros no interesaban a los mercaderes, por su lentitud y su falta de adaptación a los accidentes del camino y a las entradas en los recintos urbanos. Es significativo que pueblos bárbaros del Este, que los usaban sistemáticamente en sus migraciones e incursiones guerreras —el caso de los magiares— los arrinconan en cuanto se asientan y se occidentalizan. El carro, relegado al acarreo de materiales bastos, no es un medio de transporte digno; se sube en ellos como algo infamante a los condenados, y es ya clásico el tema del “Chevalier à la Charrette”, que se sube a una como penitencia humillante. En todo caso, se puede echar mano de uno para transportar un cadáver o un herido grave, y ésta es la actitud, generalizada y abundantemente documentada, que nos encontramos en todo el Occidente medieval.

Sin embargo, todo tiene sus excepciones, y podemos recoger en documentos iconográficos algunos casos interesantes:

En una miniatura del S. XIII, conservada en la Biblioteca Nacional de París, vemos una mujer siendo transportada en un carro de dos ruedas: un típico carro tosco y rústico de los que todavía podemos ver en muchos pueblos españoles. Pero la mujer, aunque sencillamente vestida, no es en modo alguno una campesina, y el carro, al que

10. Pedro de Toledo, limosnero de los Reyes Católicos: “di viniendo azia Castella en el camino a dos Romeros marido e muger que trayan un ninno en una canasta a las espaldas, dos Reales” (*Cuentas...*, p. 37). Una pintura de Breughel muestra a dos portadores de feria con la mujer llevando también un mono de esta manera.

11. LEIGHTON, *op. cit.*, p. 81 ss.

va enganchado un caballo, va conducido por un postillón, no por un carretero. Como no he conseguido dar con el contexto de esta ilustración, no puedo afirmar si se trata de una manera de viajar normal o excepcional.

En Inglaterra, la bien conocida pervivencia de las vías romanas y el estado bastante aceptable de los caminos permitían seguramente más circulación rodada que en el Continente. De allí proceden otros dos ejemplos que ilustramos aquí.

La fig. 5 nos muestra un lujoso vehículo de gran tamaño en el que se desplaza un grupo de damas. Probablemente tenía más de coche de ceremonia que de viaje, pero aunque no hiciera desplazamientos muy largos, no es verosímil que se moviera en un medio exclusivamente urbano. Su carácter de vehículo de camino parece quedar señalado por un curioso detalle: la caja de herramientas que cuelga de su parte inferior¹².

En la fig. 6, también una miniatura inglesa del siglo XIV, nos encontramos ya con algo más serio: un auténtico coche de viaje, con aspecto de transporte público en el que van diversas personas. Va, como los anteriores, llevado por un postillón y acompañado por jinetes; es inconfundible la indumentaria de camino de uno y otros. Técnicamente es muy interesante: un chasis fijo sobre el que va la caja con suspensión de tirantes, más o menos el sistema de los posteriores coches de caballos. El toldo, montado sobre arcos, es amovible¹³.

A pesar de todo, el carro o coche de tracción animal presenta muchos inconvenientes y limitaciones. Vemos a través de estos ejemplos que el método de enganche y conducción es todavía muy deficiente: no se confía en poder controlar a los caballos con riendas largas y desde un pescante, y tienen que ser montados por un postillón. Requieren además una infraestructura viaria, tanto en el afirmado como en el trazado de curvas y esquinas, de la que no se dispone en cualquier parte.

LAS CABALGADURAS

El máspreciado auxiliar de un viajero es un caballo, una mula o aunque sea un asno que le transporten a él y a sus bagajes.

No por lo rápidos que sean; es cierto que ya comentamos que con un caballo de buen andar se pueden recorrer grandes distancias en un día. Pero esto es un esfuerzo especial que no se les pide continuamente, y lo más frecuente es que no se hagan a caballo unas etapas muy superiores a las de marcha a pie. Hay que contar también con que no todas las cabalgaduras son excelentes ni de propiedad particular. Siguen existiendo los caballos y mulas de alquiler, que se suelen concentrar en puntos estratégicos de ciertos caminos donde sus servicios son indispensables. Y se trata generalmente de animales más hastiados y apagados que caballos de picadero, cuyo alquiler incluye con frecuencia el del espolique que se dedica a arrearlos para evitar ese esfuerzo a los viajeros. Es comprensible, también, que los propietarios de estas bestias de alquiler no estén demasiado dispuestos a matarlas en la faena.

