

# LAS RUTAS MARINAS DEL CAMINO DE SANTIAGO DESDE SUS COMIENZOS HASTA EL SIGLO XV

## El Camino de Santiago

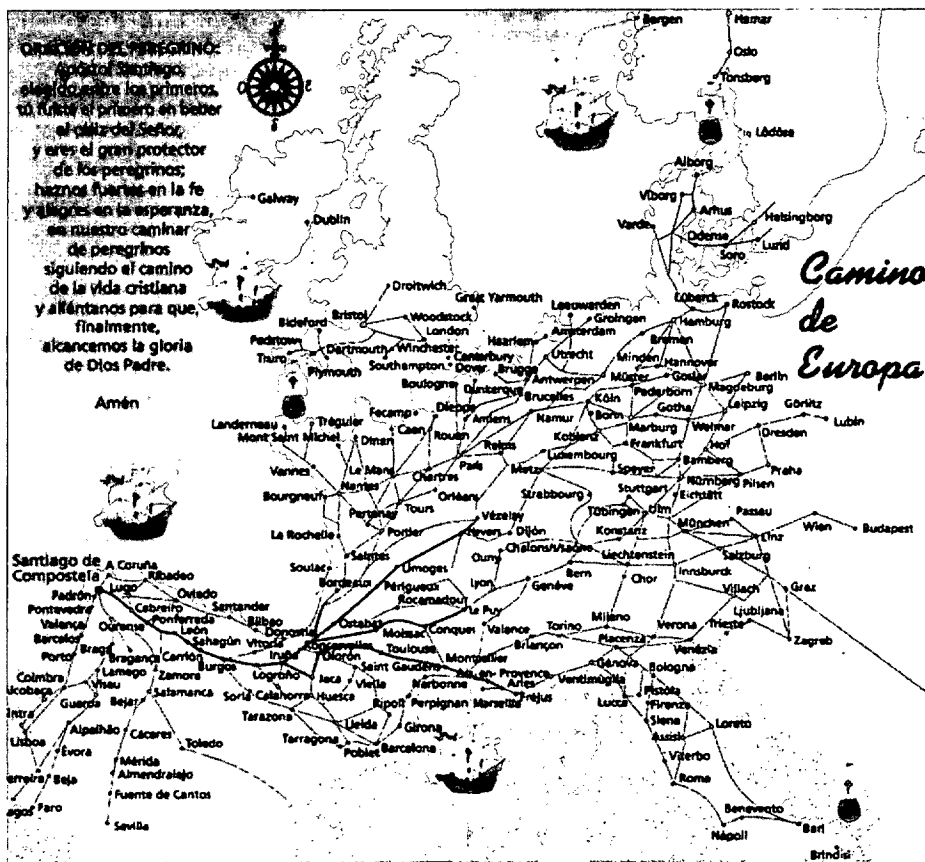


L *Camino de Santiago* se le suele relacionar con un largo camino terrestre, abierto por los peregrinos que desde el siglo IX han acudido de toda Europa a Compostela para visitar la tumba del Apóstol. Y en gran parte es así, puesto que muchos de sus tramos discurren por tierras interiores. Pero ya en la Edad Media había peregrinos que efectuaban por mar alguna etapa de su camino, a veces en busca de puertos cercanos a Santiago, para hacer un viaje

mas corto que el de las largas caminatas terrestres, aun a costa de los riesgos de naufragar o de ser asaltados por los piratas. Y es que en realidad el *Camino de Santiago* es un conjunto de caminos diferenciados por las zonas geográficas por donde discurren, ligadas a los lugares de procedencia de los peregrinos, lo que permite dividirlos en dos grupos: los caminos terrestres y las rutas marinas. Todos ellos con la misma meta, el sepulcro del Apóstol, y todos con la misma guía en el cielo: las estrellas que durante siglos han guiado a los peregrinos. Los navegantes utilizaban las estrellas para orientarse en la mar, y aquellos que transitaban por los senderos del interior de España —sobre todo los procedentes de levante—, elevaban la vista al cielo para seguir de este a oeste la senda luminosa que en la bóveda celeste marcaba la Vía Láctea, que por tal motivo desde entonces también se la conoce con el nombre de *Camino de Santiago*.

