

UNIVERSIDADE DA CORUÑA  
DEPARTAMENTO DE HISTORIA MEDIEVAL  
FACULTADE DE HUMANIDADES



TESIS DE DOCTORADO

LA PEREGRINACIÓN MARÍTIMA. EL CAMINO  
INGLÉS DESDE LA RÍA DE FERROL EN LA BAJA  
EDAD MEDIA

Presentada por: M<sup>a</sup> VIOLETA MIRAZ SECO  
Directora: PROF. DR. D<sup>ña</sup>. PAZ ROMERO PORTILLA

Ferrol, 2013

## Resumen

Este trabajo estudia la llegada de peregrinos desde las islas Británicas por vía marítima a la ría de Ferrol entre los siglos XIV y XV, años de mayor apogeo de arribada de peregrinos ingleses al puerto de A Coruña.

Para ello se parte de un contexto general hasta llegar al específico como es el Camino inglés desde la ría de Ferrol. Así, comenzamos analizando los antecedentes de la peregrinación marítima. Posteriormente, estudiamos las peregrinaciones en la misma Inglaterra así como el culto a Santiago que allí existía. Se hace especial referencia a la peregrinación marítima, a la travesía, a las diversas rutas, a los preparativos y a los peregrinos que llegaban a nuestras costas, por ello se examinan los relatos de varios de estos peregrinos, documentos que son un punto muy clarificador para este trabajo. Finalmente, analizamos el Camino inglés desde la ría de Ferrol en la Baja Edad Media y el contexto histórico-social de la zona en aquella época.

Las conclusiones finales y los diferentes aspectos abiertos en este estudio encaminan nuevas y futuras líneas de investigación; son aspectos que han sido tratados de soslayo y que necesitan ser analizados más profundamente ya que en este trabajo no se les ha podido dedicar espacio suficiente por ser asuntos secundarios al tema principal de este trabajo.

## Resumo

Este traballo estuda a chegada de peregrinos dende as Illas Británicas por vía marítima á ría de Ferrol entre os séculos XIV e XV, anos de maior apoxeo de arribada de peregrinos ingleses ó porto de A Coruña.

Para elo pártese dun contexto xeral ata chegar ó específico como é o Camiño inglés dende a ría de Ferrol. Así, comezamos analizando os antecedentes desta peregrinación marítima. Logo estudamos as peregrinacións na mesma Inglaterra así como o culto a Santiago que alí houbo. Faise especial referencia á peregrinación marítima, á travesía, aos diversos camiños, aos preparativos e aos peregrinos que chegaron ás nosas costas, por iso examínanse os relatos de peregrinos que son un punto moi clarificador para este traballo. Finalmente, analizamos o Camiño inglés dende a ría de Ferrol na Baixa Idade Media e o contexto histórico e social da zona naquela época.

As conclusións finais e os diferentes aspectos abertos neste estudo encamiñan novas e futuras liñas de investigación; son aspectos que foron tratados á marxe e que necesitan ser analizados de xeito máis intenso pois neste traballo non se lles puido dedicar espazo abondo por ser asuntos secundarios ao tema sobranceiro deste traballo.

## Abstract

This work studies the pilgrims' arrival from the British islands on seaway to the Ferrol estuary between the XIV and XV centuries when the English pilgrims' arrival to A Coruña port was at its height.

To achieve this purpose, we begin from a general context up to reach a specific one as it is the English Way from the Ferrol estuary. So we start analyzing the previous records of this sea pilgrimage. After that, we study the pilgrimages in England and also the worship of Saint James there. Special reference is made to the sea route itself, the different ways, the arrangements and the English pilgrims who arrived to our coasts, that it is why we study several pilgrims' texts which are a very enlightening point for this work. Finally, we analyze the English Way from the Ferrol estuary in the Late Middle Ages and the historical and social context in that place at that time.

The final conclusions and the different aspects open in this study lead to new and future investigations; they are aspects which were treated sideways and they need to be analysed in a deeper way because in this work they could not be given enough space for being secondary topics in relation to the main one.

## ÍNDICE

<b>ABREVIATURAS</b> .....	10
<b>SIGLAS</b> .....	12
<b>ARCHIVOS</b> .....	13
<b>FUENTES</b> .....	14
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	20
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	59
1. ESTADO DE LA CUESTIÓN.....	64
1.1. <u>Historiografía sobre la peregrinación marítima y el camino inglés</u> <u>desde la ría de Ferrol</u> .....	66
2. METODOLOGÍA Y DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO.....	72
3. AGRADECIMIENTOS.....	78

### **CAPÍTULO I. ANTECEDENTES DE LA PEREGRINACIÓN MARÍTIMA**

<b>A SANTIAGO</b> .....	81
1.1. CONCEPTO DE PEREGRINACIÓN.....	82
1.1.1. <u>Santiago y el mar</u> .....	87
1.2. RELACIONES ATLÁNTICAS ENTRE GALICIA Y LAS ISLAS BRITÁNICAS.....	90
1.2.1. <u>Relaciones religiosas-espirituales</u> .....	91
1.2.2. <u>Relaciones marítimo-comerciales</u> .....	98
1.3. LAS CRUZADAS.....	101
1.3.1. <u>La segunda cruzada. Cruzados en Santiago</u> .....	102

<b>CAPÍTULO II. HOMO VIATOR ANGLORUM.....</b>	<b>107</b>
2.1. PEREGRINACIONES EN INGLATERRA. SANTUARIOS MÁS COMUNES.....	112
2.1.1. <u>Canterbury</u> .....	115
2.1.2. <u>Nuestra Señora de Walsingham</u> .....	118
2.1.3. <u>Santa Cruz de Bromholm</u> .....	120
2.1.4. <u>Santuarios menores</u> .....	121
2.2. CULTO AL APÓSTOL SANTIAGO EN INGLATERRA.....	126
2.3. INFLUENCIA DE LAS PEREGRINACIONES JACOBEAS EN INGLATERRA.....	128
2.3.1. <u>En el arte</u> .....	129
2.3.2. <u>En la literatura</u> .....	131
 <b>CAPÍTULO III. LA PEREGRINACIÓN MARÍTIMA.....</b>	 <b>139</b>
3.1. RELACIONES COMERCIALES ENTRE INGLATERRA Y GALICIA EN LOS SIGLOS XIV Y XV.....	140
3.1.1. <u>Comercio y peregrinación</u> .....	141
3.1.2. <u>Los principales puertos</u> .....	147
3.1.3. <u>Principales mercancías</u> .....	151
3.2. LA TRAVESÍA.....	153
3.2.1. <u>Los buques</u> .....	153
3.2.2. <u>Dificultades de la navegación</u> .....	158
3.2.3. <u>Las rutas</u> .....	163
3.2.4. <u>Apogeo y decadencia de la ruta</u> .....	167

<b>CAPÍTULO IV. LOS PEREGRINOS JACOBEO INGLESES</b> .....	179
4.1. RAZONES Y MOTIVOS PARA PEREGRINAR.....	181
4.2. LOS PEREGRINOS.....	185
4.2.1. <u>Mujeres peregrinas</u> .....	189
4.3. PREPARACIÓN DEL VIAJE .....	192
4.4. LICENCIAS Y CARTAS DE PROTECCIÓN.....	197
4.5. SEGURIDAD.....	205
<b>CAPÍTULO V. RELATOS DE PEREGRINOS INGLESES</b> .....	214
5.1. <i>THE PILGRIM'S SEA VOYAGE AND SEACKNESS</i> .....	216
5.2. <i>THE BOOK OF MARGERY KEMPE</i> .....	219
5.2.1. <u>Margery Kempe</u> .....	221
5.2.2. <u>The Book de Margery Kempe. Su viaje a Compostela</u> .....	223
5.3. WILLIAM WEY.....	230
5.3.1. <u>El Itinerarium</u> .....	233
5.4. OTROS RELATOS .....	239
<b>CAPÍTULO VI. EL CAMINO INGLÉS DESDE LA RÍA DE FERROL EN LA BAJA EDAD MEDIA</b> .....	245
6.1. “LOS CAMINOS INGLESES”.....	247
6.1.1. <u>A Coruña</u> .....	247
6.1.2. <u>Otros puertos</u> .....	252
6.2. EL CAMINO INGLÉS DESDE LA RÍA DE FERROL .....	256
6.2.1. <u>Los diferentes puertos de la ría en la Baja Edad Media</u> .....	256

6.2.2. <u>Ferrol en la Baja Edad Media</u> .....	262
6.2.3. <u>Control y violencia nobiliar</u> .....	273
6.2.4. <u>Condiciones de la ruta</u> .....	280
6.2.5. <u>Seguridad y protección</u> .....	288

## **CAPÍTULO VII. CONCLUSIÓN Y FUTURAS LÍNEAS DE ESTUDIO...293**

### **ANEXOS**

Anexo I.....	309
Anexo II.....	311
Anexo III.....	312
Anexo IV.....	313
Anexo V.....	314
Anexo VI.....	315
Anexo VII.....	316
Anexo VIII.....	317
Anexo IX.....	318
Anexo X.....	319
Anexo XI.....	320
Anexo XII.....	321
Anexo XIII.....	322
Anexo XIV.....	323
Anexo XV.....	326
Anexo XVI.....	327



Anexo XVII.....	329
Anexo XVIII.....	330
Anexo XIX.....	331
Anexo XX.....	332
Anexo XXI.....	336

## ABREVIATURAS

A.D. apéndice documental

art. artículo

c. caja

ca. circa (alrededor)

cap. capítulo

cfr. confrontar

coord. coordinador/a

dir. director/a

doc. documento

ed. editor/a

eds. editores

ET AL. y otros (autores)

D.L. depósito legal

I. línea

II. líneas

f. folio

ff. folios

fasc. fascículo

ibíd. cita inmediatamente anterior

Imp. imprenta

n. número

ob. cit. obra citada

p. página

pp. páginas

Rev. revista

r. reverso

S.A sociedad anónima

S.L. sociedad limitada

t. tomo

tr. traductor/a

trans. transcripción

v. volumen

vid. veáse

## SIGLAS

ACS Archivo Catedral de Santiago

AD Archives Départemental

ADA Archivo de los Duques de Alba

AGS Archivo General de Simancas

AHDS Archivo Histórico Diocesano de Santiago

AHN Archivo Histórico Nacional

AHRG Archivo Histórico del Reino de Galicia

AMC Archivo Municipal de A Coruña

BN Biblioteca Nacional

BAC Biblioteca de Autores Cristianos

CCR Calendar of the Close Rolls

CPR Calendar of the Patent Rolls

CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científicas

PRO Public Record Office

RAE Real Academia Española

RAG Real Academia Galega

RAH Real Academia de Historia

RGS Registro General del Sello

## ARCHIVOS

Abajo mencionamos los diferentes archivos que se han consultado y con los que se ha trabajado a lo largo del período de investigación:

- Archivo Municipal de A Coruña
- Archivo General de Simancas
- Archivo de los Duques de Alba
- Archivo Histórico del Reino de Galicia
- Archivo Histórico Nacional
- Archivo Municipal de Ferrol
- Archivo Municipal de Mugardos
- Archivo Municipal de Pontedeume
- Archivo Municipal de Neda
- Archivo Naval de Ferrol
- Archivo Catedral de Santiago de Compostela
- Archivo Histórico Universitario de Santiago
- British Library
- British Museum

## FUENTES

Para el estudio de esta materia como de cualquier otra se debe recurrir a las fuentes directas, unos fondos documentales que en nuestro caso no han sido abundantes pero sí definitivos. Las fuentes publicadas que se pueden consultar para la documentación inglesa son numerosas y de gran calidad. Son las inmensas colecciones de los *Calendars of the Close Rolls* y *Patent Rolls* junto con la recopilación de los *Foedera* de Rymer.

Entre los documentos que encontramos en las colecciones antes citadas debemos resaltar sobre todo las licencias que se daban a los barcos que salían del país, en las que constaban el número de peregrinos, el destino y muchas veces el puerto de llegada y de salida así como el nombre del barco y del dueño además de la fecha de partida; eran documentos necesarios para salir de territorio inglés, si bien hubo barcos que no las sacaban y navegaban sin ellas con lo cual se arriesgaban a ser multados, aunque también hubo años en que no fueron requeridas. Contamos además con numerosos testamentos puesto que al ser un viaje arriesgado y peligroso muchos peregrinos, sobre todo los más pudientes, solían hacer testamento donde mencionan la razón de dejar escrita su última voluntad o en los que se deja escrito el deseo de que alguien, un siervo o un familiar, vaya en peregrinación en su lugar una vez muerto. Por último, tenemos las cartas de protección, documentos en los que las posesiones del peregrino se ponían bajo la protección de unos abogados para que velasen por sus propiedades mientras estaban de peregrinación.

Cuando se investiga sobre la ruta marítima jacobea en la Edad Media desde Inglaterra, aparte de la riqueza y variedad documental que encontramos en los archivos ingleses, con salvoconductos, testamentos, licencias de embarque y cartas

de recomendación entre otros que acabamos de mencionar, contamos además con los relatos de los peregrinos que hicieron este camino y aunque no son abundantes, son, sin duda, fuentes destacadas en este trabajo puesto que la información que ofrecen evidencian su relevancia por su efecto clarificante en el conocimiento de una ruta poco estudiada, además de su riqueza filológica e histórica y su variedad temática y de estilos.

### FUENTES PUBLICADAS

ALEXANDER, M. (tr.), *Beowulf*, Penguin Classics, Harmondsworth, 1977.

ALFONSO X EL SABIO, *Las siete Partidas del Sabio Rey Don Alonso el nono*, glosadas por Gregorio López del Consejo Real de las Indias de su Majestad, Boletín Oficial del Estado, Madrid, 1985.

*An English Chronicle of the Reigns of Richard II, Henry IV, Henry V and Henry VI*, Camden Society 64 (Old Series), 1855.

ANDERSON, A. O. y ANDERSON M. O. (ed.), *Adomnan's Life Columbia*, Thomas Nelson and Sons Ltd, Londres, 1961.

BARLOW, CL. W., *Martini Episcopi Bracaensis Opera Omnia*, Papers and Monographs of the American Academy in Rome, XII, Yale University Press, New Haven, 1950.

BEDA, *Ecclesiastical History of the English People*, Penguin Books, Londres, 1990.

BENSON, D. L., (ed.), *The Riverside Chaucer*, Houghton Mifflin, Boston, 1987.

BEST, R. I., BERGIN, O., y O'BRIEN, M. A. (eds.) *The Book of Leinster*, Institute for Advanced Studies, Dublín, 1954.

BRANDANO, SANTO, *Navigatio Sancti Brendani Abbatis*, Anaya, Madrid, 1996.

BREMEN, A., *Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum*, BEILHARZ, E. A., (tr.), University of Nebraska, 1934. También disponible en: <http://www.kb.dk/permalink/2006/manus/378/eng/61+recto/?var=>

*Calendar of the Close Rolls*: Eduardo II (1307-1327), Eduardo III (1327-1377), Ricardo II (1377-1399), Enrique IV (1399-1413), Enrique V (1387-1422) y Enrique VI (1422-1461), Kraus Reprint, Nendeln (Liechtenstein), 1971.

*Calendar of the Close Rolls*: Eduardo IV (1461-1483), Eduardo V (1483) y Ricardo III (1483-1485), Her Majest's Stationery Office, Londres, 1981.

*Calendar of the Patent Rolls*, Nendeln (Liechtenstein): Kraus Reprint, 1971. También en <http://www.uiowa.edu/~acadtech/patentrolls> desde Eduardo I, v. 3 (1292-1301) hasta Enrique VI, v. 5 (1446-1452).

CAL PARDO, E., *El monasterio de San Salvador de Pedroso en tierras de Trasancos*, Colección Documental, Excma. Diputación Provincial de La Coruña, A Coruña, 1984.

CHAUCER, G. *The Canterbury Tales*, Oxford University Press, Oxford, 1985.



*Cortes de los antiguos Reinos de León y Castilla*, publicados por la Real Academia de la Historia, Madrid, (5 v.), 1883-1903.

*Crónicas de los Reyes de Castilla desde Don Alfonso el Sabio hasta los católicos Don Fernando y Doña Isabel*, Colección ordenada por Cayetano Rosell, 3 vols., M. Rivadeneyra, Madrid, 1877.

DÍAZ MARTÍN, L.V., *Colección documental de Pedro I de Castilla (1350-1369)*, tomos I, II, III, IV, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1999.

EGERIA, *Itinerarios a Jerusalén y al oriente cristiano*, ARIAS ABELLÁN, C. (tr.), Universidad de Sevilla, Sevilla, 2000.

ESTRABÓN, *Geografía*, Libros III-IV, Gredos, Madrid, 1992.

FALQUE REY, E. (ed.), *Historia Compostelana*, Akal, clásicos latinos medievales, Madrid, 1994.

FROISSART, J., *Crónicas*, Selección de Lecturas medievales, 27, Siruela, Madrid, 1988.

FUCELLI, A., *L'itinerario di Bartolomeo Fontana*, Centro Italiano di Studi Compostellani, n. 6, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoles, 1987.

GARMONSWAY, G. N. (ed. y tr.), *The Anglo-Saxon Chronicle*, J. M. Dent & Sons Ltd., Londres, 1972.

GONZÁLEZ CRESPO, E., *Colección Documental de Alfonso XI*, Universidad Complutense, Madrid, 1985.

GONZÁLEZ, J., "Aportación de Fueros castellanos-leoneses", en *Anuario de Historia del Derecho de España*, XVI, (1945), pp. 648-954.

LANGLAND, W., *Piers Plowman*, Oxford University Press, Oxford, 1992.

*Liber Sancti Jacobi* más conocido como *Codex Calixtinus*, se encuentra en el Archivo de la Catedral de Santiago, ACS, CF 14.

LOPES, F., *Chronica de El-Rei D. João I*, v. 2, Escritorio, Lisboa, 1897-1898.

LÓPEZ FERREIRO, A., *Colección Diplomática de Galicia Histórica*, Tip. Galaica, Santiago de Compostela, 1901.

LOSCERTALES DE G. DE VALDEAVELLANO, P., (trans.), *Tumbo del Monasterio de Sobrado de los Monjes*, Dirección General del Patrimonio Artístico y Cultural, Archivo Histórico Nacional, Madrid, 1976.

MARCOS PÉREZ, P. J., “The Pylgrims Sea-Voyage and Sea-Sickness, poema medieval dedicado a los peregrinos ingleses con rumbo a Compostela. Comentario y traducción al español”, *EPOS*, Revista de Filología, XVIII, (2002), pp. 343-367.

MEECH, S. B. y ALLEN, H. E. (ed.), *The Book of Margery Kempe*, Oxford University Press, Londres, 1940.

MELA, P., *Corografía*, Universidad de Murcia, Murcia, 1989.

MONTERO DÍAZ, S., *La colección Diplomática de San Martín de Jubia* (977-1199), El Eco Franciscano, Santiago, 1935.

*Monumenta Germaniae Historia*, Scriptores, v. XIII.

OROSIO, P., *Historias*, Gredos, Madrid, 1982.

*Portugaliae Monumenta Historica, a saeculo octavo post Christum usque ad quintumdecimum*. *Scriptores*, volumen I. Reedición de Kraus reprint LTD., Nendeln, Liechtenstein, 1967.

RYMER, TH., *Foedera, Conventiones, Literae et cujuscunque generis Acta Publica inter Reges angliae...Imperatores, Reges, Pontifices, Principes, vel Comunitates...* Accurante Thoma Rymer. 10 vols., Editio Tertia, Hagrae Comitum, Apud Joannem Neaulme, 1740. Tambien en:

<http://www.british-history.ac.uk>.

SAINERO SÁNCHEZ, R., *El Libro de las Invasiones*, Akal D.L., Torrejón de Ardoz, 1987.

SHAKESPEARE, W., *All's Well that Ends Well*, Arden, Londres, 1966.

- *Hamlet*, Arden, Londres, 1987.

WENDELL, CH. (tr.), *De Expugnatione Lyxbonensi, The Conquest of Lisbon*, Columbia University Press, Nueva York, 2001.

WEY, W., *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*, Roxburghe Club, Londres, 1957.

WRIGHT, TH., (ed.), *The Historical Works of Giraldus Cambrensis*, Kessinger Publishing, Londres, 1863.

## BIBLIOGRAFÍA

AGERO, J. (ed. y dir.), *Ferrol en la Historia marítima*, Mediterráneo-Agedine, Madrid, 2004.

AGUILAR HERRANDO, J., “La ingeniería en los puertos de la Edad Media”, en *XXII Semana de estudios medievales*, Gobierno de Navarra, Pamplona, (1996), pp. 235-262.

ALFAYA LAMAS, E. y VILLAVERDE SOLAR, M<sup>a</sup> D., “Historia, arte y peregrinación en el itinerario irlandés a Compostela”, *Cuadernos de estudios gallegos*, t. 56, n. 122, (1999), pp. 235-248.

ALLMAN, C. T., *Henry V*, University of California Press, Bekerly, 1992.

ALMAZÁN, V., *Gallaecia Scandinavica. Introducción ó estudio das relacións galaico-escandinavas durante a Idade Media*, Galaxia, Vigo, 1986.

-“Lutero y Santiago de Compostela”, en *Compostellanum*, n. 32, (1987), pp. 533-559.

- “Santa Brígida de Suecia peregrina a Santiago, Roma y Jerusalén”, en *Santiago, Roma, Jerusalén: Actas del III Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Santiago de Compostela en 1997; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Xerencia de Promoción do Camiño de Santiago, (1999). pp. 13-27.

ALONSO ROMERO, F., *Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las islas Británicas y medios de navegación*, Castrelos, Vigo, 1976.

- “Antecedentes, realización y finalidad de la expedición Breogán”, en *Gallaecia*, v. 2, (1976), pp. 173-191.
- *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas en la alta Edad Media*, Tórculo, Santiago, 1977.
- “A gravura dunha embarcación tipo”cog” na colexiata de Santa María do Campo”, en *Brigantium*, v. 3, (1982), pp. 249-253.
- “Sobre los orígenes de los antiguos puertos del noroeste peninsular”, en *Lucerna*, v. II, (1987), pp.135-163.
- *Crenzas e tradicións dos pescadores galegos, británicos e bretóns*, Consellería de Pesca, Santiago de Compostela, 1996.
- “Las embarcaciones de la segunda Cruzada y su ruta atlántica desde Dartmouth hasta Galicia en el año 1147”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol, septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 1, (1998), pp. 35-78.
- “Arribada de la flota británica al puerto de Noia e 1147”, en *De año santo a año santo: año santo, homenaxe a “Manole”*, Mostra filatélica internacional, (1999), pp. 31-14.
- “Os relatos das navegacións dos monxes celtas”, en *V Encontros de embarcacións tradicionais*, Federación Galega pola Cultura Marítima, Poio, (2001), pp. 38-41.
- “La Edad Media: las naves de segunda cruzada y su navegación desde Dartmouth hasta Gijón en 1147”, en *Gijón, puerto anglo-sajón*, Oviedo, (2005), pp. 17-35.

ALONSO TRONCOSO, V., *Ferrolterra galaico- romana*, Concello de Ferrol, Ferrol, 1997.

ANDERSON R. Y R. C., *The Sailing Ship: Six Thousand Years of History*, G. G. Harrap, Londres, 1926.

ANDRADE CERNADAS, J. M., *Monxes e mosteiros na Galicia medieval*, Universidade de Santiago de Compostela, Santiago, 1995.

-“A Peregrinación a Santiago de Compostela e os seus camiños”. *Galicia románica e gótica*, Exposición en Ourense, Catedral, 27 de xuño-outubro 1997, Santiago de Compostela: Consellería de Cultura e Comunicación Social, (1997), pp. 54-61.

- “Hospitalidad con el peregrino”, en *Historia 16*, Madrid, (1999), pp. 10-15.

-“Espacios de peregrinación: hospitalidad monástica en el Camino de Santiago”, *Quédate con nosotros!: peregrinos y testigos en el Camino. X Jornadas de Teología*, Instituto Teológico Compostelano, 7, 8 y 9 de septiembre de 2009, ÁLVAREZ, C., MÉNDEZ FERNÁNDEZ, B., PÉREZ LÓPEZ, S. L., SANJURJO OTERO, R., (coord.) Santiago de Compostela: Instituto Teológico Compostelano, (2010), pp. 99-117.

-“Unha breve historia das peregrinacións a Santiago de Compostela”, en *Regreso á orixe. Unha viaxe contemporánea. Xerusalén, Roma, Santiago*, Santiago, (2010), pp. 55-61.

- “Santiago y las tradiciones jacobitas: el "Locus Sancti Iacobi" y la Compostela medieval”, *La Catedral de Santiago: belleza y misterio*, Santiago de Compostela, Lunwerg, (2011), pp. 18-25.

ANDRADE CERNADAS, J. M. y PÉREZ RODRÍGUEZ, F. J., *Historia de Galicia. Galicia Medieval*, t. III, Vía Láctea, A Coruña, 1995.

ANGUITA JAÉN, J. M<sup>a</sup>. “Literatura odepórica: Itinerarium peregrinationis de William Wey”, en *Iacobus: Revista de estudios jacobeos y medievales*, n. 11-12, (2001), pp. 261-278.

ARIAS, M. X. y SANFIZ, H., *Maniños no pasado*, Concello de Fene, Fene, 1995.

- *Barallobre no pasado*, Concello de Fene, Fene, 1996.

ARMAS CASTRO, X., “Una familia de mercaderes pontevedreses a finales de la Edad Media”, en *Cuadernos de estudios gallegos*, v. 36, n. 101, (1986), pp.118-132.

- *Os irmandiños*, Bruño, A Coruña, 1990.

- *Pontevedra en los siglos XII a XV configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*, Fundación Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa, A Coruña, 1992.

- *As orixes do camiño de Santiago guerras, peregrinación e comercio*, Asociación Socio-pedagóxica Galega, A Coruña, 1993.

ARRIBAS BRIONES, P., *Pícaros y picaresca en el camino de Santiago*, Librería Berceo, Burgos, 1999.

ASHLEY, K. M., *Being a Pilgrim: Art and Ritual on the Medieval Routes to Santiago*, Lund Humphries, Farham, 2009.

ASTON, M., *Thomas Arundel*, Clarendon Press, Oxford, 1967.

ASTON, T. H., y HILTON, R.H. (eds.), *The English Rising of 1381*, Cambridge University Press, Cambridge, 1984.

ATIENZA, J. G., *Los caminos del Camino de Santiago: historia, leyenda y símbolo*, Temas de hoy, Madrid, 1993.

-*Leyendas del Camino de Santiago: la ruta jacobea a través de sus ritos, mitos y leyendas*, Edaf, Madrid, 1998.

AZEVEDO, R. DE, “A carta ou memoria do cruzado inglés R. para Osberto de Bawsdrey sobre la conquista de Lisboa em 1147”, *Revista Portuguesa da Historia*, n. VII, (1957), pp.343-370.

BANDONE, E. y ROSEMAN S., *Intersecting Journeys: The Antropology of Pilgrimage and Tourism*, University of Illinois Press, Chicago, 2004.

BANGO TORBISO, I., “El camino de Santiago y las creaciones artísticas”, en *El camino de Santiago y la Sociedad medieval*, GARCÍA TURZA, M. (coord.), Gobierno de la Rioja, Logroño, (2000), pp. 143-153.

BARBER, R., *Pilgrimages*, Boydell Press, Woodbridge, 1998.

BARBER, M., *The New Knighthood: A History of the Order of the Temple*, Cambridge University Press, Cambridge, 1994.

BARRAL, D., *La Coruña medieval, Siglos XIII-XIV-XV*, Via Láctea, A Coruña, 1994.

BARREIRO MALLÓN, B., *Las ciudades y villas costeras del norte de Galicia en el contexto internacional del siglo XVI*, Universidad da Coruña, A Coruña, 1999.



- “Los pueblos del camino”, en *Santiago de Compostela: ciudad y peregrino*, en Actas del V Congreso Internacional de estudios jacobeos, Conselleria de Cultura, Santiago, (2000), pp. 175-198.

BARREIRO MALLÓN, B. y REY CASTELAO, O., *Pobres, peregrinos y enfermos, la red asistencial gallega en el Antiguo Régimen*, Consorcio de Santiago, Nigra arte S. L., Santiago, 1980.

BARREIRO RIVAS, J. L., *La función política de los caminos de peregrinación en la Europa medieval*, Tecnos, Madrid, 1997.

BARROS, C., *A mentalidade xusticieira dos irmandiños*, Xerais, Vigo, 1988.

-“Violencia y muerte señorial en Galicia a finales de la Edad Media”, *Studia Histórica. Historia medieval*. Salamanca, vol. IX, (1991), pp. 111-157. (<http://www.h-debate.com/cbarros/spanish/violencia.htm>).

- “La peregrinación a Santiago de Compostela”, *Nalgures. Revista da Asociación de estudios históricos de Galicia*, A Coruña, t.1, (2004), pp. 9-18.

-“O que sabemos dos irmandiños”, *Os capítulos da Hermandade. Peregrinación e conflito social na Galicia do século XV*, Santiago, (2006), pp. 375-376. ([http://www.h-debate.com/cbarros/spanish/articulos/historia\\_medieval/xacobeo.htm](http://www.h-debate.com/cbarros/spanish/articulos/historia_medieval/xacobeo.htm))

-“Los irmandiños. La Santa Hermandad del Reino de Galicia”, *Historia de la Iberia Vieja. Revista de Historia de España*, Madrid, n. 22, (2007), pp. 54-59.

BASCUAS LÓPEZ, E., “Bretoña, tierra de Britones. Britones, biortos y chavellas”, en *Estudios mindonienses*, n. 18, (2002), pp. 1035- 47.

BECEIRO PITA, I., *La rebelión Irmandiña*, Akal, Madrid, 1977.

BEER, F., *Woman and Mystical Experience in the Middle Ages*, Boydell, Woodbridge and Rochester, 1992.

BELL, A. R. y DALE, R. S., “The Medieval Pilgrimage Business”, *Enterprise & Society*, n. 3, v. 12, (2011), pp. 601-627.

BEN, N., *Cathedral Shrines of Medieval England*, Boydell, Woodbridge, 1998.

BLICK, S. y TEKIPPE, R., (eds), *Art and Architecture of Late Medieval Pilgrimage in Northern Europe and the British Isles*, Brill, Leiden, 2005.

BOIS, G., *La gran depresión medieval: siglos XIV-XV. El precedente de una crisis sistémica*, Biblioteca Nueva S. L., Madrid, 2001.

BOWEN, E. G., *Saints, Seaways and Settlements in the Celtic Lands*, University of Wales Press, Cardiff, 1977.

BOWMAN, L. J., *Itinerarium: The Idea of Journey, Elizabethan and Renaissance Studies*, University of Salzburg, Institut für Anglistik und Americanistik, Salzburg, 1983.

BRABBS, D., *The Road to Santiago: the Medieval Pilgrim Routes through France and Spain to Santiago de Compostela*, Frances Lincoln, Londres, 2008.

BRACKEN, C.W., *A History of Plymouth and her Neighbours*, Underhill, Plymouth, 1931.

BROCKMAN, N. C., *Encyclopedia of Sacred Places*, Oxford University Press, Oxford, 1997.

CAMACHO, J. L., ET AL., “Ferrol. En los antiguos portulanos”, *Ferrol análisis*, Ferrol, n. 12, (1998), pp. 12-18.

CAMERON A. ET AL., *Dictionary of Old English*, Pontifical Institute of Medieval Studies, Toronto, 2003.

CARDESÓ LIÑARES, J., “El Camino de Santiago desde el Burgo de Faro (I): por tierras mariñanas, desde Santiago do Burgo hasta Santiago de Castelo”, en *Compostellanum*, n. 36, v. 3-4, (1991), pp. 533-551.

- “El camino de Santiago desde el Burgo del faro: por el valle del Barcia, desde Santiago de Castelo a S. Roque de As Travesas”, en *Esculca*, n. 2, (1993), pp. 4-39.

CARDINI, F., “Cruzada y peregrinación”, Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa medieval, en *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el occidente medieval. XVIII semana de estudios medievales*, Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, Estella, (1991), pp. 115-120.

CARNEIRO REY, J. A. y RODRÍGUEZ VÁZQUEZ, M. A., *O Seixo no pasado*, Seminario de estudios de Ferrolterra, 1998.

- *Historia de Mugardos*, Concejalía de Cultura de Mugardos, 2004.

CARUS-WILSON, E. M. (ed.), *The Overseas Trade of Bristol, in the Later Middle Ages*, Merlin Press, Londres, 1967.

CAUCCI VON SAUCKEN, J., *O Sermón Veneranda Dies do Liber Sancti Jacobi*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Santiago de Compostela, 2003.

CAUCCI VON SAUCKEN, P., “La literatua odepórica compostelana”, en *El camino de Santiago*, Universidad Internacional del Atlántico, Santiago de Compostela, (1987), pp. 45-87.

CAVERO DOMÍNGUEZ, G., *Peregrinos e indigentes en el Bierzo medieval (siglos XI-XVI): hospitales en el camino de Santiago*, Ponferrada, León: Basílica de Ntra. Sra. de la Encina, 1987.

-“Cofradías y beneficencia en la Edad Media: aproximación a sus fuentes en los Archivos de la Iglesia”, (Actas del XI Congreso de la Asociación de Archiveros de la Iglesia en España (segunda Parte) 1995, HEVIA BALLINA, A., coord.), en *Memoria ecclesiae*, n. 11, (1997) pp. 455-471.

-“Hospitalidad, vida monástica y santuarios en los caminos medievales de peregrinación” en *Diversarum rerum: revista de los Archivos Catedralicio y Diocesano de Ourense*, n. 1, (2006), pp. 205-230.

-“De huéspedes y hospederías. Los modelos monásticos” *Congreso de estudios medievales: El monacato en los reinos de León y Castilla (siglos VII-XIII)*, León (2007), pp. 213-236.

CERVERA PERY, J., *El poder naval en los reinos hispanos*, San Martín, Madrid, 1992.

CHAMP, J., *English Pilgrimage to Rome*, Gracewing, Leominster, 2000.

CHAO MATA, C., “El camino de Santiago y la literatura. Literatura y sociedad, el papel de la literatura en el siglo XX”, en *I Congreso Nacional de Literatura y Sociedad*, Universidad de la Coruña, A Coruña, (2001), pp. 451-462.

CHILDS, W. R., *Anglo-Castilian Trade in the Later Middle Ages*, Manchester University Press, Manchester, 1978.

-“English Ships and the Pilgrim Route to Santiago”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol en septiembre de 1986; Xunta de Galicia,

Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t.1, (1998), pp. 81-91.

- “Inglaterra: peregrinos a Santiago”, *Santiago: A Esperanza*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Santiago, (1999), pp. 237-242.

-“Irish Merchants and Seamen in Late Medieval England”, *Irish Historical Studies*, Antrim W. & G. Baird, (2000), pp. 22-43.

CHRISTENSEN, A., “Ship Types in Northern Europe a.d. 1.100-1.500: What Kind of Sea Transport was Available to the Pilgrims?” en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebradas en Ferrol en septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), pp. 103-109.

COLECTIVO LIBUNCA, “Neda nos documentos”, en *Revista de Neda*, Neda, n. 3, (2000), pp. 108-109.

- “Los Fueros de Algeciras y Alfonso I”, en *Revista de Neda*, Concello de Neda, Neda, n. 7, (2009), pp. 65-79.

COLLIS, L., *Memoirs of a Medieval Woman. The Life and Times of Margery Kempe*, Harper Colophon Books, Nueva York. 1983.

CONSTABLE, G., *Monks, Hermits and Crusaders in Medieval English*, Varioum Reprints, Aldershot (Hampshire), 1984.

CORDERO CARRETE, F. R., “Embarque de peregrinos ingleses a Compostela en los siglos XIV y XV”, en *Cuadernos de estudios gallegos*, t. 17, (1962), pp. 348-357.

- “Peregrinos mendicantes”, en *Cuadernos de estudios gallegos*, t. 13, (1962), pp. 83-89.

CORDERO CARRETE, F. R. y STORRS, C., “Peregrinos ingleses a Santiago en el siglo XIV”, en *Cuadernos de estudios gallegos*, t. 20, fasc. 61, (1965), pp. 193-224.

CORDERO RIVERA, J., “Asociacionismo popular: gremios, cofradías, Hermandades y Hospitales”, en *VIII Semana de estudios medievales: La vida cotidiana en la Edad Media*, Instituto de estudios riojanos, Nájera, (1998), pp. 387-399.

CÓRDOBA DE LA LLAVE, R., “Los instrumentos de la relación comercial: medios técnicos y útiles de transporte en la España bajomedieval”, *El comercio en la Edad Media: XVI Semana de estudios medievales*, Instituto de estudios riojanos, Logroño, (2005), pp. 189-251.

CORREA ARIAS, J. FR., “A ponte do Ume”, en *Cátedra*, Pontedeume, n. 2, (1995), pp. 15-56.

- *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, Serie Trivium, ed. Toxouto, Noia, 2004.

- *A casa de Andrade 1160-1540. Nobreza, mentalidade e ideoloxía na Galicia baixomedieval*, Serie Trivium, ed. Toxouto, Noia, 2009.

COUCEIRO FREIJOMIL, A. *Historia de Puente deume y su comarca*, Imprenta Vda. Miguel López Torre, Pontedeume, 1981.

CRESQUES, A., Y J., *Mapamundi del año 1375*, S. A. EBRISA, Barcelona, 1983.

CRAIGH, L., *Wandering Women and Holy Matrons: Women as Pilgrim in the later Middle Ages*, Leiden, Brill, 2009.

CUTTINO, G. P., *English Medieval Diplomacy*, Indiana University Press, Bloomington, 1985.

DAVIES, H. & DAVIES M.-H., *Holy Days and Holidays. The Medieval Pilgrimage to Compostela*, Bucknell University Press, Lewisburg, 1982.

DAVIES, J. G., “Pilgrimage and Crusade Literature”, en SARGENT-BAUR, B. (ed.), en *Journeys Toward God. Pilgrimage and Crusade*, Western Michigan University, Kalamazoo (MI), (1992), pp. 1-23.

DAWSON, C., *La religión y el origen de la sociedad de la cultura Occidental*, Ediciones Encuentro, Madrid, 1995.

DE ANTONIO RUBIO, M<sup>a</sup> G., “Judíos en Galicia”, *Historia* 16, n. 329, (2003), pp. 62-69.

-“El vino en el ámbito judío de la Galicia medieval”, en actas del *Primer congreso penínsular: La cultura del vino*, O Barco de Valdeorras, (2005), pp. 131-146.

-“Judíos y juderías en la Galicia medieval”, *Minius: Revista do Departamento de Historia, Arte e Xeografía*, n. 20, (2012), pp. 7-28.

DE LA RONCIÉRE, M. Y MOLLAT DU JOURDIN, M., *Les portulans. Cartes marines du XIIIe au XVIIe siècle*. Office du livre S.A. Friburgo, 1984.

DE MENACA, M., “Du liver Sancti Jacobi” au “Codex Calixtinus”: réécriture d’un texte et ses raisons politiques et religieuses”, en *Cahiers d’études hispaniques medievales*, n. 14-15, (1989-1990), pp. 121-146.

DE RIQUER, I., “La peregrinación fingida”, en *Revista de Filología Románica*, n. 8, (1991), pp. 103-20.

DE VEDIA Y GOOSENS, H., *Historia y descripción de la Coruña*, Instituto de estudios coruñeses, Coruña, 1975.

DÍAZ MARTÍN, L. V., *Pedro I el Cruel (1350-1369)*, Trea, Gijón, 2007.

DÍAZ Y DÍAZ, M. C., “El peregrino en la literatura jacobea”, en *Compostellanum*, n. XL, (1995), pp. 379-391.

DICAPRIO, L., y WIESNER, M. E., *Lives and Voices. Sources in European Women's History*, Houghton Mifflin Company, Nueva York, 2001.

DINSHAW, C. y WALLACE, D., (eds.), *The Cambridge Companion to Medieval Women's Writing*, Cambridge University Press, Cambridge, 2003.

DU BOULAY, F. R. H., *The England of Piers Plowman*, D. S. Brewer, Cambridge, 1991.

DUBY, G. y PERROT, M., (dir.), *Historia de las mujeres en Occidente*, 5 v. Tauros, Madrid, 1991-1993.

DUNN, M., *The Pilgrimage to Santiago de Compostela: a Comprehensive Annotated Bibliography*, Garland, New York 1994.

DUNN, M. y DAVIDSON, L. K., *Pilgrimage in the Middle Ages: A Research Guide*, Garland, Nueva York, 1993.

-*The Pilgrimage to Compostela in the Middle Ages*, Routledge, Londres, 2000.

DYAS, D., *Pilgrimage in Medieval English Literature: 700-1500*, D. S. Brewer, 2001, Cambridge.



EAMON, D., “The Dynamics of Pilgrimage in Late Medieval England”, *Pilgrimage: The English Experience from Beckett to Bunyan*, MORRIS, C., y ROBERTS, P., (ed.), Cambridge, 2002.

EARLE, P., *The Life and Times of Henry V*, Weidenfeld & Nicolson, Londres, 1972.

EBERHARD MAYERS, H., *Historia de las cruzadas*, Istmo, Madrid, 2001.

ERIAS MARTÍNEZ, A., “Tres asuntos mariñans”, en *Anuario Brigantino*, n. 7, (1984), pp. 9-20.

EDWARDS, PH., *Pilgrimage and Literary Tradition*, Cambridge University Press, Cambridge, 2005.

EVANS, D. S., *Medieval Religious Literature*, University of Wales Press, Cardiff, 1986.

FALQUE REY, E., *Historia Compostelana*, Akal, Madrid, 1994.

FERNÁNDEZ GARRIDO, M. L., “La iglesia de San Nicolás de Neda: bien de interés cultural (BIC)”, *Revista de Neda*, n. 4, (2001), pp. 155-166.

FERREIRA PRIEGUE, E., “Arqueología naval medieval: problemas e interrogantes”, en *Coloquio de etnografía marítima*, Consellería de pesca, Santiago de Compostela, (1984), pp. 235-244.

- *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, A Coruña, 1988.

- “El Comercio de las villas costeras de Galicia en la Baja Edad Media”, en *Museo de Pontevedra XLIII*, Diputación de Pontevedra, Consejo Superior de

Investigaciones Científicas y Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, Pontevedra, (1989), pp. 248-264.

- “La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV”, en *Actas del Congreso de estudios jacobeos*, Dirección Xeral de Promoción do Camiño de Santiago, Santiago, (1995), pp. 279-290.

- “El patrón Santiago. Aproximación a la Onomástica de los buques”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol en septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Ferrol, t. 2, (1998), pp. 43-54.

- “La villa de Pontevedra y el comercio de Galicia en la primera mitad del siglo XVI”, *El Reino de Galicia en la época del Emperador Carlos V*, EIRAS ROEL, A. (coord), Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, (2000), pp. 581-606.

- “De ciudad santa a plaza mercantil. Los fundamentos de la función económica de Santiago en la Edad Media”, en *Actas del Congreso Internacional de estudios jacobeos*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, (2000), pp. 351-383.

- “Mercaderes gallegos de la Edad Media: una aproximación pendiente”, en *Semata*, Universidad de Santiago de Compostela, n. 12, (2001), pp. 19-34.

-“Los caminos medievales de Galicia”, *Revista de Neda*, Concello de Neda, Neda, n. 7, (2004), pp.161-170.