12. Salterio Luttrell, S. XIV

13. Esta ilustración, cuya localización desconozco, está tomada de Joan EVANS, *The Flowering of the Middle Ages*, London, 1966, p. 22.

El interés de la cabalgadura, por lo tanto, es el de que ahorra la fatiga de caminar y es el medio de transporte más versátil en todo tipo de terreno, superado sólo por los pies humanos en caminos de montaña de especial dificultad.

El asno y la mula son una de las herencias del mundo mediterráneo que han ido extendiéndose gradualmente hacia el Norte de Europa en los primeros siglos de la Edad Media. El universal borrico, modesto, asequible, extremadamente sobrio, más duro y más longevo que el caballo, es la montura más popular. Es pequeño, fácil de dominar y de subirse a él, y no requiere conocimientos de equitación (de hecho, un jinete experto puede sentirse impotente sobre sus lomos). Sin embargo —y aparte de su baja cotización como símbolo de status— tiene graves limitaciones en cuanto a comodidad, andadura y capacidad de carga, tres factores muy importantes para el viajero.

La mula/mulo es sin duda el mejor adaptado de los équidos para el viaje y la carga. Reúne la rusticidad del asno a las prestaciones del caballo. Tiene dos rasgos indeseables: su mayor inteligencia que la hace en ocasiones seguir sus propios criterios sin doblegarse al hombre, y su obstinada negativa a galopar. De pie legendariamente seguro, de muy buen andar, es la cabalgadura favorita de clérigos y señoras, pero los hombres tampoco la desprecian. La buenas mulas son muy valiosas y apreciadas; son animales que, por ser de selección artificial, no proliferan, y hay regiones especializadas en su cría selecta. Es mucho más común el caballo, de diversos tipos y razas, como animal de silla y de carga. Por lo tanto, es sobre todo en términos de caballos como vamos a expresarnos de ahora en adelante, aunque la mayor parte de sus requerimientos puedan ajustarse también a las mulas.

No pensemos en el caballo medieval exclusivamente como un animal de lujo. En la Edad Media había por toda Europa muchas razas autóctonas hoy día extinguidas, que daban unos animales pequeños, resistentes y vulgares, alternativa del burro en muchas explotaciones rurales y haciendo servicios de acémila. No todos los caballos están óptimamente adaptados a los largos viajes, y había unas razas, autóctonas o seleccionadas, de favoritos cotizados entre los que se los podían permitir: son esos caballitos noruegos, islandeses, británicos, a medio camino entre el caballo y el poney, educados en un paso artificial, la ambladura o *tol*, como se denomina en el mundo germánico-escandinavo, la *andadura* que todavía conservan muchos caballos rurales en Galicia. Es un paso por bípedos laterales, en lugar de diagonales, rasante y sumamente cómodo, sobre todo para jinetes inexpertos. Castrados, con muy buena doma, mansos y muy resistentes, los típicos caballos “de señora” de la Edad Media, los palafrenes y hacaneas proceden en su mayor parte de esos cruces. En los viajes, tampoco los desdennan los caballeros que no quieren gastar a sus valiosos *destriers* enteros, y que muchas veces los hacen acompañar de reata. De todas formas, los sementales adiestrados para la guerra se sacan también al camino, y son especialmente buenos los árabes y los españoles. Pero todo puede valer. Las regiones que tienen razas autóctonas las explotan a fondo para estos menesteres, y en algunas partes se desarrolla una cría orientada al caballo de viaje. Es especialmente interesante el esfuerzo iniciado en lo que hoy es Suiza por la abadía de Einsiedeln y seguido por señores y campesinos, en la cría de caballos para el servicio de las rutas transalpinas. El resultado, una nueva raza, el *Einsiedler* —hoy con una inyección de sangre inglesa y reconvertido a la competición—, que desde el siglo XI se va a exportar en abundancia al Norte de Italia, valle del Ródano y Sur de Alemania¹⁴.