## Los caminos terrestres

Hay cuatro caminos que en su totalidad, o en su mayor parte, discurren por tierra firme, son: el *Camino Francés*, el *Camino del Norte*, el *Camino Portugués* y la *Ruta de la Plata*. El *Camino Francés* es quizá el más popular y el más clásico, ya que durante siglos fue seguido por los peregrinos que procedentes de toda Europa entraron a través de los Pirineos, para continuar viaje por tierras del interior español. El *Camino del Norte* es el mas antiguo, comienza en el País Vasco y discurre paralelo a la costa cantábrica. *La Ruta de*



Mapa y oración tomados de una moderna «Credencial de Peregrino», con el detalle de los diferentes caminos.

la Plata comunica a Santiago con el centro y sur de España. El *Camino Portugués* es el que procedente de Portugal entra por Tuy y pasa por Pontevedra.

Con la excepción de la *Ruta de la Plata*, cuya prolongación hacia el sur de España se produjo con el avance de la Reconquista —Salamanca, Cáceres y finalmente Sevilla—, el resto de los caminos en ocasiones eran —y siguen siendo— sólo etapas más o menos largas de viajes que en muchos casos se iniciaban por mar. Al *Camino Francés* se unían los peregrinos irlandeses e ingleses que desembarcaban en las costas atlánticas de Francia; también era el camino de peregrinos de países bálticos y escandinavos que hacían las primeras etapas por mar, y de peregrinos que procedentes del área del Mediterráneo desembarcaban en el sur de Francia o en el levante español. El *Camino del Norte* en parte se nutría con gentes que, procedentes de puertos del norte de

Europa, desembarcaban en la cornisa cantábrica. Y al *Camino Portugués* su unían peregrinos que desembarcaban en diferentes puntos de las costas atlánticas de la Península.

### Las rutas marinas

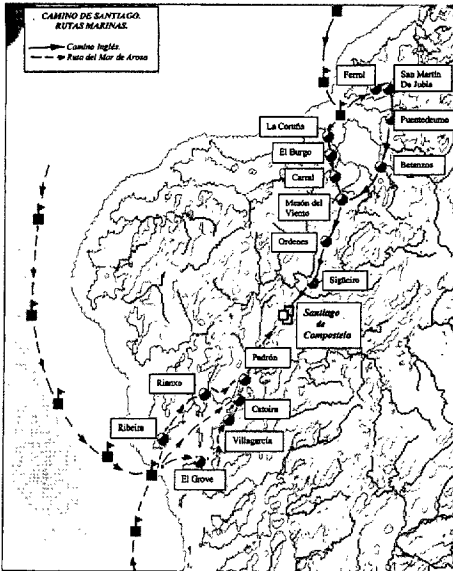
Hay otros dos caminos que son poco nombrados y bastante desconocidos porque en su mayor parte discurren por mar. Ya se sabe que, al contrario de lo que ocurre en tierra firme, donde se abren sendas, se levantan catedrales, iglesias y hostales, y se fundan ciudades que dejan constancia del paso de las gentes, en la mar nada queda del paso de un barco una vez que se ha borrado su estela sobre el agua. Pero las rutas marinas, que comenzaron en el siglo X, han sido muy utilizadas sobre todo a partir del siglo XIV. Entre ellas están las recorridas por los que desembarcaban en Muxía, Finisterre, Corcubión, Muros o Noya, pero hay dos que destacan sobre el resto por su tradición: el *Camino Inglés* y la *Ruta del Mar de Arosa*.