-“O cambio de rumbo do comercio marítimo na Baixa Idade Media”, en *Os capítulos da Irmandade. Peregrinación e conflito social na Galicia do século XV*, Xunta de Galicia, Lugo, (2006), pp. 170- 179.

FERREIRO ALEMPARTE, J., *Arribadas de normandos y cruzados a las costas de la Península Ibérica*, Sociedad española de estudios medievales, Madrid, 1999.

FINUCANE, R. C., *Miracles and Pilgrims. Popular Beliefs in Medieval England*, J. M. Dent & Sons Ltd., Londres, 1977.

FORTES BOUZÁN, X., *Historia de la ciudad de Pontevedra*, A Coruña, Galicia Editorial, S. A. Gaesa, 1993.

FOWLER, K., (ed.), *The Hundred Years War*, Macmillan, Londres, 1971.

FRANCO A., “Un camino de ida y vuelta: alabastros ingleses en España de regreso a Inglaterra. Referencia iconográficas”, en *Actas XII Jornadas Internacionales de Historia del Arte*, CSIC, Madrid, (2005), pp. 237-253.

-“A recepción de obra de arte estranxeira na Galicia do século XV”, en *Os capítulos da Irmandade. Peregrinación e conflito social na Galicia do século XV*, Xunta de Galicia, Lugo, (2006), pp. 218-231.

FRIEL, I., *Ships, Shipbuilding and Technology in England 1200-1520*, British Museum Press, Londres, 1995.

- *The Evolution of the Sailing Ship 1250-1580*, Conway Maritime Press, Londres, 1995.

FURNIVAL, F. J., *The Stations of Rome and the Pilgrims Sea-Voyage*, Early English Text Society, Londres, 1867.

GALLEGOS VÁZQUEZ, F., “El Camino de Santiago y los peregrinos en la Historia Compostelana”, en *Compostellanum*, v. XLIV, (1999), pp. 393-409.

GALLYON, M., *Margery Kempe of Lynn and Medieval England*, Canterbury Press, Norwich, 1995.

GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., “Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa medieval”, en *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el occidente medieval. XVIII semana de estudios medievales*, Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, Estella, (1991), pp. 15-51.

GARCÍA LÓPEZ, J. C., *Castilla y León durante los reinados de Pedro I, Enrique II, Juan I y Enrique II*, El Progreso Editorial, Madrid, 1893.

GARCÍA ORO, J., *La nobleza gallega en la Baja Edad Media*, El Eco Franciscano, Santiago, 1981.

- *Galicia en los siglos XIV y XV*, Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, Conde de FENOSA, A Coruña, 1987.

- *Don Fernando de Andrade conde de Villalba (1477-1540)*, Xunta de Galicia, Betanzos, 1994.

GARCÍA ORO, J. y ROMANÍ, M., “Viveiro en el siglo XVI. Estudio y Colección Documental”, en *Estudios mindonienses*, n. 5, (1989), pp.13-269.

GARCÍA ROMERO, C., “Galicia y la islas Británicas en tiempos remotísimos”, en *Boletín de la Real Academia gallega*, v. 15, n. 170-71, (1925), pp. 39-43.

GILES, C., *Monks, Hermits and Crusaders in Medieval English*, Variorum reprints, Aldershot (Hampshire), 1984.

GIL MERINO, A., “El comercio y el puerto de la Coruña durante el siglo XVI”, en *Revista del Instituto José Cornide de estudios coruñeses*, n. 12, (1976), pp. 137-177.

GILLINGHAM, J., *The Wars of the Roses*, Louisiana State University Press, Baton Rouge, 1981.

GOLDBERG, P.J.P, *Women, Work, and Life Cycle in a Medieval Economy: Women in York and Yorkshire, c. 1300-1520*, Oxford University Press, Oxford, 1992.

GONZÁLEZ, J., *Aportación de Fueros castellanos-leoneses*, Madrid, 1945, p. 653.

GONZÁLEZ BONOME, M. A., “Hospitales de peregrinos: de Ferrol a Santiago”, en *Aulas no Camiño. Un estudio interdisciplinar de realidade galega que atravesamos os Camiños de Santiago. O Camiño inglés e as rutas atlánticas de peregrinación a Compostela*, Universidade da Coruña, Ferrol, (1997), pp. 311-329.

GONZÁLEZ LÓPEZ, E., *Historia del puerto de la Coruña*, ed. La Voz de Galicia, Colección biblioteca gallega, Nueva York, 1981.

- *Las fronteras marítimas atlánticas de Galicia: de la prehistoria a la Baja Edad Media*, Ediciones del Castro, Sada, 1985.

- *Historia de la ciudad de la Coruña: la Edad Antigua y la Media*, Diputación Provincial, A Coruña, 1992.

GONZÁLEZ GARCÉS, *Historia de La Coruña*, Caixa Galicia, 1987.

GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, A., *La protección jurídico-canónica y secular de los peregrinos de la Edad Media: origen y motivos*, Xunta de Galicia, Santiago, 2003.

GONZÁLEZ VÁZQUEZ, M., *Las mujeres de la Edad Media y el Camino de Santiago*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura Comunicación Social e Turismo, Xerencia de Promoción do Camiño de Santiago, Santiago de Compostela, 2000.

GOODMAN, A. E., *Margery Kempe: And Her World*, Pearson Education, 2002.

GOODMAN, A., *John of Gaunt: the Exercise of Princely Power in Fourteenth-Century Europe*, Longman, 1992.

GORSKI, R., *Roles of the Sea in Medieval England*, Boydell, Woodbridge, 2012.

GRAY D., (ed.), *The Oxford Book of Late Medieval Verse and Prose*, Oxford, 1985.

HALL, D. J., *English Medieval Pilgrimage*, Routledge, Londres, 1965.

HALLAM, E., (ed.), *The Wars of the Roses*, Weidenfeld & Nicolson, Londres, 1988.

HARBISON, P., “Early Maritime Pilgrimage in Ireland”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebradas en Ferrol en septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), pp. 185-194.

HERBERS, K., “Cruzada y peregrinación. Viajes marítimos, guerra santa y devoción”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebradas en Ferrol en septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social

y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), pp. 29-39.

HELL, V., *The Great Pilgrimage of the Middle Ages: the Road to St James of Compostela*, Clarkson N. Potter, New York, 1964.

HERBERS, K. y PLÖTZ, R., *Caminaron a Santiago. Relatos de peregrinos al "fin del mundo"*, Xunta de Galicia, 1998.

HINDLE, B. P., *Medieval Roads*, Shire Publication, Aylesbury, 1989.

HIRSH, J. C., "Author and Scribes in the Book of Margery Kempe", *Medium Ævum*, Society for the Study of Medieval Languages and Literature, Basil Blackwell, Oxford, v.44, (1975), pp. 145-150.

HOHLER, CH., "The Badge of Saint James", in *The Scallop: Studies of a Shell and its Influences on Humankind*, Shell Transport and Trading Co, (1957), pp. 49-70.

HOPPER, S., *To Be a Pilgrim: the Medieval Pilgrimage Experience*, Stroud, Sutton, 2002.

HOWARD, D., *Writers and Pilgrims: Medieval Pilgrimage Narratives and their Posterity*, Berkeley, University of California Press, 1980.

HUDSON, A., *Selections from English Wycliffite Writings*, Cambridge University Press, Cambridge, 1978.

HUIDOBRO Y SERNA, L., "Las peregrinaciones jacobeanas (El camino desde Neda)", *Revista de Neda*, n. 7, (2007), pp. 105-130.

HUNTER BLAIR, P., *The World of Bede*, Secker & Warburg, Londres, 1970.

HUTCHINSON, G., *Medieval Ships and Shipping*, Leicester University Press, Londres, 1994.

JACOB, E. F., *The Fifteenth Century, 1399-1494*, Oxford University Press, Oxford, 1993.

JAMES, M. K., *The Medieval Wine Trade*, Oxford University Press, Oxford, 1971.

KENDALL, P. M., *Richard III*, W.W. Norton, Nueva York, 1955.

KEMP, B., "The Hand of St. James at Reading Abbey.", *Reading Medieval Studies*, n.16, (1990), pp. 77-96.

NOHL, J. *The Black Death. A Chronicle of the Plague*, CLARKE, C. H., (tr.), Allen, 1926.

JUSSERAND, J., *English Wayfaring Life in the Middle Ages*, Methuen, Londres, 1961.

KAMERICK, K., *Popular Piety and Art in the Late Middle Ages: Image Worship and Idolotry in England, 1350 – 1500*, Palgrave, Nueva York, 2002.

KENDALL, A., *Medieval Pilgrimage*, Wayland, Londres, 1970.

KENDRICK, T. D., *Saint James in Spain*, Methuen, Londres, 1960.

KOLDEWEIJ, A.M. "Lifting the Veil on Pilgrim Badges" in Stoppford, Jennie (ed.), *Pilgrimage Explored*, York Medieval Press, York, (1999), pp. 161-188.

LACARRA DUCAY, M<sup>a</sup> J., "Cuentos y leyendas del camino de Santiago", en *Los caminos de Santiago: arte, historia y literatura*, Institución "Fernando el Católico", Zaragoza, (2005), pp. 285-312.



LACARRA, J. M<sup>a</sup>, DE PARGA, L. y VAZQUEZ URÍA RÍO, J., *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, Dirección General de Cultura, Institución Príncipe de Viana, 3 tomos, Pamplona, 1992.

LACK, K., *The Cockleshell Pilgrim: a Medieval Journey to Compostela*, SPCK, Londres, 2003.

LÁZARO LARRAZ, M<sup>a</sup> L. y VILLAR FLOR, C., “Viajeros y peregrinos ingleses en el Camino de Santiago riojano”, *Filología*, n. 21, Logroño, 2004, pp. 15-23.

LE GOFF, J. ET AL., *El hombre medieval*, Alianza Editorial, Madrid, 1990.

LEIRA LÓPEZ, J. (dir.), *Aulas no Camiño. O Camiño inglés e as rutas atlánticas de peregrinación a Compostela*, Universidade da Coruña, Ferrol, 1997.

- “As Asociacións de Amigos do Camiño de Santiago. O seu discurso social”, en Álvarez Sousa, A. (dir.), *Homo peregrinus*, Edicións Xerais, Vigo, (1999), pp. 129-151.

- “Cultura proyectual y turismo emergente”, en Rubio Gil, A. (coord.). *Sociología del turismo*, Ariel, Madrid, (2003), pp. 251-266.

LEYSER, H., *Medieval Women*, Oxford University Press, 1988.

LINAGE CONDE, A., “Lo irlandés y lo romano en la adaptación de un fenómeno oriental: el monacato”, en *VII Semana de estudios medievales*, Gobierno de la Rioja, Institutos de estudios riojanos, Nájera, (1996), pp.149-166.

LOMAX, D. W., “Peregrinos ingleses a Santiago en la Edad Media”, en *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela y San Salvador de Oviedo en la Edad Media*, Oviedo, (1993), pp. 73-86.

LÓPEZ ALSINA, F., *La ciudad de Santiago e la Alta Edad Media*, Ayuntamiento, Santiago de Compostela, 1989.

- “Los espacios de devoción: peregrinos y romerías en el antiguo reino de Galicia”, en *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el occidente medieval, XVIII semana de estudios medievales*, Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, Estella, (1991), pp. 173-192.

- “El camino de Santiago: realidad histórica y tema historiográfico” en *Actas de la IV Semana de estudios medievales*, celebrada en Nájera en agosto de 1993; Instituto de estudios riojanos, Logroño, (1994), pp. 89-104.

- “Pes fui claudó et oculus caeco: el hospital medieval y la hospitalidad de la sede compostelana con los peregrinos jacobeos”, en *Actas del II Congreso de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación*, celebradas en Ferrol en septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), pp. 123-167.

LÓPEZ ALSINA, F, ET AL. *El mundo de las peregrinaciones. Roma, Santiago y Jerusalén*, Lunweg, Barcelona, 1999.

LÓPEZ CALVO, A., “El hospital de peregrinos de Pontedeume. Indicios de una posible ruta jacobea por tierras del Eume”, en *Compostellanum*, v. 36, n. 3-4, (1991), pp. 553-561.

- “Peregrinación, hospitalidade e pegadas xacobeas na comarca eumesa”,  
*Cátedra*, Pontedeume, n. 6, (1999), pp. 160- 179.

LÓPEZ CARREIRA, A., *Os Irmandiños. Textos, documentos e bibliografía*,  
Edicións a Nosa Terra, Vigo, 1991.

LÓPEZ DE AYALA, P., *Crónicas*, Editorial Planeta, Barcelona, 1991.

LÓPEZ FERREIRO, A., *Historia de la Santa A. M. Iglesia de Santiago de  
Compostela*, v. VII, Santiago, 1900-1905.

MACKEY, A., “Una peregrina inglesa: Margery Kempe”, en *Viajeros,  
peregrinos, mercaderes en el occidente medieval. XVIII Semana de estudios  
medievales*, Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, Estella,  
(1991), pp. 193-200.

MACKEY, A. y DITCHBURN, (ed.), *Atlas de Europa medieval*, Cátedra,  
Madrid, 1999.

MARTÍN, J. L., *Enrique IV*, Nerea, Hondarribia, 2003.

MARTÍNEZ GARCÍA, L., “La hospitalidad y el hospedaje en el Camino de  
Santiago”, en *El camino de Santiago y la Sociedad medieval*, GARCÍA TURZA, M.  
(coord.), Gobierno de la Rioja, Logroño, (2000), pp. 97-110.

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M. y QUINTANA LLAMAS, G., “Los hospitales  
rurales en la ruta jacobea San Gregorio de Rabanal del Camino”, en  
*Compostellanum*, v. 34, n. 3-4, (1989), pp. 337-394.

MARTÍNEZ SANTISO, M., *Historia de Betanzos*, Diputación Provincial, A  
Coruña, 1987.

MCCANT, A., *Donations and the Economics of Shrines*, Brill,

Londres, 2010.

McENTIRE, S. J. (ed.), *Margery Kempe: a Book of Essays*, Garland, Londres, 1992.

- *Julian of Norwich: A Book of Essay*, Garland, Nueva York, 1998.

McFARLANE, K. B., *John Wycliffe and the Beginning of English Nonconformity*, English Universities Press, Londres, 1952.

McKISACK, M., *The Fourteenth Century, 1307-1399*, v. 5, Clarendon Press, 1959.

MENUGE, N. J., (ed.), *Medieval Women and the Law*, Boydell, Woodbridge, 2003.

MERTES, K., *The English Noble Household, 1250-1600*, Blackwell, Oxford, 1988.

MINNIS, A. y VOADEN R. (eds.), *Medieval Holy Women in the Christian Tradition c.1100-c.1500*, Brepols, Turhout, 2010.

MITCHELL, B. & ROBINSON F. C., *A Guide to Old English*, Basil Blackwell, Oxford, 1986.

MITRE FERNÁNDEZ, E., *La Iglesia en la Edad Media*, Editorial síntesis, S. A., Madrid, 2003.

MORALEJO, A., TORRES, C., y FEO, J., (tr.), *Liber Santi Jacobi .Codex Calixtinus*, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Santiago, 1998.

MORETA, S., (ed.), *El libro de Margery Kempe*, Universidad de Valencia, Valencia, 2012.

MORINIS, A., *Sacred Journeys: the Anthropology of Pilgrimage*, Greenwood Press, Westport y Londres, 1992.

MOSKOWICH-SPIEGEL FANDIÑO, I. S., “Thirteen Paston Letters in Search of a Standard”, *Revista canaria de estudios ingleses*, v. 46, La Laguna, (2003), pp. 13-33.

MOSSÉ, F., *A Handbook of Middle English*, the Johns Hopkins Press, Baltimore, 1966.

MUDROCH, V., *The Wyclif Tradition*, REEVES, A. C., (ed.), Ohio University Press, Athens, 1979.

MULLINS, E., *Pilgrimage to Santiago*, Secker and Warburg, Londres, 1974.

MYERS, A. R., *England in the Late Middle Ages*, v. 4. Penguin Books, 1963.

NAVEIRO LÓPEZ, J. L., *El comercio antiguo en el N.W. penínsular*. Museo arqueológico de A Coruña, n. 5, 1991.

NUÑEZ-VARELA, R., ET AL., “La hospitalidad en el Camino Inglés”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebradas en Ferrol en septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), pp. 249-259.

OMAN, CH., *The Great Revolt of 1381*, Clarendon Press, Oxford, 1906.

ORMOND, W. M., (ed.), *England in the Fourteenth Century*, Boydell Press, Woodbridge, 1986.

ORTEGA VILLOSLADA, A., “Viajes a Flandes e Inglaterra ¿Cabotaje o recta vía?”, *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie III, Hª medieval, UNED, t. 16, (2003), pp. 229-250.

PADÍN, ANGEL, “Crunia” *Puerto de peregrinaciones*, Asociación Amigos do Museo Arqueolóxico, A Coruña, 1993.

PALLARÉS MÉNDEZ, C., *El Monasterio de Sobrado, un ejemplo de protagonismo monástico en la Galicia medieval*, Diputación Provincial de A Coruña, A Coruña, 1979.

PANTIN, W. A., *The English Church in the Fourteenth Century*, Cambridge University Press, Cambridge, 1955.

PARDO DE GUEVARA Y VALDÉS, E, “Símbolos Jacobeos y emblemas Compostelanos. Anotaciones y comentarios”, en *Actas del V Congreso Internacional de estudios jacobeos*, Xunta de Galicia, Santiago, (2000), pp. 385-401.

-*Los Señores de Galicia: tenentes y condes de Lemos en la Edad Media*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 2000.

PENA GRAÑA, A., *Narón un concello con historia de seu*, Servicio sociopedagógico municipal, Concello de Narón, t. II, 1993.

-“Ferrol medieval III, O Condado de Trastámara: un modelo de organización territorial céltico da Europa atlántica”, en *Atenea*, (2006), pp. 37-41.

PEREIRA MARTÍNEZ, X. C., “Burgo de Faro, os templarios e o Camiño de Santiago (I)”, en *Compostellanum*, n. 38, v. 3-4, (1993), pp. 467-503.

-“Panorámica de la Orden del Temple en la Corona de Galicia-Castilla-León”, en *Criterios, res pública fulget: revista de pensamiento político y social*, n. 6, (1995), pp. 173-204.

PÉREZ GRUEIRO, M., ET AL., *Camino de Santiago en Galicia. El camino Inglés*, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Santiago, 1999.

PERNOUD, R., *La mujer en tiempo de las Cruzadas*, ed. Complutense, Madrid, 1990.

- *Leonor de Aquitania*, Espasa Calpe, Colección Austral, Madrid, 1969.

PHILLIPS, H. (ed.), *Langland, the Mystics, and the Medieval English Religious Tradition*, Boydell & Brewer, Cambridge and Rochester, 1990.

PIÑEIRO DE SAN MIGUEL, E., y GÓMEZ BLANCO, A., *El puerto y los puertos de Ferrol. El pasado y el futuro*, en Cuadernos Ferrol Análisis 21, ed. Club de prensa de Ferrol, Ferrol, 2007.

PLÖTZ, R., “La peregrinación como fenómeno Alto-medieval”, en *Compostellanum*, v. 29, n. 3-4, (1984), pp. 239-265.

-“Les origines du culte de Saint Jacques á Compostelle”, en *1000 ans de pèlerinage européen*, Europalia, Bélgica, (1985), pp. 27-39.

- “Peregrinatio in Itinere Stellarum: santos, monjes, caballeros e pobres”, Curso coordinado por Serafín Moraleja Álvarez, Universidad Internacional del Atlántico, Santiago, (1987), pp. 61-87.

- “Homo viator”, en *Compostellanum*, v. 36, n. 3-4, (1992), pp. 265-281.

- “Peregrinando por mar: relatos de peregrinos”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol en septiembre de 1986; Xunta de Galicia,

Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), pp. 57-81.

- “Santiago de Compostela en la literatura odepórica”, en *Actas del V congreso Internacional de estudios jacobeos. Santiago de Compostela: ciudad y peregrino*, Conselleria de Cultura, Santiago, (2000), pp. 33-99.

POMBO RODRÍGUEZ, A., “Hospitais de peregrinos na cidade da Coruña e no camino do Faro” en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol en septiembre de 1986; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), pp. 273-301.

PORRAS ARBOLEDAS, P. A., *Juan II, 1406-1454*, La Olmeda, Palencia, 1995.

POWER, E. E., *Medieval English Nunneries c. 1275-1533*, Cambridge University Press, Cambridge, 1922.

PRECEDO LAFUENTE, M., J., “Años jubilaes y III Milenio”, en *Actas del V Congreso Internacional de estudios jacobeos*, Xunta de Galicia, Santiago, (2000), pp. 415-433.

PRYOR, JOHN H., “The Naval Architecture of Crusader Transport Ships and Horse Transport Revisted”, en *The Mariner’s Mirror*, v. 76, (1990), pp. 255-273.

PURCHAS, S., *Purchas his Pilgrimes-Contayning a History of the World in the Sea Voyages and Land Travells by Englishnen and others*, vol. VII, Glasgow, 1905-7.



PUY-MUÑOZ, F., “Los derechos de los peregrinos y de la ciudad de Santiago de Compostela”, en *Actas del V congreso Internacional de estudios jacobeos. Santiago de Compostela: ciudad y peregrino*, Consellería de Cultura, Santiago, (2000), pp. 199-222.

QUAIFE, P., “Saint James in English Literature”, en *Atti del convegno Internazionale di Studi*, Centro italiano di studi Compostellani, Perugia, (1985), pp. 429-445.

RAMIL GONZÁLEZ, E., *Historia de Ortigueira*, Vía Láctea, 1999.

- *Historia de Ferrol*, Vía Láctea, Coruña, 1986.

RECUERO ASTRAY, M., “Castillos y fortalezas del reino de Galicia entre el Medioevo y la Modernidad” en *Modernitas: estudios en homenaje al Profesor Baudilio Barreiro Mallón*, GARCÍA HURTADO, M, R. (coord.), (2008), pp. 17-30.

REES, N., y JOHN, T., *Pilgrimage: A Welsh Perspective*, Gomer Press, Llandysul, 2002.

REEVES, C, *Pleasures and Past Times in Medieval England*, Sutton publishing, Stroud, Gloucestershire, 1995.

REY ESCARIZ, A., “Santa Catalina de Montefaro”, *Boletín de la Real Academia Gallega III*, (1910), pp. 202-206.

RIAIN-RAEDEL, D.O., “The Irish Medieval Pilgrimage to Santiago de Compostela”, *History Ireland*, n. 3, v. 6, (1998), pp. 17-21.

RICHARD J. y BIRRELL J., *The Crusades, c.1071- c.1291*, Cambridge University Press, Cambridge, 1999.

RILEY-SMITH, J., *The First Crusaders, 1095 – 1131*, Cambridge University Press, Cambridge, 1997.

- *The Crusades: A History*, Yale University, New Haven, 2005.

RIVERA RODRIGUEZ, M., *Sillobre vén de antigo*, Comisión de Cultura, Xuventude, Ensino e Deporte do Concello de Fene, Fene, 2000.

RODRÍGUEZ GALDO, M<sup>a</sup> J., *Señores y campesinos en Galicia en los siglos XIV y XV*, ed. Pico Sacro, Santiago, 1976.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A., *Las fortalezas de la mitra compostelana y los “Irmandiños”, pleito Tabera-Fonseca*, t. I y II. Fundación Pedro Barrié de la Maza, Conde de Fenosa, 1984.

ROLLASON, D., 1989. *Saints and Relics in Anglo-Saxon England*, Blackwell, Oxford, 1989.

ROMERO GARCÍA, C., “Galicia y las islas Británicas en tiempos remotísimos” en *Boletín de la Real Academia Gallega*, n. 170-71, (1925), pp. 39-43.

ROMERO PORTILLA, P., “Valor de la documentación real portuguesa para la historia de la Galicia en la Edad Media”, *Cuadernos de estudios gallegos*, n. 117, (2004), pp. 219-237.

- “Relaciones entre Portugal y Galicia Siglo XIV-XV”, en *Revista da Facultad de Letras HISTÓRIA*, III Série, Porto, v. 9, (2008), pp. 217-269.

RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J., “La apertura de la fachada costera cantábrica a las rutas de la navegación atlántica (siglos XII-XIII)”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación

Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 1, (1998), pp. 23-31.

RUIZ MONETOJO, I., “El Camino a Santiago: andares y devociones de un peregrino del siglo XII según el Liber Peregrinationis”, en *Revista de Filología Románica*, anejo IV, (2006), pp. 103-110.

RUNCIMAN, S., *Historia de las Cruzadas*, Alianza Editorial, Madrid, 2002.

RUSSELL, P.E., *The English Intervention in Spain and in Portugal in the Time of Edward III and Richard II*, Clarendon Press, Oxford, 1955.

- *Portugal, Spain and the African Atlantic, 1343-1490: Chivalry and Crusade from John of Gaunt to Henry the Navigator*, Variorum, Aldershot, 1995.

SAAVEDRA VÁZQUEZ, M<sup>a</sup> DEL C., “Santiago y su provincia: el momento histórico”, en *El Reino de Galicia en la época del Emperador Carlos V*, EIRAS ROEL, A. (coord.), Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, (2000), pp. 329-364.

SALZMAN, L. F., *English Life in the Middle Ages*, Oxford University Press, Londres, 1926.

SÁNCHEZ CHOUZA, J. M., *Coruña en la Baja Edad Media*, Galicia medieval: estudios, n. 12, Publicacións do Seminario de Estudos Galegos, 2005.

SANTIAGO-OTERO, H. (coord.), *Camino de Santiago, la hospitalidad monástica y las peregrinaciones*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1992.

SARABIA SANTANDER, A., “Los caminos de peregrinación como proyecto interdisciplinar, peregrinos ingleses en Compostela”, en *Iacobus*, Santiago, n. 7-8, (1999), pp. 41-105.

SEGURO GRAIÑO, C., "En la edad media las mujeres también hicieron el

Camino de Santiago" en *Arenal: Revista de Historia de mujeres*, v. 17, n. 1, (2010), pp. 33-53.

SERRANO REYES, J. L., "John of Gaunts Intervention in Spain: Possible Repercussions for Chaucer's Life and Poetry", en *SELIM* 6, 1996, pp. 117-145.

- "Chaucer in Spain from the Wedding to the Funeral", en *SELIM* 8, 1998, pp. 193-203.

SIDNEY, H., *In the Steps of the Pilgrims*, Rich and Cowan, Londres, 1911.

SIGNE MORRISON, S., *Women Pilgrims in Late Medieval England*, Routledge, Londres, 2000.

SINGUL LORENZO, F., "Peregrinos ingleses a Santiago. A ruta marítima", en *Ate o confín do mundo: Diálogos entre Santiago e o mar*, Vigo, (2004), pp.143-147.

- "O camiño de Santiago na Idade Media. Unha sociedade en marcha" en *Os traballos e os días. A vida na Idade Media*, Deputación da Coruña, A Coruña, (2005), pp. 40-107.

- "O camiño de Santiago no século XV: rutas terrestres e peregrinacións marítimas", en *Os capítulos da Irmandade. Peregrinación e conflito social na Galicia do século XV*, Xunta de Galicia, Lugo, (2006), pp. 468-483.

SOBECKI, S., *The Sea and Medieval English Literature*, D.S. Brewer, Cambridge, 2008.

SPACCARELLI, TH. D., "La ideología de la peregrinación", en *Revista de Filología Románica*, anejo IV, (2006), pp. 119-127.

SPEARING, E., *Medieval Writings on Female Spirituality*, Penguin Classics, Nueva York, 2002.

STALEY, L., (ed.), *The Book of Margery Kempe*, a Norton Critical Edition, Londres, 2001.

- *Margery Kempe's Dissenting*, Penn State Press, 2004.

STALLEY, R., "Pelerinage Maritime a Saint-Jacques", en *Santiago de Compostela: 1000 ans de pelegrinage européen*, Belgique, (1985), pp.123-128.

- "Maritime Pilgrim from Ireland and its Artistic Repercussions", en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol en septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 1, (1998), pp. 257-275.

- *Early Medieval Architecture*, Oxford University Press, Oxford, 1999.

STARKIE, W., "Santiago, Inglaterra e Irlanda", en *Santiago en la historia, la literatura y el arte*, ed. Nacional, Madrid, (1954), pp. 91-111.

STOKSTAD, M., "The Sanctuary of Saint James at the End of the 15th Century", en *Compostellanum*, v. 22, n. 1-2, (1987), pp. 527-531.

- *Santiago de Compostela in the Age of the Great Pilgrimages*, University of Oklahoma Press, Norman, OK, 1978.

STONE, R. K., *Middle English and Julian of Norwich*, Mouton & Co. Publishers, La Haya, 1970.

STOPFORD, J. *Pilgrimage Explored.*, Suffolk: York Medieval, Woodbridge, 1999.

STORRS, C. M., *Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela, from the Early 12<sup>th</sup> to the Late 15<sup>th</sup>*, Xunta de Galicia, Santiago, 1994.

SUÁREZ OTERO, J., “Arqueología y peregrinación: la moneda en la peregrinación marítima a Santiago”, en *II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol en septiembre 1986; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Santiago, t. 2, (1998), pp. 197-218.

SUMPTION, J., *Pilgrimage, an Image of Mediaeval Religion*, Faber and Faber, Londres, 2002.

-*The Age of Pilgrimage: The Medieval Journey to God*, Mahwah, Hidden Spring (N.Y.), 2003.

SWAAN, W., *Art and Architecture of the Late Middle Ages from 1350 to the Advent of the Renaissance*, Omega Books, 1982.

SWANSON, R. N., *Church and Society in Late Medieval England*, Basil Blackwell, Oxford, 1989.

SWATOS, W. H. y TOMASI, Jr. y L., (eds), *From Medieval Pilgrimage to Religious Tourism : the Social and Cultural Economics of Piety*, Praeger, Westport, (Conn.), 2002.

TATE, R. B., *Pilgrimages to St. James of Compostella from the British Isles during the Middle Ages*, Liverpool University Press, 1990.

- “Peregrinacións por mar a Santiago de Compostela dende as Illas Británicas na Baixa Idade Media”, *Actas do Simposio Internacional Otero Pedrayo no*

*panorama literario do século XX*, Consello da Cultura Galega, Santiago, (1990), pp. 287-290.

- *Two Pilgrim Itineraries of the Later Middle Ages*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1995.

- “A vía marítima dende as Illas Británicas a Compostela durante a Idade Media”, *Actas del Congreso de estudios jacobeos*, Santiago, (1995), pp. 679-684.

THOMPSON, A., *The English Clergy and their Organization in the Later Middle Ages*, Clarendon Press, Oxford, 1947.

TORRES LUNA, P., *Los caminos de Santiago y la geografía de Galicia*. Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1995.

TOSCANO NOVELLA, C., y LUACES ANCA, L., *Cabanas. Historia y patrimonio cultural*, Concello de Cabanas, Cabanas, 1999.

TRAPP, J. B., GRAY, D., y BOFFEY, J., *Medieval English Literature*, Oxford University Press, Oxford, 2002.

UNGEL, R. W., *The Medieval Economy 600-1600*, Crom Helm Limited, Londres, 1980.

URE, J., *Pilgrimage: the Great Adventure of the Middle Ages*, Constable, Londres, 2006.

VAAMONDE LORES, C., *Ferrol y Puente deume*, Imp. De F. García Ybarra, Coruña, 1909.

VALDEÓN BARUQUE, J., *Enrique II*, Diputación Provincial de Palencia, Palencia, 1996.

-*Pedro I el cruel y Enrique de Trastámara ¿la primera guerra civil española?*, Aguilar, Madrid, 2003.

VALES VILLAMARÍN, F., “El sepulcro de Andrade, o Bóo”, *Anuario Brigantino*, Betanzos, n. 2, (1948), pp. 91-122.

-“Las antiguas rutas jacobeanas del territorio brigantino (1º, 2º y 3er itinerarios): Ligera ojeada sobre las principales sendas santiaguistas del territorio brigantino”, en *Anuario Brigantino*, Betanzos, n. 25, (2002), pp. 389-400.

- “Las antiguas rutas jacobeanas del territorio brigantino”, en *Revista de Neda*, Neda, n. 7, (2004), pp. 152-160.

VALIÑA SAMPEDRO, E., *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, CSIC. Madrid, 1971.

VAN HERWAARDEN, J., “The Origins of the Cult of St. James of Compostela”, in *Journal of Medieval History*, v. VI, n. 1, (1980), pp. 1-35.

- *Between Saint James and Erasmus: Studies in Late Medieval Religious Life*, Brill, 2006.

VÁZQUEZ LÓPEZ, M<sup>a</sup>. J., *Ferrol e a comarca ferrolá na Idade Media do século X ao XVI*, Concello de Ferrol, Ferrol, 2001.

VÁZQUEZ REY, A., *Crónicas Nedenses y otros temas*, Concello de Neda, Neda, 1994.

VICETTO, B., *Historia de Galicia*, La gran enciclopedia vasca, Bilbao, v. XII, 1979.

- *Rojín rojal o el paje de los cabellos de oro*, Madrid, imprenta y litografía Martínez, 1857.



WALLET, G., *Walsingham and the English Imagination*, Ashgate, Farnham, 2011.

WATT, F., *Canterbury Pilgrims and their Ways*, Dodd, Mead and co., 1917.

WARD, B., *Miracles and the Medieval Mind: Theory, Record and Event: 1000-1215*, Wildwood House, Aldershot, 1987.

WATSON, N y JENKINS, J., *The Writings of Julian of Norwich: A Vision Showed to a Devout Woman and a Revelation of Love*, Penn State Press, 2006.

WAUGH, S. L., *England in the Reign of Edward III*, Cambridge University Press, Cambridge, 1991.

WEBB, D., *Pilgrims and Pilgrimage in the Medieval West*, I. B. Tauris Publisher, Londres, 1999.

- *Pilgrimage in Medieval England*, Hambledon, Londres, 2000.

WEBER, E., *Traveling through Text: Message and Method in Late Medieval Pilgrimage Accounts*, Routledge, Londres, 2005.

WILLIAMS, D., (ed.), *England in the Fifteen Century*, Boydell, Woodbridge, 1987.

WINDEATT, B. (tr.), *The Book of Margery Kempe*, Penguin Classic, Londres, 1985.

- (ed.), *English Mystics of the Middle Ages*, Cambridge University Press, Cambridge, 1994.

YEOMAN, P., *Pilgrimage in Medieval Scotland*, Historic Scotland, Batsford, 1999.

YOUNG, K (ed.), *The Drama of the Medieval Church*, v. I, Oxford Clarendon Press, 1933.

YZQUIERDO PERRÍN, R., *Santiago de Compostela en la Edad Media*, Edilipa, Madrid, 2002.

- *Los caminos a Compostela el arte de la peregrinación*, Encuentro, Madrid, 2003.

ZACHER, CH. K., *Curiosity and Pilgrimage: the Literature of Discovery in Fourteenth Century English*, Johns Hopkins University Press, Londres, 1976.

## INTRODUCCIÓN

“El Camino de Santiago creó una vigorosa corriente espiritual y cultural de fecundo intercambio entre los pueblos de Europa”<sup>1</sup>.

En los últimos años se ha promocionado, con gran éxito, el Camino inglés desde Ferrol, lo que ha llevado a realizar una serie de estudios para trazar el Camino actual desarrollándose paralelamente una serie de intereses turísticos y económicos en los diferentes municipios que atraviesa. Se ha mejorado el Camino, se han creado albergues y se ha señalado la ruta, por lo que hoy en día este Camino representa una fuente de cultura y de ocio muy interesante y además fomenta la convivencia y el turismo a lo largo de su trazado.

El Camino inglés desde Ferrol hasta Santiago se ha hecho muy popular desde los años noventa, y el vivir en este Camino inglés, concretamente en el tramo que cruza por Fene<sup>2</sup>, nos permite afirmar que hoy en día el paso de peregrinos ingleses y del norte de Europa por dicha ruta es algo muy habitual.

---

<sup>1</sup> JUAN PABLO II, Mensaje de Juan Pablo II a España, BAC, Madrid, 1982, pp. 247-248, en PRECEDO LAFUENTE, M., J., “Años jubilaes y III Milenio”, *Actas del V congreso Internacional de estudios Jacobeos*, Xunta de Galicia, Santiago, (2000), p. 419.

<sup>2</sup> El tramo del camino actual que atraviesa este concello después de dejar Neda, pasa por O Regueiro, o Puntal de Abaixo, Conces, el campo de la fiesta de Fene, la Casanova, la casa del

En este trabajo hemos investigado el origen del Camino inglés desde la ría de Ferrol y hemos comprendido mejor la grandeza de los actos desarrollados por los peregrinos en la ruta marítima que realizaban, una travesía completamente incierta en una época insegura. La etapa final de la Edad Media en la que se desarrolla esta investigación fue un tiempo, sin duda, peligroso, pero a pesar de ello, un considerable número de peregrinos decidieron atravesar el océano Atlántico, desde el sur de Inglaterra hasta Galicia, un viaje que, a pesar de los conflictos políticos y sociales, se realizó de forma continuada dejando de lado las incertidumbres y los miedos por la situación socio-política de entonces.

Si los siglos XI, XII y XIII se caracterizaron por el crecimiento de la población y de las ciudades, por el aumento del comercio, de las peregrinaciones y de la aparición de nuevas instituciones, como las universidades, que favorecieron el desplazamiento y movilidad de la población; los siglos posteriores XIV y XV, siglos que corresponden al estudio de la presente investigación, fueron, por el contrario, unos siglos de crisis y cambios, llenos de inseguridades y violencia que, curiosamente, no supusieron una disminución significativa de las peregrinaciones pero sí un cambio de las rutas de desplazamiento. La situación empezó a cambiar a comienzos del siglo XIV en todo el continente de forma significativa y se debió a diferentes motivos como la paralización de las roturaciones de la tierra, las peores cosechas, el hambre, un cambio en el clima, diversos enfrentamientos armados<sup>3</sup> que

---

Concello y al salir del pueblo se adentra en el Camino Real y después de bordear el polígono industrial Vilar del Colo llega a Cabanas.

<sup>3</sup> Debemos tener en cuenta que todos los conflictos armados implicaban no solo la pérdida de vidas sino también miedo y desesperación a los que la población estaba sometida debido al asedio y saqueo, a la destrucción de cosechas, a las políticas de requisas y pago de impuestos para afrontar los

afectaron a Europa y por supuesto, la Peste Negra, que en el siglo XIV golpeó de forma virulenta matando prácticamente a un tercio de la población europea que ya se encontraba debilitada y en malas condiciones físicas, debido al hambre y la escasez. Todos estos cambios que contribuyeron al caos general en toda Europa y por tanto afectaron también a Inglaterra y a Galicia, se convirtieron finalmente en una señal inequívoca de un cambio de época.

La guerra de los Cien Años entre Inglaterra y Francia, entre 1337 y 1453, no solo afectó a toda Europa sino que el enfrentamiento secular involucró a otros reinos, en la Península los reyes castellanos apoyaron a Francia, mientras que Portugal se inclinó por Inglaterra. Sabemos que esta guerra fue originada, además de por motivos políticos y dinásticos, por la disputa del control de la ruta comercial atlántica, es decir, fue una guerra por el mercado, tanto a Francia como a Inglaterra les interesaba el control de las zonas costeras del Atlántico como eran Aquitania, Normandía, Bretaña o Flandes; en esta zona destacaba Aquitania en el comercio de vino y Flandes en la fabricación de tejidos con la lana inglesa. A esta disputa por los mercados hay que sumar el Cisma en el seno de la Iglesia en 1378 que llevará a la coexistencia de dos pontífices, en el que Inglaterra, Portugal y Alemania apoyaron al pontífice de Roma, mientras que Francia, Castilla y Escocia apoyaron al de Aviñón lo que una vez más muestra la fractura que la Guerra de los Cien años provocó en Europa.

Centrándonos en nuestro estudio, los dos principales escenarios, Inglaterra y la Península Ibérica sufren diversos tipos de enfrentamientos armados debidos a conflictos territoriales y de lucha por el poder. En Inglaterra estalló la llamada guerra

---

gastos de la guerra, contribuyendo, todo ello, a mermar las condiciones físicas y morales de la población.

de las Dos Rosas entre las dinastías de Lancaster y Tudor, y hubo también en este tiempo numerosos conflictos armados con Irlanda, Gales y Escocia; sin olvidar que en 1381 tuvo lugar la “peasant’s revolt”<sup>4</sup>, el levantamiento de las masas rurales y de las clases urbanas más bajas que protestaban por los continuos abusos de los nobles.

También diversas situaciones de tensión ocurrieron en Galicia, así en la segunda mitad del siglo XIV, hubo conflictos en Castilla que afectaron directamente a Galicia; como fue la guerra civil entre Pedro I y Enrique de Trastámara, conflicto que se vio enmarcado dentro de la guerra de los Cien Años al apoyar los ingleses a Pedro I y los franceses al futuro Enrique II. Así en 1367 Pedro I y el príncipe negro derrotan a Enrique de Trastámara en Nájera ayudado por Carlos V de Francia aunque poco después Pedro I muere en Montiel, subiendo al trono castellano Enrique II de Trastámara; como pago por este apoyo, la flota castellana ayudó en 1372 a Carlos V de Francia a derrotar a la armada inglesa cerca de La Rochelle, lo que abrió un período de hegemonía naval castellana en el Atlántico.

Cuando en 1383 muere Fernando I de Portugal, Juan de Castilla casado con su hija Beatriz, la heredera portuguesa, reclama el trono portugués y ataca Portugal pero los portugueses con los refuerzos de Juan de Gante, Duque de Lancaster, derrotaron a los castellanos en Aljubarrota el 14 de agosto de 1385, una victoria que aseguró la independencia portuguesa frente a Castilla y debilitó la hegemonía franco-castellana; este debilitamiento fue aprovechado por Juan de Gante que desembarcó en julio del 1386 en A Coruña con su esposa Constanza para reclamar el trono de Castilla, como hija de Pedro I, ocasionando nuevos problemas y enfrentamientos

---

<sup>4</sup> Revuelta del campesinado que tuvo lugar debido a un nuevo aumento de los impuestos por parte de Richard II para poder sufragar las campañas militares fuera del territorio inglés. A partir de este levantamiento los nobles tomaron cierta conciencia de la penosa situación de los campesinos y feudalismo comenzó a debilitarse.

entre Castilla y Portugal. Juan de Gante, ya en Galicia, obligó al rendimiento de las poblaciones locales entre ellas Santiago, llegó hasta Ourense donde se estableció para pasar el invierno; no está muy claro si las ciudades gallegas se rindieron o no, puesto que para la nobleza petrística gallega, Juan de Gante pudo ser más un salvador que un conquistador y en las crónicas de la época<sup>5</sup> se nos muestra rindiendo tributo al Apóstol y con una población no demasiado hostil a su presencia. De Gante se alía con el rey de Portugal para atacar León pero no lo consigue, finalmente llega a un acuerdo con Juan I de Castilla para casar a la hija del Duque de Lancaster y Constanza, Catalina, con el heredero del trono de Castilla el futuro Enrique III, renunciando a los derechos dinásticos y uniendo finalmente las dos dinastías la Trastámara con la petrística enfrentadas desde 1354.

En el siglo XV tuvo lugar en Galicia el levantamiento “irmandiño” que no dejó de ser una fuente de conflictos entre los nobles y sus vasallos lo que llevó a un primer levantamiento en 1434 y posteriormente a un segundo, de mayor dimensión, en 1467; este levantamiento y los hechos que llevaron a su estallido, sobre todo el primero que tuvo lugar en las tierras de los Andrade entre Betanzos y Ferrol, afectó considerablemente a la vida de los vecinos de la zona y de todos los que por allí pasaban.