14. Jean-François BERGIER, *Histoire et aménagement du territoire. De quelques expériences de la Suisse médiévale*, en “Dokumenten und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung”, Zürich, N.º 56 (Enero 1980), pp. 6-13.

Las demandas que se ejercen sobre las cabalgaduras de viaje medievales son muy fuertes, equivalentes a las que hoy se pueden pedir en las competiciones de marcha y resistencia, y encima fuertemente cargados en la mayoría de los casos. Hay circunstancias agravantes: la deficiencia de los servicios veterinarios y de herraje, la incertidumbre de encontrar en las etapas cama, forraje y pienso para ellos (no pensemos que todo estaba preparado y acondicionado al servicio del caballo), y sobre todo la tremenda dificultad de conseguir caballos de refresco: aunque en determinados puntos, como vimos, haya bestias de alquiler, no hay en los caminos reales ningún servicio regular de postas, ni se puede comprar un nuevo caballo en cualquier parte. Un amigo generoso puede hacer un favor, pero esto es algo con lo que no se puede contar de antemano.

Solamente animales duros, bien alimentados y en perfecta forma pueden aguantar este ritmo. Hay que saber economizar sus fuerzas, cuidarlos bien, darles descanso a intervalos regulares, y éste no es un arte para viajeros improvisados. En muchos de los relatos de viaje los vemos caer reventados al segundo o tercer día de marcha tras haber sido cogidos de la cuadra por un ignorante, sin saber en qué condición estaban, cargarlos hasta los topes, y tenerles catorce horas seguidas en marcha. Por el contrario, en todo viaje bien organizado los caballos y mulas son especialmente bien cuidados, y su mantenimiento constituye una importante tajada del presupuesto.

Viajar a caballo es cómodo, pero tiene un precio: complica extraordinariamente la vida y hay que llevar, en una marcha bien organizada, mucho bagaje extra¹⁵.

Pienso y forraje, para empezar; no siempre se encuentra a las horas de comer o de hacer alto. El pienso es avena o cebada, según las regiones por donde se va pasando; suele consumirse más avena en el Norte y más cebada en el mundo mediterráneo, y los precios oscilan considerablemente de unas comarcas a otras. El indispensable forraje se consigue también de una forma irregular, en forma de paja de cereal (que también sirve para la cama), de heno, que a veces vemos comprar en ruta, o por el simple sistema de dejar al caballo en un campo de hierba en los momentos de descanso. Un caballo agotado en fin de etapa puede recibir el *mash* que todavía se da a los caballos deportivos, al que se le añaden a veces, para reponer fuerzas, huevos o cerveza.

Un botiquín para cuidados indispensables, lesiones y mantenimiento diario que, por elemental que sea, abulta más que nuestros medicamentos concentrados. En él, grandes cantidades de vinagre y sal. El vinagre es la panacea universal: linimento, loción refrescante, antiséptico y cicatrizante para heridas; enjuague para bocas heridas y recalentadas mezclado con aceite, sal y romero; con sal y salvado, cataplasmas para heridas en los pies; con sulfato de cobre y oropimente (y todavía se fabrica esta fórmula) excelente para endurecer y curar los cascos reblandecidos y podridos por la humedad y la falta de higiene. Vemos, en cuentas de viaje, adquirir para los caballos otras sustancias curativas: miel (para la tos), sebo y sain, como impermeabilizante, lubricante y suavizante. Se emplea para engrasar y proteger periódicamente los cascos; para untarles la

15. Sobre cuidados y curas de urgencia a caballos, hay datos en las ya citadas cuentas del viaje de Estella a Sevilla; en la correspondencia de los Celys con las personas encargadas de la compraventa y cuidado de sus caballos (Alison HANHAM, *The Celys and their World*, Cambridge 1985, *passim*) y en los tratados medievales de veterinaria (Guy BEAUJOUAN et al., *Médecine humaine et vétérinaire à la fin du Moyen Age* Genève-Paris, 1966).

plantas al caminar por nieve, impidiendo que ésta se apelmace dentro de sus pies; y para las múltiples grietas y rozaduras de la piel producidas por los arreos.