El *Camino Inglés* fue abierto por gentes que procedentes de puertos lejanos del norte de Europa preferían la mar como forma más rápida para llegar a Santiago, a pesar de los riesgos que tenían que correr, y elegían La Coruña o Ferrol como puertos de destino para continuar a pie su peregrinaje a Santiago, de lo que ya hay constancia histórica a partir del siglo X. Numerosos barcos procedentes de Inglaterra llegaron a estos puertos —como fue el caso de los 3.000 peregrinos ingleses que desembarcaron en La Coruña en el Año Santo de 1434—, por lo que la tradición le dio el nombre de *Camino Inglés*. Los peregrinos que desembarcaban en Ferrol solían efectuar una primera visita al Monasterio de San Martín de Jubia —o del Couço—, situado al fondo de la margen norte de la ría, seguían su camino por Puentedeume y Betanzos, y se unían a los peregrinos que, procedentes del puerto de La Coruña, después de visitar en la Ciudad Vieja la iglesia Santiago, continuaban camino hacia El Burgo y Carral. Juntos a la altura del Mesón del Viento continuaban su andar hacia Compostela.

La *Ruta del Mar de Arosa* era otra de las rutas marinas elegida por peregrinos procedentes del norte de Europa, y también era la escogida por gentes procedentes de Portugal o del sur de España. Desembarcaban en la ría de Arosa —en Ribeira, en la margen norte; en El Grove, en la margen sur, o en cualquier punto del interior de la ría—, y seguían a pie hacia Santiago bordeando el río Ulla, para pasar Padrón y unirse al *Camino Portugués*.

### El camino recorrido por el Apóstol

La *Ruta del Mar de Arosa* coincide con la última etapa del viaje realizado por Teodoro y Anastasio, discípulos de Santiago, que en la primera mitad del



siglo I trajeron por mar los restos del Apóstol desde Palestina al lugar de su enterramiento. Santiago, después de su enterramiento. Santiago, después de predicar en España, había regresado a Palestina, donde fue encarcelado y decapitado por orden de Herodes Agripa en el año 44. Fue entonces cuando los discípulos huyeron de Jaffa en barco, llevando consigo el cuerpo del hijo del Zebedeo. Cruzaron el Mediterráneo, pasaron el estrecho de Gibraltar, bordearon las costas de Portugal, entraron en la ría de Arosa, continuaron por el río Ulla y llegaron a Iria Flavia, donde amarraron su barco a una columna de piedra o «padrón» —de ahí el nombre actual de Padrón—. Desde allí continuaron a pie hasta el lugar donde dieron

sepultura al cuerpo del Apóstol, y donde sus restos reposaron en el olvido hasta el siglo IX.

## El comienzo del Camino y vicisitudes de sus primeros tiempos

Fue sobre el 813 cuando el eremita Payo vio unas extrañas luces en un monte e informó de ello a Teodomiro, obispo de Iria Flavia, quien efectuó las correspondientes investigaciones y descubrió la tumba del Apóstol cubierta por la vegetación. La noticia del hallazgo se difundió por todo el orbe cristiano. Alfonso II el Casto, rey de Asturias, ordenó construir en aquel lugar una iglesia, alrededor de la cual comenzó a crecer la ciudad. Como en aquellos tiempos la morería era un constante peligro para la cristiandad, Alfonso II se valió del subterfugio de presentar a Santiago matando moros, lo que tuvo un gran éxito, impulsó las primeras peregrinaciones, y dio origen a la conocida figura de *Santiago Matamoros*. En el siglo X ya eran importantes las peregrinaciones que procedentes de Asturias acudían a visitar la tumba del Apóstol, fervor que se propagó rápidamente por toda la cristiandad, y trazó los primeros bosquejos de los caminos por tierra y por mar, aunque por tierra y por mar también aparecieron gentes que llevaron a cabo actos de piratería, invasiones y pillajes. Almanzor llegó por la costa el 11 de agosto del 997, arrasó Santiago y destruyó la primera basílica. También llegaron vikingos y normandos que sembraron de terror y destrucción las costas gallegas, y saquearon los pueblos de las rías hasta donde podían llegar con sus barcos. Hablan las crónicas de la



La barca con los restos del Apóstol, amarrada al «padrón» de Iria Flavia. Relieve en piedra que se conserva en Padrón.

invasión normanda dirigida por el vikingo Gunderedo, que llegó a la ría de Arosa con 100 naves; no se sabe exactamente si se adueñó de Compostela, pero con sus ataques sometió a la zona a un gran sufrimiento.