Con todos estos conflictos, las condiciones de seguridad para los peregrinos y viajeros que tenían que atravesar las tierras donde estos se producían, fueron nulas y el peligro en el viaje fue realmente alto. Paradójicamente, a pesar del clima de inseguridad en todo el contorno atlántico, la guerra de los Cien Años favoreció el viaje por mar de los peregrinos a Santiago, ya que los barcos mercantes ingleses disminuyeron el comercio del vino con Francia debido a la guerra y aumentó el

---

<sup>5</sup> No está muy claro si A Coruña mostró resistencia ante la llegada del Duque inglés o no.

comercio con los vinos gallegos, facilitando, por tanto, el traslado de peregrinos ingleses directamente a Galicia, porque el viaje por tierra, atravesando territorio francés, se volvió mucho más arriesgado debido al conflicto armado, a pesar de que al principio del enfrentamiento la costa norte y oeste de Francia estaba bajo dominio inglés poco a poco Francia fue ganando territorio lo cual hacía que la presencia de súbditos ingleses no fuese muy recomendable.

## 1. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La llegada de peregrinos ingleses a la ría de Ferrol a finales de la Edad Media originando una posible ruta jacobea, tema de la presente investigación, no ha sido un tema abarcado en profundidad aunque ha sido mencionado numerosas veces de forma reciente en trabajos sufragados por los diferentes organismos oficiales interesados en impulsar el Camino inglés desde Ferrol bajo un punto de vista únicamente cultural, geográfico y turístico, pero sin profundizar en sus orígenes históricos.

Es cierto que no abundan las fuentes medievales relacionadas directamente con esta ruta jacobea y sobre la llegada de peregrinos ingleses o del norte de Europa, pero si hay numerosas fuentes indirectas que son válidas a la hora de investigar esta ruta de peregrinación desde la ría de Ferrol. Una escasez, por otra parte, que no ha mermado el deseo de realizar la investigación aunque sí la ha complicado enormemente, pero esta sequía documental se ha intentado suplir con enormes ganas, empeño y tenacidad para estudiar este tema que además ha resultado muy interesante y enriquecedor.

Por otra parte, la falta de estudios sobre el Camino de Santiago desde la ría de Ferrol resultó ser otro aliciente para la elección del tema de esta investigación. Pero



hay también otra serie de factores que nos han conducido a dicha elección, entre los cuales, quizás el más decisivo, ha sido el leer en numerosos folletos turísticos y páginas web las afirmaciones de que al puerto de Ferrol llegaban en época medieval barcos con peregrinos ingleses que continuaban luego su viaje a pie hasta Santiago, cuando las fuentes y documentación existentes indican lo incierto de esa afirmación. Es justo decir también que esta información turística, que en los anteriores años santos era tajante y no ponía en duda el desembarco de peregrinos en Ferrol, se ha moderado considerablemente, tal vez un mejor estudio y asesoramiento ha producido este cambio.

Diferente es el caso del Camino inglés que trazaron los peregrinos del norte de Europa desde el puerto de A Coruña, ya que este fue un Camino conocido y popular ya en la Edad Media y del que tenemos numerosas fuentes, incluidos testimonios personales, que han permitido realizar variados y completos estudios sobre esta ruta jacobea.

Una pregunta que siempre se formula al plantearse una investigación es, si existe o no, la necesidad así como un interés social para llevarla a cabo. En este caso creemos que se hace necesaria una profundización en el origen histórico de este Camino jacobeo inglés desde la ría de Ferrol ante tanta desinformación y confusión aparecida en los últimos años. Conviene realizar investigaciones serias, en profundidad, que estudien los diversos datos sobre este hecho ya que corremos el riesgo de que la divulgación de errores o medias verdades puedan escribir una falsa historia sin base documental y sin fundamento histórico.

### 1.1. Historiografía sobre la peregrinación marítima y el Camino inglés desde la ría de Ferrol.

Normalmente los estudios e investigaciones que se han publicado sobre la peregrinación marítima en los que se menciona la llegada de peregrinos al puerto de Ferrol se han realizado dando por hecho la llegada masiva de éstos al mismo; por otro lado no hay estudios publicados sobre este aspecto en concreto puesto que nunca se ha dudado de que Ferrol fuese puerto habitual de llegada de peregrinos, de hecho se ha llegado a poner al mismo nivel que la llegada de peregrinos al puerto de A Coruña.

Sobre las publicaciones existentes referidas o relacionadas con nuestro trabajo, debemos destacar como primera referencia un libro sobre el Camino de Santiago, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*<sup>6</sup> del año 1949 en el que ya se mencionaba a peregrinos ingleses que hicieron la ruta marítima durante la Edad Media.

Pero fue en los años sesenta cuando se empezó a prestar atención a la peregrinación marítima y los peregrinos que venían desde Inglaterra; fue el profesor Cordero Carrete quien en 1962 inició el estudio de este tema con la publicación del artículo “Embarque de peregrinos ingleses a Compostela en los siglos XIV y XV”<sup>7</sup>; dos años más tarde, en 1964, para su tesis sobre los peregrinos jacobeos que hicieron la ruta marítima desde el siglo XII al XV, la profesora inglesa Constance Storr llevó a cabo una exhaustiva investigación de las licencias concedidas a barcos ingleses que hacían comercio con Galicia al mismo tiempo que llevaban peregrinos, hecho muy

---

<sup>6</sup> LACARRA, J. M<sup>a</sup>, DE PARGA, L. y VÁZQUEZ URÍA RÍO, J., *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, Dirección General de Cultura, Institución Príncipe de Viana, 3 tomos, Pamplona, 1992.

<sup>7</sup> En *Cuadernos de estudios gallegos*, t. 17, (1962), pp. 348-357.

bien documentado en los archivos ingleses y que, años más tarde, fue publicada con el título de *Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela, from the Early 12<sup>th</sup> to the Late 15<sup>th</sup>* una obra que ha sido y sigue siendo una referencia en el estudio de las peregrinaciones marítimas; un año más tarde Cordero Carrete y Storrs publicaron juntos “Peregrinos ingleses a Santiago en el siglo XIV”<sup>8</sup>.

En relación con los antecedentes de la ruta marítima debemos destacar a partir de los años setenta al profesor Alonso Romero quien ha publicado numerosos trabajos<sup>9</sup> sobre las navegaciones por el Atlántico de los monjes celtas, las tempranas relaciones entre Galicia y las islas Británicas y el paso de los cruzados por las costas gallegas.

---

<sup>8</sup> En *Cuadernos de estudios gallegos*, t. 20, fasc. 61, (1965), pp. 193-224.

<sup>9</sup> Mencionamos algunos de sus trabajos sobre este tema:

-*Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las islas Británicas y medios de navegación*, Castrelos, Vigo, 1976.

-“Antecedentes, realización y finalidad de la expedición Breogán”, en *Gallaecia*, v. 2, (1976), pp. 173-191.

-*Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas en la alta Edad Media*, Tórculo, Santiago, 1977.

-“Sobre los orígenes de los antiguos puertos del noroeste peninsular”, en *Lucerna*, v. II, (1987), pp. 135-163.

-“Las embarcaciones de la segunda Cruzada y su ruta atlántica desde Dartmouth hasta Galicia en el año 1147”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t.1, (1998), pp. 35-78.

-“Arribada de la flota británica al puerto de Noia e 1147”, en *De año santo a año santo: año santo, homenaxe a “Manole”*, mostra filatélica internacional, (1999), pp. 31-14.

-“Os relatos das navegacións dos monxes celtas”, en *V Encontros de embarcacións tradicionais*, Federación Galega pola Cultura Marítima, Poio, (2001), pp. 38-41.

-“La Edad Media: las naves de segunda cruzada y su navegación desde Dartmouth hasta Gijón en 1147”, en *Gijón, puerto anglo-sajón*, Oviedo, (2005), pp. 17-35.

Un libro fundamental para poder avanzar en este trabajo ha sido *Galicia en el comercio marítimo medieval*<sup>10</sup> de la profesora Elisa Ferreiro Priegue, en el que se establece una relación definitiva entre el comercio del vino y las peregrinaciones jacobeanas, una relación que viene a confirmar que es Coruña el puerto estrella de las peregrinaciones jacobeanas marítimas; esta profesora ha publicado también otros artículos relacionados con diferentes aspectos de la peregrinación marítima: “La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV”<sup>11</sup> y “El patrón Santiago. Aproximación a la Onomástica de los buques”<sup>12</sup>.

La historiografía inglesa ha prestado cierto interés en el tema, así no debemos olvidarnos de algunos autores ingleses, aparte de la mencionada Constance Storr, que han estudiado diferentes aspectos de la ruta marítima como Davies H., *Holy Days and Holidays. The Medieval Pilgrimage to Compostela*<sup>13</sup>, Dunn M., *The Pilgrimage to Compostela in the Middle Ages*<sup>14</sup>, Jusserand J., *English Wayfaring Life in the Middle Ages*<sup>15</sup>, Lomax D., “Peregrinos ingleses a Santiago en la Edad Media”<sup>16</sup>, Stalley R., “Maritime Pilgrim from Ireland and its Artistic Repercussions”<sup>17</sup> y su

---

<sup>10</sup> Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, A Coruña, 1988.

<sup>11</sup> En *Actas del Congreso de estudios jacobeanos, Dirección Xeral de Promoción do Camiño de Santiago*, Santiago, (1995), pp. 279-290.

<sup>12</sup> En *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeanos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), pp. 43-54.

<sup>13</sup> Bucknell University Press, Lewisburg, 1982.

<sup>14</sup> Routledge, Londres, 2000.

<sup>15</sup> Methuen, Londres, 1961.

<sup>16</sup> En *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela y San Salvador de Oviedo en la Edad Media*, Oviedo, (1993), pp. 73-86.

<sup>17</sup> En *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeanos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol, septiembre de 1996; Xunta de Galicia,

artículo “Pelerinage Maritime a Saint-Jacques”,<sup>18</sup>, o Tate R., *Pilgrimages to St. James of Compostella from the British Isles during the Middle Ages*<sup>19</sup>.

Pero fue en 1996 cuando realmente empezó el interés en España, y más concretamente en Galicia, sobre la ruta desde la ría de Ferrol con la celebración en el mismo Ferrol en el mes de septiembre del *Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela* en el que se presentan diversos trabajos que posteriormente la Xunta de Galicia publicó en 1998 y que contribuyeron de forma definitiva a la divulgación del Camino inglés desde la ría de Ferrol; entre los trabajos presentados en este congreso podemos destacar:

-“La apertura de la fachada costera cantábrica a las rutas de la navegación atlántica (siglos XII-XIII)”<sup>20</sup>, del profesor Ruiz de la Peña Solar,

-“Las embarcaciones de la segunda Cruzada y su ruta atlántica desde Dartmouth hasta Galicia en el año 1147”<sup>21</sup>, del profesor Alonso Romero,

---

Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), pp. 257-275.

<sup>18</sup> En *Santiago de Compostela: 1000 ans de pelegrinage européen*, Belgique, (1985), pp. 123-128.

<sup>19</sup> Liverpool University Press, 1990. Este autor tiene otras publicaciones relacionadas con el tema de nuestro trabajo:

-“Peregrinacións por mar a Santiago de Compostela dende as illas británicas na Baixa Idade Media”, *Actas do Simposio Internacional Otero Pedrayo no panorama literario do século XX*, Consello da cultura galega, Santiago, (1990), pp. 287-290.

-*Two Pilgrim Itineraries of the Later Middle Ages*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1995.

-“A vía marítima dende as illas Británicas a Compostela durante a Idade Media”, *Actas del Congreso de estudios jacobeos*, Santiago, (1995), pp. 682-684.

<sup>20</sup> RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J., t. 2, pp. 23-31

<sup>21</sup> ALONSO ROMERO, F., t. 1, pp. 35-78.

- “English Ships and the Pilgrim Route to Santiago”<sup>22</sup>, de la profesora Wendy Child,
- “Maritime Pilgrim from Ireland and its Artistic Repercussions”<sup>23</sup>, del profesor Roger Stalley,
- “El patrón Santiago. Aproximación a la Onomástica de los buques”<sup>24</sup>, de la profesora Ferreira Priegue,
- “Cruzada y peregrinación. Viajes marítimos, guerra santa y devoción”<sup>25</sup>, del profesor Klaus Herbers,
- “Peregrinando por mar: relatos de peregrinos”<sup>26</sup>, del profesor Robert Plötz,
- “Propuesta de traza para o actual Camiño inglés”<sup>27</sup>, de los profesores Xan Casabella López y Xosé Manuel Fernández Costas,
- “La hospitalidad en el Camino Inglés”<sup>28</sup>, del investigador Nuñez-Varela.

Después de este congreso tuvo lugar en la Universidad de A Coruña el curso *Aulas no Camiño. O Camiño inglés e as rutas atlánticas de peregrinación a Compostela*<sup>29</sup> coordinado por el profesor Leira López donde se presentaron varios trabajos relacionados con el tema:

---

<sup>22</sup> CHILDS, W. R, t. 1, pp. 81-91.

<sup>23</sup> STALLEY, R., t. 1, pp. 257-275.

<sup>24</sup> FERREIRA P RIEGUE, E., t. 2, pp. 43-54.

<sup>25</sup> HERBERS, K., t. 2, pp. 29-39.

<sup>26</sup> PLÖTZ, R., t. 2, pp. 57-81.

<sup>27</sup> CASABELLA LÓPEZ, X., FERNÁNDEZ COSTAS, X. M., t. 2, pp. 229-234.

<sup>28</sup> NUÑEZ-VARELA, R., ET AL., t. 2, pp. 249-259.

<sup>29</sup> Universidade da Coruña, Ferrol, 1997.

- “Hospitales de peregrinos: de Ferrol a Santiago”<sup>30</sup> de González Bonome.
- “Peregrinos ingleses a Santiago. A ruta marítima”<sup>31</sup> y “O camino de Santiago no século XV: rutas terrestres e peregrinacións marítimas”<sup>32</sup>, ambos del profesor Singul Lorenzo.
- “Las antiguas rutas jacobeanas del territorio brigantino (1º, 2º y 3er itinerarios): Ligera ojeada sobre las principales sendas santiaguistas del territorio brigantino”<sup>33</sup>, Vales Villamarín.

Además han sido publicadas varias guías sobre el camino inglés, destacamos la de Pérez Grueiro *Camino de Santiago en Galicia. El camino Inglés*<sup>34</sup>, y más recientemente el trabajo de Juan J. Burgoa Fernández *O Camiño inglés e as rutas atlánticas. De Ferrol a Compostela*<sup>35</sup>, estos trabajos son libros que se limitan a exponer y explicar la ruta de peregrinación; en los que se nos da una amplia y variada información sobre el Camino inglés, señalando las diferentes etapas del Camino, indicando los albergues que hay o los diferentes lugares donde se puede comer, además de cualquier otra información que puede ser útil para un peregrino actual como son los números de teléfonos de diferentes organismos en caso de emergencia; también se mencionan aquellos lugares que merezcan ser visitados por

---

<sup>30</sup> En *Aulas no Camiño. Camiños de Santiago. O Camiño inglés e as rutas atlánticas de peregrinación a Compostela*, Universidade da Coruña, Ferrol, (1997), pp. 311-329.

<sup>31</sup> En *Ate o confín do mundo: Dialogos entre Santiago e o mar*, Vigo, (2004), pp. 143-147.

<sup>32</sup> En *Os capítulos da Irmandade. Peregrinación e conflito social na Galicia do século XV*, Xunta de Galicia, Lugo, (2006), pp. 468-483.

<sup>33</sup> En *Anuario Brigantino*, Betanzos, n. 25, (2002), pp. 389-400.

<sup>34</sup> Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Santiago, 1999.

<sup>35</sup> AGCE, Ferrol, 2011.

su interés cultural y, por supuesto, las diferentes iglesias o capillas que se encuentran en la ruta. Son básicamente libros-guías para un peregrino moderno.

Hemos podido comprobar que no existe una historiografía extensa sobre la llegada de peregrinos jacobeos a la ría de Ferrol durante la Edad Media y la que hay trata diferentes aspectos de la ruta de peregrinación atlántica y en muchos casos se limita a exponer una ruta física de peregrinación sin hacer hincapié en sus orígenes históricos o fundamentarse en una sólida base documental.

## 2. METODOLOGÍA Y DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO.

El estudio de las fuentes documentales nos ayuda a conocer con mayor profundidad este momento histórico de finales de la Edad Media. En esta investigación hemos estado buscando en los diferentes archivos de la zona documentos, textos e indicios palpables que nos hablasen de la llegada de peregrinos a la ría de Ferrol en los siglos XIV y XV desde Inglaterra. Son las fuentes documentales inglesas, en donde se ha dejado constancia de los viajes de numerosos peregrinos de forma muy detallada, y los textos dejados por los peregrinos los que nos han ayudado a entender y aclarar las dudas sobre este tema.

Pero antes conviene hablar previamente de cuestiones más concretas como son los antecedentes y los orígenes de las peregrinaciones en Inglaterra o el análisis de las primeras relaciones comerciales y culturales entre Galicia e Inglaterra, y se debe repasar también las primeras peregrinaciones de los monjes celtas y de los cruzados. A continuación, habrá que tratar las condiciones y características de la ruta marítima que unía Inglaterra con Galicia, los diferentes tipos de viajeros y la importancia de las relaciones entre el comercio, sobre todo del vino, y la peregrinación. Después, nos concentramos en algunos de los peregrinos ingleses que



viajaron a Santiago siguiendo esta ruta y mostrando un testimonio muy valioso para nuestro trabajo. Para finalmente analizar una posible llegada de peregrinos ingleses a la ría de Ferrol, estudiaremos la situación socio-política de la ría así como la situación de los puertos en activo que en ella había en los siglos XIV y XV.

Ante estas cuestiones, partiremos de la consideración de la existencia de antecedentes que muestran un hábito en unas relaciones económicas, culturales y religiosas anteriores al comienzo de la ruta marítima jacobea, la costumbre ya arraigada de peregrinaciones en Inglaterra, la importancia de los protagonistas de la peregrinación y de las características de la travesía además de la relevancia del comercio en estos viajes, el papel de los testimonios escritos de los mismos peregrinos<sup>36</sup> y por último las características y dificultades de la ruta por tierra desde la ría de Ferrol como una de las razones para su difícil elección como puerto de llegada de peregrinos.

Para este trabajo debemos plantearnos una metodología adecuada que pueda garantizar que los resultados o nuevos conocimientos obtenidos nos guíen hasta una conclusión fundamentada. Por lo que hemos decidido que se plantee desde un enfoque histórico-deductivo, es decir, empezaremos con una revisión general de la peregrinación marítima para lo cual analizamos su origen, sus características, protagonistas y testigos, para después llegar al punto concreto de la posible llegada de peregrinos a la ría de Ferrol.

La búsqueda de documentación ha sido un trabajo arduo y complicado debido a la escasez de fuentes directas y por la gran dispersión de las mismas. Respecto a los archivos españoles la búsqueda ha sido difícil y sin demasiado éxito, de hecho no

---

<sup>36</sup> Entre estos peregrinos destaca una mujer: Margery Kempe, quien en su libro nos relata brevemente su viaje a Santiago de Compostela.

hemos encontrado prácticamente casi nada referido a la llegada de peregrinos jacobeos ingleses a la ría de Ferrol a lo largo de toda la etapa medieval en ninguno de los archivos municipales de la comarca entre Ferrol y Pontedeume, ni en el de A Coruña así como en los archivos de la Catedral de Santiago de Compostela, del Reino de Galicia o de la Universidad de Santiago, hecho que ha resultado, en un principio decepcionante, pero pero por otra parte realmente ilustrativo para nuestra investigación y que nos hizo preguntarnos ¿por qué no existen prácticamente documentos sobre los peregrinos que llegaban a las costas gallegas?, ¿por qué solo aparece mencionado el puerto de A Coruña en los únicos documentos que aluden a estas peregrinaciones y hoy , sin embargo, se habla de dos Caminos ingleses principales, el de A Coruña y el de Ferrol? o ¿en qué momento se acuña el término de Camino inglés desde Ferrol atendiendo a una realidad histórica?.

Esta contrariedad ante la falta de documentación directa en los archivos españoles, se suplió con otras fuentes como las inglesas *the Calendar of the Patent Rolls, the Calendar of the Close Rolls y Foedera, Conventiones, Literae et cujuscunque generis Acta Publica inter Reges angliae... Imperatores, Reges Pontifices, Principes, vel Comunitates...*”, que han sido realmente definitivas para nuestra investigación; los documentos que se pueden consultar en estas fuentes son textos legales, judiciales y administrativos que se comenzaron a recopilar desde principios del siglo XI, aunque los documentos consultados para la investigación de este trabajo han sido los correspondientes a los reinados de Eduardo I (1272-1307) hasta el de Eduardo V (1470-1483)<sup>37</sup>. En estas inmensas colecciones de los

---

<sup>37</sup> Véase:

*Calendars of the Close Rolls y Patent Rolls* junto con la recopilación de los *Foedera* de Rymer encontramos las licencias que se daban a los barcos que salían del país, en las que constaban el número de peregrinos, el destino y muchas veces el puerto de llegada y de salida así como el nombre del barco y del dueño además de la fecha de partida; hay numerosos testamentos puesto que al ser un viaje arriesgado y peligroso muchos peregrinos, sobre todo los más pudientes, solían hacer testamento, y hay también cartas de protección, documentos en los cuales las posesiones del peregrino se ponían bajo la protección de unos abogados para que velasen por sus propiedades mientras estaban de peregrinación.

También hemos contado con los textos de los peregrinos ingleses que hicieron la ruta marítima y que han dejado su experiencia escrita, sobre todo los de Margery Kempe y William Wey, cuyos testimonios de primera mano son valiosísimos y enormemente esclarecedores para este trabajo.

Como ya hemos apuntado la ausencia de fuentes directas en España es ya por si mismo un hecho muy significativo. Hemos tenido que acudir a un análisis de la situación política y social de la zona, como la influencia de la familia Andrade, la revuelta Irmandiña y la importancia de las villas de realengo o señorío de la zona<sup>38</sup>,

---

-*Calendar of the Close Rolls*: Eduardo II (1307-1327), Eduardo III (1327-1377), Ricardo II (1377-1399), Enrique IV (1399-1413), Enrique V (1387-1422) y Enrique VI (1422-1461), Kraus Reprint, Nendeln (Liechtenstein), 1971.

-*Calendar of the Close Rolls*: Eduardo IV (1461-1483), Eduardo V (1483) y Ricardo III (1483-1485), Her Majest's Stationery Office, Londres, 1981.

-*Calendar of the Patent Rolls*, Nendeln (Liechtenstein): Kraus Reprint, 1971. También en <http://www.uiowa.edu/~acadtech/patentrolls> desde Eduardo I, v. 3 (1292-1301) hasta Enrique VI, v. 5 (1446-1452).

<sup>38</sup> El hecho de ser una villa de realengo o de señorío fue decisivo, en esta etapa medieval que nos ocupa, para el desarrollo económico de una villa y de la zona que estaba bajo su influjo; así Ferrol y sus alrededores fueron la mayor parte de la Edad Media de señorío y por lo tanto estuvieron bajo el

una categoría que fue definitiva para el desarrollo del comercio marítimo, aspecto relevante en la peregrinación marítima; esto ha sido complementado con las fuentes inglesas y los testimonios de los peregrinos. Todos estos aspectos nos han ayudado a desarrollar nuestra investigación.

Como ya se ha mencionado anteriormente, poca información sobre las peregrinaciones inglesas se ha encontrado en España y por el contrario la mayor parte de los documentos son ingleses, por ello gran parte de las obras que hemos consultado están en inglés y su localización muy dispersa por lo que su búsqueda y consulta ha sido bastante complicada, no obstante las nuevas tecnologías han sido una herramienta esencial para localizar estas obras en las diferentes bibliotecas y archivos extranjeros e incluso nos ha sido facilitada su consulta a través de la misma red o su envío de una forma relativamente rápida.

Por otra parte no podemos dejar de mencionar a un gran número de investigadores que han estudiado con anterioridad algunos temas relacionados con la presente investigación, tales como los antecedentes de la ruta marítima, el comercio medieval en Galicia, la familia Andrade o el viaje de peregrinos ingleses hasta Santiago, trabajos en los que nos hemos apoyado a la hora de estudiar el tema de esta investigación y sin los cuales este trabajo hubiese sido más complicado y difícil. Así, en Galicia, hemos contado con la facilidad de poder consultar los importantes trabajos del profesor Fernando Alonso Romero como su libro *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas en la alta Edad Media*<sup>39</sup> y su artículo “Las

---

dominio de la familia Andrade quienes tenían el monopolio del comercio lo cual frenó el crecimiento económico de la zona, al contrario de lo que pasaba en A Coruña; esta es una situación muy significativa a tener en cuenta puesto que la peregrinación por mar estuvo vinculada muy directamente con el comercio, sobre todo del vino.

<sup>39</sup> Tórculo, Santiago, 1977.

embarcaciones de la segunda Cruzada y su ruta atlántica desde Dartmouth hasta Galicia en el año 1147<sup>40</sup>, el de la profesora Elisa Ferreira Priegue como su libro *Galicia en el comercio marítimo medieval*<sup>41</sup> o el del profesor José Fr. Correa Arias con sus libros *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*<sup>42</sup> y *A casa de Andrade 1160-1540. Nobreza, mentalidade e ideoloxía na Galicia baixomedieval*<sup>43</sup>; en Inglaterra Constance Storrs con su libro *Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela, from the Early 12<sup>th</sup> to the Late 15<sup>th</sup>*<sup>44</sup>. Todos ellos han trabajado aspectos tratados en esta investigación como la relación entre las peregrinaciones y el comercio, especialmente de vino, los textos de peregrinos, las naves utilizadas, los puertos de salida y de llegada, los tipos de peregrinos y sus razones para peregrinar entre otros. Han sido, sin duda, sus trabajos un gran apoyo para poder comprender sobre todo la complejidad de los archivos ingleses, pero también la incipiente conexión comercial y cultural entre las islas Británicas y el norte de la Península y la caótica y desesperada situación de los habitantes de la zona de Ferrol y Pontedeume bajo el dominio Andrade.

---

<sup>40</sup> En *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol, septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t.1, (1998), pp. 35-78.

<sup>41</sup> Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, A Coruña, 1988.

<sup>42</sup> Serie Trivium, ed. Toxouto, Noia, 2004

<sup>43</sup> Serie Trivium, ed. Toxouto, Noia, 2009.

<sup>44</sup> Xunta de Galicia, Santiago, 1994.

### 3. AGRADECIMIENTOS

He de agradecer de forma sentida y sincera a todas aquellas personas que me han ayudado y han sido mi soporte y compañía durante todo el período de estudio y redacción. Sin ellas, hubiese sido del todo imposible afrontar con éxito la elaboración de este trabajo en la que tanta ilusión he puesto.

En primer lugar debo agradecer a la Universidad de A Coruña y, en concreto, al Departamento de Humanidades de Ferrol por la facilidad y el impulso recibido para llevar a cabo esta investigación, así como por los años de formación recibidos en los cursos de doctorado, en los que se fomenta las ganas de continuar aprendiendo y se anima a investigar aquellos aspectos dudosos o poco estudiados que nos encontramos durante este período de formación.

Así mismo me gustaría expresar mi más sincera gratitud y afecto D. José Manuel Recuero Astray, Decano de la Facultad de Humanidades de Ferrol, a quien le comenté mi sorpresa por no haber encontrado ninguna mención a la llegada de peregrinos ingleses a la ría de Ferrol en las fuentes y bibliografía que había manejado al preparar un trabajo del doctorado sobre textos de peregrinos ingleses; después de sugerirle que sería un tema interesante para una futura tesis, me animó a llevarla a cabo, aunque me alertó de que podría ser una investigación complicada por la ausencia de fuentes y por que podría crear cierta controversia.

De la misma manera debo agradecer los sabios consejos de los profesores D. Ramón Yzquierdo Perrín y D<sup>a</sup> Elisa Ferreira Priegue sobre diferentes aspectos de este trabajo. Debo al profesor D. José Francisco Correa Arias su interesante información sobre la familia Andrade y a D. Andrés Prieto Fernández las valiosas aclaraciones sobre la temática naval de la cual era totalmente neófita. Hago mi agradecimiento extensivo a todos los profesores que he tenido a lo largo de mis

etapas académicas y que me han ayudado a desarrollar mi formación académica y personal.

No debo olvidarme del personal de los Archivos que he visitado por su buen hacer, su amabilidad, su ayuda y su interés por el tema. Tiene también mi sincero agradecimiento al personal del servicio de préstamo interbibliotecario de la Universidad de A Coruña por su eficiencia y su paciencia, sin él mi investigación hubiese sido más ardua y lenta.

La paciencia de todos mis amigos que junto con su aliento y afecto deben ser también mencionados porque ellos me han ayudado a llevar el proceso de esta investigación de una manera más relajada, lo que me ha facilitado inmensamente este estudio, brindándome todo el apoyo, colaboración, ánimo y sobre todo cariño y amistad.

Agradezco también el apoyo y comprensión de mis compañeros de trabajo que siempre me han alentado a no abandonar por mucho tiempo la investigación en etapas complicadas tanto en el trabajo como en la investigación y en su redacción y por supuesto a mis alumnos por su entusiasmo, paciencia y respeto.

Infinitas gracias les debo a mis padres Adolfo y Delfina por su apoyo en esta etapa y a lo largo de toda mi vida, sobre todo a mi madre pues su forma de ser y de actuar me ha servido de ejemplo día a día. En el ámbito familiar hago extensivo mi gratitud a mis hermanas Ana y M<sup>a</sup> del Carmen, así como a mis cuñados y a mis sobrinos por su eterna paciencia. No puedo dejar de agradecer y recordar la enseñanza que he recibido de mi abuela Victorina de la que, a lo largo de su vida, he aprendido casi todo lo que no se aprende en los libros como la tolerancia y el respeto, la tenacidad, el esfuerzo y las ansias y el deseo por aprender.

Finalmente, debo dar las gracias a la directora de este trabajo a la profesora D<sup>a</sup> Paz Romero Portilla quien puso su confianza al aceptar la dirección y el seguimiento de una tesis que podría resultar difícil y problemática. Agradezco sus valiosos y sabios consejos en la elaboración del trabajo así como su infinita paciencia y comprensión.

Mi más sincero agradecimiento a todos.



# CAPÍTULO I

## ANTECEDENTES DE LA PEREGRINACIÓN MARÍTIMA A SANTIAGO.

“Pilgrimage is one of civilized man’s oldest habits”<sup>45</sup>.

La peregrinación a Santiago de Compostela desde el siglo IX ha sido uno de los fenómenos más interesantes y fascinantes por los múltiples y diversos campos de estudio que ha abierto en su ruta hacia el sepulcro jacobeo. Los peregrinos nos han dejado muchos e interesantes datos al interactuar con otros grupos sociales y al relacionarse con los diferentes pueblos que iban atravesando facilitaron un intercambio cultural, social, comercial, así mismo crearon unas rutas que aún perduran en la Europa actual. En la Edad Media, la peregrinación fue una forma más de vida, y el Camino a Santiago funcionó como una “web” medieval creando un verdadero camino en el sentido más simple y llano del término, y todo lo que ello conlleva, es decir, ida y venida de gente y por lo tanto de ideas, cultura, mercancías y relaciones, creando una fructífera red que enriqueció y unió a Europa y que envolvió

---

<sup>45</sup> FINUCANE, R. C., *Miracles and Pilgrims. Popular Beliefs in Medieval England*, J. M. Dent & Sons Ltd., Londres, 1977, p. 39: “La peregrinación es uno de los hábitos más antiguos del hombre civilizado”.

a millares de personas desde el descubrimiento de sepulcro del Apóstol hasta nuestros días.

Normalmente cuando nos referimos al Camino de Santiago siempre aludimos al camino terrestre y a la ruta que, sobre todo, se trazó desde el centro de Europa hasta la misma ciudad del Apóstol; de hecho, la ruta marítima ha sido menos nombrada, quizás por ser menos conocida, pero fue una ruta igualmente relevante desde el punto de vista del intercambio económico, cultural y político. Será la descriminización de esta ruta marítima un motivo más para llevar a cabo esta investigación y así poder destacar su importancia en relación con otras rutas jacobinas.

### 1.1. CONCEPTO DE PEREGRINACIÓN <sup>46</sup>

Peregrinar es un acto que se remonta a los primeros cristianos quienes no tenían todavía ni santuarios ni templos, veneraban a Dios en cualquier lugar. Fue la memoria de Jesús lo que hizo que los santuarios se desarrollasen estableciéndose en los lugares que marcaron las etapas de su vida y, luego, con el desarrollo de la Iglesia y de su doctrina, creció la veneración de los santos y, por tanto, la multiplicación de los lugares de peregrinación.

Para entender la naturaleza de la peregrinación es preciso tener presente la distinción entre un movimiento de devotos hacia una iglesia con motivo de una celebración por la festividad de su patrono en un determinado día del calendario

---

<sup>46</sup> De acuerdo con la Real Academia de la Lengua Española (RAE) peregrinación es “la acción y el efecto de peregrinar, esto es, ir en romería a un santuario por devoción o por voto, en algunas religiones se entiende por vivir la vida como un camino que hay que recorrer para llegar a una vida futura en unión con Dios después de la muerte”.

litúrgico, movimiento que lo podríamos describir como una simple romería, y luego los flujos más complejos que se producían a lo largo de todo un año sin adaptarse a una periodicidad establecida y a la que asisten gentes de otros lugares más distantes y en los que el esfuerzo por llegar al santuario formaba parte de la penitencia. A este último tipo pertenecía Santiago de Compostela puesto que la meta de la peregrinación a Santiago no era solo la iglesia donde estaba el sepulcro, sino el esfuerzo purificador que suponía hacer el Camino. A diferencia de las peregrinaciones a Jerusalén, donde Cristo había vivido, realizado los milagros y donde había muerto y resucitado y la peregrinación a Roma, centro de la cristiandad, donde estaba el Santo Padre, el sucesor de San Pedro, la peregrinación a Santiago tenía su origen en el culto a un Apóstol, que fue el primero en ser martirizado, y a sus reliquias. Pero los tres lugares de culto se convirtieron en los tres centros más importantes de peregrinación para los católicos.

Todo peregrino<sup>47</sup> desde el mismo momento que sale de su casa, a través del Camino, va dejando un rastro de la cultura de su país y de su situación económica personal, del mismo modo, absorbe la cultura de los pueblos que visita y luego la llevará de vuelta a su propio país. Los peregrinos tenían un contacto completo con la sociedad y los pueblos por los que pasaban y paraban para dormir o descansar en hospederías o monasterios o cuando comían en mesones e, incluso, cuando fallecían en el Camino facilitan todo tipo de intercambio ya fuese comercial, político, jurídico, cultural y, por supuesto, religioso. En el caso de la peregrinación marítima esta influencia fue menor que la del Camino francés, sin embargo, también existió, y esto

---

<sup>47</sup> De acuerdo con la RAE peregrino es “una persona que por devoción o por voto va a visitar un santuario, especialmente si lleva el bordón y la esclavina”; se usa también para nombrar a “una persona que anda por tierras extrañas”.

se reflejó claramente en el gran número de iglesias dedicadas a Santiago que existían no solo en Inglaterra sino en otros países del norte de Europa<sup>48</sup>. Esta forma de intercambio o de relacionarse no tenía en cuenta su forma de peregrinar, es decir, si hacían una peregrinación a pie corta, porque habían desembarcado en un puerto y por tanto la relación con las gentes nativas era menor, como fue el caso de los peregrinos ingleses, o si la peregrinación a pie era larga como los que hacían el Camino francés cuyo contacto fue, lógicamente, mayor, más intenso y fructífero.

En la ruta marítima este contacto e intercambio fue sobre todo económico puesto que se comerciaba con vino a gran escala y además los propios peregrinos vendían otros productos que les permitían sacar del país en pequeñas cantidades para poder financiarse así su peregrinación, si bien, y como veremos más adelante, hubo también un intercambio cultural que se vio reflejado en las iglesias de influencia románica que se construyeron en el corazón de Inglaterra, muchas destruidas durante la Reforma aunque tenemos algunos restos en los que se ve claramente esta influencia. Por lo tanto, el contacto y la interacción entre los peregrinos ingleses y los nativos no se pueden menospreciar a pesar de que la ruta por tierra desde el puerto a Compostela fue muy corta.

El Camino de peregrinación siempre empieza en la misma puerta de la casa del peregrino donde quiera que esta pudiese estar y termina en el santuario escogido. Podemos definir peregrinación como “una práctica de devoción, colectiva o individual, a un santuario o lugar sagrado, al que se le atribuye una manifestación especial de un poder sobrenatural, para allí cumplir especiales actos de religión, ya

---

<sup>48</sup> Hubo muchos peregrinos del norte de Europa, sobre todo de los países nórdicos y Alemania, que peregrinaron en ruta marítima a Santiago de Compostela.

sea por motivos de piedad, voto o penitencia”<sup>49</sup>; aunque hemos conocido también, a través de los testimonios de algunos peregrinos, como la peregrinación tenía un componente festivo-lúdico que, generalmente, fue disimulado con el propósito del voto o de la devoción porque hubo viajeros interesados no tanto en la religión y en conseguir las indulgencias, como en conocer ciudades o países lejanos y experimentar aventuras; este aspecto más ligero de la peregrinación no es fácil de ver en la peregrinación marítima, puesto que fue una ruta que no se prestaba a un viaje de placer, sino, como veremos más adelante, el viaje por mar era de todo menos placentero. Sin duda alguna, la peregrinación fue el mayor incentivo para viajar en la Edad Media; aunque entonces la peregrinación tuvo que ver casi por entero con la fe, no cabe duda que fue también un escape o un entretenimiento<sup>50</sup>, se viajaban cientos de kilómetros para poder visitar el lugar donde se encontrasen las reliquias de aquel santo del que habían oído contar milagros, no importando demasiado si tenían que hacer una travesía llena de peligros e incertidumbres.

Todo ello fue posible porque en este tiempo había una verdadera veneración por los hombres y mujeres santos, esto llevó a visitar los diferentes santuarios donde se podían encontrar sus reliquias y a donde acudían los peregrinos impresionados por los beneficios espirituales que implicaban, lo que dará origen a diferentes rutas de peregrinación. Cuando un santuario se “ponía de moda” y ganaba reputación por sus milagros, entonces una marea de creyentes se encaminaba hacia allí, esto fue, sin duda, lo que sucedió en la Inglaterra medieval con Santiago de Compostela.

---

<sup>49</sup> VALIÑA SAMPEDRO, E., *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, CSIC, 1971, Madrid, p. 4.

<sup>50</sup> HALL, D. J., *English Medieval Pilgrimage*, Routledge, Londres, 1965, p. 2.

A este ambiente espiritual contribuyó de forma significativa la aparición de numerosos libros en donde se hablaba de la vida de los santos y también de libros en los que numerosos devotos escribieron y dejaron constancia de sus vivencias místicas. Todos estos libros fueron muy exitosos y populares a lo largo de la Edad Media, el pueblo los conocía y por eso ayudaron a crear un contexto espiritual más arraigado. En Inglaterra destacó en el siglo XV Juliana de Norwich<sup>51</sup> quien escribió sus vivencias espirituales en el libro *Dieciséis revelaciones del Amor Divino*, pero hubo además desde el siglo XIII otras mujeres que tuvieron experiencias místicas y buscaron biógrafos para que escribieran sus circunstancias; viajaban mucho, hablaban en público para los fieles y se alejaban de los papeles tradicionales de las mujeres cristianas, ellas fueron una creación de esa época medieval, entre ellas destacaron Brígida de Suecia<sup>52</sup> con sus *Apariciones celestiales* o Marie D'Oignies<sup>53</sup> de la que en el libro *Vita Mariae Oigniacensis* se relata su vida.

Otros libros religiosos muy populares en la Inglaterra medieval fueron *Incendium amoris* de Richard Rolle<sup>54</sup> escrito en 1343, *Stimulus Amoris*<sup>55</sup> o *La escala*

---

<sup>51</sup> Juliana de Norwich (1342 - ca. 1416) considerada una de las más importantes escritoras místicas en Inglaterra, es venerada tanto por la Iglesia anglicana como por la Católica. Fue visitada en Norwich por Margery Kempe, la peregrina que dejó escrita su visita a Santiago de Compostela, porque conocía sus escritos; siguiendo su ejemplo, la misma Margery escribió su propio libro, ya que era bastante común entonces, donde relató sus experiencias místicas y sus peregrinaciones..

<sup>52</sup> Brígida de Suecia (1303 - 1373), fue una religiosa católica, mística y escritora sueca; fue declarada santa por la Iglesia Católica en 1391 y es la patrona de Suecia.

<sup>53</sup> Marie D'Oignies (1177 - 1213), nació en una familia noble belga y se casó con 14 años, su matrimonio acabó de común acuerdo con su marido para poder dedicarse a la vida religiosa, acabó ejerciendo una labor de caridad y asistencial en una leprosería. Su vida ejemplar se difundió por toda Europa y mucha gente se acercaba a conocerla; entre éstos estuvo Jacobo de Vitry, futuro cardenal de Acre en Palestina, y quien escribió tras su muerte *Vita Mariae Oigniacensis*.

<sup>54</sup> Richard Rolle (1290 - 1349) fue un escritor religioso inglés y traductor de *la Biblia*.

<sup>55</sup> Pertenece al *Vernon Manuscript* escrito entre 1390 y 1400.

*de perfección* de Walter Hilton<sup>56</sup>. Y por último no podemos olvidarnos la *Biblia* que es aludida habitualmente en estos libros de vida de santos y de experiencias místicas.

### 1.1.1. Santiago y el mar

Los peregrinos que llegaban por mar a Galicia tenían como antecedente de la ruta marítima al propio Apóstol; no podemos olvidar que Santiago estuvo muy relacionado con el mar, antes de seguir a Jesús fue pescador en el lago de Galilea y además, según nos cuentan, después de su muerte, fue llevado a Galicia por mar desde Jerusalén.

El *Codex Calixtinus*, sin duda la más preciada fuente histórica de la peregrinación jacobea, menciona esta relación del santo con el mar. En el capítulo XVII del Libro primero habla de sus antecedentes relacionados con el mar como pescador antes de enseñar la palabra de Cristo:

“Por la barca, que en medio de las olas del mar, al llamamiento del Señor, abandonó Santiago, se figura de un modo típico la sinagoga de los judíos, la cual se balanceaba entre los preceptos peligrosos, como la barca entre las olas del mar; y a esta el género humano, ante la predicación evangélica, postergó como lo hizo Santiago con su navecita y entró en la Iglesia Católica”<sup>57</sup>.

Santiago estaba pescando junto con sus hermanos en el lago de Galilea cuando Jesús los vio y los llamó a su lado y les dijo que los convertiría en pescadores

---

<sup>56</sup> Walter Hilton (ca. 1340 - 45), místico agustino inglés, cuyos escritos religiosos tuvieron gran repercusión a lo largo del siglo XV inglés.