El capítulo de herraje es importante. Los caballos medievales gastan muchas herraduras, que son de hierro dulce y, marchando seguido y por terreno duro, aguantan un promedio de una semana, según ajustados cálculos de Walter de Henley, cuando hoy en día, en las mismas condiciones, duran 30-40 días o más por la superior calidad de las aleaciones. Muchos caballos medievales —como todavía hoy en el rural— usan ramplo-nes, muy visibles en las ilustraciones. No son amovibles y de rosca, como los de ahora, sino hechos por el herrador en el propio callo de la herradura, tacos o uñas antideslizantes, especialmente útiles para andar por hierba húmeda y pendientes resbaladizas.

Los viajeros no suelen poder o saber herrar bien, aunque puedan reponer en caso de emergencia una herradura suelta, y viajen con herraduras de repuesto, clavos y las herramientas necesarias. El herrar es delicado, reservado a profesionales que se encuentran sobre todo en las villas o en sus aproximaciones. Su actividad está regulada por las ordenanzas municipales e incluso por las cartas forales, y las chapuzas, que pueden acarrear la pérdida de un caballo valioso, están duramente penalizadas. Normalmente fabrican y proporcionan ellos las herraduras; si el cliente aporta las suyas, o prefiere aprovechar las viejas, el descuento que recibe por ello es muy pequeño; en realidad es una indemnización que le paga al herrador por hacerle perder negocio¹⁶.

En ruta, los caballos deben poder beber con regularidad, y aquí se plantea de nuevo el problema de las “aguas inficionadas” y a veces hay que cargar con odres de agua ante la duda. En los altos se les desensilla y se les deja revolcar, un método de recuperación rápida sistemáticamente empleado por viajeros y guerreros. Por la noche, una buena friega y masaje con un puñado de paja: lo que llaman *panser* o *torchier* las fuentes francesas; y una manta sobre el lomo si hace frío. Y al llegar a su destino y poder tener un descanso más prolongado, nuevos cuidados: un veterinario-sangrador (con frecuencia él y el barbero del pueblo son la misma persona) les suele hacer una sangría en las extremidades, para descongestionarlas y prevenir la infosura. También, sobre todo si venían mudando el pelo de invierno, se aprovecha para trasquilar (“raer”) cuerpo y a veces crines. Es el momento que se aprovecha también para darle un buen repaso a todos los arreos, que parecen romperse y descoserse con bastante frecuencia, y éste es trabajo de guarnicionero o de algún caballero mañoso que forme parte de la compañía.

En las posadas y hospitales de una cierta categoría el cuidado y aposentamiento de las cabalgaduras se hace con tanto esmero como el de las personas. A principios del S. XII, el Hospital de Santa Cristina de Sangüesa tiene en el valle de Aspe prados específicamente destinados a hacer heno para las bestias de los peregrinos, “para que se puedan sustentar en el hórrido invierno¹⁷”. Capítulos de Cortes y ordenanzas municipales mandan que los posaderos y mesoneros tengan a disposición de los viajeros cuadras con pesebres y comederos, y que se les venda forraje y “cebada” (grano, en general) en las mismas condiciones y al mismo precio que a los vecinos¹⁸.

16. Cf. el fuero de Baeza, cap. 881, ed. ROUDE, La Haya, 1962.

17. AHN. Cartulario de Sta. Cristina, 19-19 v., en VÁZQUEZ DE PARGA, *Peregrinaciones...* III, n.º 45.

18. Cortes de Madrigal, 19/4/1478.; Ordenanzas de Santiago, 1569.

Las bestias de carga tienen sus exigencias particulares. La acémila típica es generalmente un pequeño caballo manso, con menos frecuencia un mulo, muy bien adiestrados y acostumbrados a andar en convoy. Cuando se lleva una o dos de apoyo, para los bagajes de un grupo reducido de jinetes, van llevadas de reata por éstos, o guiadas por un mozo. Pero las grandes caravanas requieren el manejo de recueros expertos, y los animales van en ocasiones totalmente sueltos (a veces hasta sin cabezada) y obedeciendo a la voz.