En el 1075 se empezó a construir la actual catedral sobre el emplazamiento de la anterior basílica, y durante el siglo XI las peregrinaciones comenzaron a extenderse de forma considerable más allá de nuestras fronteras. En la primera mitad del siglo XII destacó la figura de Diego Gelmírez, obispo de Santiago, e insigne personaje de la historia gallega, que hacia el 1128 concluyó la mayor parte de la nueva catedral. Nacido al parecer en las torres de Catoira —que habían sido construidas en la ría de Arosa como defensas y vigías ante las invasiones por mar—, Gelmírez creó cerca de Padrón unos astilleros, donde con la ayuda de los maestros carpinteros genoveses Augerio y Fuxón, construyó hacia el 1124 una flota de galeras para hacer frente a las invasiones que venían por mar.

En el siglo XII fue cuando se escribió el «Códice Calixtino», que recoge la crónica de viaje *Guía del Peregrino de Santiago de Compostela*, escrita por el monje francés Aymeric Picaud hacia el 1130, la cual en su momento dio gran propaganda a Compostela, y es con muchas posibilidades la primera guía turística escrita sobre tierras españolas. Avanzado el siglo XII, hay que citar

algunas fechas que fueron claves para Santiago y sus caminos. En 1170 se sitúa la fecha de fundación de la Orden de Caballeros de Santiago. En 1181, el papa Alejandro III proclamó la bula *Regis Aeterni*, con la concesión del privilegio del jubileo y el perdón de los pecados —incluso en los casos reservados a la Santa Sede— a los peregrinos que arrepentidos acudieran a la catedral de Santiago el año en que el día del Santo —el 25 de julio—, cayese en domingo; el año siguiente, el 1182, fue el primer jubileo, que vio cómo las peregrinaciones se multiplicaban. En el 1184, los almohades amenazaron Lisboa y Santarém con un potente ejército y una fuerte escuadra, pero sufrieron una gran derrota por fuerzas de la Península, entre ellas 20.000 hombres del arzobispo compostelano Suárez de Deza, lo que supuso una buena propaganda para Compostela y para sus peregrinaciones.

El siglo XIII representó una época de esplendor para la zona. En 1211 se consagró definitivamente la basílica, y las peregrinaciones alcanzaron un gran auge. En cambio el siglo XIV fue sangriento y oscuro para Santiago. Luchas, traiciones, venganzas y escaramuzas se mezclaron con las peregrinaciones por tierra y las primeras realmente importantes por mar. En 1386 llegó a Compostela Juan de Gante, duque de Lancaster, que había desembarcado en La Coruña para reivindicar los derechos de su esposa al trono de Castilla; la guerra, combates, la peste, y una fuerte indemnización zanjaron el problema. Siguió un confuso siglo XV, con la revolución de las «hermandades» en toda Galicia: la guerra del pueblo llano por sus libertades y contra los privilegios de los señores. Fue el periodo feudal de Pedro Madruga, que murió asesinado en 1486, el mismo año en que los Reyes Católicos llegaron a Compostela, donde después de recibir homenaje partieron para La Coruña, dejando bien sentada su autoridad entre la nobleza gallega, que en gran parte fue encaminada a Granada para la última batalla contra el moro en España.

## Los barcos de los primeros peregrinos

Las características exactas de los barcos utilizados por los primeros peregrinos son difíciles de establecer, ya que la mayor parte de la información existente sobre las naves de la época comprendida entre los siglos IX y XV, salvo algunos hallazgos arqueológicos, proviene de documentos de la época, en los que el artista o el artesano de turno estaba más preocupado por captar una escena, narrar un hecho, o transmitir un mensaje, que por reproducir fielmente un barco para que quedara constancia de sus características. De todas formas, con la información existente se puede decir de manera aproximada como podían haber sido aquellos barcos.