<sup>57</sup> MORALEJO, A., TORRES, C., Y FEO, J., (tr.), *Liber Santi Jacobi. Codex Calixtinus*, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Santiago, 1998, p. 191.

de hombres, al momento dejaron las redes y se unieron a Jesús<sup>58</sup>. En el *Codex Calixtinus* no se olvida tampoco de recordar como Santiago, según se dice, fue llevado a Galicia por mar, aunque el propio autor no esté muy convencido de la historia:

“Otros dicen que él mismo, sentado sobre un peñasco, vino desde Jerusalén a Galicia por en medio de las olas del mar, cumpliendo el mandato del Señor, sin barca alguna, y que un pedazo de este peñasco se quedó en Jaffa. Otros dicen que el mismo peñasco lo trajeron en la nave con el cuerpo muerto. Pero yo he comprobado por mí mismo que una y otra fábula son embusteras”<sup>59</sup>.

El mismo Apóstol fue, entonces, el primer peregrino, si entendemos por peregrino lo mismo que en latín clásico “peregrinus” que significa extranjero, es decir, él que se encuentra lejos de su patria, “que anda por tierras extrañas”<sup>60</sup>, si bien, con el devenir de los siglos variaría su significado y peregrino representará a “él que por devoción o por voto va a visitar un santuario, especialmente si lleva el bordón y la esclavina”<sup>61</sup>; en la Edad Media ya se entendía como aquel que viajaba por motivos espirituales para visitar los diferentes santuarios y los Santos Lugares, aunque estos espacios estaban lejos de su pueblo o ciudad natal y en muchos casos fuera de su patria, en el extranjero.

Algunos protagonistas de los milagros descritos en el *Codex Calixtinus* son marinos que invocan el nombre de Santiago cuando se enfrentan a un peligro de

---

<sup>58</sup> Mat. 4, 21.

<sup>59</sup> Ob. cit., MORALEJO, *Liber Santi Jacobi*, p. 193.

<sup>60</sup> Primera definición de la RAE de la palabra peregrino.

<sup>61</sup> Segunda definición de la RAE de peregrino.



nafragio y luego terminan peregrinando a Santiago; en el libro segundo de este Códice narra cinco milagros relacionados con el mar<sup>62</sup>:

- VII, Del marinero Frisono, a quien vestido con su casco y escudo sacó el Apóstol de lo profundo del mar.
- VIII, Del Obispo que salvado del peligro del mar compuso un responsorio de Santiago.
- IX, Del soldado de Tabaria a quien dio Apóstol poder para vencer a los turcos y le libró de una enfermedad y del peligro del mar.
- X, Milagro de Santiago por el papa Calixto, del peregrino caído al mar a quien, el Apóstol, sujetándole por el cogote, llevó hasta el puerto por espacio de tres días.
- XXII, Milagro de Santiago expuesto por el papa Calixto.

Por ejemplo en el milagro X<sup>63</sup> se relata lo siguiente:

“En el año mil ciento cuatro de la encarnación del Señor, cierto peregrino que regresaba de Jerusalén, mientras venía sentado sobre la borda de la nave para defecar, cayó de allí a los abismos del mar. Imploró a grandes voces el auxilio de Santiago, y otro compañero le tiró al agua desde el barco su escudo diciendo «el gloriosísimo Apóstol Santiago, cuyo auxilio invocas, te socorra». Y habiendo cogido el escudo y conducido milagrosamente por el Apóstol, nadando a través de las aguas del mar tres días con tres noches, y siguiendo la pista de la nave, llegó incolume con los otros al puerto

---

<sup>62</sup> Ob. cit., MORALEJO, *Liber Santi Jacobi*, p. 337.

<sup>63</sup> *Ibíd.*, p. 357.

deseado y contó a todos de qué manera Santiago, desde la hora en que le invocó había ido delante de él sosteniéndole continuamente con su mano por el cogote. Eso fué realizado por el Señor y es admirable a nuestro ver. Honor y gloria al Rey de reyes por los siglos de los siglos. Así sea”.

El hecho de incluir en el *Codex Calixtinus* estos milagros relacionados con el mar indica que, quizás, las peregrinaciones marítimas eran ya habituales. Cualquier ruta fue válida para lograr el fin y ambas rutas -tanta la marítima como la terrestre- fueron imprescindibles en la peregrinación a Santiago y en la historia europea. Así en un tiempo en que Europa estaba dividida por la guerra de los Cien Años y el Cisma en el seno de la Iglesia Católica estas peregrinaciones jacobeanas fueron un elemento vertebrador y de unión entre las gentes de la Europa medieval más allá de los problemas político y religiosos existentes.

## 1.2. RELACIONES ATLÁNTICAS ENTRE GALICIA Y LAS ISLAS BRITÁNICAS

Para Inglaterra y Galicia el océano Atlántico fue a lo largo de los siglos tanto un inmenso obstáculo físico, como una vía que las unía y que favorecería un intercambio religioso, comercial y cultural intenso y fructífero. Una relación que comenzó alrededor del siglo VI cuando unos intrépidos monjes celtas se aventuraron a cruzar el océano con el fin, en un principio, de propagar su fe, y, posteriormente, de comerciar, estableciendo poco a poco una ruta marítima que podemos considerar como el comienzo de un itinerario ineludible para este estudio.

### 1.2.1. Relaciones religiosas-espirituales

Los albores de la Iglesia en Inglaterra estuvieron formados por dos tradiciones espirituales: la tradición celta y la romana que representaban dos tipos de peregrinaciones diferentes aunque ambas igualmente comprometidas con los aspectos espirituales y físicos de la misma. La Iglesia celta practicó la peregrinación por amor a Dios abandonando su casa y su comunidad siguiendo el modelo de Abraham<sup>64</sup>, quien partió no sabiendo a donde se dirigía y muy diferente de la peregrinación a los Santos Lugares de la Iglesia romana que fue al mismo tiempo algo temporal, ligado al deseo de visitar un lugar particular y que incluía una gran lista de motivos además del espiritual como la adquisición de conocimientos o de reliquias y, posteriormente como es el caso de las peregrinaciones medievales, de indulgencias.

Los monjes irlandeses que aparecieron por toda Europa entre los siglos VI y VII fueron realmente unos misioneros que se aventuraron por mar más allá de las rutas conocidas y de las islas cercanas y a los que debemos una gran parte de la cristianización de Europa, y aunque la densidad monástica fue muy elevada en las islas Británicas, los monjes que fueron viajeros penitentes representaron tan solo una pequeña minoría<sup>65</sup>. Fueron estos monjes quienes desde el siglo IV empezaron a navegar hacia la costa galesa y escocesa, entre ellos destaca San Samson<sup>66</sup> quien se

---

<sup>64</sup> Gén. 12, 4: “Abraham partió como le había dicho el Señor, y Lot se fue con él. Abraham tenía sesenta y cinco años cuando salió de Jarán (...). Y se pusieron en camino hacia la tierra de Canaán”.

<sup>65</sup> LINAGE CONDE, A., “Lo irlandés y lo romano en la adaptación de un fenómeno oriental: el monacato”, en *VII Semana de estudios medievales*, Gobierno de la Rioja, Institutos de estudios riojanos, Nájera, (1996), p. 164.

<sup>66</sup> Santo de origen galés que vivió en la segunda mitad del siglo VI y que aparece representado generalmente en una barca.

aventuró por el mar para cristianizar tierras lejanas desafiando los peligros de los mares:

“En otro tiempo, el hombre santo comenzó a ponerse en peligro en el mar, el barco fue agitado por completo, y golpeado fuertemente por grandes olas, con una fuerte tormenta de vientos que soplaban por todos los lados”<sup>67</sup>.

También el monje irlandés Columba que cristianizó Escocia, salió de Irlanda con una embarcación de cuero en el año 563 y fundó uno de sus principales monasterios en la isla de Iona<sup>68</sup>, siendo su peregrinación un hecho planeado y no una exploración marítima al azar: “en el segundo año después de la batalla de Culdrebene, con 42 años, Columba navegó desde Irlanda a Bretaña, deseando ser un peregrino de Cristo”<sup>69</sup>. Un poco más tarde los monjes irlandeses viajaron a Cornualles y desde allí pasaron al norte de la Península Ibérica y a la Bretaña francesa, allí se trazó una de las primeras rutas de peregrinación marítima al visitar los monjes irlandeses la tumba de San Martín de Tours<sup>70</sup>. Estos monjes fueron los primeros peregrinos marítimos desde las islas Británicas de los que tenemos conocimiento.

---

<sup>67</sup> ANDERSON, A. O. y ANDERSON M. O. (ed.), *Adomnan's Life Columba*, Thomas Nelson and Sons Ltd, Londres, 1961, p. 350: “Alio in tempore vir santus in mari periclitari cepit; totum namque vas navis valde concussum magnis undarum cumulis fortiter feriebatur, grande undique insistente ventorum tempestate”.

<sup>68</sup> ALONSO ROMERO, F., *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas en la alta Edad Media*, Tórculo, Santiago, 1977, pp. 48-49.

<sup>69</sup> Ob. cit. ANDERSON, *Adomnan's Life Columba*, p. 186: “Hic anno secundo post culdrebinae bellum, aetatis vero suae XLII de Scotia ad Britanniam pro christo peregrine volens enavigavit”.

<sup>70</sup> Ob. cit. ALONSO ROMERO, *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas*, p. 49.

La peregrinación como una forma de penitencia apareció por primera vez en la Irlanda cristiana y luego se extendería al continente a fines del siglo VI y durante todo el siglo VII. Así, en los libros penitenciales<sup>71</sup> se relacionó con bastante frecuencia el destierro y la peregrinación junto con el ayuno, las penitencias corporales<sup>72</sup> y el aprendizaje, tal y como aseguró Beda el Venerable<sup>73</sup> en el año 724, cuando escribió al obispo Benedito contándole que animaba a los fieles por todo lo que había aprendido en sus frecuentes peregrinaciones a distintos monasterios, de donde habría obtenido toda su sabiduría<sup>74</sup>.

En la literatura irlandesa medieval hay numerosos relatos describiendo las navegaciones de los monjes cristianos<sup>75</sup>. Nos encontramos frecuentemente que tanto

---

<sup>71</sup> Los libros penitenciales, son libros donde se enumeran las penitencias que hay que poner por los diferentes pecados. Los más antiguos se remontan a comienzos del siglo VI y desaparecen en el s.XII y están relacionados con la introducción en la Iglesia de Occidente de la penitencia privada, que se desarrolló primero en los monasterios irlandeses y que luego se difundió, a través de misioneros irlandeses y escoceses, por toda Europa.

<sup>72</sup> Ob. cit. VALIÑA SAMPEDRO, *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, p. 82.

<sup>73</sup> Beda el Venerable fue un teólogo e historiador anglo-sajón, que vivió entre finales del siglo VII y principios del siglo VIII; es conocido, sobre todo por su *Historia Ecclesiastica Gentis Anglorum* fuente vital para entender la conversión al cristianismo de las tribus anglo-sajonas.

<sup>74</sup> HUNTER BLAIR, P., *The World of Bede*, Secker & Warburg, Londres, 1970, p. 197.

<sup>75</sup> Citamos algunos de estos relatos:

- Ob. cit., ANDERSON, A. O. y ANDERSON M. O. (ed.), *Adomnan's Life Columbia*,
- WRIGHT, TH., (ed.), *The Historical Works of Giraldus Cambrensis*, Kessinger Publishing, Londres, 1863,
- SAINERO SÁNCHEZ, R., *El Libro de las Invasiones*, Torrejón de Ardoz, Akal D.L., 1987,
- TIERNEY, J. J. (ed.), *Dicuilo*, Institute for Advanced Studies, Dublín, 1967,
- GILAS, *Gildae Sapiens*, Berlin, 1894,
- BEDE, *Ecclesiastical History of the English People*, Penguin Books, Londres, 1990,
- BRANDANO, SANTO, *Navigatio Sancti Brendani Abbatis*, Anaya, Madrid, 1996,
- BEST, R. I., BERGIN, O., and O'BRIEN, M. A. (eds.) *The Book of Leinster*, Institute for Advanced Studies, Dublín, 1954,

en la literatura medieval irlandesa como en la inglesa se relatan episodios de dificultosas travesías de los monjes cristianos. Beda el Venerable en la mitad del siglo VII nos relató en su *Historia Eclesiástica Gentis Anglorum* historias de religiosos aventurándose al mar para llevar el evangelio a otros lugares incluso durante terribles tormentas y como, Aidán, obispo de Lindisfarne, proporcionó aceite a los pasajeros para que lo echasen sobre las olas y como después de hacerlo la tormenta cesó<sup>76</sup>. Hay otro relato que se conserva en el *Libro de Leinster* donde se narra una historia muy antigua, probablemente del siglo VII, en el que se contaba la llegada de un barco de cuero<sup>77</sup> a las costas gallegas de Punta España<sup>78</sup>, que dio origen al establecimiento de un pequeño pueblo celta en el norte de Galicia y a la formación de la iglesia de Santa María de Bretoña. Lo que confirmaría la misión evangelizadora

---

-También el profesor ALONSO ROMERO, F., tiene varios artículos referidos al tema como el ya citado *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas en la alta Edad Media*, en el que se mencionan varias de estas historias.

<sup>76</sup> BEDA, *Ecclesiastical History of the English People*, Penguin Books, Londres, 1990, p.167.

<sup>77</sup> ALONSO ROMERO, F., “Os relatos das navegacións dos monxes celtas”, *Encontros de embarcación tradicionais*, Federación galega pola cultura marítima, Poio, (2001), pp. 39-40. El relato se cuenta el viaje de la embarcación de “Uí Corra”, y se describe la construcción de una “curragh”, en la que se utilizaron tres capas de cuero, para hacerla más impermeable y en la que embarcaron nueve hombres: un obispo, un párroco, un Deán, el carpintero que construyó la embarcación, un juglar, un criado y tres monjes; confiando en la providencia divina decidieron embarcar en un día de invierno, sin tener un rumbo predeterminado confiando plenamente en Dios; llegaron finalmente a un promontorio que se conocería con el nombre de Punta España donde había unos marineros faenando que les ayudaron y allí mismo establecieron una comunidad religiosa, y con el paso del tiempo la fama de esa comunidad irlandesa llegó a los oídos de Roma.

<sup>78</sup> *Ibíd*, p. 40. Punta España podría ser el cabo Ortegal o Estaca de Bares, lugar de abrigo habitual de los barcos que venían del norte Europa, ya que estos puntos eran difíciles de remontar y llevaba a las naves a recalar en los puertos cercanos en espera de vientos más favorables, eso indica la importancia del puerto de Bares en tiempos de navegación a vela.

del pueblo celta de las islas Británicas en el siglo VI<sup>79</sup>. Otra prueba de este origen celta de Bretoña la encontramos en el año 572, en el II Concilio Bracarense, donde intervino el obispo Mahiloc de Bretoña, probablemente de origen irlandés ya que su nombre es celta<sup>80</sup>, como representante de la “ecclesia britoniensis”. Conocemos como en el siglo VII las relaciones entre la Iglesia irlandesa y la hispana se incrementaron y sabemos, según el cronista Giraldus Cambrensis que visitó Irlanda en el año 1183, que desde el sur de Irlanda se solía navegar hasta el norte de la Península en tan solo tres días cuando el tiempo era bueno<sup>81</sup>.

Poco a poco, desde los albores de la Edad Media se fue estructurando lo que entendemos hoy día como la “geografía sacra occidental” de esta época; las estructuras eclesiásticas se consolidaron y el culto a los santos florecía. Y ya a finales del siglo XI se completaron las bases que convirtieron al peregrino en el fenómeno imprescindible en la red viaria de Europa<sup>82</sup>. Fueron los habitantes de estas islas Británicas los primeros que no dudaron en embarcarse para lugares tan lejanos como eran Roma o Jerusalén y además lo hicieron de forma natural, casi innata y nada traumática e incluso a veces necesaria en su condición de habitantes de unas islas en donde el mar era una forma más de viajar y de desplazarse. De esta forma, nobles anglosajones y misioneros irlandeses se decidieron a viajar a Roma y Jerusalén<sup>83</sup> por

---

<sup>79</sup> GONZÁLEZ LÓPEZ, E., *Historia de la ciudad de la Coruña: la Edad Antigua y la Media*, Diputación Provincial, A Coruña, 1992, p. 100.

<sup>80</sup> BASCUAS LÓPEZ, E., “Bretoña, tierra de Britones. Britones, biertos y chavellas”, *estudios mindonienses*, n. 18, (2002), p. 1036.

<sup>81</sup> WRIGHT, TH., (ed.), *The Historical Works of Giraldus Cambrensis*, Kessinger Publishing, Londres, 1863, p. 17.

<sup>82</sup> PLÖTZ, R., “Homo Viator”, *Compostellanum*, v. 36, n. 3-4, (1992), p. 274.

<sup>83</sup> En la *The Anglo-Saxon Chronicle* hay numerosos datos de estos viajes desde el siglo VII; GARMONSWAY, G. N. (ed. y tr.), *The Anglo-Saxon Chronicle*, J.M. Dent & Sons Ltd., Londres, 1972, pp. 205-206 y p. 265.

una ruta que combinó el viaje por mar y tierra, ruta larga tanto en distancia como en tiempo, además de ser complicada y peligrosa. Sin duda, este camino fue a principios de la Edad Media el más común, los peregrinos embarcaban en los puertos del sur de las islas y navegaban hasta Burdeos o Bretaña, y después de visitar las reliquias de San Martín de Tours continuaban su viaje a Roma a pie, desde ahí donde muchos peregrinos embarcaban hacia Tierra Santa para visitar Jerusalén.

La meta de este camino cambió con el descubrimiento del sepulcro del Apóstol Santiago y la generalización de su culto porque la ruta más habitual hacia este nuevo punto de peregrinación se volvió incluso más marítima, ya que al principio la ruta más frecuente combinaba el camino por mar y por tierra desde Burdeos; pero pasados los siglos debido a la guerra de los Cien Años entre Inglaterra y Francia el viaje por tierra se volvió más peligroso desde el segundo cuarto del siglo XIV, con lo que el camino más popular para visitar Santiago de Compostela se tornó completamente marítimo atravesando el océano en travesía directa y rápida desde el sur de Inglaterra hasta los puertos gallegos por lo que, con el tiempo, Compostela fue atrayendo a más número de peregrinos ya que esta ruta marítima marcaba un itinerario rápido, concreto e invariable, estructurado y organizado desde Inglaterra, lo que facilitaba la peregrinación; pero además Santiago de Compostela fue el santuario más cercano para los peregrinos ingleses después de los de su propia tierra, y la ruta a través del océano Atlántico, que hacían estos peregrinos, era una ruta conocida para

---

-**A.D. 1070** (...). Soon after this it happened that the Archbishop Landfranc went to Rome and Thomas with him (...).

-**A.D. 1137**. (...), he (Abbot Martin) went to Rome and there he was received by the Pope Eugeniuis.

Para ver más ejemplos de estos viajes, véase anexo I.



ellos desde muy antiguo. A pesar de las numerosas ventajas no debemos olvidar que era un viaje sujeto a las condiciones geográficas, climatológicas y político-económicas por lo que a veces la travesía además de ser peligrosa se podía anular o retrasar debido a las condiciones atmosféricas o a los problemas políticos.

La era de las principales peregrinaciones europeas comenzó realmente cuando se descubrieron los restos del Apóstol Santiago en Compostela y cuando gran cantidad de reliquias fueron traídas a Europa por los cruzados en su vuelta a casa después de luchar en Tierra Santa en los siglos XI y XII. Pero las peregrinaciones marítimas tuvieron su apogeo tiempo después sobre todo en la Baja Edad Media en los siglos XIV y XV, en los que un gran número de peregrinos desde los países del norte europeo se desplazaron por mar hasta las costas gallegas y desde estas hacían el resto del camino a pie hasta Compostela. Estas peregrinaciones por mar, y en general todas las peregrinaciones, empezaron a decaer con la aparición de nuevas ideas a finales del siglo XV cuando se comenzó a dudar de su papel devocional debido a los muchos peregrinos falsos que abusaban de las numerosas ventajas de ser peregrinos para ganarse la vida, por todo ello acabaron desapareciendo casi por completo con la aparición de Lutero y la Reforma Protestante a principios del siglo XVI.

La evolución desde los primeros peregrinos-evangelizadores celtas hasta alcanzar el concepto de peregrinación desarrollado en Santiago, puede resumirse en el paso de un viaje a lo desconocido para llevar el evangelio a diferentes lugares y con la idea únicamente de hacer penitencia, a un viaje no solo espiritual sino también para disfrutar y comerciar, totalmente programado sabiendo la meta a visitar y con la idea, además, de traer el perdón de dicho santuario en forma de indulgencias.

### 1.2.2. Relaciones marítimo-comerciales

Remontándonos en la historia, Estrabón a principios del siglo I d.C. habla del golfo Ártabro como un lugar privilegiado para el comercio de los metales y dice que el pueblo de los Ártabros intercambió productos con los navegantes del norte de Europa, como los habitantes de las islas Casitérides<sup>84</sup> que estaban al norte de donde habitaba el pueblo Ártabro<sup>85</sup>. No hay duda alguna que en golfo Ártabro hubo desde el paleolítico un considerable intercambio cultural y no solo con los vecinos del norte sino también con los pueblos mediterráneos. Fue el mar lo que unió a estos pueblos atlánticos, favoreció las migraciones entre ellos y facilitó una vía de comercio desde los más remotos tiempos. Si pensamos en la situación geográfica de Galicia tenemos que tener en cuenta sus difíciles comunicaciones por tierra, mientras que por mar la comunicación fue siempre más fácil tanto con sus vecinos más inmediatos como con los más alejados tal es el caso de las islas Británicas y los de los países del norte de Europa.

Las grandes migraciones en el neolítico gallego fueron sin duda marítimas, favorecidas por las corrientes marítimas y por los vientos provenientes del golfo que suben de Galicia hacia el Norte<sup>86</sup>; en aquella etapa, los habitantes de Galicia y del norte de España desembarcaban en el occidente de Inglaterra y desde allí navegaban por el canal de Bristol<sup>87</sup> hacia el centro de Inglaterra y también desembarcaban al

---

<sup>84</sup> Casitérides en griego Kassíteros significa estaño, metal que era traído de la costa sur de Inglaterra.

<sup>85</sup> ESTRABÓN, *Geografía*, Libros III-IV, Gredos, Madrid, 1992, p. 82.

<sup>86</sup> Ob. cit. GONZÁLEZ LÓPEZ, *Historia de la ciudad de la Coruña*, p. 21.

<sup>87</sup> Durante el período bajomedieval la relación del puerto de Bristol con Galicia fue muy intenso; sobre este aspecto consultar: CARUS-WILSON, E. M. (ed.), *The Overseas Trade of Bristol, in the Later Middle Ages*, Merlin Press, Londres, 1967, donde aparece una interesante lista de

oeste de Irlanda. Las más antiguas tradiciones coruñesas recuerdan esas remotas migraciones desde Galicia hasta Irlanda en las que se dice que en los días claros se podía ver desde lo alto de la Torre de Hércules las costas irlandesas, como la leyenda del rey Breogán y de su hijo Ith recogida en el *Libro de las Invasiones*<sup>88</sup>. Los vínculos de Irlanda y Galicia son muy evidentes, ya Orosio en su *Opera Omnia* del siglo V habla de una ciudad en Galicia a la que llamaba Brigantia y que tuvo una relación directa con Irlanda<sup>89</sup>. No solo las fuentes escritas nos hablan de esta vinculación sino también los restos arqueológicos que nos conducen a un activo comercio entre los pueblos del mediterráneo y las islas Británicas a partir del siglo VI, una ruta comercial que tuvo probablemente sus paradas en pequeños puertos del norte de África, de Portugal y de Galicia. Las naves, que venían desde el Mediterráneo después de atravesar el estrecho de Gibraltar, pasaban necesariamente por Galicia y a veces hacían escala forzadas por los temporales en los puertos gallegos antes de poner rumbo a la Bretaña y, posteriormente, a Cornualles para rodear el “Land’s End” si se navegaba cara Irlanda<sup>90</sup>.

De hecho, se han encontrado ya desde el siglo VI antes de Cristo, restos de cerámica fenicia y romana en la costa de Cornualles y en el golfo de Bristol, y la cultura del vaso campaniforme llegó a Galicia desde el sur por mar y por mar salió

---

licencias y salvoconductos otorgados a diversos barcos de Bristol para llevar peregrinos en sus barcos a Santiago de Galicia.

<sup>88</sup> Véase SAINERO SÁNCHEZ, R., *El Libro de las Invasiones*, Torrejón de Ardoz, Akal D.L., 1987. Varios autores recogen esta relación entre Irlanda y la Península, ALONSO ROMERO, F., *Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las islas Británicas y medios de navegación*, Castrelos, Vigo, 1976, p. 11.

<sup>89</sup> BOWEN, E. G., *Saints, Seaways and Settlements in the Celtic Lands*, University of Wales Press, Cardiff, 1977, p. 52.

<sup>90</sup> Ob. cit. ALONSO ROMERO, *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas*, p. 49.

para la Bretaña francesa y las islas Británicas siendo el puerto de los Ártabros una pieza clave en esta expansión<sup>91</sup>.

La relación entre los finisterres atlánticos fue muy estrecha en la Edad de los Metales<sup>92</sup>, por ser casi todos productores de estaño, oro y cobre. La introducción del hierro para hacer herramientas y armas coincidió con las emigraciones celtas<sup>93</sup>. Uno de los motivos principales de este comercio fue el estaño, metal abundante en Cornualles, que se transportaba en embarcaciones hasta la Galia y de allí se traía vino y si el comercio era con el mediterráneo se comerciaba sobre todo con cerámica<sup>94</sup>.

En definitiva, no se puede olvidar que las costas gallegas y sobre todo el puerto de A Coruña están situados en un lugar estratégico dentro de las comunicaciones marítimas. El gran pueblo de los Ártabros asentado en las rías de A Coruña, Sada, Betanzos, Pontedeume y Ares y Ferrol, se ha relacionado desde una etapa antiquísima con las islas Británicas.

Ya en el siglo V y VI, el contacto de los monjes irlandeses con el continente fue bastante común como ya dijimos, y además de su labor misionera también existió cierto comercio con productos de uso cotidiano y de uso litúrgico como el vino que

---

<sup>91</sup> Ob. cit. GONZÁLEZ LÓPEZ, *Historia de la ciudad de la Coruña*, p. 29.

<sup>92</sup> ALONSO ROMERO, F., *Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las islas Británicas y medios de navegación*, Castrelos, Vigo, 1976, pp. 33-38. Esta relación tenía ya una larga tradición antes de la llegada de los romanos y que con el paso de los siglos fue aumentando; encontramos cerámica con la característica de S o estilización de cisne muy abundantes en los castros de Galicia, Bretaña y Cornualles, es también evidente la semejanza de los castros de Cornualles con sus correspondientes de la costa gallega. Otra relación visible es la de los petroglifos gallegos como el laberinto de Mogor datado en el Bronce, con el laberinto que se encuentra en Irlanda en Holywood (Wicklow), y el de Tintagel (en la costa de Cornualles) lugar donde se dice vivió el Rey Arturo.

<sup>93</sup> *Ibíd.*, p. 69.

<sup>94</sup> Ob. cit. ALONSO ROMERO, *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlántica*, pp. 74 - 75.

traían de Francia<sup>95</sup>, y que cambiaban por cuero o cerámica, creando así una vía comercial entre la Galia e Irlanda, y siendo, sin duda, el antecedente necesario de las peregrinaciones medievales en las que el comercio tuvo una parte destacada. La navegación de cabotaje obligaba a estos primeros navegantes misioneros y comerciantes a memorizar los relieves físicos más significativos de la costa, normalmente pequeños altos de tierra, túmulos funerarios, acantilados o salientes como vemos recogido en el poema del siglo VIII, *Beowulf*, donde se resaltan las principales características de la costa para guiarse en la navegación<sup>96</sup>.

Sin duda, los peregrinos ingleses que iban a visitar Santiago de Compostela siguieron estas antiguas rutas de los primeros comerciantes y de los intrépidos monjes celtas en sus rutas comerciales y espirituales hasta Galicia, por lo que son referentes necesarios al estudiar la peregrinación jacobea atlántica.

### 1.3. LAS CRUZADAS

Después de la conquista de Jerusalén en el año 1099 por los cruzados, comenzó un gran desplazamiento de gente hacia Tierra Santa para visitar los Santos Lugares, tanto por tierra, atravesando el continente, como por mar, bordeando la Península Ibérica. En este momento de auge espiritual en Europa, la peregrinación a Santiago empezó a destacar cuando los cruzados de la segunda expedición viajaron por mar hacia Jerusalén en la primera mitad del siglo XII. Los cruzados de los países

---

<sup>95</sup> Ob. cit., WRIGHT, *The Historical Works of Giraldus Cambrensis*, p. 21. Giraldus Cambrensis escribió en su libro que el vino era muy abundante en Irlanda, aunque allí no se producía, sino que se traía de la región francesa de Poitou; seguramente se transportaría en naves mercantes hasta Irlanda.

<sup>96</sup> ALEXANDER, M. (tr.), *Beowulf*, Penguin Classics, Harmondsworth, 1977, p. 111.

del norte en su camino a Tierra Santa hicieron escalas en diferentes puertos gallegos para luego visitar el sepulcro del Apóstol, estuvieron sobre todo en los puertos de las desembocaduras del río Ulla y del Tambre, y sin duda él de Padrón fue de los más visitados.

Sin embargo a lo largo de la costa gallega los cruzados eran visitantes poco deseables, ya que la gente que vivía en el litoral asociaba todo aquello que venía por mar como poco amistoso; posiblemente la población de principios del siglo XII aún tendría en la memoria los diferentes saqueos e incursiones violentas de normandos o sarracenos de los siglos anteriores. Estos cruzados del norte siguieron las rutas bien conocidas y establecidas por los normandos, contribuyendo con sus viajes a la ampliación de los conocimientos geográficos y náuticos de esta ruta.

### 1.3.1. La segunda cruzada. Cruzados en Santiago.

Conocemos bien la escala de los cruzados de la segunda cruzada en los puertos gallegos y su visita a Santiago. En el año 1147, el viernes antes de la Ascensión<sup>97</sup>, partieron desde Dartmouth<sup>98</sup> hacia Tierra Santa un grupo de cruzados del norte de Europa en unos 164 barcos<sup>99</sup>, entre los que viajaba el cruzado Osborne que dejó escrita una carta en latín describiendo la travesía y sus escalas en Galicia. Hay otra

---

<sup>97</sup> WENDELL, CH. (tr.), *De Expugnatione Lyxbonensi, The Conquest of Lisbon*, Columbia University Press, Nueva York, 2001, p. 53: “(...) sexta feria ante ascensionem Domini velificare incepimus”, (...) zarpamos el viernes antes de la Ascensión” que fue el 23 de mayo.

<sup>98</sup> Ciudad situada en el condado de Devon, al suroeste de Inglaterra, en el estuario del río Dart, de donde los cruzados con Ricardo I partieron hacia Tierra Santa en 1190.

<sup>99</sup> Ob. cit., WENDELL, *De Expugnatione Lyxbonensi, The Conquest of Lisbon*, p. 53. Según Osborne: “navitur circiter C. LXIII”.

fuente<sup>100</sup>, una carta de otro cruzado llamado Arnolfo, en la que habla de 200 barcos y mencionó la llegada al puerto del Tambre el sexto día antes de Pentecostés y que ese mismo día fueron a caballo desde allí a Santiago que distaba ocho millas. Estas cartas de Osborne y Arnolfo pueden ser consideradas como los primeros textos de peregrinos anglo-sajones en Santiago de Compostela, ya que en ellas se mencionan claramente los puertos gallegos en los que hicieron escala y el sepulcro del Apóstol. Con todo, la visita a Compostela no fue el propósito principal de la expedición de la que formaban parte, sino que fue una escala en su viaje a Jerusalén. Osborne relató su paso por la costa gallega, por delante del cabo Ortegá<sup>101</sup> y de la ciudad del Faro, es decir, de A Coruña: “Hinc iterum navegantes devenimos Ortigiam. Exin ad turrem Faris, quae olim a Julio Caesare constructa, admirandi operis (...)”<sup>102</sup>. El puerto de A Coruña aparece mencionado como el puerto habitual de llegada de los viajeros de Gran Bretaña: “Est enim adeo sita inter meridionalem et occidentalem plagam ut prima sit littoris appulsio recto tramite a Britannia venientum”<sup>103</sup>. Luego continuaron

---

<sup>100</sup> ALONSO ROMERO, F., “Las embarcaciones de la segunda Cruzada y su ruta atlántica desde Dartmouth hasta Galicia en el año 1147”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, celebrado en Ferrol, septiembre de 1996; Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 1, (1998), pp. 73. Esta carta de Arnolfo se puede consultar en *Portugaliae Monumenta Historica, a saeculo octavo post Christum usque ad quintumdecimum. Scriptores*, volumen I. Reedición de Kraus reprint LTD., Nendeln, Liechtenstein, 1967, pp. 406-407.

<sup>101</sup> No está muy claro si se refiere al cabo Ortegá o a Ortigueira. En el cabo Ortegá no había puerto, en cambio en Ortigueira habría un pequeño puerto de refugio; el autor menciona los puertos de refugio y como el cabo Ortegá no tenía, es más lógico pensar que “Ortigiam” se trate de Ortigueira.

<sup>102</sup> Ob. cit., WENDELL, *De Expugnatione Lyxbonensi, The Conquest of Lisbon*, p. 62: “Desde aquí los navegantes llegamos a Ortegá. Después llegamos a la torre del Faro, obra admirada, que fue construida en otro tiempo por Julio César”.

<sup>103</sup> *Ibíd.*, pp. 62-64: “Está situada entre las regiones del sur y oeste y ofrece el primer lugar de llegada para los viajeros que llegan directamente de Britania”.

su viaje hasta Padrón donde llegaron la víspera de Pentecostés<sup>104</sup> y posteriormente Osborne describió los puertos de Iria y de Padrón:

“Exhinc ad portum Tambre devenimus vigilia Pentecoste. Distant autem ab ecclesia beati Iacobi miliaria VII. Est autem civitas Hyrie proxima, quae nunc Petra Jacobi vocatur, et est sedes episcopales. Portus autem multis generibus piscium fecundus habet...”<sup>105</sup>.

Sin embargo, esta fuente no nos dice nada de la peregrinación de los cruzados hasta Compostela, por lo que no sabemos con certeza si llegaron a visitar Santiago, aunque suponemos que así fue puesto que hemos visto que también mencionan la distancia que separa Padrón de Santiago y por tanto suponemos que visitaron Compostela. No mencionan, sin embargo, ninguno de los puertos de la ría de Ferrol, solamente mencionan Viveiro, A Coruña y Padrón.

Estas dos narraciones, especialmente la de Osborne que es más clara y concreta, nos habla de las duras condiciones de la ruta y de las características que semejan casi por completo a las de la futura ruta jacobea marítima que los peregrinos ingleses relatarán posteriormente. Entre estas características estaba el zarpar en días señalados del calendario religioso, la carta de Osborne menciona que zarparon de Dartmouth la víspera de la Ascensión y de A Coruña la víspera de Pentecostés; menciona también que llevaban un sacerdote, que iban organizados por parroquias: “ut singule naves singulos presbíteros heberent, et eadem que in parrochiis observari

---

<sup>104</sup> Ese año fue el 7 de junio.

<sup>105</sup> Ob. cit. WENDELL, *De Expugnatione Lyxbonensi, The Conquest of Lisbon*, p. 64: “De allí llegamos a la boca del Tambre en la víspera de Pentecostés (7 junio). Está a siete millas de la iglesia de Santiago. La ciudad de Iria está cerca, que ahora se llama Padrón, y es sede episcopal. Tiene un puerto fecundo con mucho pescado diferente...”.



iubentur”<sup>106</sup> y que se confesaban y comulgaban a bordo: “ut singuli singulis hebdomadibus confiterentur et die dominico communicarent”<sup>107</sup>. Así mismo, el cruzado relata las terribles condiciones de la travesía debido a las tempestades, sin duda, uno de los muchos peligros a los que los peregrinos se tuvieron que enfrentar: “Vespere autem tempestate aborta, omnes circumquaque dispersi sumus. Noctis enim supra modum tenebrositas atque insulta maris nautas etiam audacissimos despere cogebat”<sup>108</sup>. Estos datos aportados por Osborne parecen los relatados doscientos años más tarde por los peregrinos jacobeos cuando la peregrinación a Santiago estaba ya totalmente establecida y no debemos olvidar también que los cruzados podrían ganar una especie de indulgencia -como ganarían posteriormente los peregrinos jacobeos- puesto que aquellos que partiesen para Jerusalén para liberar Tierra Santa de los infieles obtendrían el perdón de todos sus pecados para toda la eternidad.

Por esta semejanza y porque sabemos de la presencia de los cruzados en Santiago de Compostela podemos considerar esta segunda expedición como un precedente de las peregrinaciones jacobeanas marítimas de finales de la Edad Media. Así veremos más adelante que los textos de peregrinos del siglo XIV y XV mencionan también las terribles condiciones de la ruta, además dejan claro que la finalidad de estos peregrinos medievales era sobre todo religiosa y como en los documentos ingleses, donde aparecen las licencias de los barcos, indican que zarparon también en días muy señalados en el calendario religioso.

---

<sup>106</sup> *Ibíd.*, p. 56: “Cada barco tiene su propio párroco y están adscritos por parroquias”.

<sup>107</sup> *Ibíd.*, p. 56: “Y cada uno se confiesa y comulga cada domingo”.

<sup>108</sup> *Ibíd.*, p. 58: “Por la tarde llegó una tempestad y fuimos dispersados en todas las direcciones; la excesiva oscuridad de la noche y el movimiento del mar llevó a la desesperación incluso a los más valientes marineros”.

Los cruzados se consideraban así mismos peregrinos, tenían los mismos objetivos espirituales, visitaban los mismos santuarios y hacían los mismos rituales aunque su acción sagrada final era la guerra contra el enemigo de Dios.

## CAPÍTULO II

### HOMO VIATOR ANGLORUM

“And she had thrices been to Jerusalem;  
had wondered over many a foreign stream;  
and she had been at Rome, and at Boulogne,  
St James of Compostella, and Cologne;  
She knew all about wandering and straying”<sup>109</sup>.

La vida en la Inglaterra medieval, al igual que ocurría en el resto de Europa, no dividía tan claramente la vida religiosa de la cotidiana como puede suceder hoy en día. La iglesia era el centro de la vida social como también un lugar de encuentro para transacciones comerciales del pueblo, además de servir a menudo como almacén o donde guardar el dinero como si fuese un banco; los días festivos estaban asociados a la iglesia ya que se celebraban fiestas o celebraciones dedicadas a los santos. Las hagiografías mencionan que se desarrolla este tipo de veneración a los

---

<sup>109</sup> CHAUCER, G., *The Canterbury Tales*, Oxford University Press, Oxford, 1985, pp. 12-13:

“Y había estado tres veces en Jerusalén;  
se había maravillado con muchos arroyos extraños;  
y había estado en Roma y Bolonia,  
en Santiago de Compostela y Colonia;  
lo sabía todo sobre deambular y vagar por el camino”.

santos y a la peregrinación como una parte ya de la vida común y no era tan solo una demostración de devoción sino además una manera de conocer otros países, culturas y gentes.

El hombre inglés medieval, en este sentido, no difería demasiado del europeo; era un hombre que se desplazaba, se movía o viajaba por todo su país y el continente por diversas razones y con una gran frecuencia. Había caminantes más habituales: mendigos, acróbatas, músicos, vendedores y muchos más que tenían buenas razones, sobre todo, económicas y de trabajo para salir de su pueblo y entorno; en los grandes mercados se podía comprar diversos productos que no había en su zona y que eran traídos por los mercaderes en carretas o en caballos, esto suponía un desplazamiento de una considerable distancia, y, además obligaba a un desplazamiento periódico. Los grandes nobles tenían posesiones por todo el territorio lo cual obligaba a una constante movilidad que conllevaba el desplazamiento de gran número de siervos y trabajadores:

“He had two hundred knights, clerics, squires and noble youths, splendidly attired and mounted each with his own servants; besides these there were eight great carts drawn by five horses, with a man to each horse, in addition to the driver, twelve pack-horses with their grooms, and men with greyhounds and hawks”<sup>110</sup>.

---

<sup>110</sup> SALZMAN, L. F., *English Life in the Middle Ages*, Oxford University Press, Londres, 1926, p. 268.

Cuando Tomás Becket, canciller del rey, fue enviado a una embajada a Francia en 1158, viajó con un séquito inmenso que impresionó a los franceses: “Llevó doscientos caballeros, clérigos, escuderos y jóvenes nobles espléndidamente vestidos y a caballo, cada uno con su siervo; además de estos, había ocho carretas grandes tiradas por cinco caballos con un hombre en cada caballo, además del conductor, doce caballos de carga con sus mozos y hombres con galgos y halcones”.

Incluso la Corte real solía desplazarse continuamente y si no estaba en Westminster o en Winchester se podía encontrar moviendo por todo el país, en ocasiones permanecía más de tres o cuatro días en un mismo lugar, como lo atestiguan miembros de la corte del Rey Enrique II que han dejado constancia de lo incómodo que era seguir a este monarca tan “inquieto”<sup>111</sup>. Este constante movimiento de gente hace suponer que había numerosas infraestructuras como una amplia red de carreteras con un trazado bueno y que contaban además con numerosos puentes<sup>112</sup> muy necesarios por ser Inglaterra un país de abundantes ríos.

Con todo, no podemos olvidar los numerosos peligros a los que se enfrentaban los viajeros y peregrinos, ya que muchos caminos pasaban por bosques espesos donde se encontraban con animales salvajes, aunque sin duda la mayor inseguridad fue debida a los ladrones, maleantes o fugitivos de la justicia<sup>113</sup>. Los que podían viajar a caballo pero la mayoría viajaban a pie por falta de medios, el viajar en carretas se consideraba como signo de debilidad o indignidad porque así viajaban los fugitivos o los enfermos. También las mujeres solían ir montadas a caballo o en carretas, tenemos el ejemplo de *los Cuentos de Canterbury*<sup>114</sup> donde las mujeres están retratadas a caballo camino del santuario.

---

<sup>111</sup> *Ibíd.*, p. 267.

<sup>112</sup> *Ibíd.*, p. 270: la Iglesia se preocupaba de cuidar los puentes, así el puente más famoso de Londres se empezó a construir por un sacerdote llamado Meter de Colechurch en 1176 -sustituyendo a otro anterior de madera- con una torre y una capilla en donde se celebraba la misa.

<sup>113</sup> *Ibíd.*, pp. 271-272: en 1417 se detiene al párroco Wortham en Norfolk, un personaje muy desagradable quien había robado a muchos de los súbditos del rey; los más famosos, sin embargo, fueron “los ladrones de Alton”, que infestaban el bosque por el que pasa la carretera principal que lleva a Winchester, y atacaban y robaban a todos los que por allí pasaban durante el reinado de Enrique III.

<sup>114</sup> *Los Cuentos de Canterbury* de Geoffrey Chaucer, son una colección de historias de finales del siglo XIV, que eran contadas por un grupo de peregrinos mientras realizan el viaje al santuario de

Una de las claves en el éxito de la peregrinación en época medieval fue la hospitalidad, considerada como un deber y una virtud. Los viajeros podrían ser alojados en cualquier sitio al que llamasen en su camino. Con todo, fueron sobre todo los monasterios los más utilizados como alojamiento tanto para los peregrinos como para los viajeros de todas las clases sociales.