Cargar bien una acémila es un requisito indispensable y un arte complejo. Los arreos tienen que ajustar perfectamente, pues el deslizamiento de la carga puede desequilibrar al animal y precipitarlo a un barranco, y en el menor de los casos el roce provoca mataduras. La carga tiene que ir muy bien distribuida, con una simetría perfecta para evitar cansancio y desgastes unilaterales. Es tan complicado y hay que hacer tantos números como para estibar un navío. Hay que calcular lo que se va a ir sacando primero, y cómo va a afectar al cargamento que quede. Hay que descargar a las bestias en las etapas, para que descansen y, cuando se trata de mercaderes que van cogiendo y dejando carga, ésta debe ser distribuida de nuevo a cada alteración, afectando a veces a varios animales de la recua. Los sistemas de carga son muy variados según las zonas y el tipo de carga: alforjas de cuero, de lona y de red; bastes en forma de tejadillo, cuévanos de paja... Lo esencial es, en primer lugar, que la carga sea simétrica, y luego que la espina dorsal de la bestia quede descargada y libre de roces y presiones.

En la Edad Media, no todo el mundo que se desplaza sobre un caballo sabe montar. Los que saben no nos plantean cuestiones especiales; ya vimos antes el tipo de sillas más utilizadas. Las mujeres que dominan la equitación pueden montar a horcajadas, en una silla de hombre o, indistintamente, de lado, con una silla de amazona y un caballo acostumbrado a este tipo de monta. Pero a veces ya no se puede hablar de jinetes y amazonas, sino de pasajeros, o más frecuentemente pasajeras, que se transportan a lomos de una cabalgadura sobre la que no ejercen el menor control. Es socorrida la solución de ir a la grupa, o delante del jinete —marido, escudero— que monta el caballo. Así se desplazan también los niños que no saben montar o no tienen derecho a caballo propio. Para la persona que va sola, hay un asiento especial, la jamuga, completamente lateral y con reposapiés, en las que la pasajera va “de paquete”, mientras un caballero o espolique le lleva la bestia de la brida. Este tipo de jamuga se ve muy bien en esta representación de la Virgen huyendo a Egipto en una pintura de la Suiza del S. XII, en la iglesia de Zillis, donde seguramente conocían bien estos accesorios, ya que Zillis estaba en la salida de uno de los más importantes y peligrosos senderos muleteros de Suiza (Fig. 7). También se pueden ver asientos intermedios entre la silla de montar y la jamuga, en los que la persona va sentada de medio lado y con la espalda apoyada en un alto borrán; los pies van metidos en dos estribos laterales, pero sigue siendo llevada, no montando. Todo esto, por supuesto, no tiene nada que ver con las representaciones de reinas sentadas a caballo que son llevadas del diestro; esta forma de ir a caballo, que también se ve en grandes personajes varones, tiene carácter protocolario, y no implica que el jinete no sepa montar.

ALOJARSE Y COMER

Se ha tratado mucho sobre el tema de la hospitalidad monástica, de los hospitales y alberguerías fundadas con fines benéficos. Sabemos mucho menos, en cambio, sobre

formas más seculares de solucionar el problema. La infraestructura de posadas, insuficiente muchas veces en una localidad, se podía suplir con el alojamiento en casas particulares cuyos propietarios estaban dispuestos a tomar huéspedes. Éste es un procedimiento que parece frecuente, intuitivo y, en muchos casos, subvencionado por las autoridades. La institución del “hospedaje” opera sobre todo de cara a los mercaderes forasteros. El huésped ofrece alojamiento, cuadras, almacenes, comidas y, sobre todo, contactos y orientación sobre costumbres, legislación y mercados. En Inglaterra, Normandía y parte de los Países Bajos suplen la carencia de consulados, colonias, barrios de compatriotas. Moviéndonos en una escala mucho más modesta, en el fuero de Puebla de Sanabria, una población a la que se quiere dar una clara función de etapa viaria, el rey cede a los particulares que hospeden mercaderes parte de los impuestos reales que éstos deben pagar¹⁹.