En los principios de esta época, para el comercio se desarrollaron naves de vela muy panzudas, con mucha manga en relación con la eslora, bordas altas,

y gobernadas por espadillas, que fueron los primeros buques utilizados por la mayoría de los peregrinos. A partir del siglo XII, a estos buques se les introdujeron algunas mejoras, como la sustitución de las espadillas por timón fijo a popa —con lo que se ganó maniobrabilidad—, y se ampliaron, completaron y mejoraron los aparejos para aumentar el andar y facilitar las ceñidas. Un barco de esta época era la *coca*, nave utilizada para el transporte de gentes y mercancías que podía desplazar más de 100 toneladas, de construcción a tingladillo, timón en el codaste, y un palo con vela cuadra. Más adelante se completó su aparejo y nació la *nao*, de alto bordo, con dos o más palos, y un desplazamiento que podía superar las 200 toneladas. Son estos buques los que con más frecuencia se repiten en documentos de la época (códices, relieves, mosaicos, miniaturas o pinturas) que representan la venida del cuerpo de Santiago por mar, o escenifican vidas de santos en muchas de las iglesias del románico y el gótico que jalonan los caminos de España, por lo que indudablemente responden a los tipos y características de los barcos utilizados por aquellos primeros peregrinos.



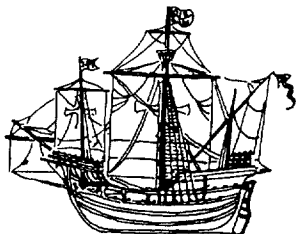
Barcos del duque de Normandía atravesando el canal de la Mancha para el asalto de Inglaterra de 1066. Escena tomada del «Tapiz de Bayeux», siglo XI.

## La persistencia del Camino

Tras esta rápida vista de la historia y de los barcos de aquellos tiempos, sólo resta dedicar un recuerdo a los pioneros que por tierra y mar abrieron sendas que han llegado hasta hoy. Con la perspectiva que nos da la historia, resulta sorprendente el tesón de los peregrinos de la Edad Media, que sorteaban fatigas, enfermedades, pillajes, guerras, salteadores —y en la mar tormentas y piratas—, y efectuaban largos viajes para acudir a Santiago, y en su peregrinaje abrieron los caminos que han persistido hasta nuestros días. Hay muchos grandes centros de peregrinación en el mundo; en el ámbito de la cristiandad destacan los Santos Lugares de Jerusalén y San Pedro en Roma, mas importantes que Santiago, pero sin caminos que hayan perdurado

a través de la historia. Éste es un honor que corresponde a Santiago, que en el presente año 1999 —último año jubilar del siglo XX y del segundo milenio—, ve cómo sus caminos se llenan de peregrinos que, como ya es costumbre, acuden a Compostela por tierra, mar y aire, a presentar sus respetos al Apóstol.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



#### BIBLIOGRAFIA

- AMICH, Julián: *Diccionario Marítimo*. Editorial Juventud, 1998.
- SALGADO ALBA, Jesús: *El Buque de Escolta en la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán, 1989.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María: *El Salón Náutico y sus Medallas*. Fira de Barcelona, 1991.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *España en la Mar. Una Historia Milenaria*. Comisaría General de España en la EXPO de Lisboa y Lunweg Editores, 1998.
- CARRERO BLANCO, J. L.: *Instituto de Estudios Políticos*, 1962.
- CASTROVIEJO, José María: *Galicia. Guía espiritual de una tierra*. Espasa-Calpe, 1960.
- «TURGALICIA»: *Galicia. Pórtico de la Gloria. El Camino de Santiago*. Dirección General de Turismo de la Xunta de Galicia, 1998.
- «TURGALICIA»: *Galicia. Pórtico de la Gloria. Las Rías y sus Puertos*. Dirección General de Turismo de la Xunta de Galicia, 1996.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, J. M.: *La Mar, los Buques y el Arte*. Silex, 1986.
- «ABC». Número especial: *Los caminos del Camino*. Marzo de 1999.
- «Paisajes desde el tren»: *Misterios del Camino de Santiago*. COMFERSA, abril de 1999.