En Inglaterra, a lo largo de los principales caminos de peregrinación, se encuentran hostales o tabernas; es en una de estas tabernas<sup>115</sup> donde los peregrinos de *Los Cuentos de Canterbury* se reúnen antes de salir en peregrinación hacia el santuario de Tomás Becket. En los caminos que llevaban a los principales santuarios de Inglaterra hubo una red de instituciones de caridad para ayudar a los peregrinos como las del camino al santuario de Canterbury: en Dover, Ospringe, Maidstone o el hospital de Newark fundado en 1260 por el arzobispo Boniface, y, por supuesto, en el mismo Canterbury hubo muchas instituciones de caridad para aquellos peregrinos más necesitados, un ejemplo destacado fue el hospicio de Santo Tomás el Mártir<sup>116</sup>. En Norfolk, en el camino hacia Walsingham pasaba lo mismo<sup>117</sup>. Todas estas instituciones e infraestructuras fueron también utilizadas por los peregrinos jacobeos que viajaron por estas rutas de peregrinación hasta los puertos del sur de Inglaterra, como puntos de encuentro, antes de embarcar para Santiago de Compostela. Muchos de estos peregrinos viajaron hasta Calais o hasta la Bretaña francesa y desde allí

---

Tomás Becket en Canterbury desde Southwark en Londres. El autor utiliza los cuentos que cada personaje cuenta junto con las descripciones físicas que hace de cada peregrino para hacer un retrato irónico de la sociedad inglesa de la época. En el libro aparecen tres mujeres peregrinas una de clase noble y dos religiosas.

<sup>115</sup> El nombre de esa taberna es “Tabard Inn”.

<sup>116</sup> SIDNEY, H., *In the Steps of the Pilgrims*, Rich and Cowan, Londres, 1911, p. 170.

<sup>117</sup> *Ibíd.*, p. 169.

caminaron hacia Santiago, una ruta que, sin duda, resultó ser un camino largo y arduo, por lo que la mayoría se decidió por el viaje marítimo que era rápido y además era una ruta con cierta tradición entre las islas Británicas y el noroeste de la Península conocida desde tiempos antiguos y que se volvió muy popular al comenzar la guerra de los Cien Años entre Inglaterra y Francia. Se necesitaba, sin embargo, mucho coraje para atravesar el trozo de mar entre el sur de Inglaterra y el norte de la península Ibérica en aquellas pequeñas embarcaciones que eran difíciles de manejar ante un gran temporal, a lo que se añadía los problemas de acomodación de los peregrinos y tripulación y los mareos provocados por la navegación, por lo que la travesía no resultaba muy placentera y sí muy peligrosa.

No hay duda que el pueblo inglés estaba acostumbrado a viajar, ya fuese para ganarse la vida, por trabajo o por motivos religiosos y el hecho de vivir en una isla les empujó a la navegación. Desde siempre ha sido un pueblo viajero al que el mar nunca supuso un obstáculo invencible para lograr un fin, de esto, los textos antiguos desde *Beowulf*<sup>118</sup>, donde el personaje principal tiene el mar como vía principal en su aventura épica, dan cuenta de ello. La vida en la Inglaterra medieval se caracterizó, sin duda, por una gran movilidad, obligados principalmente por las condiciones socio-políticas en general, por razones religiosas en particular como fue el caso de las peregrinaciones y físicas por el hecho de ser una isla.

---

<sup>118</sup> Ob. cit., ALEXANDER, *Beowulf*, 1977. Es un poema épico escrito en inglés antiguo entorno al siglo VII. El argumento cuenta como Beowulf, un poderoso guerrero que vive en Suecia, navega hasta Dinamarca para ayudar a sus habitantes, donde un monstruo llamado Grendel les aterrorizaba.

## 2.1. PEREGRINACIONES EN INGLATERRA. SANTUARIOS MÁS COMUNES.

Como hemos comentado, la peregrinación fue era algo relativamente habitual en la Inglaterra medieval y formaba parte de la vida cotidiana. Si analizamos los santuarios más importantes del país es fácil darse cuenta lo asombrosamente arraigado que estaba esta costumbre en el pueblo inglés, y, que realizaban tanto los reyes como el pueblo llano. En estos viajes de peregrinación a los diferentes santuarios locales había una serie de rituales como fueron la ofrenda de objetos, la obtención de indulgencias y la compra de recuerdos en el lugar visitado. Unos pasos que el peregrino inglés repetiría igualmente en su peregrinación a Santiago, la peregrinación a la ciudad del Apóstol no rompía en absoluto la rutina de las peregrinaciones locales del hombre inglés, aunque debido a la lejanía y la inseguridad del viaje tenía que dejar arreglado una serie de asuntos personales, algo que no tenía necesidad en las peregrinaciones locales más cortas y, por tanto, mucho menos peligrosas.

Los lugares de peregrinación más populares en Inglaterra<sup>119</sup> emergieron entre los siglos XI y XII, período en el que se han llegado a registrar más de 3.000 milagros póstumos atribuidos a santos<sup>120</sup>, ello indica que el pueblo inglés era un pueblo devoto y que le gustaba rezar en los diversos santuarios dispersos por toda la geografía de Inglaterra y Gales, para lo cual debía desplazarse si quería rendir culto a sus santos preferidos. Esto indica como las peregrinaciones estaban afianzadas en la vida y las costumbres de los ingleses e incluso entre las mujeres puesto que tenemos

---

<sup>119</sup> Véase anexo II.

<sup>120</sup> Ob. cit., FINUCANE, *Miracles and Pilgrims*, p. 11.



numerosos registros y testimonios que iremos viendo a lo largo de este trabajo<sup>121</sup> en los que ha quedado constancia que las mujeres peregrinaban de forma habitual. Por tanto la peregrinación fue, sin duda, un acontecimiento religioso destacado en la vida cotidiana de la Inglaterra medieval.

Los motivos para peregrinar a los diversos santuarios ingleses fueron principalmente religiosos aunque también existieron otro tipo de razones lúdicas y de salud, incluso otro motivo que apareció entonces fue, por razones políticas, como convertir al rebelde en santo como forma de protestar contra el rey<sup>122</sup>, y así tenemos el ejemplo del vengativo Sir Tomás, duque de Lancaster<sup>123</sup>, cuya tumba fue visitada durante el siglo XIV por masas de peregrinos, después de ser ejecutado en 1322 en Pontefract<sup>124</sup>, y del que se llegó a pedir su canonización para gran escándalo del rey Eduardo II quien, el 23 de junio de 1323 escribió irritado al obispo de Londres quejándose de estas peregrinaciones:

“It has come to our ears -and it is very displeasing to us- that many among the people of God, confides to your charge, victims of a diabolical trickery, crowds round a paper placed in your Church of St. Paul’s, where are to see statues, scultures o images, and among others

---

<sup>121</sup> En el capítulo IV se habla de los peregrinos y las mujeres peregrinas y en el capítulo V nos referimos a Margery Kempe, una peregrina inglesa que nos relata su viaje a Compostela por vía marítima.

<sup>122</sup> JUSSEMAND, J., *English Wayfaring Life in the Middle Ages*, Methuen, Londres, 1961, p. 193., “To make a saint of a rebel was the most energetic means of protesting against the king...”.

<sup>123</sup> Sir Tomás, Duque de Lancaster, nieto del rey Enrique III de Inglaterra y primo del rey de Eduardo II fue el principal oponente del rey, pero su oposición fue provocada más por una ambición personal que por un interés en hacer reformas. Fue ejecutado en Pontefract en 1322 y su tumba se convirtió en centro de peregrinación.

<sup>124</sup> Ciudad muy importante en la Edad Media desde el punto de vista comercial se encuentra situada al oeste del condado de Yorkshire.

that of Thomas, late Earl of Lancaster, a rebel, our enemy. Silly visitors, without any authorization from the Roman Church, venerate and worship this image as a holy thing, and affirm that it there works miracles: this is a disgrace for the whole Church, a shame for us and for you, a manifest danger for souls of the foresaid people, and a dangerous example to others”<sup>125</sup>.

Lo mismo ocurrió con Henry de Montfort y Henry de Wylynton quienes tras ser ahorcados en Bristol y dejados en la horca por cierto tiempo como escarmiento y claro aviso para los traidores y rebeldes, sin embargo sus familiares inventaron algunos milagros ocurridos en la horca donde estaban expuestos los cuerpos de los rebeldes, lo que llevó a la gente a reunirse por cientos alrededor de sus cuerpos en aquel lugar, el cual con el tiempo se convirtió en un lugar de peregrinación. Pero estos lugares de peregrinación de origen político, fueron “santuarios” de poca importancia y duración, puesto que su influencia duró unas pocas décadas, tan solo mientras vivían aquellos quienes los habían apoyado y defendido y, un vez, que éstos habían desaparecido, la vigencia de los lugares de peregrinación donde se hallaban enterrados estos mártires políticos se convirtió lógicamente en obsoleta.

Con todo, hubo numerosos santuarios de mayor o menor devoción y popularidad; algunos de ellos de profundo arraigo popular y que aún hoy en día

---

<sup>125</sup> Ob. cit. JUSSERAND, *English Wayfaring Life in the Middle Ages*, p. 195; nota n. 10, Rymer's Foedera, edit. 1704, vol. VI, p. 20: “Nos ha llegado a nuestros oídos, y nos es muy desagradable, que muchos entre la gente de Dios, bajo su custodia, víctimas de su diabólicas mañas, reunidos ante un panel puesto en tu iglesia de San Pedro, donde se ven estatuas, esculturas o imágenes y entre otras la imagen de Tomás, último conde de Lancaster, un rebelde, nuestro enemigo. Visitantes tontos, sin la autorización de la Iglesia Católica, veneran y adoran esta imagen como sagrada y afirma que obra milagros: es una desgracia para toda la Iglesia, una vergüenza para todos y para usted, un peligro para las almas de dicha gente, y un peligroso ejemplo para otros”.

perviven, a pesar de la Reforma, y se pueden visitar. Pero son tres santuarios los que tuvieron una mayor popularidad y veneración con respecto a los demás, fueron el santuario de Canterbury, el de Nuestra Señora de Walsingham y el de la Santa Cruz de Bromholm.

### 2.1.1. Canterbury

Canterbury, en donde está el sepulcro de Tomas Becket<sup>126</sup>, fue, sin duda, el santuario más famoso de Inglaterra y estuvo además entre los más populares de la Cristiandad tal como queda constancia en *Los Cuentos de Canterbury*; a él peregrinaban gente de todos los estamentos de la sociedad y en ningún otro lugar de devoción se apreció el estrecho vínculo entre la peregrinación, la vida social y la política. Este sepulcro de Tomás Becket fue también uno de los más ricos, llamaba la atención por la cantidad de joyas y oro que adornaban el sepulcro y que eran regalos de los numerosos peregrinos que lo visitaban, según relata un visitante italiano en el año 1496:

“The magnificence of the tomb of St. Thomas the Martyr, archbishop of Canterbury, surpasses all belief. This, notwithstanding its great size, is entirely covered over with plates of pure gold; but the gold is scarcely visible from the variety of precious stones with which it is studded, such as sapphires, diamonds and emeralds; and on every side that the eye turns, something more beautiful than the other appears. And these

---

<sup>126</sup> Becket nació en Londres en 1118 y murió en Canterbury en 1179 el 29 de diciembre. Fue canciller de Inglaterra desde 1155 a 1162 y arzobispo de Canterbury desde 1162 a 1170 durante el reinado de Enrique II; al final de su carrera estuvo marcada por su lucha con el rey en defensa de la Iglesia. Fue asesinado en la Catedral de Canterbury.

beauties of nature are enhanced by human skill, for the gold is carved and engraved in beautiful designs, both large and small, and agates, jaspers (...) some of the cameos being of such size that I dare not mention it. But everything is left far behind by a ruby, not larger than a man's thumb nail, which is set to the right of the altar. The church is rather dark, and particularly so where the shrine is placed, and when we went to see it the sun was nearly gone down and the weather was cloudy; yet I saw that ruby as well as if I had it in my hand; they say it was the gift of a king of France"<sup>127</sup>.

Este santuario además fue muy visitado por mujeres con problemas de fertilidad o en el parto así como los relacionados con la infancia; Benedict de Peterborough habla de mujeres peregrinas en el sepulcro de Santo Tomás que habían equivocado su dieta durante el embarazo o la lactancia y entre los milagros del santo estaban los que transformaban el agua en leche. Ejemplos de mujeres que fueron en peregrinación por estos problemas son numerosos como el de "Margaret of Hamilton who vowed during the agony of childbirth to go on pilgrimage or the wife of William

---

<sup>127</sup> Ob. cit., SALZMAN, *English Life in the Middle Ages*, p. 278. Las riquezas de la tumba de Becket llamó la atención de un visitante italiano en el año 1496: "La grandeza de la tumba de Tomás mártir, arzobispo de Canterbury, sobrepasa toda creencia. Ésta, a pesar de su gran tamaño, está cubierta enteramente con vasos de oro puro que es apenas visible por la variedad de piedras preciosas con las que están tachonados como zafiros, diamantes y esmeraldas; y en cada lado que mirasemos, aparece algo más bonito que lo anterior. Y estas bellezas naturales son mejoradas por la habilidad del hombre, puesto que el oro es moldeado con bellos diseños grandes y pequeños, y agatas, jaspers (...) algunos de los cameos son de un tamaño tal que no merece la pena mencionarlo. Pero todo ello no se puede comparar con un rubí que no es más grande que la uña humana y que se encuentra a la derecha del altar. La iglesia es bastante oscura, particularmente donde está el sepulcro, y cuando fuimos a visitarlo el sol casi se había puesto y el tiempo estaba nublado; y aún así ví el rubí como si lo tuviese en mi mano; dicen que fue un regalo del rey de Francia".

a knight of Lincoln who was enable to bear a child”<sup>128</sup>. La fama de sus milagros se extendió muy pronto por toda Europa y en dos años fue canonizado; el 29 de diciembre, día de su martirio, se convirtió en la fiesta de Santo Tomás de Canterbury. Sabemos que Enrique VIII ordenó destruir el santuario de Santo Tomás años más tarde por motivos políticos.

Los peregrinos que iban a Canterbury compraban una “ampullae” de estaño a modo de colgante para poder llevarse unas gotas de agua de Canterbury, que consistía en agua mezclada con la sangre de las heridas del santo que había derramado en el pavimento del transepto norte donde había caído muerto<sup>129</sup> o también un broche que representaba a Tomás Becket y podía ser enganchado en la ropa.

La venta de “ampullae” se convirtió en un importante aspecto de la peregrinación, ya que casi todos los peregrinos la llevaban de vuelta a casa después de visitar un santuario<sup>130</sup>. Desde el siglo XIV la venta de estos objetos, que generalmente eran colgantes o broches, se extendió no solo en Canterbury o en Walsingham sino también en otros santuarios como en Bromholm con su “Santa Cruz” o la sangre sagrada de Hailes Abbey en Worcestershire pero también en santuarios del continente como Amiens o Santiago de Compostela. En el caso de Santiago era la concha de una vieira que se solía colgar del cuello o del sombrero como muy bien deja reflejado Langland cuando describe el atuendo de un peregrino

---

<sup>128</sup> SIGNE MORRISON, S., *Women Pilgrims in Late Medieval England*, Routledge, Londres, 2000, p. 18: “Margaret de Hamilton quien en la agonía del parto prometió ir en peregrinación o la esposa de William un caballero de Lincoln porque era incapaz de quedarse embarazada”.

<sup>129</sup> Ob. cit., SIDNEY, *In the Steps of the Pilgrims*, p. 112.

<sup>130</sup> Véase anexo III.

que había visitado el santuario de Santiago en su libro *Piers Plowman* “(...) on his hat were perched a hundred tiny piles, as well as tokens of shells from Galicia, cross ornaments on his cloak (...)”<sup>131</sup>. Estos recuerdos eran una forma de demostrar que habían estado en el santuario correspondiente y de recordar al peregrino esa visita que les había llenado de gozo y satisfacción.

### 2.1.2. Nuestra Señora de Walsingham

Fue, sobre todo, en el siglo XV cuando este santuario se convirtió en uno de los más visitados de Inglaterra a donde peregrinaba mucha gente que hacía numerosas donaciones. Está bien documentado la visita a este santuario de varios monarcas ingleses como Eduardo I, que durante los treinta y cinco años de su reinado lo visitó una docena de veces, en alguna ocasión fue con su esposa Leonor de Castilla y permanecieron allí varios días<sup>132</sup>. Ricardo II visitó también el santuario junto a su esposa en la primavera de 1383. El sacerdote James Hawte, escribió una carta a Sir John Paston en 1469 sobre la peregrinación de Eduardo IV a Walsingham: “and as for the King, as I understand, he departyt to Walsingham upon Friday come seven-night, and the Queen also (...)”<sup>133</sup>. Años después, Sir Paston escribió en 1470

---

<sup>131</sup> LANGLAND, W., *Piers Plowman*, Oxford University Press, Oxford, 1992, pp. 56-60. Langland describe en su libro *Piers Plowman* lo que llevaban los peregrinos que venían de visitar Compostela: “(...) de su sombrero colgaban cientos de pequeños objetos, así como las conchas de Galicia, su capa estaba adornada por una cruz (...)”.

*Piers Plowman* es un poema entre lo alegórico narrativo y la crítica social, escrito por William Langland en la segunda mitad del siglo XIV está escrito en inglés medieval. Está considerado una de las más grandes obras medievales de la literatura inglesa.

<sup>132</sup> Ob. cit., HALL, *English Medieval Pilgrimage*, p. 113.

<sup>133</sup> Ob. cit. SIGNE MORRISON, *Women Pilgrims in Late Medieval England*, pp. 16-17: “El rey partió para Walsingham con la reina.”

a su madre: “I heard yesterday that a man of Norfolk who sold worsteds at Winchester said that my Lord of Norfolk and my Lord were on pilgrimage at our Layde (of Walsingham) on foot”<sup>134</sup>. Enrique VII, fue un monarca muy religioso y sabemos que dejó escrito en su testamento que se colocase en este santuario una estatua de plata; su última visita a Walsingham la realizó tres años antes de su muerte en 1503<sup>135</sup>. A pesar de que Enrique VIII propició la destrucción de numerosos edificios religiosos en Inglaterra, al santuario de Walsingham le tuvo especial devoción, quizás debido a que su primera mujer Catalina de Aragón había visitado este santuario en varias ocasiones para pedir un heredero, después del nacimiento del príncipe Enrique y después de la muerte de este<sup>136</sup>.

Sin duda, fue uno de los santuarios más populares entre las mujeres, aunque no hay una fuente directa para poder comprobar el número de peregrinas, si conocemos una importante cantidad de testamentos de mujeres que dejaron dinero y bienes a este santuario lo que nos muestra lo popular y querido que era. En 1383, Mabel Maloyssel legó un anillo de oro con diamantes con una imagen de Santa María de Walsingham; en 1474 Lady Elisabeth Andrew dejó un anillo con diamantes; en 1505 Lady Catherine, viuda de Sir John Hastings legó a Walsingham su capa de terciopelo<sup>137</sup>. Margaret Paston escribió a su marido para informarlo de que su madre había ofrecido otra imagen de cera<sup>138</sup> con su peso a Nuestra Señora de

---

<sup>134</sup> *Ibíd.*, p. 16: en 1471: “Ayer oí que un hombre de Norfolk que vendía tejidos dijo que mi señor de Norfolk y mi señor fueron en peregrinación a Walsingham a pie.”

<sup>135</sup> *Ob. cit.*, HALL, *English Medieval Pilgrimage*, p. 121.

<sup>136</sup> *Ibíd.*, p. 122.

<sup>137</sup> *Ob. cit.*, SIGNE MORRISON, *Women Pilgrims in Late Medieval England*, Routledge, p. 17.

<sup>138</sup> El ofrecimiento del peso de una persona en cera en beneficio del alma de ésta era algo raro, no muy común dado lo cara que estaba la cera en el siglo XV.

Walsingham<sup>139</sup>. Walsingham fue también muy visitado por motivos que tenían que ver con la fertilidad, la maternidad y los niños, sirva de ejemplo la visita de Elisabeth de York con su hijo pequeño después de haber perdido a su hija de cuatro años<sup>140</sup> o él de la reina Catalina de Aragón mencionado anteriormente. Con el continuo flujo de visitas fue normal encontrar registros regulares en el libro de cobros del santuario: “for a priest to sing our lady, for the King’s caedle always burning there, for gold for her little Chain or for glazing the windows of the Holy House”<sup>141</sup>.

Los peregrinos que visitaron Walsingham traían de vuelta diferentes recuerdos, aunque sin duda el más popular fue el que tenía una representación de la Anunciación y la palabra Walsingham escrita debajo. Como hemos mencionado anteriormente había una costumbre generalizada de traer un recuerdo, era algo habitual y casi obligado, cuando visitaban cualquier santuario tanto en Inglaterra como en el continente<sup>142</sup>.

### 2.1.3. Santa Cruz de Bromholm

La historia cuenta que un sacerdote llevó este trozo de la Santa Cruz, recogida durante la cuarta cruzada en 1204, a esta pequeña y modesta iglesia de Bromholm en el condado de Norfolk<sup>143</sup>; la fama de este trozo del “Lignum Crucis” se extendió muy rápidamente. Fue Enrique III quien visitó por primera vez el santuario, su visita fue

---

<sup>139</sup> Ob. cit. SIDNEY, *In the Steps of the Pilgrims*, p. 195.

<sup>140</sup> Ob. cit., SIGNE MORRISON, *Women Pilgrims in Late Medieval England*, Routledge, p. 18.

<sup>141</sup> Ob. cit. HALL, *English Medieval Pilgrimage*, p. 122: “Para cantar a nuestra Señora, para tener una vela encendida en honor a nuestro rey, para una pequeña medalla de oro o para las vidrieras de la Casa Sagrada”.

<sup>142</sup> Véase anexo III.

<sup>143</sup> Ob. cit. HALL, *English Medieval Pilgrimage*, p. 203.



decisiva para que peregrinar a Bromholm se pudiese de moda durante el final de la Edad Media. Su popularidad acabó en 1535 cuando la “Sant Cruz” desapareció<sup>144</sup>.

Tanto Langland como Chaucer conocían este santuario y lo mencionaron en sus respectivas obras. Langland en su *Piers Plowman*, a pesar de su crítica a las peregrinaciones alude a los santuarios de Walsingham y Bromholm lo cual evidencia su fama y popularidad. “Covetise”<sup>145</sup> en *Piers Plowman* jura abandonar sus prácticas fraudulentas y promete que él junto a su mujer irán a ir a Walsingham y a buscar la “Roode of Bromholm”<sup>146</sup> para que los libre de todas las deudas. Chaucer en el *Reeve’s Tale* menciona también la Cruz de Bromholm cuando la mujer del molinero pide la intercesión de la Cruz: “help, holy croys of Bromeholme, she seyde”<sup>147</sup>.

#### 2.1.4. Santuarios menores

Entre los santuarios de menor importancia destacamos San Winefrede de Holywell<sup>148</sup> al norte de Gales, este santuario fue visitado por Enrique V antes de su victoria en Agincourt, en él hay una capilla construida por Margaret de Beaufort, madre de Enrique VII y abuela de Enrique VIII y de hecho este último rey no permitió su destrucción durante la Reforma.

---

<sup>144</sup> *Ibíd.*, p. 204.

<sup>145</sup> *Covetise* significa avaricia y por tanto este *Covetise* será el personaje del Avaro; entre las prácticas fraudulentas estaban la de medir mal las telas o el de adulterar la cerveza.

<sup>146</sup> *Ob. cit.*, LANGLAND, *Piers Plowman*, p. 49.

<sup>147</sup> *Ob. cit.*, CHAUCER, *The Canterbury Tales*, p. 108: “Ayuda, Cruz sagrada de Bromholm, dijo ella”.

<sup>148</sup> El manantial sagrado de este santuario aún sigue siendo venerado con gran popularidad por sus propiedades curativas.

El santuario del rey Eduardo el Confesor<sup>149</sup> ya era venerado por el pueblo antes de su canonización, numerosos reyes ingleses lo visitaron e hicieron donaciones a los diferentes lugares donde estuvo su tumba, ya que sus restos fueron trasladados varias veces hasta que fueron depositados finalmente en la Abadía de Westminster, que él mismo había mandado construir, en el año 1163; hoy en día se encuentran en la capilla del Confesor de dicha Abadía.

Otros santuarios de cierta importancia fueron también el de San Cuthbert en Durham, uno de los santos más venerados en Inglaterra, quien realizó una importante y amplia labor misionera para lo cual no dudó en adentrarse en el peligroso y desconocido mar; después de haber tenido una visión en 651, entró en el monasterio de Melrose, donde fue prior. En los cuentos de Canterbury se utiliza a este santo para jurar lo que nos indica lo popular que fue<sup>150</sup>. Él de Tomás de Cantilupe en Hereford, obispo de Hereford desde 1275 a 1282, quien murió en un viaje a Roma a donde había ido a protestar por un decreto del arzobispo de Canterbury que consideraba injusto. Otro santuario destacado fue el de San Wulstan que siendo obispo de Worcester en 1084 construyó una catedral, destruida poco después por el fuego, murió en 1095 y fue canonizado ocho años después. Se construyó sobre los restos otra catedral donde se guardaron las reliquias de este santo, a la ceremonia de su consagración asistió Enrique III en 1218. Guillermo II y el rey Juan fueron muy devotos de este santuario. Finalmente el de San Alban que fue un pagano convertido al cristianismo a finales del siglo III, fue el primer mártir británico; a su santuario

---

<sup>149</sup> Ob. cit., SIDNEY, *In the Steps of the Pilgrims*, pp. 226-227. Eduardo el Confesor fue rey de Inglaterra desde 1042 a 1066 y fue canonizado en el año 1161.

<sup>150</sup> San Cuthbert vivió en la mitad del siglo VII entre Northumbria y la isla de Inner Farne. Ob. cit., CHAUCER, *The Canterbury Tales*, p. 104: "Now Simon", returned John, "by St. Cuthbert!"

peregrinaron Enrique II, Eduardo I, Eduardo III y Ricardo III quienes llevaron valiosos regalos en ofrenda<sup>151</sup>. Hubo también más santuarios como el de San Egwin en Worcester; en Chichester estaba el santuario de Ricardo de la Wych; en Malmesbury se encontraba el de San Aldhelm; en Betrichesworth estaba el santuario de San Edmundo entre otros muchos<sup>152</sup>.

Con todo no existe demasiada documentación sobre las peregrinaciones individuales en Inglaterra, porque la mayoría de los peregrinos no sabían escribir y los que sabían no consideraban que hubiese una razón para dejar constancia de ello, no podemos olvidar que entonces ir de peregrinación no se consideraba algo tan extraordinario, formaba parte de la vida cotidiana. Pero sin duda, algo completamente diferente fue la peregrinación “beyond the seas”, para la cual los peregrinos antes de partir necesitaban arreglar sus asuntos, como ya hemos mencionado.

En los años posteriores a la conquista normanda, en la Inglaterra anglo-sajona se incrementan las peregrinaciones a Roma y a Tierra Santa; al interés por visitar los lugares donde había estado Cristo o sus Apóstoles, se suma el de ganar la indulgencia plenaria concedida a todos los cruzados que ayudasen a liberar Jerusalén, tiempo después el papa Bonifacio VII concedió indulgencia plenaria jubilar a los que visitasen las iglesias de Roma, todo esto fue un claro incentivo a las peregrinaciones en Europa<sup>153</sup>. Con las indulgencias apareció una figura eclesiástica importante, el

---

<sup>151</sup> Ob. cit., SIDNEY, *In the Steps of the Pilgrims*, pp. 212-250.

<sup>152</sup> *Ibid.*, pp. 216-250, para profundizar más sobre el mismo tema.

<sup>153</sup> BARBER, R., *Pilgrimages*, Boydell Press, Woodbridge, 1998, p. 51. Al principio los requerimientos para las indulgencias eran modestos pero al final del siglo XII un peregrino que visitase las cuarenta iglesias donde el Papa decía misa durante la Cuaresma podía ganar un siglo de

“pardoner”<sup>154</sup>, quen era el encargado de conceder las indulgencias de Roma<sup>155</sup>, a todos aquellos que iban en peregrinación e incluso en *The Canterbury Tales* se incluyó a este personaje en el viaje como una figura esencial para hacer la peregrinación hacia los santuarios. Tampoco debemos olvidar que el deseo de ver mundo o simplemente escaparse de la vida cotidiana fueron también motivos para hacer las peregrinaciones en esta época.

Fuera de Inglaterra, Santiago de Compostela fue uno de los santuarios que mayor número de peregrinos ingleses atrajo, aunque Roma y Jerusalén también fueron muy visitados. Santiago fue uno de los Apóstoles más venerados, los pecados de los fieles que visitaban este santuario, sobre todo en los años santos, eran perdonados y obtenían una serie de beneficios espirituales conocidos por los fieles a través del *Códice Calixtino*:

“Brilla el gran Apóstol en Galicia con milagros divinos; mas también brilla en otros lugares, si la fe de sus devotos lo reclama; pues hace en toda la tierra prodigios grandes e inefables, no solo oculta, sino manifiestamente. A los enfermos da salud; a los presos, la libertad; a las estériles, la fecundidad de sus hijos; a las parturientas, el feliz alumbramiento; a los que zozobran en el mar, el puerto saludable; a los peregrinos, el regreso a su patria; a los necesitados, el alimento; a

---

indulgencias; el peregrino Gerald of Wales cuenta en su peregrinaje a Roma que obtendría una indulgencia de un total de 92 años.

El abuso sobre la obtención de indulgencias fue una de las quejas principales de los reformistas protestantes.

<sup>154</sup> Ob. cit., CHAUCER, *The Canterbury Tales*, pp. 18-19: se describe la figura del “pardoner”.

<sup>155</sup> Ibíd, p. 18: “His knapsack lays before him, on his lap, chocful of pardons, all come hot from Rome.”

los moribundos, muchas veces, la vuelta a la vida; a todos los afligidos, alivio; suelta y rompe las cárceles; regula el exceso de lluvias, serena el ambiente, refrena los vientos de las tormentas; los incendios del fuego devastador, por las oraciones de los hombres los extingue; impide que los ladrones maléficos y que los pérfidos gentiles dañen a los cristianos, como desearían; aplacan la ira y la venganza, da la tranquilidad. A todo él que le pide da el deseado auxilio, conforme a la ordenación de Dios, hasta a los gentiles si le invocan fielmente. Con razón, pues, a este Santiago se le llama el Mayor, pues grandes favores acostumbra a hacer en todas partes y a cualquiera”<sup>156</sup>.

El peregrino inglés estaba acostumbrado a este tipo de viajes de peregrinación, a la infraestructura del camino, a la caridad que en ellos florecía, a los avatares, a los contratiempos y peligros que podían sufrir e incluso a traer una insignia de los santuarios que visitaban. Las infraestructuras de las peregrinaciones locales inglesas como caminos, puentes u hospederías fueron utilizadas por los peregrinos jacobeos en su camino a los puertos de partida hacia Galicia. Se trataba de un viaje que realmente no les suponía un gran cambio de hábitos ni de costumbres, porque sin duda no existían grandes diferencias en la forma y el fin de ambas peregrinaciones.

Lo único realmente diferente sería el viaje por mar, que además de desconocido, podía resultar muy dificultoso, desagradable y peligroso; por lo que los

---

<sup>156</sup> Ob. cit., MORALEJO, *Liber Santi Jacobi*, p. 202.

motivos para peregrinar fueron ligeramente diferentes ya que el componente no religioso fue menor debido a la peligrosidad de la ruta. No existen muchos registros individuales de la gente que peregrinó a Santiago y los que hay son de nobles o de personas de cierto status económico; hay que tener en cuenta que no había una total libertad para salir del país y al ser Santiago un santuario fuera del reino, personas destacadas de la nobleza y del clero no podían abandonar Inglaterra por un período de tiempo muy largo, restringiéndoseles, además, la salida de productos de valor o de dinero, sobre todo si entonces existían unas circunstancias socio-políticas complicadas. Las peregrinaciones en grupos eran las más comunes, viajaban juntos en el barco y de esto tenemos numerosas licencias otorgadas a los barcos para poder viajar a Galicia con grupos de peregrinos, si bien estas licencias fueron dadas intermitentemente dependiendo de la situación política del momento.

## 2.2. CULTO AL APÓSTOL SANTIAGO EN INGLATERRA

Antes del descubrimiento del sepulcro de Santiago, en Inglaterra ya se tenía noticias de que este Apóstol había predicado en la Península; a principios del siglo VII circulaba un breve relato anónimo donde se difundía la nueva de que Santiago había predicado en la Península e incluso se mencionaba el lugar donde estaba enterrado<sup>157</sup>. Este relato se encuentra en el *Breviarium Apostolorum* de San

---

<sup>157</sup> Ob. cit., ALONSO ROMERO, *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas*, p. 64: “Iacobus, qui interpretatur subplantator, filius Zebedei, frater Iohannis; hic Hispaniae et Occidentalia loca praedicatur et sub Herode gladio caesus occubuit sepultusque est in Achaia Marmarica octavo Kalendas augusta”.

Adelmo<sup>158</sup> quien leyó esta noticia y antes de morir, entre 667 y 680, escribió el poema *Aris Beaae Marie et Duodecim Apostolis dicatis* en él que se mencionaba la predicación de Santiago en la Península, el poema se hizo muy popular y hacía responsable al Apóstol de traer el Evangelio a la península Ibérica:

“Hic quoque Jacobus cretus genitore vetusto  
Delubrum sancto defendit tegmine celsum,  
Qui clamante pio ponti de margine Christo,  
Linquebat proprium panda cun puppe parentem.  
Primitus Hispana convertit dogmate gentes,  
Barbara divinis convertens agmina dictis  
quae priscos dudum ritus et lucida fana  
Daemonis horrendi decepta fraude colebant;  
Plurima hic praesul patravit signa stupendus.  
Quae nunc in charlis scribuntur rite quadratis”<sup>159</sup>.

---

<sup>158</sup> Abad del monasterio de Malmesbury (650-709), al norte de Wiltshire en Inglaterra, quien escribió este poema que se encuentra en su obra *De basilica aedificata a Bugge filia regis Angliae* que recogía doce inscripciones en verso destinadas a los altares dedicados a los doce Apóstoles.

<sup>159</sup> BARREIRO RIVAS, J. L., *La función política de los caminos de peregrinación en la Europa medieval*, Tecnos, Madrid, 1997, pp. 120-121. La traducción del profesor DÍAZ Y DÍAZ es la siguiente:

“Aquí Santiago, nacido de padre anciano  
defiende su altar con su excelsa guarda,  
Este, llamado piadosamente por Cristo a la orilla del mar,  
dejaba su propio padre y la curva nave.  
Lo primero convirtió su enseñanza a las gentes hispanas,  
convirtiendo con palabras divinas bárbaras multitudes,  
que antes viejos ritos y apestosos santuarios  
celebraban, ofuscados por las artes del horrendo demonio:  
muchos signos asombrosos aquí realizó,  
que ahora se narran en folios escuadrados”.

Quizás San Adelmo pudo tener noticia de esta peregrinación por los monjes Teodoro y Adriano, que fueron sus maestros y estuvieron en Britania entre 657 y 672 ayudando en la Evangelización<sup>160</sup>. Beda el Venerable recoge en sus *Excerptiones Patrum* del siglo VIII esta noticia<sup>161</sup> que debió llegar desde el monasterio de Landévenec<sup>162</sup>, en la Bretaña francesa ya que desde el siglo VI este monasterio servía de enlace entre los monasterios de las islas Británicas y los del continente.

Sabemos como en Inglaterra, en Escocia y en Irlanda hubo un gran número de iglesias dedicadas al Apóstol Santiago, de hecho solamente en Inglaterra hubo cerca de 400 iglesias<sup>163</sup>, un número considerable que nos muestra la importancia del culto de Santiago en la isla. Muchos puertos de la costa suroeste de Inglaterra tuvieron una iglesia dedicada a Santiago<sup>164</sup>, como es el caso de la del puerto de Bristol donde se encuentra una de las más antiguas dedicada al Apóstol.

### 2.3. INFLUENCIA DE LAS PEREGRINACIONES JACOBEAS EN INGLATERRA

Aún hoy en día, teniendo en cuenta que se perdió un gran patrimonio durante la Reforma, se puede apreciar la influencia de este culto al Apóstol en Inglaterra y de las peregrinaciones jacobeanas, sobre todo en la arquitectura, pintura y literatura. Esto

---

<sup>160</sup> *Ibíd.*, p. 221.

<sup>161</sup> SARABIA SANTANDER, A., “Los caminos de peregrinación como proyecto interdisciplinar, peregrinos ingleses en Compostela”, en *Iacobus*, Santiago, n. 7-8, (1999), p. 53.

<sup>162</sup> *Ob. cit.*, ALONSO ROMERO, *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas*, p. 64.

<sup>163</sup> STARKIE, W., “Santiago, Inglaterra e Irlanda”, en *Santiago en la historia, la literatura y el arte*, ed. Nacional, Madrid, (1954), p. 96.

<sup>164</sup> TATE, R. B., “A vía marítima desde las islas Británicas a Compostela durante la Edad Media”, *Actas del Congreso de estudios jacobeanos*, Santiago, (1995), p. 682.



refuerza la idea de la importancia de la peregrinación marítima y el flujo de influencias que esta conllevó.

### 2.3.1. En el arte

La iglesia de Santiago en Orchard en Gloucestershire del siglo XII conserva unas pinturas sobre la vida del Apóstol consideradas de las más antiguas que existen y aunque están en muy malas condiciones aún se pueden distinguir partes de la vida del santo<sup>165</sup>. En una de ellas se alude a la traslación del Apóstol hasta Galicia en una barca de piedra de color amarillo y donde podemos reconocer a los tres viajeros: Santiago Apóstol y los dos discípulos<sup>166</sup>. En la iglesia normanda de Fordington en Dorset, hay una representación de la batalla de Clavijo que puede ser un ejemplo de la representación más temprana del Apóstol que conocemos en Inglaterra<sup>167</sup>. Otra de las pinturas más bonitas y mejor conservada está en la iglesia del siglo XIV de Hales, donde se representó un Santiago perfectamente reconocible por las ropas de peregrino<sup>168</sup> o en la que aparece Santiago, representado también con las ropas de peregrino con la concha y con peregrinos en la iglesia de Santiago en Wisborough Green<sup>169</sup> en el oeste del condado de Sussex. Todas estas pinturas seguramente fueron

---

<sup>165</sup> MULLINS, E., *Pilgrimage to Santiago*, Secker and Warburg, Londres, 1974, p. 59.

<sup>166</sup> Véase la pintura de una escena de la vida de Santiago, en la iglesia de Santiago el Mayor de Stoke Orchard (Gloucestershire) en:

<http://www.paintedchurch.org/sorchard.htm> visitada el 5 de febrero de 2013.

<sup>167</sup> Ob. cit. MULLINS, *Pilgrimage to Santiago*, p. 60.

<sup>168</sup> Hales, está en Norwich y está situado en el camino de peregrinación hacia Walsingham y Bromholm cara el norte y hacia Canterbury cara al sur y en una zona donde hay varios santuarios locales. Véase la pintura de Santiago en la iglesia de Santa Margarita en Hales (Norwich), en: [www.paintedchurch.org/halessj.htm](http://www.paintedchurch.org/halessj.htm), visitada el 5 de febrero de 2013.

<sup>169</sup> Wisborough Green es una parroquia del condado del distrito de Chichester al sur de Londres. Véase esta pintura en:

un regalo de algún ciudadano local de buena situación económica que, probablemente, habría peregrinado a Santiago.

En el condado de Hereford también hubo unas cuantas iglesias dedicadas a Santiago y aún se puede apreciar la influencia de las peregrinaciones jacobeanas. La iglesia de Shobdon fue fundada por Oliver de Merlimond después de visitar Santiago, y aunque está en ruinas se conservan todavía unos arcos de claro estilo románico. En esta misma zona se encuentran iglesias con influencias semejantes como la iglesia de Kilpeck<sup>170</sup> con las mismas características románicas que la de Shobdon. En ambas iglesias el trabajo es similar y único en Inglaterra, es un estilo al que se le conoce como “escuela de Herefordshire”, que tiene como característica muy destacada un Árbol de la Vida en el tímpano.

Nos recuerdan también las peregrinaciones a Compostela una serie de capillas señoriales como la de castillo de Lindsey en Suffolk, o las ruinas románicas de Stanhope en Nottingham, la capilla de Santiago fundada por Sir Philip Marmion en el condado de Stafford, y por último la vidriera de Robert Langton, quien visitó Santiago en 1512 y que está representado con sus armas en la capilla del Queen’s College de Oxford<sup>171</sup>. Podemos además encontrar varios sepulcros de peregrinos

---

[www.paintedchurch.org/wisgreen.htm](http://www.paintedchurch.org/wisgreen.htm), visitada el 5 de febrero de 2013.

<sup>170</sup> LOMAX, D. W., “Peregrinos ingleses a Santiago en la Edad Media”, en *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela y San Salvador de Oviedo en la Edad Media*, Oviedo, (1993), pp. 78-9. Véase:

- Puerta de la iglesia de Kilpeck, en, <http://www.sacred-destinations.com/england/kilpeck-church.htm> visitada el 5 de febrero de 2013.
- Arcos y relieve de la iglesia de Shobdon, en <http://www.shobdonchurch.org.uk/arches.php>, visitada el 5 de febrero de 2013.

<sup>171</sup> Ob. cit., TATE, “A vía marítima desde las islas Británicas a Compostela”, p. 684.

jacobeos en Inglaterra, aunque el más conocido es el de la catedral de Worcester<sup>172</sup>, en que apareció enterrado un cuerpo con los atributos e indumentaria de los peregrinos jacobeos.

La influencia de las peregrinaciones a Compostela se ve también en la gran abundancia de escudos que existen en Inglaterra con el emblema de Santiago<sup>173</sup>; la presencia de la vieira jacobea en el escudo alude a una vinculación de la familia con Santiago y casi con toda seguridad con una visita a la ciudad del Apóstol. El escudo de la ciudad de Reading está formado por la vieira ya que esta ciudad estuvo directamente vinculada con la ciudad del Apóstol. Incluso mayor vinculación con Santiago la encontramos en la abadía de Reading, fundada por Enrique I donde se encuentra la mano del Apóstol. La historia nos cuenta como la hija del rey, Matilda, ya viuda de Enrique V de Alemania, peregrinó a Santiago en 1125 y allí le fue entregada la mano del santo como regalo.

### 2.3.2. En la literatura

Algunas de las obras literarias de la época también reflejaron la peregrinación jacobea. Los escritores ingleses de aquel tiempo narrarán las peregrinaciones de sus paisanos a Santiago de Compostela o aluden a ellas de forma directa o indirecta, dejando constancia de la importancia y lo común de este hábito.

---

<sup>172</sup> En la tumba de este peregrino no se han encontrado ropas lujosas como habría de esperar para una persona enterrada en una catedral; llevaba botas de cuero hasta las rodillas, robustas adecuadas para caminar, ropa de algodón y tenía una concha de vieira.

<sup>173</sup> PARDO DE GUEVARA Y VALDÉS, E, “Símbolos Jacobeos y emblemas Compostelanos. Anotaciones y comentarios”, en *Actas del V Congreso Internacional de estudios jacobeos*, Xunta de Galicia, Santiago, (2000), p. 394. Véase anexo IV.