Una posibilidad para los miembros de la nobleza es hacer valer sus derechos de posada y yantar en casa de sus vasallos y dependientes. A veces los vemos recabarlos a favor de terceros, invitados suyos. En centros urbanos de señorío, por ejemplo en Santiago o Pontevedra, el arzobispo de Santiago hace que burgueses con buenas viviendas alojen a caballeros vasallos o amigos, en ocasiones corriendo él con ciertos gastos adicionales como leña y forraje²⁰. También están las residencias propias, a veces raramente visitadas, destartaladas y que hay que acondicionar con el mobiliario que se lleva en la comitiva.

Todos, pobres y ricos, se ponen a caminar a marchas forzadas entre etapa y etapa con tal de no tener que pasar la noche en el camino. El europeo medieval tiene auténtica fobia a acampar al sereno, a pasar la noche en el exterior: miedo a las tinieblas, pobladas de potencias maléficas, y miedo —éste muy real— a los animales salvajes y a los bandidos. La hora del crepúsculo es una hora angustiosa si el alojamiento no está cerca. Se sigue andando, hasta donde sea. Si se llevan caballos, están de suerte, porque éstos ven bien a oscuras y suplen los ojos de los hombres. Si no, se encienden antorchas, se marcha a tientas, todo con tal de evitar la temida parada en medio del campo.

Sin embargo, y a pesar de todo, no hay más remedio que acampar en ciertas rutas, y se va preparado para ello. A principios del siglo VIII, un noble anglosajón, Willibald, emprende una peregrinación a Roma con un grupo de familiares. Ellos van a pie por penitencia, pero acompañados por criados que les cargan el bagaje y las tiendas, y acampan regularmente, comprando comida en los mercados²¹. Hay en el mundo medieval hermosas y grandes tiendas, muchas veces más confortables que las viviendas habituales, y tal vez herencia del mundo musulmán, nómada y acampador por excelencia. En el mundo de la Reconquista ibérica, el que aporta a la hueste una *tienda cabdal* está desgravado de servicio²². Reyes y nobles pueden permitirse viajar acampando a lo

19. Versión de 1220: “Todo poblador de Senabria haya la tercera parte del portazgo que diese el mercador que posase en su casa, e el huesped dé seguridad a áquel que cogiere los derechos del rey, que non pierda las sus dos partes (ed. J. GONZALEZ, *Alfonso IX*, II, n.º 402).

20. A 29/7/1437 el concejo de Pontevedra manda pagar “a Lourenço de Gillarey de hua carga de leña que dou para o cavaleiro Chamorro que posou en casa de Pero Cruu o Vello, tres maravedis” (Arch. Hco. Provincial de Pontevedra, *Livro do Concello de Pontevedra* f.26).

21. MGH *Scriptores* XV. I. cit. LEIGHTON, *Transport and Communication...* p.14.

22. Cf. los fueros de Milmanda y Puebla de Sanabria.

grande, y lo más protegidos posible de la naturaleza circundante, cuya presencia no les hace felices. Se nota un cierto recelo a dormir y es familiar, a través de canciones de gesta y otra literatura contemporánea, la escena de los viajeros cómodamente instalados sobre las mantas y las gualdrapas de sus caballos, bebiendo y contando cuentos con los que se va pasando la noche²³.

Un aspecto importante en el que hay que pensar cuando se viaja con cabalgaduras es, aparte de su reposo y alimentación, el organizar algún sistema para mantenerlas seguras durante la noche.

Algunos utilizan el simple procedimiento de quitarles los arreos, ponerles un ronzal y atarlas o trabarlas por allí cerca para que se pasen la noche pastando. Pero cuando los lobos acechan y hay peligro de un ataque o una estampida, hay que buscar otros medios. Parece que el corral, permanente o improvisado, era bastante común.

En la fig. 8 vemos uno, en el que se ha aparcado a los caballos de una partida de caza, mientras sus jinetes disfrutan de una comida campestre. Como se puede observar, está hecho cuidadosamente y nos hace pensar que en los cotos de caza y en algunos puntos a lo largo de los caminos existían corrales de este tipo con carácter permanente. Pero también se levantaban, bastante menos primorosos desde luego, para una sola noche, como el que el misionero Sturm, que en el siglo VIII viajaba en solitario a través de los bosques de la Germania oriental, tenía que hacerle a su asno en cada alto nocturno para protegerlo de los lobos²⁴.

Por lo que respecta a otro punto importante, las comidas, se resolvía bastante a la aventura. No se podía contar con que las sirviesen en todas las posadas y mesones; en la Península ibérica era tradicional y bien conocido el comer “lo que vuesa merced traiga”. Para comer en ellas hay que abastecerse en el mercado y en la taberna de comida y bebida y solicitar a la “guespeda” el servicio de cocinársela, pagándosele, junto con la leña, cuando no lo hacen los propios viajeros en un hornillo o en la chimenea de su habitación. Si llega un invitado imprevisto, hay que mandar a buscar vino a la taberna más próxima²⁵. Pero en Inglaterra y Alemania, sobre todo, abundaban las hosterías donde se servían excelentes comidas.

Otra posibilidad, que anima el viaje: cazar “para el puchero”, cuando en una comitiva de nobles se llevan los lebreles y los halcones, siempre con las reservas inherentes a los privilegios de caza de las tierras por donde pasan. Los señores, desplazándose por sus tierras, pueden comer, ellos y sus hombres, a costa de sus vasallos y dependientes.

Viajeros modestos y peregrinos se acogen siempre que pueden a las sencillas pitanzas que se dan en hospitales y monasterios, no siempre suficientes pero que pueden ayudar a complementar la ración diaria; ya vimos además cómo algunos trotamundos más avisados se aprovechan de la compañía de los viajeros más pudientes.

ENTENDERSE EN EL EXTRANJERO

¿Cuándo y cómo se aprende una lengua extranjera, aparte del universal latín? Haciendo abstracción de los casos frecuentes de bilingüismo, de avecindamiento de largo

23. “Eur sont asseür li enfant/toute nuit firent joie grant/ et meingierent assez et burent/ Sor lor peniaus a terre jurent/ que estreïn ne feurre n’i ot” (Chanson de Guillaume d’Angleterre, 1867-1871).

24. Cit. LEIGHTON, *Transport...*, p.71.

25. *Viaje de Estella a Sevilla, passim*.

tiempo, de los muchos más raros, en esta época, de aprendizaje de un idioma por pura afición filológica, existe un sector, los mercaderes, para los que el dominio de un idioma extranjero es un instrumento de trabajo. En algunas buenas escuelas de gramática, donde se forma a los niños y jóvenes de la burguesía para convertirse en hombres de negocios, se enseña francés o italiano; también son literatura auxiliar típica del mundo mercantil esos manuales de conversación, tan parecidos a los de ahora, que le dan a uno un vocabulario de urgencia para, por ejemplo, regatear en francés la compra de una pieza de paño, y otros modelos de temática comercial²⁶. Otros jóvenes factores y aprendices del oficio enviados pronto por sus padres y patrones al extranjero, recurren al viejo y socorrido método de “echarse una novia” en el país. Un joven de la familia Celys tiene una amiga francesa, y se conserva entre sus papeles anotaciones de auténticas clases de fonética y vocabulario, y letras de canciones en francés que ella le dictaba²⁷. Pero estamos refiriéndonos aquí a residentes de larga duración; al viajero no parece plantearse la necesidad o deseo de aprender metódicamente el idioma de unas tierras por donde no va a hacer más que pasar.

Las lenguas vernáculas europeas, dentro de las dos grandes áreas romance y germánica, constituyen, por lo que podemos observar, la base común para una especie de *lingua franca* en la que todos se entienden más o menos en lo esencial. Es significativo que Aymeri Picaud, tan atento al factor “lengua” como índice para medir el grado de barbarie de los territorios hispánicos, sólo facilite un vocabulario elemental en euskera, y eso como testimonio de la “alienidad” de los vascos —a quienes detesta— puesta de manifiesto al hablar una lengua radicalmente ajena a las otras. Los autores de los relatos de viaje y peregrinación sienten a veces curiosidad por el habla local, y consiguen traducciones y transcripciones fonéticas muy curiosas, deformando la toponimia, como Finisterre = Estrella Oscura (Finster Sterne), o transmitiéndonos las canciones de los pilletes callejeros de Compostela, recogidas por William Wey en 1456²⁸.