*The Canterbury Tales* es un magnífico registro y espejo de la sociedad inglesa del siglo XIV, en esta obra se reflejó desde sus costumbres hasta la forma de vestir. Chaucer relató lo normal que fueron las peregrinaciones en aquella época y que incluso las mujeres fueron habituales en este tipo de viajes acompañando a sus maridos o como viudas que iban en peregrinación para pedir por las almas de sus esposos. En el prólogo general<sup>174</sup> se nos describe a *The wife of Bath*, una viuda con posición holgada, quien a pesar de no ser un ejemplo de mujer devota, se dedica a peregrinar a los Santos Lugares y a los más importantes santuarios de Europa de aquella época entre ellos Santiago de Compostela. Esta peregrina es un verdadero prototipo del peregrino medieval, en este personaje femenino vemos retratado a el peregrino que no preregrinaba solo por motivos espirituales y nos evidencia, además, la presencia habitual de mujeres en estos viajes.

Hace también alusión al Apóstol en el lenguaje empleado por Chaucer ya que algunos de los personajes juran con el nombre de Santiago<sup>175</sup>, lo que nos indica la popularidad del Apóstol en Inglaterra, ya que juran en su nombre igual que en él de otros santos ingleses, como el mencionado anteriormente San Cuthbert<sup>176</sup>. Jurar era una característica coloquial del lenguaje, algo que el escritor pretendía reflejar

---

<sup>174</sup> El prólogo general de *The Canterbury Tales*, es la llave para entender el libro; narra la reunión de un grupo de peregrinos en una taberna de Londres (Tabard Inn) con la intención de peregrinar a Canterbury la mañana siguiente; el narrador, que es uno de los peregrinos, describe a los miembros del grupo y dice porque y como son contados los cuentos. Según lo que cuenta, la idea es que cada peregrino cuente dos cuentos en el camino a Canterbury y dos a la vuelta a Londres, el dueño de la cantina será el juez y dirá cual será el mejor cuento. El libro no fue terminado.

<sup>175</sup> Ob. cit., CHAUCER, *The Canterbury Tales*, p. 156 en el cuento del marinero: “By God above, and by St. James, I say”; p. 227, en el prólogo de la viuda de Bath: “No, by St. James”.

<sup>176</sup> *Ibíd.*, p. 104: “By St. Cuthbert!”.

escribiendo las expresiones más habituales utilizadas por la sociedad de la época entre las que se encontraba el jurar en nombre de Santiago.

En el prólogo, Chaucer cuando describe al peregrino que es marinero, no deja de ensalzar sus conocimientos marítimos aclarándonos que conoce todos los puertos desde el mar báltico hasta el cabo Finisterre y todos los refugios desde la Bretaña hasta España, en clara alusión a la navegación de cabotaje:

“And he knew all the harbours that there were,

between the Baltic and Cape Finisterre.

And each inlet of Brittany and Spain”<sup>177</sup>.

También encontramos mención a Santiago en Langland, quien en su libro *Piers Plowman* hace referencia a lo común que fueron las peregrinaciones entre sus paisanos. *Piers Plowman*, fue un libro muy leído en la época, sobre todo desde finales del siglo XIV hasta el reinado de Isabel I. En él se nos describió a una sociedad inglesa que fracasó en su intento de vivir bajo los principios cristianos. La compasión y solidaridad de Langland por los pobres, así como las continuas sátiras que utilizaba para hablar de la corrupción oficial le hizo muy popular en su época. El libro es una alegoría de un peregrinaje espiritual que representa la búsqueda de la verdad, y esta no se conseguía en un peregrinaje convencional a Santiago de Compostela, al que se refiere numerosas veces de forma crítica y a donde muchas veces se iba como una forma de escapar de la realidad:

“You pilgrims who search for Saint James or the martyr-saints of

Rome, go and look for Truth: he is the one with power to save you

all”<sup>178</sup>.

---

<sup>177</sup> *Ibíd.*, p. 11: “Y él conocía todos los puertos que había entre el Báltico y el Cabo Finisterre y cada refugio de Bretaña y España.”

Langland hizo mención en diferentes partes de su libro a la peregrinación a Santiago de Compostela, hablaba de los peregrinos como algo normal en la sociedad del momento en que se escribió el libro: “There were pilgrims there who made vows to go on pilgrimage to the shrines of St James and Rome”<sup>179</sup> ; incluso describió de forma detallada la indumentaria típica que solían llevar los peregrinos jacobeos : “(...) on his hat were perched a hundred tiny piles, as well as tokens of shells from Galicia, cross ornaments on his cloak (...)”<sup>180</sup>. Mencionó también que estos mismos peregrinos iban a otros sitios como a Roma o Jerusalen:

“(...) and shalles from Galice, and many a cross on his cloak, keys of Rome, and the vernicle in front so men should know, and see by these signs what shrines he had sought; the folk required of him, whence he had come. “From Sinai”, says he “and from our Lord’s Sepulchre, Bethlehem, (...)”<sup>181</sup>.

Tampoco los santuarios ingleses quedaron exentos de sus críticas: “I’ll go on pilgrimage to Walsingham, and so will that wife of mine, we’ll pray before the great Bromholm Cross to be released from our guilt”<sup>182</sup>.

---

<sup>178</sup> Ob. cit., LANGLAND, *Piers Plowman*, pp. 44: “Peregrinos que buscáis a Santiago o los muchos santos de Roma, id y buscad la verdad: es el único que os puede salvar a todos vosotros.”

<sup>179</sup> *Ibid.*, p. 2: “Había peregrinos allí, que hicieron votos para ir de peregrinaje a los santuarios de Santiago y Roma”.

<sup>180</sup> *Ibid.*, pp. 59-60. “Sobre su sombrero iban colgando ciento de pequeños botes, así como muestras de conchas de Galicia, cruces de adorno en su capa (...)”

<sup>181</sup> *Ibid.*, p. 60: “(...) Y conchas de Galicia, y varias cruces en su capa, llaves de Roma y el imagen de Cristo delante para que los hombres supiesen y vieses por estos símbolos que santuarios habían visitado; la gente lo solicitaba donde quiera que fuese. “Del Sinai”, dice “y desde el Sepulcro de nuestro Señor, en Belén, (...)”.

<sup>182</sup> *Ibid.*, p. 49: “Peregrinaré a Walsingham y mi esposa también, rezaremos delante de Cruz de Bromholm y nuestros pecados quedarán perdonados.”

Ya en una época algo posterior, en plena Reforma, los ecos de la peregrinación a Santiago aún los recogió Sir Walter Raleigh<sup>183</sup> en su famoso poema *Passionate Man's Pilgrimage*, en él que alude directamente a lo que un peregrino jacobeo necesitaba para emprender su viaje:

“Give me my scallop of quiet;  
my staff of faith to walk upon;  
my ship of joy, immortal diet;  
my bottle of salvation;  
my gown of glory  
and then I'll take my pilgrimage”<sup>184</sup>.

El más grande de los dramaturgos ingleses, William Shakespeare mencionó en alguna de sus obras la peregrinación a Santiago de Compostela. Shakespeare escribió a finales del siglo XVI y principios del XVII cuando las peregrinaciones ya no “estaban de moda”, por lo que resulta significativo que esta peregrinación se mencione en alguna de sus obras, sin duda fruto de la importancia que estas peregrinaciones tuvieron en Inglaterra. Uno de sus personajes, Helena, de la obra *All's Well that Ends Well*, escrita sobre 1598, fue de peregrinación a Santiago y nos muestra su remordimiento por haber conseguido a su marido no a través del amor

---

<sup>183</sup> Sir Walter Raleigh (1552-1612) fue un marino y político inglés que siempre estuvo al lado de Isabel I, participó en la campaña irlandesa y contribuyó a la derrota de la Armada Invencible.

<sup>184</sup> DAVIES, H. y DAVIES M.-H., *Holy Days and Holidays. The Medieval Pilgrimage to Compostela*, Bucknell University Press, Lewisburg, 1982, p. 82:

“Dame mi concha de tranquilidad,  
mi atuendo de fe para caminar;  
mi barco de alegría, dieta inmortal;  
mi botella de salvación;  
mi capa de gloria  
y entonces haré mi peregrinación.”

sino a través de un engaño, Shakespeare utilizó este peregrinaje como recurso dramático<sup>185</sup>. En el Acto III, escena 4, se lee en alto a la suegra de Helena una carta que esta le envió en la que hace referencia a esta peregrinación a Santiago:

“I am St. Jacques pilgrim, thither gone.  
Ambitious love hath so in me offended  
That barefoot plod I the cold ground upon  
With sainted vow my faults to have amended”<sup>186</sup>.

Las peregrinaciones a finales del siglo XVI estaban algo desacreditadas pero Helena planeó visitar Santiago como un acto de penitencia, por lo que encaja perfectamente en la obra. Shakespeare al representar en el papel de peregrino a una mujer nos vuelve a mostrar que la peregrinación de las mujeres no fue algo fuera de lo común. En la siguiente escena del mismo acto vuelve a mencionar la peregrinación a Santiago cuando Helena esta en Florencia y se encuentra con una viuda que le dio alojamiento:

Wid. “(...) here comes a pilgrim, I know she will lie in my house;  
thither they send one another. I’ll question her: god save you, pilgrim!  
Whither are bound?”  
Hel. “To Saint Jacques le Grand<sup>187</sup>. Where the palmers lodge, I do  
beseech you?”<sup>188</sup>.

---

<sup>185</sup> QUAIFFE, P., “Saint James in English Literature”, en *Atti del convegno Internazionale di Studi*, Centro italiano di studi Compostellani, Perugia, (1985), p. 437.

<sup>186</sup> SHAKESPEARE, W., *All’s Well that End Well*, Arden, Londres, 1966, p. 81: “Como peregrino de Santiago y por el ambicioso amor que le profesa, hace la peregrinación descalza que realiza como un voto sagrado para que sus pecados le sean perdonados”.

<sup>187</sup> Este *Saint Jacques*, es sin duda el sepulcro de Santiago de Compostela, que para el público de la época de Shakespeare era más conocido que otros minoritarios en Inglaterra y seguramente



En *Hamlet* también resuenan ecos de Compostela en el acto IV, escena V, líneas 23-26:

“How should I your true love know  
from another one?  
By this cockle hat and staff  
And his sandal shoon”<sup>189</sup>.

Estas obras fueron un fiel y real reflejo de la sociedad inglesa de la época y, por tanto el hecho de aludir a la peregrinación muestra su importancia y lo enraizado que estaban en el pueblo inglés; algunas hacen alusión directa a la peregrinación a Santiago y otras utilizan la peregrinación como trasfondo del argumento de la estructura del relato. En definitiva para nuestro trabajo son realmente significativos por que muestran que la peregrinación jacobea fue una costumbre habitual en aquella época.

Debemos, por tanto, ante tanta evidencia pensar que el hombre inglés al final de la Edad Media fue asiduo y devoto a las peregrinaciones tanto locales, a diferentes santuarios de su país, como a Santiago de Compostela, a Roma y a Jerusalén. Era un hombre que se movía continuamente y no solo por motivos religiosos sino también

---

Shakespeare prefiriese mencionar él de Santiago aunque no se encontrase en el camino de Florencia. Notas hechas por G. K. Hunter en el texto de la edición de Arden, Londres, 1967, p. 81.

<sup>188</sup> Op. cit., SHAKESPEARE, *All's Well that End Well*, pp. 84-85:

Wid. “...aquí viene un peregrino, sé que se quedará en mi casa; a donde se envían unos a otros. Le pregunto: ¡Dios te salve peregrino!, ¿a dónde te diriges?”.

Hel. “a Santiago el Mayor. Te suplico ¿dónde se alojan los peregrinos?”.

<sup>189</sup> SHAKESPEARE, W., *Hamlet*, Arden, Londres, 1987, p. 349.

“¿Cómo diferencio tu amor de otro?  
Por este sombrero con la concha y el atuendo  
Y sus franciscanas”.

por motivos socio-económicos. La peregrinación a Compostela estaba entre las más habituales por la rapidez del viaje y la popularidad del Apóstol en tierras inglesas, de hecho como hemos visto, este viaje jacobeo ha quedado reflejado en numerosas expresiones artísticas de aquella época como fueron el arte y la literatura. En relación al arte y más concretamente a la arquitectura y la pintura, fue tan normal esta influencia como en el resto de Europa, sin embargo en el caso inglés no quedan demasiadas representaciones de aquella influencia jacobea en pie debido a la masiva destrucción de monasterios e iglesias por causa de la Reforma.

Tal vez, por eso, hemos encontrado mayor testimonio de esta peregrinación en los textos literarios como poesías o obras de teatro puesto que no fueron destruidos durante la Reforma; así, con respecto a la literatura, la influencia de la peregrinación se refleja en el propio lenguaje utilizado por las gentes de entonces a la hora de expresarse y la peregrinación es mencionada como parte del vocabulario coloquial, de tal manera que los textos literarios aluden a la peregrinación de forma indirecta poniendo en boca de los personajes ese lenguaje donde se alude a la peregrinación o los santos a los que se les pide protección o bien de forma directa haciendo referencia explícita a la peregrinación y son, generalmente, críticos con esta forma de devoción.

La peregrinación aparece también mencionada explícitamente, quedando constancia de este acontecimiento, en textos oficiales, en numerosos documentos y en particular en las licencias de embarque, cartas de protección o testamentos de los que hablaremos más adelante y que, como fuentes directas, han sido de gran valía para constatar el gran número de peregrinos que realizó esta ruta y la importancia de esta peregrinación marítima.

## CAPÍTULO III

### LA PEREGRINACIÓN MARÍTIMA

“Be mery, ye shall haue a storme o a pery”<sup>190</sup>.

El Camino de Santiago ha sido una columna vertebral para toda Europa, que unificó no solo las peregrinaciones locales y regionales sino también unió al continente desde la fe, aunque luego se extrapolaría a otros ámbitos. Esto fue posible gracias a una gran organización que lo hizo singular<sup>191</sup> y que ha hecho del Camino de Santiago una peregrinación diferente a cualquier otra peregrinación anterior. Si bien es cierto que al hablar del Camino de Santiago siempre pensamos en el Camino francés, que lleva a los peregrinos a Compostela después de atravesar parte de Europa a pie y que, sin duda, se adaptó perfectamente a esa organización antes mencionada, pero no es menos cierto que ha habido otros Caminos jacobeos perfectamente ordenados y bien estructurados.

---

<sup>190</sup> Fragmento del poema “*The Pilgrim’s Sea Voyage and Seasickness*” donde la tripulación de los barcos de peregrinos animaban a estos de forma irónica: “alegraros, tendréis tormentas o peligros” a lo largo de la travesía. MARCOS PÉREZ, P. J., “The Pylgrims Sea-Voyage and Sea-Sickness, poema medieval dedicado a los peregrinos ingleses con rumbo a Compostela. Comentario y traducción al español”, *EPOS*, Revista de Filología, XVIII, (2002), p. 358.

<sup>191</sup> Op. cit., BARREIRO RIVAS, *La función política de los caminos de peregrinación*, p. 17.

Entre esos otros Caminos no podemos olvidar el Camino inglés y la peregrinación marítima, donde se combinan varias etapas de peregrinación lo que hace de esta peregrinación por mar más compleja puesto que tuvo que existir una organización que involucraba a mucha gente y no solo a los peregrinos. Una primera etapa a pie en Inglaterra, desde el hogar de cada peregrino hasta el puerto de embarque, otra segunda que era el viaje en barco, la más peligrosa, incierta y costosa puesto que tenían que pagar el pasaje, y finalmente una tercera que era el viaje a pie desde el puerto de llegada en Galicia hasta Santiago.

Fue esta peregrinación desde Inglaterra hasta Santiago donde se necesitó una fuerte estructura organizativa y que fue, además, realmente decisiva ya que generalmente el viaje se hacía siempre en grupo y, por tanto no se podría realizar sin esa precisión organizativa tanto en territorio inglés, en el desplazamiento de los peregrinos hacia los diferentes puertos de partida, en la obtención de licencias y en la búsqueda de barcos, como en el tramo por tierra hasta Compostela, que los peregrinos recorrían al desembarcar en el puerto de llegada hasta Santiago, y no nos olvidemos, además, del viaje de vuelta.

### 3.1. RELACIONES COMERCIALES ENTRE GALICIA E INGLATERRA EN LOS SIGLOS XIV Y XV

Hemos visto como el intercambio cultural y económico entre Galicia e Inglaterra viene desde muy antiguo, cuando los misioneros celtas navegaban a tierras lejanas de sus costas para llevar el evangelio, y aunque, en un principio, eran unos viajes con una única intención religiosa, con el tiempo el motivo de este intercambio cambió de naturaleza hacia un objetivo más comercial y cultural resultando además muy productivo y constante.

### 3.1.1. Comercio y peregrinación

Galicia posee una situación privilegiada para el intercambio marítimo con el resto del norte de Europa, sus entradas marítimas eran conocidas ya desde mucho antes del descubrimiento del sepulcro del Apóstol; sus puertos adecuados para la navegación de cabotaje<sup>192</sup> tuvieron un comercio y un contacto casi ininterrumpidos desde la época sueva con las islas Británicas, y esto a pesar de los continuos problemas políticos con los países que bordean el golfo atlántico y de los ataques sufridos a lo largo de los siglos por diferentes pueblos.

Una vez recuperada la seguridad de las costas en el occidente europeo después de los ataques normandos y musulmanes, se renovaron los contactos marítimos comerciales de la ribera atlántica peninsular con los países nortueños. Desde principios del siglo XII llegaron barcos a los puertos gallegos con mercaderes para vender sus productos en la ciudad del Apóstol, llegaban bordeando la costa hasta Padrón y a A Coruña. En 1130 mercaderes ingleses llegaron a Padrón con un cargamento muy valioso de 20.000 marcos de plata para Santiago, mercancía que fue asaltada provocando una movilización por parte del Arzobispo y de todos los burgueses de la ciudad para recuperar el botín<sup>193</sup>.

Con la alteración de las rutas comerciales del vino debido a la Peste Negra y a la guerra de los Cien Años, Galicia se introdujo en este comercio. El monopolio del vino estaba hasta entonces en manos de la región de Burdeos de donde salía el vino

---

<sup>192</sup> SINGUL LORENZO, F., “O camiño de Santiago na Idade Media. Unha sociedade en marcha” en *Os traballos e os días. A vida na Idade Media*, Deputación da Coruña, A Coruña, (2005), p. 6.

<sup>193</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., “De ciudad santa a plaza mercantil. Los fundamentos de la función económica de Santiago en la Edad Media”, *Actas del V Congreso Internacional de estudios jacobeos*, Xunta de Galicia, Santiago, 2000, p. 364.

para Inglaterra y Flandes, pero esta región se quedó sin población para cultivar los viñedos por la gran mortandad debido a la Peste y a la guerra, lo que provocó que la producción se paralizara por un tiempo. Fue este el momento en que Galicia comenzó a vender vinos, en un principio del interior pero luego se vendían también los cultivados en la costa desde Ribadeo hasta Coruña, con estos vinos se buscaba no tanto la calidad como la proximidad a la costa para suprimir el coste de transporte hasta los puertos de embarque.

El aumento del comercio relacionado con la llegada de peregrinos provocó que las rutas comerciales desde Inglaterra se fortalecieran a pesar de los continuos conflictos durante los siglos XIV y XV. Galicia no tenía, a diferencia de Castilla, Andalucía y el Levante<sup>194</sup>, productos competitivos, solo vino cuya calidad no podía compararse a los de Gascuña, Portugal o Andalucía. Importaba paños de poca calidad y no en mucha cantidad en relación con otras regiones. Así es que si no fuese por la peregrinación a Santiago las relaciones comerciales entre Inglaterra y Galicia hubiesen sido muy contadas, puesto que sería muy arriesgado y poco rentable cruzar el canal<sup>195</sup> sin la carga adicional de los peregrinos quienes debían pagar su viaje a tierras gallegas y aún había espacio para transportar toneles de vino u otras mercancías como paños, quesos o cuero.

Entre junio de 1303 y junio de 1304 hubo unos 900 movimientos de barcos en el comercio del vino con Burdeos, pero unos pocos años más tarde entre septiembre de 1310 y junio de 1311 hubo tan solo unos quinientos barcos, bastante menos aunque una cifra considerable si lo comparamos con la situación de después del

---

<sup>194</sup> Castilla tenía lana y hierro, Andalucía vinos y fruta y el Levante abundancia de pescado.

<sup>195</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Fundación “Pedro Barrie de la Maza”, A Coruña, 1988, p. 574.

estallido de la guerra de los Cien Años en 1337. Alrededor de 1350 los barcos que comerciaban eran de entre 154 y 245 llegando a ser a final del siglo XIV sobre unos 218<sup>196</sup>.

En la crisis bajomedieval fueron las peregrinaciones las que facilitaron el comercio con los ingleses y además provocaron un especial auge desde la segunda mitad del siglo XIV, eso a pesar de los continuos conflictos motivados por la guerra de los Cien Años que incrementó la inseguridad de las aguas. El traslado de peregrinos fue un negocio realmente lucrativo para los armadores de los barcos ya que estos peregrinos pagaban un peaje y llevaban un salvoconducto que les permitía llevar algo de mercancía, generalmente eran paños que vendían o intercambiaban por vino gallego para pagarse el viaje<sup>197</sup>. No hubo demasiados registros de barcos desde Inglaterra solamente con mercancía y sin peregrinos; hubo un caso muy conocido y aunque es del siglo XIII refleja el mal estar de la época, es el caso de la “magna navis”<sup>198</sup>, del rey inglés Enrique III, que se encontraba en A Coruña llena de mercancías y de la cual los ingleses habían perdido su pista, pero una vez que Fernando III de Castilla supo lo que pasaba se lo comunicó al rey inglés y ordenó que una persona de su confianza se ocupase de la nave.

Podemos afirmar como a pesar de la difícil situación política, el comercio marítimo entre los puertos del sur de Inglaterra y la costa gallega, sobre todo con el

---

<sup>196</sup> FRIEL, I. *Ships, Shipbuilding and Technology in England 1200-1520*, British Museum Press, Londres, 1995, p. 133.

<sup>197</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., “O cambio de rumbo do comercio marítimo na Baixa Idade Media”, en *Os capítulos da Irmandade. Peregrinación e conflito social na Galicia do século XV*, Xunta de Galicia, Lugo, (2006), p.174.

<sup>198</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 574, nota 381.

puerto de A Coruña continuó siendo activo gracias a los peregrinos que venían a Compostela. Las peregrinaciones marítimas eran rápidas y una vez llegados los peregrinos a tierra el viaje a pie debería ser en el menos tiempo posible ya que los barcos estaban esperando en puerto para volver de vuelta con los peregrinos y la mercancía; esta fue una razón suficiente para que los armadores buscasen el puerto más próximo a Santiago de Compostela para que el viaje a pie hasta la ciudad del Apóstol fuese rápido y sin demasiada dificultad ni peligrosidad.

Si no fuese por la peregrinación a Santiago, al que los ingleses le tenían mucha veneración, a la guerra de los Cien Años que desvió la ruta de la peregrinación y al comercio del vino el producto más requerido por los ingleses, los contactos comerciales por mar entre Galicia e Inglaterra hubiesen sido sin duda menos abundantes. Los historiadores de la marina mercante inglesa, W. S. Linsay y C. E. Fayle afirman que “el transporte de peregrinos al santuario de Santiago de Compostela (...) contribuyó en gran medida a aumentar el tonelaje de la marina (mercante) inglesa durante la Baja Edad Media.”<sup>199</sup>. El maridaje de peregrinación con el comercio de vino conllevó que los armadores tuvieran la necesidad de hacer un viaje rápido para llevar el vino de regreso a Inglaterra en un período corto de tiempo, este hecho provocó que prácticamente hubiese un solo puerto donde desembarcar peregrinos y cargar vino, seguramente si este componente comercial no existiese, hubiese habido más puertos de llegada habitual de peregrinos.

La relación entre el comercio y la peregrinación no se puede poner en duda y está profundamente documentada, sin embargo no era el comercio el fin principal de estos barcos sino las peregrinaciones pero ambos se necesitaban recíprocamente:

---

<sup>199</sup> PADÍN, A., “Crunia” Puerto de peregrinaciones, en Asociación Amigos Museo Arqueológico, A Coruña, (1993), p. 83.



“1368, March 23rd. Also to Walter de Derby of Bristol to take from Bristol and neighbouring ports to La Groyne in Spain, in his newly built called La Gracedieu of Bristol, as many pilgrims as the ship can conveniently carry, and bring back from there victuals and other merchandise, provided that the ship be not arrested for the king’s service and that horses, gold or silver, bows, arrows or other armour or anything prejudicial to the King and Crown pass over in the ship”<sup>200</sup>.

Como dice la profesora Ferreira Priegue los barcos que traían peregrinos dejaban en muchos casos espacio libre abordo para la carga, como los barcos “Antony” de Darmouth y el “Mayflower” de Plymouth que podían transportar unos cien toneles y llevaban tan solo treinta peregrinos cada uno, si calculamos unos 70 kg de peso por persona treinta peregrinos serían unos 2,1 toneles de carga<sup>201</sup>.

---

<sup>200</sup> WEBB, D., *Pilgrims and Pilgrimage in the Medieval West*, I. B. Tauris Publisher, Londres, 1999, p. 187. Esta licencia es un claro ejemplo de como se daba permiso para llevar peregrinos (hasta el puerto de A Coruña) y luego tenían permiso para traer de vuelta diferente tipo de mercancías; en esta licencia también se menciona que el barco puede ser requisado para el servicio de el rey y además señala que no se pueden sacar del país caballos, oro y plata, arcos, flechas o armaduras. Para ver más ejemplos como esta licencia consultar:

- *Calendar of the Close Rolls*: Eduardo II (1307-1327), Eduardo III (1327-1377), Ricardo II (1377-1399), Enrique IV (1399-1413), Enrique V (1387-1422) y Enrique VI (1422-1461), Kraus Reprint, Nendeln (Liechtenstein), 1971.

- *Calendar of the Close Rolls*: Eduardo IV (1461-1483), Eduardo V (1483) y Ricardo III (1483-1485), Her Majest’s Stationery Office, Londres, 1981.

- *Calendar of the Patent Rolls*, Nendeln (Liechtenstein): Kraus Reprint, 1971. También en <http://www.uiowa.edu/~acadtech/patentrolls> desde Eduardo I v. 3 (1292-1301) hasta Enrique VI, v. 5 (1446-1452).

<sup>201</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 575. El tonel es una medida antigua que se utilizaba para el arqueo de las embarcaciones y equivalía a cinco sextos de tonelada, aunque a veces variaba.

De diferente opinión es la profesora Wendy R. Childs quien cree que el comercio directo entre Inglaterra y Galicia fue regular pero no demasiado activo si lo comparamos con el resto de la cornisa cantábrica, un noventa por cien de los barcos españoles que se relacionaban con Inglaterra eran vascos ya que los ingleses estaban interesados en esta zona por su hierro y también con Andalucía por el aceite y la fruta. En Galicia buscaban vino pero ese comercio entre Inglaterra y Galicia no superó mucho más de tres o cuatro barcos en cada dirección al año. Childs considera que aunque se comerciase al mismo tiempo que se transportase peregrinos la mercancía no sería gran cantidad debido a que no habría mucho espacio; además los viajes con peregrinos eran siempre cortos, de pocos días, con lo cual habría que contar con una buena infraestructura en los puertos gallegos y agentes en tierra para que se ocupasen de tener la mercancía en puerto. Finalmente cree que el transporte de peregrinos en viajes realizados en cortos espacios de tiempo, era rentable si se llenaba el barco con peregrinos ya que los peregrinos pagaban un pasaje por la travesía.

Esta profesora cuestiona también el hecho de que la peregrinación estimulase el comercio ya que fue normal prohibir el transporte de peregrinos en los barcos que transportaban mercancías, como hicieron los venecianos en el mediterráneo<sup>202</sup>. Pero, la profesora Ferreira menciona ejemplos de barcos que han llevado peregrinos y que han sido al mismo tiempo inscritos en el libro de aduanas constando una descarga de vino que vendría de Galicia, con lo cual no cabe duda de que algún tipo de comercio

---

<sup>202</sup> CHILDS, W. R., “English Ships and the Pilgrim Route to Santiago”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t.1, (1998), p. 87.

se hacía al mismo tiempo que se transportaba peregrinos; además en las propias licencias se menciona que los barcos pueden llevar peregrinos y transportar vino u otras mercancías<sup>203</sup>.

En general, los peregrinos que viajaban a Galicia no podían sacar del país dinero u objetos de valor, pero nunca se les prohibió comerciar con otros objetos como podían ser paños para ayudarse a financiar el viaje. Hay que decir también que las mercancías que venían en los barcos de peregrinos y las mercancías que los peregrinos traían para comerciar ellos mismos debían pagar impuestos y derechos aduaneros como las de los demás mercaderes.

Así, por una parte había barcos que se dedicaban al transporte de peregrinos en los años de más auge de las peregrinaciones especialmente en los años jacobeos, en estos casos los peregrinos tenían una cierta facilidad para las licencias y para conseguir embarcaciones en las que viajar, por otra parte, “cuando los peregrinos viajaban tenían que arreglarse por su propia cuenta y adaptarse a los ritmos más lentos del comercio”<sup>204</sup>, como esperar varios días en puerto para encontrar un barco que los llevase a Galicia. No podemos tampoco olvidar que muchos barcos viajarían sin licencia y que por tanto no los podemos contabilizar puesto que no aparecen registrados en los archivos ingleses.

### 3.1.2. Los principales puertos

El puerto de Noia junto con el de A Coruña fueron puertos importantes en la ruta jacobea marítima para los peregrinos del norte de Europa; la entrada al puerto de

---

<sup>203</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, pp. 587-602. Relación de licencias para barcos donde aparece claramente que a muchos barcos se les daba licencia para comerciar con paños y vino al mismo tiempo que llevaban peregrinos.

<sup>204</sup> Ob. cit., CHILDS, “English Ships and the Pilgrim Route to Santiago”, p. 88.

Noia en la ría de Muros era segura, tranquila y más rápida que la entrada al puerto de Padrón, al que iban si los vientos impedían dirigirse al puerto del Tambre. El puerto de Noia fue utilizado sobre todo por los peregrinos que luego continuaban su ruta hacia Tierra Santa<sup>205</sup>. El camino que seguían a pie los peregrinos desde Noia era el mismo que ya utilizaban los romanos, según Ferreira Priegue esta ruta era subiendo hacia Toxosoutos, pasando por Sabugueiro, Costoira, Alto dos Carros, Luaña, Viceso, Brión cerca del castillo de Altamira hacia Aguapesada, Roxos y finalmente Santiago.

Pero sin duda, el puerto de más importancia en llegada de peregrinos en la Baja Edad Media fue el de A Coruña y es él que conserva mayor documentación. Las entradas en otros puertos fueron bastante improbables aunque se supo en épocas anteriores de llegada de barcos ingleses a puertos como el de Muxía, Camariñas, Noia o Muros, pero se debió especialmente a escalas por problemas técnicos o por el mal tiempo. Antes que A Coruña fuese un puerto importante, los barcos llegaban al Burgo del Faro y sobre todo a Padrón<sup>206</sup>. Entre los comerciantes de finales de la Edad Media aparecieron mercaderes y navegantes originarios de la zona costera de los alrededores del puerto de A Coruña, de la Mariña de Bergantiños, de lugares concretos como Neda, Barallobre, Eirís, Perbes, Chanteiro o Narahío<sup>207</sup>, lo que indica la tradición marinera de estos pequeños puertos.

---

<sup>205</sup> ALONSO ROMERO, F., “Arribada de la flota británica al puerto de Noia e 1147”, en *De año santo a año santo: año santo, homenaxe a “Manole”*, mostra filatélica internacional, (1999), p. 33.

<sup>206</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 578.

<sup>207</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., “El Comercio de las villas costeras de Galicia en la Baja Edad Media”, en *Museo de Pontevedra XLIII*, Diputación de Pontevedra, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Fundación “Pedro Barrié de la Maza”, Pontevedra, (1989), p. 258.

Los puertos que tenían el privilegio de carga o descarga para el comercio extranjero solían ser los puertos del fondo de la ría, privilegios que tenían puertos tradicionales y que incluso compartían aguas como el puerto de A Coruña, Betanzos y Pontedeume que comparten las aguas del golfo Ártabro. Betanzos fue un puerto que tuvo competencia con A Coruña por la carga y descarga de sal aunque este último estaba mejor situado; otros puertos que oficialmente tenían este privilegio fueron: Ribadeo, Viveiro, Cedeira, Ortigueira, Muros, Noia, Padrón, A Guardia, Tui y Baiona<sup>208</sup>, pero la descarga ilegal en otros puertos fue algo común y además una fuente de conflictos, sin embargo durante los siglos XIV y XV los únicos puertos que realmente tuvieron un papel destacable fueron el de A Coruña, Pontevedra, Noia, Muros, Ribadeo y Viveiro. Ferrol, en este momento, apenas aparece mencionado como puerto de relevancia porque no ocupaba un lugar destacado en el comercio de la época, tal vez por ser un puerto que estaba controlado por la familia Andrade; este monopolio familiar frenó el desarrollo económico de la villa y de la zona de su influencia<sup>209</sup> hecho muy significativo cuando hablamos de peregrinación marítima ya que esta está estrechamente relacionada con el comercio sobre todo de vino.

Respecto a los puertos de Inglaterra, la mayoría de los barcos con peregrinos salían del suroeste de la isla, lo más curioso es que en los puertos en los que se podían encontrar barcos gallegos como los de Londres o Southampton, no fueron los puertos de donde salieron la mayoría de los barcos con peregrinos. Los más activos con este tráfico fueron Dartmouth, Fowey y sobre todo Plymouth y Bristol, después

---

<sup>208</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “O cambio de rumbo do comercio marítimo na Baixa Idade Media”, p. 176. Véase mapa de los puertos gallegos, anexo V.

<sup>209</sup> La influencia de la familia Andrade es analizada en el capítulo 6.

hubo otros puertos con menos actividad como Landulph, Falmouth y Poole<sup>210</sup>, y hubo también salidas de los puertos del este como los de Hartlepool y Newcastle<sup>211</sup>. El puerto de Plymouth<sup>212</sup> era uno de los puertos que, durante el auge de las peregrinaciones, tuvo autorización por parte de la Corona para el embarque de peregrinos y según Wendy Childs desde este puerto partieron rumbo a Galicia un 57 por ciento de las naves con licencia. Es evidente que desde Inglaterra fueron numerosísimos los puertos desde donde salían barcos con peregrinos mientras que en Galicia hubo prácticamente un único puerto de llegada como aglutinante del amplio abanico de puertos que se desplegaba en el sur de Inglaterra.

Sin duda si nos fijamos en los portulanos de la época no podemos concluir nada más que la costa gallega posee una situación inmejorable hacia el norte de Europa, además de ser una zona frecuentada por mercaderes de diferentes nacionalidades, entre los que destacaban los comerciantes ingleses. Las rías gallegas, debido a su excelente fisonomía geográfica, tenían puertos de abrigo muy conocidos ya desde hace varios siglos.

---

<sup>210</sup> Desde la mayoría de los puertos del sur de Inglaterra salieron barcos con peregrinos y desde algunos del norte; entre los más conocidos están en Gales: Pembroke, Camarthen y Newport, en Inglaterra-sur: Stonehouse, Bristol, Bideford, Padstow, Penzance, Looe, Saltash, Kingsbridge, Exmouth, Teignmouth, Exeter, Chichester, Winchelsea, Dover y Sandwich. En Inglaterra-este: Colchester, Ipswich, Woodbridge, Yarmouth, Hull y Newcastle. Véase anexo VI.

<sup>211</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., “La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV”, en *Actas del Congreso de estudios jacobeos*, Dirección Xeral de Promoción do Camiño de Santiago, Santiago, (1995), p. 281.

<sup>212</sup> En la ciudad de Plymouth hay una placa en el puerto en la zona del *Barbican* en forma de vieira para recordad ese embarque de peregrinos jacobeos en la Edad Media :

<http://www.plymouth.gov.uk/swcpbooklet.pdf>

### 3.1.3. Principales mercancías

Como hemos visto, el vino fue uno de los productos más exportados a Inglaterra en esta etapa medieval. La procedencia del vino que se llevaban los peregrinos ingleses a su vuelta a Inglaterra no es fácil de determinar, ya que en A Coruña se concentraban los vinos procedentes de la zona del Miño que venían por Santiago pero también encontramos vinos de los alrededores de A Coruña, sobre todo en el siglo XIV, que fueron los llamados “vinos de Viveiro”<sup>213</sup> y se cultivaban desde Ribadeo hasta Betanzos.

Otros productos que se comercializaban fueron los mismos que el resto de los países del área atlántica, se exportaba lino, sal, pescado, cera, aceite y cueros y se importaba paños en gran cantidad, accesorios y complementos de vestidos, productos manufacturados como quesos, armas, arte e incluso grano<sup>214</sup>. Los ingleses eran grandes exportadores de paños y a Galicia llegaron numerosos barcos con este producto, hecho que quedo registrado en numerosos documentos de aduanas ingleses y donde se puede ver la fecha y el puerto, la cantidad, el tamaño, la calidad y el valor en la mayor parte de los casos<sup>215</sup>, y es de suponer que al igual que el vino, los paños salían en barcos con peregrinos puesto que iban en los mismos barcos que los peregrinos y en los mismos años.

---

<sup>213</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV”, p. 286.

<sup>214</sup> La mención a la importación del grano la menciona la profesora Ferreira en, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 630.

<sup>215</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 626. La profesora Ferreira publica en este libro un cuadro con una relación de la entrada de paños en Galicia de forma muy detallada y donde podemos apreciar claramente la importancia de este comercio, pp. 627-629.

En los documentos de los *Calendar of the Patent Rolls* se conservan las licencias donde vemos claramente que además de llevar peregrinos los barcos llevaban sobre todo paños pero a veces también llevaban cueros, quesos, grano, ropa y objetos de latón<sup>216</sup>. También se menciona las restricciones para sacar oro, plata (salvo lo imprescindible para el viaje) y otras mercancías de valor. No podemos olvidar que la mercancía que salía y entraba en los puertos tanto de llegada como de salida pagaba sus correspondientes derechos aduaneros y demás impuestos reales que estaban estipulados en dichos puertos.

Al igual que a través del Camino francés, a través de la ruta marítima junto a los intercambios mercantiles y la llegada de numerosos peregrinos, llegaron también nuevas ideas y noticias políticas. Muchos de los puertos del sur de Inglaterra como Norfolk, Devon, Kent, Essex, Suffolk o Surrey de donde salían peregrinos para Santiago fueron afectados por las revueltas del campesinado que tuvo lugar en Inglaterra en 1381 y que también afectó a las zonas costeras y de fuerte tradición mercantil; los peregrinos que embarcaban en estos puertos pudieron traer noticias de estas revueltas a Galicia y transmitir las por la zona que pasaban en su camino hacia Santiago, unas ideas que pudieron contribuir al estallido de las revueltas irmandiñas que tuvieron lugar en 1431 y en 1467 y que comenzaron en las zonas de paso de peregrinos aunque luego se extendieron por toda Galicia. Si bien, estos levantamientos fueron debidos principalmente al hartazgo que tenía el pueblo ante el clima de abusos y violencia ejercida por los nobles, no debemos obviar las nuevas ideas que veían de Inglaterra y que pudieron inspirar finalmente los levantamientos.

---

<sup>216</sup> *Ibíd.*, pp. 587-603. Para ver una lista de las mercancías que llevaban los barcos desde el año 1361 hasta 1504.



### 3.2. LA TRAVESÍA

Cruzar el Atlántico entre las islas Británicas y la península Ibérica no era sencillo aunque era una ruta conocida desde la antigüedad, había una distancia considerable y además era una zona de muchas tormentas y con fuertes corrientes. La navegación era directa, se enfilaba en línea recta el norte de Galicia desde el sur de las islas, como no era una navegación de cabotaje hacía que la travesía fuese más dificultosa, ya que los instrumentos de navegación aún estaban poco desarrollados y los barcos eran pequeños y débiles.

#### 3.2.1. Los buques

Si la ruta de peregrinación marítima desde Inglaterra hasta Galicia hubiese sido una ruta de cabotaje la travesía habría sido muchísimo más larga ya que se viajaría al abrigo de la costa, de puerto en puerto lo que por otra parte tampoco resultaba seguro cuando hacía mal tiempo, ya que los bajos fondos y las corrientes de la costa no eran fáciles de corregir con los remos o las velas cuando los vientos no eran favorables<sup>217</sup>. Hasta finales del siglo XII la mayoría de las naves aún se manejaban con remos que se utilizaban cuando no soplaban el viento y cuando había que maniobrar en la entrada y salida de los puertos, así, cuando los remos estaban en posición de ser usados, el espacio libre para mercancías y pasajeros era mínimo; algunas embarcaciones solo llevaban los remos en la popa y la proa, la parte central, donde iba el mástil, se utilizaba como bodega abierta para llevar la carga<sup>218</sup>. Eran barcos “multiusos” que servían tanto para el transporte de mercancías y de pasajeros

---

<sup>217</sup> Ob. cit., ALONSO ROMERO, *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas*, p. 49.

<sup>218</sup> ALONSO ROMERO, F., “La Edad Media: las naves de segunda cruzada y su navegación desde Dartmouth hasta Gijón en 1147”, en *Gijón, puerto anglo-sajón*, Oviedo, (2005), p. 21.

como para la guerra, puesto que podían ser requisados por el rey si este los necesitase.

A finales de la Edad Media empezaron a utilizarse nuevos instrumentos de navegación y hubo también un avance considerable en el diseño y construcción de barcos lo que ayudó a que el tráfico en la ruta directa se multiplicase. Sin duda, esta ruta de peregrinación marítima se vio favorecida por el comercio y los avances que durante la Baja Edad Media hubo en los barcos de mercancías; se mejoró su rapidez haciéndolos más ligeros, más económicos y fáciles de manejar, se buscaba transportar sobre todo los productos básicos y en mayor cantidad ya que debido a la Peste este tipo de productos empezaron a escasear.

Esta mejora en los barcos se hace visible en una evolución tecnológica que modernizó durante este período los barcos, porque se introdujeron innovaciones como destaca la profesora Ferreira Priegue:

“Innovaciones en el timón de codaste, frente al sistema de timones laterales; un velamen más sofisticado que culmina en la combinación de velas cuadradas y de cuchillo; y con un diseño más hidrodinámico de los cascos. Todo esto le daba al buque mayor agilidad de maniobra y menos dependencia de los vientos, en una palabra los viajes pueden hacerse más cortos y con menos tiempos muertos. Ganan terreno los barcos de uno o dos puentes. Bajo esta cubierta las mercancías están mejor protegidas, sobre todo las que se cargan a granel como el trigo y la sal; la intensificación de este tipo de tráfico y el número creciente de transportistas de mediana y pequeña envergadura impondrán un buque mercante de tamaño medio-pequeño, ágil de cargar y descargar -lo que significaría escalas más breves en los puertos- y de poco

calado, que permite al acceso a muchos puertos menores. Las tripulaciones se reducen y los costes se abaratan”<sup>219</sup>.

El cambio en la forma de navegación, sin embargo, fue de forma progresiva; se fue mejorando hasta diseñar nuevos navíos y junto con los avances en el arte de navegar gracias a la astronomía y la cartografía, hicieron que la navegación progesara de forma palpable.

Las cocas<sup>220</sup> y las naos<sup>221</sup> fueron en los últimos años medievales los navíos más utilizados y aparecen, junto con otros barcos, en el título XXIV de la Partida II de Alfonso X el Sabio<sup>222</sup>, donde se describe con detalle las naves de la marina castellana. La coca de origen escandinavo, fue el barco por excelencia de la Edad

---

<sup>219</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “O cambio de rumbo do comercio marítimo na Baixa Idade Media”, p. 171.

<sup>220</sup> Véase anexo VII. Coca (*cog*): era un barco relativamente pequeño, el casco no superaba los 30 m de eslora, de mangas anchas en relación con la eslora y de un único palo, dotado de vela cuadrada; de origen vikingo, era el barco habitual del siglo XIII, con una cubierta y una proa un poco altas para hacer frente a los fuertes oleajes de estas zonas, y tenía además una proa afilada; había castillos tanto en la proa como en la popa, pero con el paso del tiempo el castillo de proa fue disminuyendo de altura para facilitar la visibilidad y por el contrario aumentó el de popa para tener más espacio para personas y carga; se construían con la técnica del tingladillo; a finales del siglo XIV en claro desarrollo de esta nave, incorporó un palo de mesana. AGUILAR HERRANDO, J., “La ingeniería en los puertos de la Edad Media”, *XXII Semana de estudios medievales*, Gobierno de Navarra, Pamplona, 1996, pp. 243-244.

<sup>221</sup> Ob. cit., AGUILAR HERRANDO, “La ingeniería en los puertos de la Edad Media”, p. 244: La nao o carraca, original del norte de Europa, se desarrolla de la coca a partir del siglo XIV, solían tener castillos tanto en proa como en popa, o a veces, solo en esta última que se recubría con cuero para proteger a los marineros y ballesteros cuando se combatía y el de popa para resguardar el timonel que desde el siglo XIV manejaba un timón de codaste, aunque era una embarcación principalmente de carga; contaba con dos cubiertas además de tres palos verticales o bauprés; en los palos delanteros llevaba velas cuadradas y en él de mesana vela latina (vela triangular, generalmente con el vértice hacia arriba); la nao era un barco grande y robusto, simétrico de popa y proa. Véase anexo VIII.

<sup>222</sup> ALFONSO X EL SABIO, *Las siete Partidas del Sabio Rey Don Alonso el Nono*, glosadas por Gregorio López del Consejo Real de las Indias de su Majestad, Boletín Oficial del Estado, Madrid, 1985, Partida II, título XXIV.

Media y de la que tenemos abundantes ejemplos en las *Cantigas de Santa María* de Alfonso X El Sabio<sup>223</sup>, tenía una carga entre 50-80 toneles, aunque también hay que mencionar la nao que tuvo una gran capacidad a finales del siglo XV, de entre 250 y 300 toneles<sup>224</sup>; sin embargo, las cocas en el 1400 se construían más grandes y con los castillos de mayor tamaño llegando a ser de 100 toneladas como mínimo, e incluso pudieron superar un tres por cien de estos barcos las 200 incluso hasta 300 toneles<sup>225</sup>.

La mayoría de los ochenta barcos con castillos que Willian Wey vio en A Coruña en 1456 eran seguramente naos y cocas:

“In portu Grwne erant de Anglicis, Wallicis, Hibernicis, Normannis, Francis, Britonibus et aliis LXXXta naves cum topcastellis, et quatuor sine topcastellis; numerus navium anglicarum erat XXXII”<sup>226</sup>.

Es extraño la mención que hizo de los cuatro barcos sin castillos, ya que a mitad del siglo XV era raro encontrar barcos sin ellos, teniendo en cuenta que los primeros castillos se empezaron a contruir a partir del siglo XIII, quizás esos cuatro barcos a los que Wey aludía pudiesen ser primitivas cocas.

También es una coca la que aparece en el interior de Santa María de Azoge<sup>227</sup> y la de Santa María del Campo de A Coruña<sup>228</sup>. En la iglesia de San Julián de

---

<sup>223</sup> Véase ejemplos de estas cocas en las Cantigas de Alfonso X el Sabio, en AGERO, J. (ed. y dir.), *Ferrol en la Historia marítima*, Mediterráneo-Agedine, Madrid, 2004, p. 57.

<sup>224</sup> CÓRDOBA DE LA LLAVE, R., “Los instrumentos de la relación comercial: medios técnicas y útiles de transporte en la España bajomedieval”, en *El comercio en la Edad Media: XVI Semana de estudios medievales*, Instituto de estudios riojanos, Logroño, (2005), p. 222.

<sup>225</sup> UNGEL, R. W., *The Medieval Economy 600-1600*, Crom Helm Limited, Londres, 1980, p. 163.

<sup>226</sup> ANGUITA JAÉN, J. M., “Literatura odepórica: Itinerarium peregrinationis de William Wey”, en *Iacobus: Revista de estudios jacobeos y medievales*, n. 11-12, (2001), pp. 266-267: “En el puerto de la Coruña había gente de Inglaterra, de Gales, de Irlanda, de Normandía, de Francia, de Bretaña y de otros lugares, ochenta naves con castillos y cuatro sin castillos; el número de naves inglesas era de treinta y siete”.

Mugaridos<sup>229</sup> aparece también un relieve con una pequeña embarcación, aunque no está muy claro el tipo de embarcación que es: tiene un mástil con una vela cuadrada en el centro de la embarcación, el casco esta hecho con técnica de tingladillo y tampoco tienen castillos en la popa y la proa, no tiene timón de codaste pero tiene una espadilla debajo del codaste, todo ello nos conduce a una embarcación bastante primitiva, seguramente una coca del siglo XII, ya que las cocas de este siglo aún no llevaban timón de codaste, sino una espadilla adosada a estribor que iba sumergida en el agua por debajo de la quilla del casco para ayudar a dirigir el barco cuando el viento no era de popa. El uso del timón de codaste se extiende en el siglo XIII, las cocas atlánticas ya contaban con él<sup>230</sup>, lo que supuso un gran avance en el gobierno de la nave, la representación más antigua que se conserva es un relieve del año 1180 que se encuentra en la pila bautismal de la catedral de Winchester<sup>231</sup>.

Las naos eran barcos con gran capacidad de carga pero eran muy lentas y torpes en las maniobras de atraque por lo que no fueron muy utilizadas, aunque fueron frecuentes como barcos de guerra en el conflicto anglo-francés<sup>232</sup>. De la nao se derivó la carabela<sup>233</sup> que tanto se utilizó en el siglo XV, era un barco ligero y

---

<sup>227</sup> Ob. cit., ALONSO ROMERO, “Las embarcaciones de la segunda Cruzada y su ruta atlántica”, 1147”, p. 46.

<sup>228</sup> Sobre esta representación véase, ALONSO ROMERO, F., “A gravura dunha embarcación tipo”cog” na colexiata de Santa María do Campo”, en *Brigantium*, v. 3, (1982), pp. 249-253.

<sup>229</sup> Véase anexo IX.

<sup>230</sup> Ob. cit., AGUILAR HERRANDO, “La ingeniería en los puertos de la Edad Media”, p. 244.

<sup>231</sup> Ob.cit., ALONSO ROMERO, “Las embarcaciones de la segunda Cruzada y su ruta atlántica”, p. 48.

<sup>232</sup> Ob. cit., UNGEL, *The Medieval Economy 600-1600*, p. 220.

<sup>233</sup> Ob. cit., AGUILAR HERRANDO, “La ingeniería en los puertos de la Edad Media”, p. 244. La carabela, de origen portugués, tenía varios palos, bauprés, trinquete, mayor y mesana e incorporaba velas cuadradas y latinas, las primeras en los palos delanteros y las segundas en los traseros; disponía de castilletes de gran tamaño, de quilla y de una orza trasera, lo que unido al tipo de velamen le

rápido de menos de cien toneladas<sup>234</sup> por lo tanto de mayor tamaño que la coca, y muy utilizado para la navegación de cabotaje<sup>235</sup>.

Algunos de los barcos de la peregrinación marítima tenían una capacidad considerable como el navío “Antony” de Dartmouth y el “Mayflower” de Plymouth, que tenían capacidad para 100 toneles y podían llevar también 100 peregrinos cada uno o el “Andrew” de Plymouth que podía llevar 200 toneles y 80 peregrinos<sup>236</sup>; estos barcos serían seguramente por su capacidad naos o carracas.

### 3.2.2. Dificultades de la navegación

La orientación en esta travesía marítima fue muy complicada y para ello los navegantes se ayudaban de cartas marítimas, faros, accidentes geográficos, sondas, las estrellas y de la brújula. La brújula había sido utilizada por los barcos del norte de Europa desde el siglo XIII aunque las primitivas brújulas eran bastantes rudimentarias - formadas por una simple aguja imantada por contacto con una piedra imán colocada en un recipiente de agua- pero eran de poca utilidad debido a los continuos movimientos del barco. La brújula se perfeccionó a principios del siglo XIV, pero no tenemos evidencias documentales hasta el siglo XVI; se trata de un invento probablemente chino que se incorporó a la navegación europea después de los viajes venecianos a oriente<sup>237</sup>. Por tanto, en este tiempo continuaron utilizando

---

permitía una mayor ligereza para maniobrar al mismo tiempo mayor seguridad, fueron construidas con la técnica de dentro para fuera, en las que se ponía primero la quilla y las cuadernas y luego se añadía la roda y el codaste para luego terminar forrando la estructura.

<sup>234</sup> CERVERA PERY, J., *El poder naval en los reinos hispanos*, San Martín, Madrid, 1992, p. 249.

<sup>235</sup> Ob. cit., UNGEL, *The Medieval Economy 600-1600*, p. 214.

<sup>236</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 575.

<sup>237</sup> Ob. cit., AGUILAR HERRANDO, “La ingeniería en los puertos de la Edad Media”, p. 244.

los métodos tradicionales para la orientación como era la Estrella Polar<sup>238</sup>, que ya aparecía en las antiguas sagas como “scip steorra”<sup>239</sup>, así como el comportamiento de los pájaros, los vientos, el análisis de las olas y el conocimiento de la costa, calcular la frecuencia de las mareas y saber la altura de estas en los puertos que iban a visitar. Era también importante saber la profundidad del agua que había debajo del barco y la naturaleza del fondo. Todo ello se adquiría mediante la transmisión de conocimientos acumulados durante décadas, la experiencia y la observación. Los marinos debían conocer los accidentes más sobresalientes y tenían que fondear en los puertos o calas más cercanas hasta que pudiesen seguir su marcha.

No debemos olvidar el papel esencial que tuvieron los faros en estas travesías; a lo largo de la costa tanto gallega como inglesa, la mayoría de los puertos tenían faros que eran normalmente atendidos por monjes, así por ejemplo la famosa escollera de Bares en la ría del Barquero, el puerto de Duio en Finisterre o el puerto romano de A Coruña<sup>240</sup>. El faro de A Coruña fue construido sobre un saliente promontorio de 60 metros de altura sobre el nivel del mar, su construcción fue muy útil para navegación de cabotaje guiando a los barcos y fue, sin duda, el faro más famoso de la costa gallega ya mencionado por los cruzados Osborne y Arnolfo en el siglo XII y el peregrino Willian Wey en el siglo XV. En la costa del sur de Inglaterra hubo también numerosos faros<sup>241</sup> y aún se conservan algunos como los de St. Catherine’s Down en sur de la isla de Wight y en Ilfracombe en Devon hay una

---

<sup>238</sup> *Ibíd.*, p. 244: con la Estrella Polar se podían trazar rumbos de noche solamente y si la noche estaba clara.

<sup>239</sup> HUTCHINSON, G., *Medieval Ships and Shipping*, Leicester University Press, Londres, 1994, p. 166.

<sup>240</sup> *Ob. cit.*, ALONSO ROMERO, *Navegantes, monjes y piratas de las costas atlánticas*, p. 78.

<sup>241</sup> Véase anexo X.

Capilla medieval de faro que aún se usa dedicada a San Nicolás que está situada a la entrada del puerto en una roca llamada Lantern Hill<sup>242</sup>.

Cuando llovía y había niebla muy densa se solía utilizar la sonda<sup>243</sup>, un instrumento de navegación que ya fue utilizado desde el siglo XII; los barcos tenían un pequeño hueco donde se metía un sebo para que se le pegaran las arenas, el fango o cualquier tipo de sedimento marino, y así se sabía, según el sedimento, la zona de la costa donde se hallaban.

Tanto las cartas marítimas como los portulanos fueron en un principio tan solo simples descripciones de las costas y de los puertos más visitados, con indicaciones precisas de cómo se debía hacer el itinerario de un punto a otro, teniendo en cuenta que entonces la navegación de cabotaje era la principal forma de navegación. Fueron muy apreciados por los marinos ya que tenían tanto información propiamente náutica acerca de puertos, faros, línea de costa, sonda, vientos, referencias al norte, como también datos relativos a los pueblos, costumbres, mercancías con las que se podía negociar u otros tipo de información que fuese considerada como información muy útil para las travesías<sup>244</sup>. Estas cartas marítimas fueron desarrolladas sobre todo por los genoveses en el siglo XIII y poco a poco se fueron distribuyendo por todo el continente. Hay un mapamundi donde aparece representado el santuario de Santiago que acompaña la crónica del *Polychronicon*<sup>245</sup> del monje benedictino Ranulf Higden de principios del siglo XIV, también en el globo terráqueo de Behaim de 1492 con Santiago representado al lado de Galicia y

---

<sup>242</sup> Ob. cit., HUTCHINSON, *Medieval Ships and Shipping*, pp. 171-174.

<sup>243</sup> Véase anexo XI.

<sup>244</sup> Ob. cit., AGUILAR HERRANDO, “La ingeniería en los puertos de la Edad Media, p. 245.

<sup>245</sup> Este documento se encuentra en la British Library, fue escrito por Ranulf Higden que vivió entre 1280 y 1363, monje benedictino del monasterio de San Werburgh en Chester.



en los mapas de Hereford y de Gough aparecen indicados los diferentes puertos a lo largo de la costa atlántica.

En principio, en los puertos no eran importantes las infraestructuras para el atraque ya que el barco se podía inmovilizar por fondeo con una ancla, con el tiempo debido a los cambios que los barcos iban teniendo y a la cada vez mayor actividad del los puertos debido al creciente comercio, el atraque fue más necesario y para ello se comenzaron a construir muelles. Los puertos solían estar en bahías aprovechando los cabos o promontorios situados en zonas de abrigo para resguardarse de los temporales, más adelante se empezaron a construir los primeros embarcaderos que eran prácticamente paralelos a la playa y que se curvaban ligeramente para que los barcos estuviesen más protegidos<sup>246</sup>.

Las condiciones en las rutas de navegación que seguían los barcos de peregrinos en general debían de ser terribles como narra un viajero a bordo de un barco en el mar Mediterráneo, situación que suponemos empeoraría en la travesía atlántica donde las condiciones del propio mar eran más difíciles:

“Los peregrinos tienen serios motivos para quejarse del espantoso olor que sale de la bodega. El hedor es tan terrible que se sobrepone, mientras dura, a cualquier otro olor fétido; los olores que proceden del trasero humano, de las letrinas, de las aguas corrompidas, de las heces, de los orines, de los cadáveres, de los orinales, de las heces de los enfermos, de las cajas de queso viejo o carne, de la ropa de la cama

---

<sup>246</sup> Ob. cit., AGUILAR HERRANDO, “La ingeniería en los puertos de la Edad Media”, p. 247.

empapada de sudor, de las cuadras, de la cocina y de los marineros sucios<sup>247</sup>.

Desde luego estos viajes de peregrinación no eran ni mucho menos viajes de placer, las condiciones del viaje eran terribles; los barcos eran pequeños y no estaban adecuados para transportar viajeros por ello los peregrinos iban muy apiñados; por tanto las condiciones higiénicas eran pésimas, el mal olor era insoportable y el trato degradante, e incluso en caso de problemas, los peregrinos debían ayudar a la tripulación; son además los propios peregrinos quienes tienen que llevar su propia comida y enseres para dormir durante la travesía.

A pesar de la dureza de la ruta marítima y de la incertidumbre de ésta, era una opción mejor que el viaje por tierra, incluso Andrew Boorde, peregrino del siglo XVI declaró que la ruta a pie a Compostela era tan dura que prefería ir cinco veces a Roma antes que ir una sola vez a Santiago<sup>248</sup>; y además debemos suponer que esta ruta sería aún mucho más dura en los siglos inmediatamente anteriores al XVI debido a todos los conflictos políticos y las enfermedades que azotaban a esta parte de Europa.

---

<sup>247</sup> Ob. cit., TATE, “A vía marítima desde las islas Británicas a Compostela”, p. 684, nota n. 4: Fratrís Felicis Fabri, *Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Aegypti peregrinationem*, ed. C. D. Hassler, Stuttgart, 1843, p. 141-142.

<sup>248</sup> Ob. cit., BARBER, *Pilgrimages*, p. 56: “I had rather go five times out of England to Rome, than once from to Compostela”.

### 3.2.3. Rutas

Una de las rutas más antiguas que se conserva de peregrinación a Santiago es la que aparece en el texto de Adán de Bremen<sup>249</sup> del siglo XII *Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum* que se conserva en el Archivo de Estado de Copenhague donde ya describe una ruta marítima que los peregrinos seguían desde Dinamarca a Galicia<sup>250</sup>, según el texto el itinerario era desde el puerto de Ribe hasta A Coruña. Recoge un itinerario marítimo del siglo XII que seguían las embarcaciones que iban a Galicia; empezaban su singladura en el puerto danés de Ribe, paraban en Prawle, en el sur de Inglaterra, para luego atravesar el canal hasta Saint-Mathieu, en la Bretaña francesa, en un solo día, donde los monjes de esa abadía estaban muy acostumbrados a las rutas de cristianización con Irlanda antes del siglo XII; allí las naves, debían esperar a que las condiciones para navegar fuesen mejores para alcanzar el puerto del Faro<sup>251</sup> en tres días, en ruta directa:

“De Ripa in Flandriam ad Cincfall velificari potest duobus diebus et totidem noctibus. De Cinfal ad Prol in Angliam II diebus et I nocte. Illud est ultimun caput Anglie versus austrum, et est processus illuc de Ripa angulosus inter austrum et occidentem. De Prol in Britanniam ad Sanctum Marthiam uno die. Inde ad Far iuxta Sanctum Iacobum tribus

---

<sup>249</sup> Crónista alemán que vivió en la segunda mitad del siglo XI, destacó por *Gesta Hammaburgensis Ecclesiae Pontificum*, que consiste en cuatro volúmenes donde cuenta la historia de la Archidiócesis de Hamburgo-Bremen y de las islas del norte.

<sup>250</sup> Véase esta ruta en anexo XII.

<sup>251</sup> Ob. cit., ALONSO ROMERO, “La Edad Media: las naves de segunda cruzada”, p. 17.

diebus et tribus noctibus. Inde ad Leskebone duobus diebus et duabus noctibus (...)<sup>252</sup>.

La travesía total duraba unos siete u ocho días desde Ribe hasta A Coruña, sin embargo la duración podía diferir dependiendo de las condiciones atmosféricas y de la situación política del momento.

Tenemos algunos ejemplos de estas travesías como la de Gerald of Wales, decía 1183 que se podía llegar de Irlanda a Galicia en tan solo tres días<sup>253</sup>, esta travesía tan corta se podría llevar a cabo si se navegaba con viento de popa y buen tiempo y seguramente en verano cuando el viento del norte era más constante. William Wey, peregrino inglés, que en 1456 necesitó cuatro días para llegar hasta A Coruña desde Plymouth y otros cuatro para la travesía de vuelta, aunque esta última fue en el segundo intento ya que había salido de A Coruña el ventiocho de mayo y después de seis días de navegación tuvo que volver a puerto por el mal tiempo zarpando de nuevo el cinco de junio. O en febrero de 1488 Roger Machado, embajador de Enrique VII en Inglaterra de Portugal, realizó la travesía desde Falmouth a Laredo en seis días, el mismo tiempo que necesitó para regresar desde Finisterre hasta Pastow en Cornualles<sup>254</sup>.

---

<sup>252</sup> ALMAZÁN, *Gallaecia Scandinavica. Introducción ó estudio das relacións galaico-escandinavas durante a Idade Media*, Galaxia, Vigo, 1986, p.128: “Desde Ribe a Sinkfall en Flandes, se puede navegar en cuatro días y el mismo número de noches. Desde Sinkfall en Flandes hasta Prawle en Inglaterra dos días y una noche. Este es el cabo más lejano en el sur de Inglaterra, al que se llega desde Ribe navegando de forma angulosa de sur a oeste. Desde Prawle en Inglaterra a Saint Mathieu se llega en un día. Desde allí al Faro cerca de Santiago en tres días y tres noches. Desde allí son dos días y dos noches (...)”. Este texto se puede también consultar en:

<http://www.kb.dk/permalink/2006/manus/378/eng/61+recto/?var=>

<sup>253</sup> Ob. cit., WRIGHT, *The Historical Works of Giraldus Cambrensis*, p. 17.

<sup>254</sup> Ob. cit., ALONSO ROMERO, “La Edad Media: las naves de segunda cruzada”, p.17.

Desde el siglo XII al XV, y desde el suroeste de Inglaterra estos peregrinos seguían varios caminos para llegar a las costas gallegas y sobre todo al puerto de A Coruña desde donde iniciaban su camino hasta Santiago de Compostela; estos fueron los itinerarios más utilizados<sup>255</sup>:

1- La primera ruta llevaba a los peregrinos ingleses a desembarcar en el norte de Francia, en los puertos de Calais o cualquier puerto de Normandía y desde allí atravesaban Francia y el norte de la Península hasta llegar a Compostela, en una ruta de casi 4.000 km, y por tanto para la que había que disponer de mucho tiempo. Esta ruta se llamó ruta Turonensis llamada así porque conectaba Tours con el norte con Paris, Amiens, Rheims o Lieja, fue recorrida habitualmente por peregrinos ingleses tras cruzar el canal<sup>256</sup>. Este camino cayó en desuso a finales del siglo XIV y a lo largo del siglo XV debido al enfrentamiento armado entre Francia e Inglaterra, sin embargo se volvió a usar posteriormente y así en el siglo XVI conocemos como Robert Langton visitó Santiago los primeros años del siglo XVI haciendo el recorrido por Orleans, Tours, Pons y Blaye hasta Burdeos. Se trataba de una ruta muy larga y dura como testimonió Andrew Boorde quien realizó esta ruta entre 1532 y 1534. Narró como encontró *nine English men and Scottish persons going to Compostell, a pilgrimage to Saint James*<sup>257</sup> a los que decidió acompañar a

---

<sup>255</sup> Véase anexo XIII.

<sup>256</sup> Ob. cit., SARABIA SANTANDER, “Los caminos de peregrinación como proyecto interdisciplinar”, p. 82.

<sup>257</sup> “Nueve hombres ingleses y escoceses van a Compostela en peregrinación a Santiago”.

Santiago, relató lo terrible del esfuerzo físico realizado y las penurias que sufrieron, además del hambre y la sed<sup>258</sup>.

2- La segunda ruta era la travesía hasta Burdeos o la Bretaña francesa desde donde se unían a las rutas francesas cerca de los Pirineos. Fue una ruta sencilla para un inglés, ya que era fácil encontrar un barco que lo llevara hasta Burdeos, cuando la ruta comercial de importación de vinos era muy activa. La iglesia de Santiago de Winchester era un punto de reunión para los peregrinos que viajaban desde la abadía de Reading hasta el puerto de Southampton con rumbo a Francia o a Gascuña<sup>259</sup>. Esta ruta es la que realizó el peregrino anónimo inglés que nos dejó su itinerario a Santiago de Compostela y a las otras dos peregrinaciones mayores, Roma y Jerusalén; la descripción en verso de este itinerario fue encontrado en la biblioteca de Sir Robert Cottons y publicado por Samuel Purchas en 1625, se conoce como *Purchas his Pilgrimes*<sup>260</sup>. Este peregrino embarcó en Plymouth y desembarcó en Burdeos, desde allí caminó a Santiago. Sabemos también que algunos peregrinos en el siglo XII zarpaban de Dartmouth y atravesaban el canal hasta Saint Mathieu en la costa de la Bretaña francesa en tan solo un día y allí esperaban la llegada de las adecuadas condiciones atmosféricas para continuar con el viaje hasta el puerto de A Coruña en tres o cuatro días<sup>261</sup>.

---

<sup>258</sup> Ob. cit., QUAIFFE, “Saint James in English Literature”, p. 440.

<sup>259</sup> Ob. cit., TATE, “A vía marítima dende as illas Británicas a Compostela” p. 682.

<sup>260</sup> Véase capítulo V.

<sup>261</sup> Ob. cit., ALONSO ROMERO, “Las embarcaciones de la segunda Cruzada y su ruta atlántica”, p. 35.

3- La tercera ruta fue la travesía directa hasta los puertos gallegos, sobre todo al de A Coruña, esta ruta se la conoció como ruta atlántica y fue, sin duda la más popular entre los siglos XIV y XV, ya que las dos primeras rutas se volvieron peligrosas debido al enfrentamiento armado entre Francia e Inglaterra. Esta ruta era también dura debido a las incomodidades de la vida a bordo y el peligro de hundimiento, pero por otra parte tenía la ventaja de la rapidez. Era una ruta directa, desde Cornualles o Devon se enfilaba hacia cabo Ortegal y desde allí se cambiaba el rumbo a cabo Prior a babor y las islas Sisargas a estribor, posteriormente se dirigían hacia el puerto de A Coruña guiados por la torre de Hércules. Esta ruta atlántica fue la ruta escogida por una gran cantidad de peregrinos entre los cuales estaban Margery Kempe y William Wey<sup>262</sup>.

#### 3.2.4. Apogeo y decadencia de la ruta

Sabemos como a Santiago de Compostela se debió peregrinar por mar desde el siglo XI, sin embargo no tenemos constancia documental hasta que se comenzaron a conceder licencias. La primera licencia para transportar peregrinos a Santiago desde Inglaterra data del año 1235 y fue otorgada a Simon Whistlegray según la profesora Storrs<sup>263</sup>. Estas licencias son documentos muy valiosos para conocer el alcance e importancia de estas peregrinaciones marítimas. El apogeo de la ruta coincidió con la guerra de los Cien Años, la gran Peste y los problemas internos de

---

<sup>262</sup> Hablaremos de ellos en el capítulo V.

<sup>263</sup> STORRS, C. M., *Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela, from the Early 12<sup>th</sup> to the Late 15<sup>th</sup>*, Xunta de Galicia, Santiago, 1994, p. 64.

Inglaterra, es decir el siglo XIV y la primera mitad del XV que fue cuando se registró el máximo número de tráfico de peregrinos desde el sur de Inglaterra hasta Compostela sobre todo en los años jubilares, lo que viene a confirmar, una vez más, que la principal razón fue siempre espiritual.

En la segunda mitad del siglo XV y principios del siglo XVI las peregrinaciones a Santiago empezaron a disminuir por diversos factores; la razón para peregrinar cambió, surgen los peregrinos que hacen el camino por espíritu de aventura lo que llevó a situaciones penosas y de abuso por parte de estos falsos peregrinos y originó la crítica a la Iglesia Católica por parte de los protestantes. Este tipo de peregrinaciones fueron perdiendo casi por completo el espíritu de los siglos anteriores.

La gran protección y respeto que recibían los peregrinos los convertía en algo casi sagrado e intocable, a los que, además, se les facilitaba cobijo, comida y se les defendía ante cualquier ultraje que pudiesen encontrar en su paso por territorio extranjero; ante tantas ventajas comenzaron a proliferar los “falsos peregrinos” que no viajaban por motivos espirituales pero se acogían a esa protección por los beneficios que conllevaba, la cosa fue cambiando y con el paso de los tiempos la palabra peregrino se llegó a convertir en sinónimo de vagabundo o maleante<sup>264</sup> lo que llevó a las autoridades a recortar poco a poco sus privilegios en la protección y ayuda que les brindaban, así como la sociedad en general fue cambiando su actitud de deferencia hacia ellos.

---

<sup>264</sup> Ob. cit., VALIÑA SAMPEDRO, *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, p. 78.



Pero ya encontramos críticas hacia las peregrinaciones mucho antes. Desde el siglo XIII, el monje franciscano Berthold de Regensburg<sup>265</sup> defendió entonces que la salvación era más efectiva si se buscaba en casa; observaba este monje que al principio las visitas a estos santuarios tan alejados como el de Santiago de Compostela fueron solamente un tema de conversación, pero cuando estas visitas se hicieron más populares y la gente comenzó a peregrinar, fue cuando comenzó a predicar sobre el deber de asistir a la santa misa para conseguir el perdón, y afirmaba que no era necesario viajar a Santiago a pesar de las indulgencias que se ganaban. Decía Berthold de Regensburg que estas peregrinaciones a lugares tan alejados eran muy costosas, la gente tenía que vender sus posesiones o sus bienes para poder realizar el viaje, que en ocasiones dejaban en mala situación a sus familia, y que a la vuelta del viaje contaban lo que habían visto y oído aunque no sabían donde, no estaban seguros si había sido escuchando sermones o visitando iglesias<sup>266</sup>.

Incluso Chaucer se mofó de los peregrinos en su *House of Fame* cuando habla de los peregrinos y los marineros refiriéndose a sus bolsas como “bret-ful of lesinges”<sup>267</sup>; Chaucer conocía, sin duda, las críticas a estos santuarios cuando escribió *The Canterbury Tales* ya que tenía amigos entre estos críticos<sup>268</sup>. Langland en su *Piers Plowman* caracterizó a los que viajaban a Roma o Compostela como hipócritas y mentirosos, y afirmaba que los peregrinos “profesionales” con sus sombreros y los emblemas de Asis y Compostela solo resaltaban el movimiento

---

<sup>265</sup> Uno de los más importantes predicadores alemanes de la Edad Media, vivió entre 1210 y 1272.

<sup>266</sup> Ob. cit., WEBB, *Pilgrims and Pilgrimage in the Medieval West*, p. 239.

<sup>267</sup> BENSON, D. L., (ed.), *The Riverside Chaucer*, Boston, Houghton Mifflin, 1987, p. 372: “llenas de mentiras”.

<sup>268</sup> DYAS, D., *Pilgrimage in Medieval English Literature: 700-1500*, D.S. Brewer, 2001, Cambridge, p. 178.

físico y no ningún viaje espiritual. Pero fue John Wyclif<sup>269</sup> quien denunció las peregrinaciones con más fuerza, ya que muchos peregrinos realizaban el viaje como simples vagos para ganar un dinero mendigando, otros iban por la diversión que encontraban en el camino hacia el santuario llevando una vida poco recomendable a los ojos de la Iglesia, así poco a poco, comenzaron las críticas generales a las peregrinaciones, señal inequívoca de los cambios sociales e espirituales de finales de la Edad Media.

Quizás las críticas más directas fueron además del teólogo John Wycliff las de su discípulo William Thorpe<sup>270</sup>, quien discrepaba considerablemente de la finalidad de las peregrinaciones que se realizaban en la época y de todo lo que les rodeaba, cuando en realidad de veinte peregrinos solo tres eran capaces de rezar el Padre Nuestro, el Ave María o el Credo. Thorpe en su referencia al peregrino “Miller” y al “monk” que aparecen en el libro de *The Canterbury Tales* comenta que los peregrinos son ruidosos, hacen sonar campanas y gaitas a su llegada por lo que

---

<sup>269</sup> John Wyclif fue un teólogo inglés y profesor de universidad de Oxford de finales del siglo XIV, sus seguidores son conocidos como Lollardos y es considerado como precursor de la Reforma. Demandaba la reforma del cristianismo occidental enfatizando la autoridad de las escrituras sobre la del clero, la austeridad de la Iglesia y el uso de los textos sagrados en lengua vernácula. El pensamiento de Wyclif representó una ruptura total con la iglesia, poniendo en duda las numerosas creencias y prácticas de la Iglesia de Roma y juzgándolas contrarias a las escrituras.

Tenemos que situar la popularidad de Wyclif y la propagación y la aceptación de sus ideas en la debilidad de las autoridades eclesiásticas del momento que no supieron cortar sus ideas heréticas y en las condiciones históricas y sociales de la Inglaterra de finales del siglo XIV, como fueron el descrédito al que había llegado la autoridad de la Iglesia y del Estado y la popularidad de las ideas revolucionarias que llevó a la revuelta de los campesinos.

Después de su muerte sus ideas se transmitieron con rapidez. Su Biblia que apareció en 1388 fue repartida a través de sus discípulos y Martín Lutero reconoció que la obra de Wyclif le influyó en sus ideas. En el Concilio de Constanza en 1414 Wyclif fue condenado finalmente por herejía.

<sup>270</sup> Seguidor de las tesis de John Wyclif.

todo el mundo sabe de su presencia<sup>271</sup>, por que les interesaba por encima de todo llamar la atención. Thorpe seguía lo que John Wyclif predicaba en su oposición a las peregrinaciones, para Wyclif no había ningún mérito en visitar los santuarios, incluso decía que el viajar a esos lugares era solo un pretexto para un comportamiento inmoral además de un gasto inútil de energía y medios; para Wyclif y sus seguidores la verdadera peregrinación estaba en el viaje diario y moral, hacia la obediencia a Dios. Por tanto, Santiago debía ser encontrado a través de la obediencia a su enseñanza más que por ir a visitar su sepulcro<sup>272</sup>, y además declaraban que muchos de los que iban de peregrinación volvían con más pecados que con méritos o indulgencias.

En medio de este ambiente religioso contrario a las peregrinaciones, estas fueron poco a poco disminuyendo con el paso del tiempo. Y así, en el siglo XVI, con la Reforma las peregrinaciones dieron su último soplo de vida, si bien estas ya habían dejado de ser principalmente espirituales bastante tiempo antes. La ostentación en los santuarios debió ser considerable porque según el testimonio de Erasmus quien visitó Walsingham en 1511<sup>273</sup> y a través de la descripción de su visita sabemos de la cuidadosa organización de la adoración de reliquias y de la llegada de peregrinos, visita que le había causado una gran impresión ante tanta devoción y fastuo que posteriormente criticó:

“As Erasmus was no doubt well known to the custodians of shrines he was presented by the sub-prior with a relic. He drew from a bag a

---

<sup>271</sup> Ob. cit., CHAUCER, *The Canterbury Tales*, p. 15: “he plays the bagpipes well, and blew a tune, and its music brought us out of town” y en p. 5: “and when he went out riding, you could hear, his bridle jingle in the wind, as clear and as loud as the monastery chapel-bell”.

<sup>272</sup> Ob. cit., DYAS, *Pilgrimage in Medieval English Literature: 700-1500*, p. 157.

<sup>273</sup> Ob. cit., SIDNEY, *In the Steps of the Pilgrims*, p. 274.

fragment of wood, cut from a beam on which the virgin Mother had been to rest. A wonder proved to be a thing extremely sacred (...) I would not exchange this fragment, small as it is, for all the gold (...)”

<sup>274</sup>.

En una simple revisión de los testimonios de los guardianes de las iglesias durante el siglo XVI, se puede apreciar de forma general la destrucción de los santuarios. Se editaban prohibiciones sobre el culto en las iglesias tenemos ejemplos del año 1559:

“They shall take away, utterly extinct, and destroy all shrines, coverings of shrines, all tables (engraved pictures), candle sticks (...) and all monuments of feigned miracles, pilgrimages, idolatry and superstitions so that there remain no memory of the same in wall, glass-windows (...)”<sup>275</sup>.

Incluso el culto dentro de las propias casas: “that no persons keep in their houses any abused images, tables, pictures, paintings (...)”<sup>276</sup>. Se instaba a denunciar a aquellos que seguían con el culto a las imágenes: “whether you know any that keep in their houses undefaced images, tables, pictures (...) and to adore them”<sup>277</sup>. Esta

---

<sup>274</sup> *Ibíd.*, p. 276: así describe su visita al santuario de Walsingham: “Como Erasmo era sin duda conocido por los guardianes del sepulcro fue llevado ante el subprior con una reliquia. Sacó de una bolsa un fragmento de madera, cortado de una viga sobre la cual la Virgen María había descansado. Una maravilla que era muy sagrada (...) un fragmento que no cambiaría por todo el oro (...)”.

<sup>275</sup> *Ibíd.*, pp. 265-266: “deben ser destruidos y eliminados todos los santuarios, imágenes, candelabros (...) y todos los monumentos que se refieran a falsos milagros, ídolos y supersticiones para que no quede memoria de ellos en las paredes, vidrieras (...)”.

<sup>276</sup> *Ibíd.*, pp. 265-266: “que ninguna persona mantenga en sus casas ninguna imagen, cuadros, pinturas...”.

<sup>277</sup> *Ibíd.*, pp. 265-266: “sí conoces a alguien que tenga en sus casa imágenes, cuadros (...) y que les adore”.

práctica de destrucción fue, sin embargo, criticada por Sir Tomás Moro<sup>278</sup> que escribió un diálogo para defender las imágenes, reliquias y peregrinaciones<sup>279</sup>.

Los resultados de la Reforma empezaron a ser apreciables después del 1500<sup>280</sup>, con un giro doctrinal que desembocaría en el Protestantismo, aunque los movimientos hacia esa Reforma ya eran visibles durante toda la Baja Edad Media; el principal problema fue el debate de la supremacía dentro de la Iglesia centrado en el poder real sobre el poder eclesiástico que bajo las circunstancias específicas y personales de Enrique VIII condujeron finalmente a romper con Roma. Los cambios impuestos por Enrique VIII y sus sucesores afectaron a la estructura de la Iglesia y a su papel en la sociedad, cambios masivos y a veces dramáticos, y sin duda una de las consecuencias fue la disminución progresiva de las peregrinaciones hasta su desaparición.

La confiscación de reliquias y la destrucción de los monasterios comenzó a partir de 1530; incluso se instruía a los curas para que no animasen a las peregrinaciones<sup>281</sup>. Los seis años del reinado de Eduardo VI, que sucedió a Enrique VIII en 1547, fue el período más radical de las reformas; en el reinado de María I la confusión se instaló en el país, se volvió a restaurar a la curia católica y se castigó a aquellos que la habían ofendido, y fue, finalmente, con la reina Isabel cuando el vaivén religioso se tranquilizó aunque no sin pocos problemas.

---

<sup>278</sup> Tomás Moro (1478-1535) fue un pensador, teólogo, político, escritor y poeta inglés además de abogado y canciller de Enrique VIII. Su obra más famosa es *Utopía*, donde busca la organización de una sociedad ideal. En 1535 fue acusado de alta traición fue declarado culpable, encarcelado y decapitado, en ese mismo año fue canonizado.

<sup>279</sup> Ob. cit., JUSSERAND, *English Wayfaring Life in the Middle Ages*, p. 209.

<sup>280</sup> SWANSON, R. N., *Church and Society in Late Medieval England*, Basil Blackwell, Oxford, 1989, p. 313.

<sup>281</sup> Ob. cit., FINUCANE, *Miracles and Pilgrims. Popular Beliefs in Medieval England*, p. 204.

Escapando de la Reforma llegó en 1550 a la ría de Ferrol John Dutton<sup>282</sup> un militar y luego comerciante, que abandonó Inglaterra huyendo de la persecución que sufrían los católicos; trajo con él varios objetos de arte religioso, salvándolos de la destrucción en Inglaterra, como Nuestra Señora la Inglesa o la Grande, de la que ignoramos el nombre del donante que la depositó en el monasterio de San Martín de Xuvia y que procedía de la catedral de St. Paul de Londres. Posteriormente fue donada a la catedral de Mondoñedo en 1555, se trata de una imagen a la que se le tiene gran veneración. Otro de los objetos fue un Cristo que actualmente está en Santa María de Neda<sup>283</sup>. De hecho en Galicia hay muchos ejemplos de escultura religiosa inglesa, principalmente hechas en madera y alabastro sobre todo del siglo XV que trajeron los peregrinos a los puertos gallegos escapando de la Reforma o simplemente como ofrenda al Apóstol de Santiago.

Pero, sin duda, fue Lutero uno de las personas que más contribuyó a que las peregrinaciones en general y en particular a Santiago de Compostela se ralentizaran hasta prácticamente desaparecer. No podemos olvidar que Lutero no tenía mucha estima a España<sup>284</sup> ni a lo español, y en sus obras habla de “la traición, la insolencia, la arrogancia o la crueldad de los españoles”, y no disimulaba su antipatía. En su

---

<sup>282</sup> En 1554 un capitán inglés, John Dutton de una noble familia de Londres, en su barco “la Miñona” y cuatro más, escoltan a Felipe II a Inglaterra cuando va a buscar a la que va ser su mujer María Tudor. Era uno de los protegidos de la reina y tras la muerte de la Tudor, en Inglaterra se empezó a perseguir a los católicos y John Dutton era uno de ellos; así en 1558 se instala en Viveiro junto con su familia y cuando vino trajo unas imágenes que hoy están en diversos sitios de Galicia: Viveiro, Neda y Mondoñedo. Es en la catedral de Mondoñedo donde está la llamada Nuestra Señora la Inglesa, una imagen muy querida por el pueblo.

<sup>283</sup> FRANCO, A., “A recepción de obra de arte estranxeira na Galicia do século XV”, en *Os capítulos da Irmandade. Peregrinación e conflito social na Galicia do século XV*, Xunta de Galicia, Lugo, (2006), p. 220.

<sup>284</sup> ALMAZÁN, V., “Lutero y Santiago de Compostela”, en *Compostellanum*, n. 32, (1987), p. 536.

“panegírico” en honor al Apóstol el 25 de julio de 1522 deja claro cual es su idea sobre las peregrinaciones a Compostela, en él se nota un tono sarcástico sobre el hecho de que no se sabe donde esta enterrado:

“A este Santiago, del que celebramos hoy la fiesta, se le tiene gran devoción. Es el hermano de San Juan, ambos hijos de Salomé y estuvo al pie de la cruz. De este Apóstol solo leemos en los Hechos de los Apóstoles que Herodes lo mató con una espada. Eso es todo. De que manera ha llegado a Compostela, en donde se encuentra el centro de peregrinaciones, no sabemos nada. Hay quien dice que está enterrado en Francia, pero tampoco están muy seguros de ello. Por eso, dejadlo reposar y no vayáis allí, porque igual lo que está enterrado en aquella basílica es un perro muerto o un caballo. Por eso les está bien merecido a los que allí van a Santiago de Compostela, y en lugar de dar a un pobre treinta florines, se gastan allí cuarenta o cien. Que prediquen todo lo que quieran, que las indulgencias sean indulgencias, que viaje quien quiera, tú quédate en casa. Pero lo peor es querer dar el corazón a Santiago y dejar a un lado al Señor. Así no se honra a Santiago y a Dios se le hace un deshonor. Él no nos ha mandado hacer eso, ni es necesario tampoco. Él no es Dios para aprobarlo ni ordenarlo. Por consiguiente, quedaros en vuestras casas. Si alguien ha hecho una promesa, que la deje estar, ya que Dios no se complace en acciones locas. Hay que procurar tratar con Dios, con la fe y con el amor al prójimo. Eso basta”<sup>285</sup>.

---

<sup>285</sup> Ibíd., ALMAZÁN, “Lutero y Santiago de Compostela”, p. 539: sermón sacado de la obra de Lutero, *Werke* 10-III, pp. 235-36.

Estas críticas tuvieron mucho éxito porque Lutero utilizaba un tónico irónico y un lenguaje claro y popular que llegaba muy directamente al pueblo y rápidamente consiguió un gran número de seguidores.