El latín, correcto o macarrónico, sigue siendo una llave maestra. Entre el sector culto de la población europea es una auténtica lengua hablada y operativa, que resulta familiar, por lo menos en sus expresiones idiomáticas más usadas, incluso a los iletrados.

En los grandes centros internacionales, en las rutas de larga distancia muy transitadas por extranjeros, los posaderos y comerciantes saben con toda seguridad una serie de frases hechas en las distintas lenguas para captar a los clientes y entenderse con ellos. Unas constituciones de la catedral de Santiago de la segunda mitad del siglo XIII regulan la actuación de los *arqueiros*, los custodios del arca de las limosnas del Apóstol, para llamar e incitar a los peregrinos:

“... ipse arqueyrus debet dicere Francigenis: “see l’archa de l’obra meo sennor San Iain”, “See l’obra de la egressa”. Et Lombardis et Tozcanis debet dicere: “O miçer lombardo, queste l’archa de la lauoree de micer Saiacomín. Questo uay a la gage

26. Existe en los 1480’s un manual de este tipo Francés-Flamenco, adaptado en Inglaterra por Caxton al Francés-Inglés, y del que se nos ofrece un fragmento en HANHAM, *The Celys and their World*, p. 220.

27. *Ibid.*, p. 50-51.

28. WEY, William, *The Itinerary of William Wey, fellow of Eton College to Jerusalem A. D. 1458 and A. D. 1462 and to St. James of Compostella A. D. 1456*, London, 1857, p. 156.

fayr". Et Campesinis debet dicere: "E uos de Campos et del Estremo acá: ueinde a la archa de la obra de sennor Santiago. Las comendas que trahedes de mortos et de uiuos para la obra de sennor Santiago acá las echade e non en otra parte" (...) Et perdone dicto debet uocare totum peregrinum per totam linguagem²⁹....

“Pregones” en lo que pretende ser sus propias lenguas y no es más que un patético esperanto con mestizaje gallego. Los sermones, las confesiones, son bien en latín, bien en la lengua del grupo de peregrinos, por un “capellán lenguajero” o, más frecuentemente con un sacerdote compatriota que esté también allí por motivos de peregrinación.

En caso de complicaciones, o de necesitarse una comunicación más compleja con los habitantes y las autoridades, se intenta recurrir a un intérprete que no suele ser un natural de la tierra que conoce el idioma sino algún compatriota avecindado, generalmente mercader o artesano. En ciudades importantes, grandes plazas mercantiles, existen los consulados de algunas naciones, y una de las funciones del cónsul es la de hacer de intermediario en estos casos.

CONCLUSIÓN

En una exposición sobre el “saber viajar”, el objeto de nuestra atención es el viaje bien organizado, el que se desarrolla en condiciones óptimas. Con ello no pretendemos presentar una imagen rosada del viajar en la Edad Media. Pocos, o ningunos, podían llamar a sus desplazamientos viajes de placer, y demasiadas veces degeneraban en lastimosas odiseas, que a mí particularmente me impresionan por la filosofía estoica con que se las tomaban. Se aceptaban de antemano las posibilidades más duras, aquéllas de las que ni los ricos y poderosos estaban libres: accidentes y enfermedades, robos y violencias, inclemencias de la naturaleza, que a veces se acumulaban sobre los desdichados viajeros hasta que su avance se convertía en una huida hacia adelante. Pero el caminante, herido, enfermo, extraviado, desvalijado y teniendo que mendigar, seguía, tenaz, tercamente, hasta caer muerto o llegar al final del camino.

29. Publ. VÁZQUEZ DE PARGA, *Las Peregrinaciones...III*, n.º 80.



Figura 1. Viajeros entreteniéndose por el camino (algunos descalzos).



Figura 2. Viajeros a caballo. Preguntando camino (v. huesas).



Figura 3. Viajeros a caballo. Ropa de abrigo.



Figura 4. Jinete (Absalon). Detalle montura.



Figura 5. Damas nobles en coche de viaje.



Figura 6. Carromato con pasajeros.



Figura 7.
Huida a Egipto. Jamuga.



Figura 8.
Corral de caballos.