Decía que la peregrinación a Compostela era una blasfemia o un camino al infierno<sup>286</sup>, que solo unos locos perderían el tiempo<sup>287</sup> en semejante empresa y que pondrían como excusa para no cumplir con unas razones de mayor peso y más justas y lo que los peregrinos pretendían era solamente buscar una aventura<sup>288</sup> o simplemente pecar. Son abundantes las alusiones y las burlas en sus obras a la peregrinación a Santiago y además aparecen frases satíricas sobre ella: “a Santiago van los locos a montones, los locos que son muchos”<sup>289</sup>. Tampoco se olvida Lutero de los centros de peregrinación en su propio país, como eran Colonia, Aquisgrán, Tréveris, Ratisbona, Wilsnack, Sternberg y Grimmental, estos lugares habrían llegado a un exceso de piedad y prácticas ajenas a la devoción de un santuario en opinión de Lutero<sup>290</sup>.

Las críticas a la peregrinación a Santiago y en general a todas las peregrinaciones fueron abundantes; el número de abusos de peregrinos jacobeos mencionados por Lutero para justificar su desacuerdo con la peregrinación a

---

<sup>286</sup>Ibíd., p. 542: “(...) es diabólico, pura mentira y doctrina del diablo pues nos dice: “ir a Compostela”.

<sup>287</sup>Ibíd., p. 550: “Por esa razón ha habido tanto esfuerzo y tanto sudor que hasta los mercenarios han ido a Galicia, a Santiago, y cuando esos estúpidos regresaban no saben ni lo que han visto, ni sufrido”.

<sup>288</sup> Ibíd., p. 553: “Esas peregrinaciones obedecen a muchas razones y raras veces son sensatas. La más común de todas es la curiosidad de ver y oír lo diferente y lo desconocido”.

<sup>289</sup> Ob. cit., VALIÑA SAMPEDRO, *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, p. 80.

<sup>290</sup> Ob. cit., ALMAZÁN, “Lutero y Santiago de Compostela”, p. 542.



Santiago o a las peregrinaciones en general, son cuantiosos<sup>291</sup>, incluso en Alemania el término *Jakobsbrüder*<sup>292</sup>, poco a poco perdió su significado religioso y adquirió otras connotaciones muy alejadas de su primer significado. Pero no podemos acusar únicamente a Lutero de la decadencia de las peregrinaciones, sino más bien a un ambiente general de desgaste ante el despilfarro y malas actuaciones de los peregrinos en particular y del clero en general, Lutero simplemente lo aprovechó para criticar a los católicos y sus devociones.

Para concluir, hemos visto como la travesía desde las islas Británicas hasta el norte de la Península no fue algo novedoso en el período de las peregrinaciones masivas al sepulcro del Apóstol puesto que existía una relación comercial e espiritual desde tiempos remotos y que en el tiempo de las peregrinaciones jacobeanas se convirtió en algo más concreto y organizado pero sin dejar nunca de lado esa unión comercial-espiritual, en la cual tanto los armadores o dueños de los barcos y los peregrinos salían beneficiados; esta correspondencia duró varios siglos hasta llegar a la decadencia de las peregrinaciones a finales del siglo XV. El producto estrella en el intercambio comercial fue sin duda el vino, que antes de la guerra de los Cien Años los ingleses importaban de Francia pero al estallar este conflicto, Galicia se vio beneficiada por este comercio del vino y en hacer de la ruta directa desde el sur de

---

<sup>291</sup> *Ibíd.*, p. 557, como ejemplo de esto, sabemos de un documento del siglo XV que perteneció a el convento de la Magdalena de Estrasburgo en él que relata como un falso peregrino compostelano acusó a un hombre de haberle robado su caballo, sin embargo el juez le mandó quitar las monturas de todos los caballos para que reconociera el suyo, como aquel se equivocó, fue acusado de ladrón, condenado y ahorcado. Los casos de ladrones, estafadores y vagabundos que se hacían pasar por peregrinos jacobeanos fue muy numeroso y requeriría un estudio aparte.

Este ejemplo indica lo apreciados y bien considerados que habían sido los peregrinos durante siglos, y el respeto que se les tenía; por eso muchos delincuentes se empezaron a hacer pasar por ellos porque sabían los beneficios que obtendrían con la apariencia de peregrinos.

<sup>292</sup> Peregrino jacobeano.

Inglaterra hasta la costa gallega como la más utilizada, por ser menos peligrosa, al evitar el territorio francés en conflicto, y por ser más rápida. Esta relación entre el comercio y la peregrinación facilitó e incluso aumentó los viajes a Santiago, pero por otro lado limitó los puertos de llegada de este tipo de barcos. A este cambio de ruta hay que añadir ciertos avances técnicos de los barcos y de las técnicas de navegación que beneficiaron la travesía puesto que la ruta directa no era una ruta de cabotaje y las dificultades eran muchas, desde la capacidad de los barcos a las condiciones climatológicas. Estos viajes espirituales-comerciales fueron poco a poco disminuyendo desde la segunda mitad del siglo XV, debido a las numerosas críticas que había desde ciertos sectores de la Iglesia en Inglaterra y en Europa hasta prácticamente desaparecer con la Reforma.

## CAPÍTULO IV

### LOS PEREGRINOS JACOBEOS INGLESES

“And so she took her ship in the name of Jesús and sailed forth with her fellowship, to whom God sent fair wind and weather so that they came to Saint James on the seventh day”<sup>293</sup>.

A finales de la Edad Media eran muchos y de toda clase social los que hacían la ruta de navegación hasta A Coruña: viajan religiosos en grupos o acompañando a laicos, viajan escuderos acompañando a sus caballeros y estos a sus señores; los burgueses fueron asiduos viajeros ya que no tenían problemas económicos para realizar tan costoso viaje, los hombres de letras como William Wey, los nobles, que a veces viajaban con toda su familia incluídas las mujeres y sus siervos, y en contadas ocasiones incluso llevaban caballos para el tramo terrestre, aunque a los nobles de más alto rango se les limitaba la salida del país debido a la guerra con

---

<sup>293</sup> STALEY, L., (ed.), *The Book of Margery Kempe*, “Female Sanctity in the Late Middle Ages”, a Norton Critical Edition, Londres, 2001, p. 81, “Y se embarcó en el nombre de Jesús y navegó con sus compañeros, a los que Dios envió viento amigo y buen tiempo y así llegaron a Santiago el séptimo día”.

Francia porque el país no se podía permitir perder ni hombres importantes ni riquezas<sup>294</sup>. Y finalmente no debemos olvidar la tripulación de los propios navíos que a pesar de no saber con certeza sobre su interés de visitar o no el santuario, si sabemos que hubo un considerable número de navíos dedicados a Santiago<sup>295</sup>, por lo tanto su armador o su dueño debían ser devotos de este santo. También conocemos las promesas hechas cuando se veían en peligro durante la travesía, tal fue el caso de John Coff del barco Nicholas de Fowey<sup>296</sup>.

En los relatos de peregrinos como el del poema *The Pilgrim's Sea Voyage and Seasickness*<sup>297</sup>, nos aclaran las condiciones en que viajaban los peregrinos y lo mucho que estos sufrían. Los peregrinos fueron tratados como mercancía que era lo que realmente eran, conviene recordar que estos peregrinos pagaban un pasaje y eran, por tanto, un gran negocio para los dueños del barco, pero por otra parte se trataba de una mercancía incomoda para la tripulación porque les estorbaba y hacían que la vida a bordo fuese más difícil.

---

<sup>294</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV”, p. 283. Como ejemplo tenemos el caso de Sir Andrew Luttrell que en 1361 se dispuso a viajar hasta Galicia con un total de 26 personas y 26 caballos.

<sup>295</sup> Nombres como *James of Westminster* o *Le James*, entre otros, se pueden encontrar en cualquiera de los documentos de *Calendar of the Patent Rolls* y *Calendars of the Close Rolls* donde se encuentran licencias de barcos para poder navegar hasta Galicia.

<sup>296</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV”, p. 283.

<sup>297</sup> *La travesía y el malestar del peregrino*, de este poema hablaremos en el capítulo 5, es un valioso documento que refleja las duras condiciones de la ruta marítima en las que viajaban los peregrinos a Compostela desde el sur de Inglaterra y la forma en que eran tratados por parte de la tripulación. En ob. cit., MARCOS PÉREZ, “The Pylgrims Sea-Voyage and Sea-Sickness, poema medieval dedicado a los peregrinos ingleses con rumbo a Compostela. Comentario y traducción al español”, pp. 343-367.

#### 4.1. RAZONES Y MOTIVOS PARA PEREGRINAR

A diferencia de las rutas terrestres en las que se combinaba la razón espiritual, la diversión y la aventura, en la peregrinación marítima la principal razón para peregrinar, sin duda, fue la espiritual. Los peregrinos que se decidían por la ruta marítima sabían de su peligrosidad, ya fuera por razones climatológicas, por los piratas, las guerras, las dificultades que se encontraban al exigírseles licencias y, finalmente, por el problema económico de tener que pagar el pasaje. Pero nada de ello les amedrentaba ya que su razón principal era la devoción que sentían por Santiago además del hecho de ganar indulgencias<sup>298</sup>, especialmente cuando era año jacobeo.

En la Baja Edad Media hubo cambios en la forma de entender la espiritualidad que se vio reflejado en los hábitos religiosos, como por ejemplo el aumento de las peregrinaciones, las romerías o las procesiones; se desarrolló un nuevo gusto por la espiritualidad colectiva que se manifestó en los libros religiosos-místicos como en el Libro de Margery Kempe<sup>299</sup>. El hombre de estos siglos tuvo un temor real a Dios, a la condenación divina, por lo que trataba de buscar su perdón como fuese y un medio de conseguirlo era la peregrinación y ganar indulgencias. Sin

---

<sup>298</sup> Ob. cit., FINUCANE, *Miracles and Pilgrims. Popular Beliefs in Medieval England*, p. 45: “el pueblo inglés estaba acostumbrado a obtener indulgencias; sabemos que el obispo de Salisbury en 1289 ofrecía una indulgencia de veinte días por una visita a la tumba de Becket y una contribución económica para la construcción de la catedral”.

Los peregrinos jacobeos en la Edad Media ganaban indulgencias a lo largo del Camino, puesto que iban visitando santuarios menores que ofrecían diversas indulgencias, como ocurría en el Camino francés; sin embargo no era así en el caso de la ruta marítima donde las únicas indulgencias obtenidas en territorio gallego eran las de Santiago, ya que la ruta desde la costa hasta Santiago era corta y no se encontraban santuarios de relevancia que ofreciesen indulgencias. Esto indicaría que el principal motivo era espiritual y también el rendir tributo al Apóstol, por ello el hecho de ganar y acumular indulgencias no era primordial para estos peregrinos marítimos.

<sup>299</sup> Hablaremos de él en el capítulo siguiente.

emnbargo, los peregrinos por mar tenían menos fácil el ganarse las indulgencias a diferencia de los que peregrinaban por tierra ya que estos iban parando en los diferentes santuarios que encontraban en su camino de peregrinación.

Sin duda, la peregrinación a Santiago fue también una forma de peregrinación penitencial<sup>300</sup>, es decir, a los convictos, criminales o pecadores se les conmutaba la pena por hacer esta peregrinación, un ejemplo fue el de Mabel de Boclonde, una adúltera confesa, que en 1326 fue condenada a ser azotada seis veces delante de la iglesia de Woldham y en los mercados de Malling y Dartford, pero este castigo fue conmutado por el Obispo por una peregrinación a Santiago de Compostela.

Se peregrinará también por razones diplomáticas e incluso por delegación. La primera fue bastante habitual ya que su principal objetivo para viajar a la Península era para mantener relaciones diplomáticas con las diferentes coronas y al mismo tiempo visitar la tumba del Apóstol. La peregrinación por delegación fue aquella que el peregrino, por razones ajenas a su voluntad, tiene que delegar su deseo de peregrinar en otra persona como fue el caso del clérigo de la diócesis de Carlisle, Tomás Kirkby, que al enfermar prometió ir a Santiago si se recuperaba, pero una vez curado decidió mandar a otro en su lugar y obtuvo en 1400 el permiso del papa Bonifacio IX para que un procurador realizara el viaje y llevase ofrendas en su nombre. Hubo también gente que se podía permitir pagar a peregrinos para que hicieran la peregrinación en su lugar, ya fuese en vida del propio donante o después de su muerte dejando escrito en el testamento la cantidad de dinero que donaba para que se hiciese la peregrinación en su lugar; hay numerosos ejemplos de testamentos

---

<sup>300</sup> LÁZARO LARRAZ, M<sup>a</sup> L. y VILLAR FLOR, C., “Viajeros y peregrinos ingleses en el Camino de Santiago riojano”, *Filología*, n. 21, Logroño, 2004, p. 5.

en los que se cede una suma de dinero o cualquier objeto de valor para que alguien pudiese hacer la peregrinación en lugar del difunto:

“- 1352, John de Holegh leaves to anyone making a pilgrimage to St.

James in Galis seven pounds (...).

- 1352, Thomas de Ware, fishmonger, leaves sixty shillings to any one making a pilgrimage in his behalf to St. James (...).

- 1373, John de Weston “of Saint Ives”, brewer: for a pilgrim to go to Santiago in Galicia on his behalf he leaves his best silver girdle and forty shillings.

- 1384, Peter Shepeye of Kent: also for offereing an image to the Blessed Mary of Southwark near Hampton, and for pilgrimages which he had promised to make thither; for a pilgrim to go on his behalf to Saint James in Galicia, in fulfilment of a vow which he had formely made”<sup>301</sup>.

Así, encontramos una mezcla de pecadores y gente de fe que además de por motivos espirituales tenían ansia de viajar, de buscar nuevas caras y paisajes, y donde

---

<sup>301</sup> Todos estos documentos están sacados de Calendar of Wills guardados en the Court of Husting of London, AD 1258- AD 1688, ed. R. Sharpe (2 vols, Londres 1889-90, 1). Ob. cit., WEBB, *Pilgrims and Pilgrimage in the Medieval West*, pp. 140-144:

“-1352, John de Holegh dona, para quien quiera hacer la peregrinación a Santiago en Galicia, siete libras (...).

-1352, Thomas de Ware, pescadero, deja sesenta shillings para cualquiera que haga la peregrinación a Santiago en su nombre (...).

-1373, John de Weston “of St. Ives”, cervecero, deja su mejor cinturón de plata y cuarenta shilling para un peregrino que vaya a Santiago de su parte”.

-1384, Peter Shepeyes de Kent: por el ofrecimiento de una imagen a la Virgen María de Southwark, cerca de Hampton, y para las peregrinaciones que había prometido hacer allí; para un peregrino que vaya de su parte a Santiago en Galicia, en cumplimiento de un voto que había hecho anteriormente”.

el escapismo, la soledad, el esnobismo o el deseo de una compañía divertida estarían entre algunas de sus razones, lo cual nos conduce a ver en ciertos viajes de peregrinación, deseos de descanso y ocio sin dejar nunca por ello las razones piadosas.

Uno de los motivos más importantes que explican el éxito de las peregrinaciones por mar fue, sin duda, la inseguridad que sufrió el continente debido a la guerra de los Cien Años, esto junto el desenvolvimiento comercial marítimo en la Europa atlántica motivó que ciudades inglesas con una floreciente actividad comercial en la Baja Edad Media (Londres, Bristol y numerosos puertos de la costa sur de Inglaterra) se convirtieron en lugar de paso para peregrinos hacia Compostela.

Por lo que a pesar de las guerras en el interior de Inglaterra<sup>302</sup>, la primera mitad del siglo XV marcará el máximo tráfico marítimo desde las islas Británicas hacia Compostela, los años en que se detecta un mayor movimiento son los años jubilares<sup>303</sup>: 1423, 1428, 1434, 1445, 1451 y así sucesivamente, lo que nos confirma, una vez más, que a pesar de otras razones menos religiosas para peregrinar anteriormente expuestas, la principal razón de estos viajes de peregrinación marítima fue espiritual.

---

<sup>302</sup> Durante el siglo XV hubo numerosos conflictos en Gran Bretaña entre Inglaterra, Escocia y Gales, además de la Guerra de las dos Rosas, en Inglaterra, que fue la lucha de la Casa de Lancaster contra la Casa de York entre 1455-85 por conseguir el trono de Inglaterra; esta guerra generó un gran descontento en la población y marcó un declive de la influencia inglesa en el continente europeo, el debilitamiento de los poderes feudales de los nobles y aumentó el poder de la burguesía.

<sup>303</sup> El primer año jubilar fue establecido por el papa Calixto II en 1126, y son cada vez que Santiago recae en domingo, es decir, cada 6-5-6 y 11 años.



## 4.2. LOS PEREGRINOS

Los anglosajones fueron grandes viajeros y sin duda estuvieron entre los primeros peregrinos extranjeros en visitar Santiago. De hecho, los primeros peregrinos ingleses documentados datan del primer cuarto del siglo XII, uno de ellos fue Angost de Burwell quien donó tierras a monasterios franceses en agradecimiento por haber regresado a salvo de tierras españolas, aunque el primer peregrino anglosajón que utilizó la ruta marítima fue Godric de Walpole quien a principios del siglo XII comerciaba con Escocia, el Norte de Francia y la Península<sup>304</sup>.

Muchos monarcas ingleses manifestaron su deseo de visitar Santiago pero ninguno lo hizo, quizá fuera debido a las complicadas circunstancias políticas de la época. Así, Eduardo I envió a un representante para que hiciera la peregrinación en su lugar; Eduardo III en una carta a Alfonso XI hablaba de la posibilidad de su peregrinación al mismo tiempo que agradecía al rey castellano su ofrecimiento a darle un salvoconducto en caso de que viajara a Compostela; Ricardo II manifestó en 1390, en una de las numerosas licencias que otorgó para que los peregrinos viajaran, que tenía una especial devoción al Santo Apóstol<sup>305</sup>.

En el siglo XII sí sabemos que estuvo en Compostela la hija de Enrique I de Inglaterra, Matilde y numerosos nobles, entre ellos los condes de Worcester, Derby,

---

<sup>304</sup> Ob. cit., SARABIA SANTANDER, “Los caminos de peregrinación como proyecto interdisciplinar, peregrinos ingleses en Compostela”, p. 81: “Godric desde muy joven se dedicó al comercio y poco a poco su negocio fue creciendo y tenía naves con las que empezó a comerciar con Escocia y el norte de Francia y el norte de la península Ibérica; en sus continuos viajes de negocios a Escocia se paraba en la isla de Lindisfarne en cuyo monasterio Cuthbert era el prior y allí después de veinte años de vida de comerciante repartió sus bienes entre los pobres y viajó a Roma y a Compostela, y a la vuelta se convirtió en un ermitaño en Finchale, cerca de Durham donde vivió hasta el 1170”.

<sup>305</sup> *Ibíd.*, p. 84: “Oh specialem devotionem quam ad beatum Apostolum sanctum iacobum gerimus et habemus”.

Chester, Winchester y Salisbury, la nobleza en general fue un grupo muy habitual en las peregrinaciones como se refleja en el Libro II del *Códice Calixtino* donde aparece este grupo social como el más representado en los milagros descritos.

Siglos después, en 1344, Margarita condesa de Hereford y Essex visitó Compostela y un año después fue John Sheppey, prior de Rochester<sup>306</sup> e importante administrador de la corte de Eduardo III quien peregrinó al sepulcro del Ángel; en 1358 hizo la peregrinación James hijo del conde de Gloucester aprovechando una misión diplomática que le había encomendado el Príncipe Negro<sup>307</sup>.

Hubo también en el siglo XII otro tipo de peregrinos que estuvieron en la ciudad compostelana como los cruzados, cuyas naves participaron en la conquista de Lisboa en 1147, e hicieron una escala en Padrón para luego acercarse hasta Santiago, como ya hemos mencionado anteriormente.

Unidas a razones cuestiones políticas encontramos la peregrinación a Santiago de Juan de Gante cuando desembarcó en Galicia<sup>308</sup> para reclamar el trono de Castilla ya que su esposa Constanza era hija de Pedro I de Castilla en 1386:

“Dende a pocos días llegaronle nuevas al maestre Davis cómo el duque de Alencastre era aportado con pieza de navíos e de gentes en

---

<sup>306</sup> Fue enviado como embajador ante el papa Clemente VI y llegó a ser obispo de Rochester en 1353.

<sup>307</sup> Ob. cit., SARABIA SANTANDER, “Los caminos de peregrinación como proyecto interdisciplinar, peregrinos ingleses en Compostela”, p. 85.

<sup>308</sup> *Crónicas de los Reyes de Castilla desde Don Alfonso el Sabio hasta los católicos Don Fernando y Doña Isabel*, Colección ordenada por Cayetano Rosell, M. Rivadeneyra, Madrid, 1877, v. II, Juan I, 1386, pp. 109-114. Juan de Gante desembarcó en el puerto de A Coruña el 25 de julio de 1386. Este noble inglés fue el primer duque de Lancaster y se casó con Constanza de Castilla, hija de Pedro I de Castilla y reclamó el trono de Castilla cuando el rey Pedro el Cruel murió, sin embargo no lo consiguió; finalmente será su hija, Catalina de Lancaster, quien se convertirá más adelante en reina de Castilla al casarse con el rey Enrique III de Castilla en 1393, uniendo así las dos ramas, la legítima con la bastarda.

la villa de la Coruña, que es en Galicia, día de Santiago, e cómo tomara y algunas galeas que falló del rey de Castilla, e que la gente que el dicho duque traía eran mil e quinientas lanzas, e otros tantos archeros, e todo de muy buena gente (...)”<sup>309</sup>.

Este viaje dejó constancia de la importancia y de la capacidad del puerto de A Coruña ya que la flota que traía consigo no sería de menos de cien barcos con un tonelaje total de unas 14.000 toneladas, entre cuyos barcos estaba el Santiago de Poole de ochenta toneladas<sup>310</sup>. El Duque de Lancaster arribó en el puerto de A Coruña el 25 de julio de 1386, el gobernador de la ciudad Fernán Pérez de Andrade que apoyaba al rey Enrique II de Trastámara, concertó una tregua con el Duque al ver la desproporción de las fuerzas que llegaban y que contaba además con el apoyo de una flota portuguesa, y así lo hizo también la ciudad de Santiago de Compostela<sup>311</sup>.

Durante la Baja Edad Media muchos peregrinos de todas clases sociales viajaron por vía marítima hacia Santiago: cortesanos, diplomáticos, burgueses, eruditos (como William Wey que nos dejó su testimonio en un relato escrito en latín), mujeres (como Margery Kempe), e incluso sabemos de viajes de familias enteras, además de convictos. Otras veces, como señala Wendy Childs, los marineros y los mercaderes que eran atrapados en violentas tormentas prometían llevar a peregrinos a Santiago o peregrinar ellos si los devolvía a casa sanos y salvos, y esto fue quizá una de las razones por las que en *The Canterbury Tales* de Chaucer aparece

---

<sup>309</sup> *Ibíd.*, v. II, pp. 109-114.

<sup>310</sup> *Ob. cit.*, SARABIA SANTANDER, “Los caminos de peregrinación como proyecto interdisciplinar, peregrinos ingleses en Compostela”, p. 85.

<sup>311</sup> *Ob. cit.*, *Crónicas de los Reyes de Castilla*, v. II, pp. 109-110.

un marinero y un mercader entre los peregrinos quienes hicieron la peregrinación en agradecimiento por haberse salvado de un naufragio<sup>312</sup>.

En el condado de Hereford<sup>313</sup> se han encontrado restos de iglesias de estilo románico, lo que hace suponer que entre los peregrinos hubo artistas como pintores, escultores, arquitectos, albañiles y canteros que hacían trabajos a lo largo de su camino y así fueron creando un “estilo de peregrinación” que llevaron al corazón de Inglaterra<sup>314</sup>. Todos ellos viajaban normalmente en grupo puesto que tenía sus ventajas para hacer frente a los diversos peligros que surgían: falsos curas y mendigos, ladrones, animales, además de los abusos de mercaderes y hosteleros y de las dificultades físicas del camino en sí. La idea de viajar en grupo se reflejó en *The Canterbury Tales*, donde los peregrinos se reunieron en “Tabarn Inn” para emprender el viaje juntos.

Tenemos, pues, peregrinos socialmente muy diversos, de lugares variados y con diferentes motivos para la peregrinación, aunque tal vez podemos percibir que a finales del siglo XV serán cada vez menos los devotos de las reliquias y más los del intercambio comercial convirtiéndose, de manera cada vez más evidente, las vías de peregrinaciones en vías de intercambio tanto de ideas como de mercancías<sup>315</sup>.

---

<sup>312</sup> Ob. cit., DYAS, *Pilgrimage in Medieval English Literature: 700-1500*, p. 135.

<sup>313</sup> Véase nota 170.

<sup>314</sup> Ob. cit., DAVIES, *Holy Days and Holidays. The Medieval Pilgrimage to Compostela*, p. 75.

<sup>315</sup> GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., “Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa medieval”, *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el occidente medieval. XVIII Semana de estudios medievales*, Gobierno de Navarra, Departamento de Educación y Cultura, Estella, 1991, p. 18.

#### 4.2.1. Mujeres peregrinas

A excepción de Margery Kempe que mencionó su viaje por mar a Compostela en su libro, no tenemos testimonios de otras mujeres en peregrinación marítima a Compostela, sin embargo, peregrinaban. Sabemos que hubo barcos en que viajaban familias enteras, en los cuales habría mujeres, como la familia de Sir Andrew Luttlar que peregrinó a Santiago en 1361 y en siglo XV la familia del conde de Wiltshire<sup>316</sup>. Desde el siglo XIII, se detecta un desarrollo de la religiosidad femenina así como una profunda inquietud religiosa que llevó a muchas mujeres a abrazar formas poco comunes de devoción como fue la peregrinación.

Aunque no hay mucha documentación sobre las mujeres peregrinas, sin duda las mujeres han peregrinado desde siempre, un ejemplo muy conocido es el de la monja gallega Eteria que nos dejó descrito en el *Itinerarium* su viaje a Jerusalén a finales del siglo IV. Una vez más nos tenemos que referir a *The Canterbury Tales* como fiel reflejo de las peregrinaciones y de la sociedad medieval inglesa, en donde aparecen retratados peregrinos de diversas clases sociales como son un caballero, un monje, un molinero, un marinero o un mercader y donde aparecen también tres mujeres, una viuda, una abadesa y una monja, lo que nos indica claramente que las mujeres peregrinaban de forma habitual.

De las mujeres peregrinas se insinuó que hacían el viaje no por piedad sino para poder escapar de sus tareas domésticas y diarias. No podemos olvidar que por su condición de mujeres corrían un peligro mucho mayor, de hecho ellas solían peregrinar acompañadas por caballeros, clérigos y servidores, cuando se trataba de

---

<sup>316</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV”, p. 283.

damas de una categoría social elevada o por familiares<sup>317</sup>, aunque también viajaban solas como fue el caso de Margery Kempe. A estas mujeres peregrinas no les podemos negar su disposición piadosa a la hora de emprender un viaje tan complejo y peligroso, que incluso les llevaba en ocasiones a ocultar su condición femenina bajo sus vestimentas. Las ropas de peregrino fueron realmente una protección, cuando hacían la peregrinación por mar, al llegar a tierra, probablemente, se vestirían con las ropas típicas de peregrinos para estar más cómodas y más protegidas en su trayecto por tierra hasta Santiago.

Aunque de manera general tanto las autoridades civiles como eclesiásticas no querían que las mujeres peregrinasen solas y mucho menos sus maridos; tomamos como ejemplo lo ocurrido en 1360 cuando el obispo de Rochester ordenó de forma categórica a la abadesa de Malling y a su comunidad que se abstuvieran de ir a peregrinaciones<sup>318</sup>, sí sabemos que hubo mujeres a quienes se les impuso como penitencia el peregrinar a Santiago, y así, cuando Matilda Bionie no pudo llevar a cabo su promesa de ir a Santiago debido a la pérdida de todos sus bienes en un naufragio y no tener medios para realizar la peregrinación, el voto le fue reemplazado por la promesa de ingresar en un convento<sup>319</sup>. Hubo muchas viudas<sup>320</sup>

---

<sup>317</sup> GÓNZALEZ VÁZQUEZ, M., *Las mujeres de la Edad Media y el camino de Santiago*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura Comunicación Social e Turismo, Xerencia de Promoción do Camiño de Santiago, Santiago de Compostela, 2000, p. 39.

<sup>318</sup> Distrito del condado de Kent al suroeste de Londres a las orillas del río Medway.

<sup>319</sup> *Calendary of Papal Registers, 1305-1342*, p. 196. Citado en Ob. Cit., STORRS, *Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela, from the Early 12<sup>th</sup> to the Late 15<sup>th</sup>*, p. 61.

<sup>320</sup> Aunque anterior a la época de este estudio, una de la peregrinas más famosa fue la emperatriz Matilde de Alemania, hija de Enrique I de Inglaterra, que con 23 años y ya viuda de Enrique V de Alemania, peregrinó a Santiago de Compostela y una vez llegada a la ciudad recibió como regalo una reliquia del preciado cuerpo del Apóstol, concretamente una mano, Matilda la llevó a Inglaterra ofreciéndosela a su padre Enrique I quien la habría donado a la Abadía de Reading fundada

que hacían la peregrinación por el eterno descanso de sus maridos, o bien para cumplir la promesa que la muerte les había impedido realizar. Encontraremos un número bastante considerable de mujeres peregrinas que recibieron protección para ir “beyond the seas” y hacer la peregrinación. Entre ellas estaba la condesa Alice Bigod, condesa viuda de Norfolk, quien peregrinó a Santiago en 1309, tres años después de la muerte de su marido tras recibir protección para el viaje; lo mismo hizo Alice de Bello Campo quien recibió protección para ir “beyond the seas” en 1309; unos años más tarde, en 1317, peregrinó Leonor, viuda de John de la Mare y en 1331, Isolda Belhous, viuda del comerciante John Belhous, que tenía dos cartas de protección, una de mayo de 1330 que le otorgaba protección hasta navidades para ir a Santiago y la otra le daba protección para el año siguiente desde febrero hasta julio en la fiesta de S. Pedro Vincula<sup>321</sup>.

Como hemos visto la mayoría de las mujeres eran viudas y viajaban con protección<sup>322</sup>, sin embargo también hubo mujeres que viajaban con sus maridos como Agnes esposa de Reginald o el matrimonio John y Rose de Monte Gomeri que fueron a Santiago en 1332; pero también las hubo que peregrinaron solas como

---

por él en 1121 y probablemente ayudase al afianzamiento del culto de Santiago en Inglaterra. Esto explica el privilegio que tienen en la ciudad de Reading de tener la concha de Santiago como parte de su escudo.

<sup>321</sup> Ob. cit., SARABIA SANTANDER, “Los caminos de peregrinación como proyecto interdisciplinar, peregrinos ingleses en Compostela”, p. 89.

<sup>322</sup> Hemos nombrado algunas viudas pero hubo muchas más, mencionamos a continuación algunas de ellas: Eleanor, viuda del John La Mare, recibió sus cartas de protección a los tres años de su muerte; Launia Atwell fue a Santiago a los tres años de la muerte de su marido; Alina Burnell, una rica viuda y dueña de numerosas haciendas, obtuvo cartas para su peregrinación a Santiago en 1330 y 1331; Matilda, viuda de Robert de Banyard, tenía dos cartas nombrando a dos abogados que velaban por sus bienes en su ausencia, aunque solo una de ellas mencionó específicamente su peregrinación a Santiago; otra Matilda, viuda de Robert Holland’s, tenía dos cartas mencionando su peregrinación a Santiago en 1335 y 1336. Véase anexo XIV.

Constante de Kinston que fue a Santiago en 1367<sup>323</sup> o la misma Margery Kempe que viajó sola, sin familiares pero con el grupo de peregrinos que viajaron en el mismo barco desde Bristol hasta A Coruña.

En 1386 Constanza, como esposa del Duque de Lancaster Juan de Gante, e hija de Pedro I de Castilla, visitó Santiago postrándose ante el Apóstol y ofreciéndole regalos. El duque de Lancaster había desembarcado en A Coruña para reclamar el trono de Castilla con un espectacular séquito en el que viajaban numerosas mujeres además de su mujer Constanza y sus hijas Filipa, Isabel y Catalina<sup>324</sup>.

#### 4.3. PREPARACION DEL VIAJE

En caso de peregrinaciones a lugares lejanos, como era el caso de Santiago, los peregrinos si no eran ricos necesitaban una ayuda económica. Si pertenecían a alguna cofradía ésta les ayudaba, los peregrinos mercaderes se financiaban el viaje haciendo negocio en la peregrinación y los peregrinos que eran artistas se las arreglaban cantando, bailando o tocando algún instrumento.

Los peregrinos que realmente tenían recursos económicos, no solían embarcarse en este tipo de viajes colectivos y rápidos, porque las condiciones higiénicas y de peligrosidad no eran las más adecuadas para gente de su posición social. Este tipo de peregrinos solían viajar arropados con su séquito, atravesaban el canal de la Mancha por Dover hasta Calais y luego continuaban el viaje por tierra a lo largo del Camino francés haciendo paradas en castillos y monasterios<sup>325</sup>.

---

<sup>323</sup> Ob. cit., SIGNE MORRISON, *Women Pilgrims in Late Medieval England*, pp. 45-46.

<sup>324</sup> Ob. cit., *Crónicas de los Reyes de Castilla*, v. II, pp. 109-110.

<sup>325</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 581.



A finales de la Edad Media empezaron a proliferar cofradías y diferentes asociaciones religiosas que impulsaron estos viajes de peregrinación. Financiar la peregrinación al extranjero era muy costoso, y algunas cofradías lo hacían, con dinero si era “beyond the seas” o ayudando con comida o alojamiento en las rutas de peregrinación del país e incluso los monarcas daban también dinero para la peregrinación como Margaret Norton que recibió “ten shillings” de Eduardo II de Inglaterra en 1321<sup>326</sup>. En aquellos tiempos había muchas cofradías en Inglaterra como la cofradía de Santiago de Holme y de Lynn en Norfolk, las de Icklingham y Bury en Suffolk, fundadas en 1364 y la cofradía de Santiago de Burghle-Marsh, en Lincolnshire fundada en 1365<sup>327</sup>.

Como las condiciones económicas de muchos peregrinos no eran buenas se les permitía comerciar con objetos de valor de poco volumen y peso, como joyas o especias, y así poder aliviar los gastos y poder afrontar el viaje<sup>328</sup>. Los peregrinos ingleses solían comerciar sobre todo con paños y tenían que pagar los impuestos como el resto de los comerciantes:

“(…) podían llevarse una pieza entre varios, o llevar retales, venderlos bajo cuerda a mercaderes y tenderos habituales a este tráfico. Calculemos un mínimo de 4 yardas por persona, una cantidad realmente pequeña: significaría, en un navío con 100 peregrinos a bordo, el equivalente de 16 piezas de paño, un suplemento de carga considerable si se tiene en cuenta las cantidades medias de 15-20

---

<sup>326</sup>Ob. cit., SIGNE MORRISON, *Women Pilgrims in Late Medieval England*, p. 67.

<sup>327</sup>Ob. cit., SARABIA SANTANDER, “Los caminos de peregrinación como proyecto interdisciplinar, peregrinos ingleses en Compostela”, p. 101.

<sup>328</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “De Ciudad Santa a plaza mercantil. Los fundamentos de la función económica de Santiago en la Edad Media.” p. 360.

paños que se suelen cargar en los viajes comerciales de los gallegos”<sup>329</sup>.

Hubo muchos otros que hicieron el camino pidiendo como mendigos, esto fue muy normal desde el final del siglo X y durante el siglo XI<sup>330</sup>, cuando el concepto de peregrinación se entendió como una verdadera penitencia y las rutas eran más seguras tanto por mar como por tierra. Una práctica común entre los peregrinos más pobres fue la mendicidad y para poder realizar su peregrinación este tipo de peregrinos solían portar una licencia que les permitía pedir limosna para poder costearse este viaje de ida y vuelta, generalmente estas licencias se expedían por las autoridades del lugar de origen del peregrino. En la misma catedral de Compostela también se otorgaron licencias para mendigar, tomamos como ejemplo la carta del Cardenal Mayor Compostelano don Gutierre Falcón de Pazos, expedida en 1638 en la que recomendaba que se ayudase con limosnas a un peregrino inglés y aunque se trata de un documento posterior a los años que aquí analizamos, es un documento excepcional y único. Por él podemos deducir que fue bastante común por el hecho de que aparece no solo el texto completo, sino también el nombre del expedidor, dejando únicamente un espacio en blanco para poner el nombre del peregrino y de su nacionalidad, el nombre del resto de los santuarios que tenía que visitar, el mes y día de la fecha de la expedición<sup>331</sup>.

---

<sup>329</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 579.

<sup>330</sup> Ob. cit., DAVIES, *Holy Days and Holidays. The Medieval Pilgrimage to Compostela*, p. 75.

<sup>331</sup> CORDERO CARRETE, F. R., “Peregrinos mendicantes”, en *Cuadernos de estudios gallegos*, t. 13, (1962), p. 88. Véase anexo XV.

Otro aspecto que fue también bastante normal fue dejar en el testamento dinero para que otra persona hiciera la peregrinación en su nombre<sup>332</sup>, una práctica que hacían tanto los comerciantes, como podían ser un pescadero, hasta gente de posición más elevada, como el arzobispo de Canterbury. Cuando los peregrinos no podían cumplir con el voto de la peregrinación a Santiago, se les podía conmutar ese voto a cambio de obras piadosas o de mandar a otra persona que lo llevase a cabo. Algunos peregrinaban para poder recibir una herencia tenían que asistir al santuario por el alma del fallecido; otras veces se establecía una cantidad de dinero que había que mandar a la iglesia compostelana o dedicarlo en honor al Apóstol en la construcción de iglesias o altares en Inglaterra. En 1361 Inés de Holme del pueblo de Burton-in-Lonsdale donó el dinero que le hubiese costado el viaje a Compostela de dos peregrinos para construir una vidriera de color donde estuviese representado Santiago y Santa Catalina. Unos años después en 1365 un grupo de cinco peregrinos que en su regreso de Santiago temieron naufragar, ofrecieron un altar a Santiago si salían sanos y salvos de aquella tormenta, al llegar al pueblo de Burg de Lincolnshire construyeron un altar en honor de Santiago y crearon además, la hermandad de Santiago en la que cada miembro debería aportar cierta cantidad de cebada al año para poder mantenerla<sup>333</sup>.

La peregrinación a Santiago requería una preparación, en primer lugar había que ir a una iglesia a confesar los pecados y allí se le entregaban los atributos al peregrino junto con la bendición, luego hacían testamento, depositaban sus bienes de valor bajo la protección de la Iglesia o de la Corona y finalmente solicitaban la

---

<sup>332</sup> Ob. cit., WEBB, *Pilgrims and Pilgrimage in the Medieval West*, pp. 141-144. Véase nota 301.

<sup>333</sup> Ob. cit., LOMAX, "Peregrinos ingleses a Santiago en la Edad Media", p. 85.

protección de Dios para el viaje de ida y vuelta, una vez hechos estos pasos recibirían la bendición del cura y se ponían en camino hacia los puertos del sur de Inglaterra. Allí tenían que buscar un barco que los llevase a su destino, a veces había que esperar bastante tiempo antes de encontrar uno, como Margery Kempe en su libro: “And then she lay still in Bristol by the bidding of god six weeks in order to abide shipping (...)”<sup>334</sup>. Algunos peregrinos iban de un puerto a otro en busca de un barco para partir antes, también Margery nos relata este hecho: “And other pilgrims who were at Bristol, desiring to speed their journey went about from port to port (...) And so they came again to Bristol”<sup>335</sup>. La organización para realizar este viaje era importantísima, la forma más cómoda y más común de hacer este viaje era acudir a una persona encargada de organizarlo, generalmente era un cura de una parroquia o una persona a cargo de una comunidad religiosa. Esta persona se encargaba de todo: del contacto con los armadores, fletar el buque y hacer la propaganda del viaje. El peregrino tendría que presentarse en el puerto y cumplir con los requisitos de la licencia, tener el dinero para el viaje<sup>336</sup> y del juramento, requisito indispensable del peregrino o conjunto de peregrinos que debían hacer antes de salir del país, en él se comprometían a ser leales a su rey y no sacar bienes de valor del país como oro, plata o caballos.

---

<sup>334</sup> Ob. cit. STALEY, *The Book of Margery Kempe*, p. 78. “Y entonces ella permaneció en Bristol seis semanas por la gracia de Dios, para embarcar (...)”

<sup>335</sup> *Ibid.*, p. 78. “y otros peregrinos iban de puerto en puerto, deseando apresurar su partida (...) pero volvían otra vez a Bristol”.

<sup>336</sup> Ob. cit. FERREIRA PRIEGUE, “La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV”, p. 284.

Eran viajes espirituales en los que todo estaba incluido, o al menos lo más esencial, guía espiritual y de ruta, transporte y licencias, visita a Santiago, misas y oraciones.

#### 4.4. LICENCIAS Y CARTAS DE PROTECCIÓN

Las licencias las sacaban los capitanes para los barcos con peregrinos y las cartas de protección las sacaban los propios peregrinos para custodiar sus propiedades, por lo que se solía nombrar también a un procurador para encargarse de sus asuntos durante su ausencia; los peregrinos más prudentes y con propiedades hacían su testamento antes de marchar y solían pedir que el rey lo confirmase. El sentido de estas licencias para viajar a un país extranjero, sobre todo si las relaciones entre Inglaterra y Castilla eran hostiles, fue el control y la restricción de salida de ciudadanos y bienes del país algo entendible en caso de conflicto bélico, aunque no se solía cuestionar las actividades mercantiles que los súbditos pudiesen hacer siempre y cuando pagasen las tasas como cualquier otro mercader. Estas limitaciones a aquellos súbditos que salían del país eran con la única pretensión de no perjudicar al país.

De hecho, los peregrinos que salían del país estaban muy controlados puesto que podían pasar información a países enemigos, además debían cumplir unos requisitos políticos para no perjudicar al rey o a su reino y respetar unas condiciones económicas, como la de no sacar nada de valor del país, a excepción de las pequeñas cantidades de mercancías para poder venderlas y ayudarse en los gastos de la peregrinación y por supuesto se les restringió el poder sacar dinero del país<sup>337</sup>.

---

<sup>337</sup> *Ibíd.*, p. 286.

Debido a la difícil situación de Inglaterra por motivo de las hostilidades con Francia y de la Peste que arrasó el país a mediados del siglo XIV, el gobierno inglés consciente de la pérdida de recursos en hombres, dinero, caballos y objetos de valor a través de la marea de peregrinos, comenzó a requerir licencias a los peregrinos de cierto status social y para quienes los transportaban. Así los monarcas prohibían salir del país sin licencia real a ningún caballero, noble o guerrero sobre todo durante los períodos en los que el país se vio involucrado en conflictos bélicos como fue la guerra con Escocia<sup>338</sup>, la guerra de las Rosas y la guerra de los Cien Años; al clero tampoco se le permitía salir sin licencia. Sin embargo, hubo años como 1344 y 1389 en que se permitió zarpar sin licencia desde los puertos de Dover y Plymouth por ser años menos conflictivos y más tranquilos políticamente. Pero en general aquellos que se arriesgaban a salir sin licencia y con dinero u otras mercancías de valor se exponían a ser confiscados; un monje dominico, el hermano Hugh Leye, fue obligado a entregar su dinero en 1381 y en 1419 hubo varios casos de requisa de dinero en Gravesend<sup>339</sup>.

Al principio se adquirían licencias individuales aunque pronto los propietarios de los barcos se dieron cuenta del negocio de la peregrinación y comenzaron a gestionar viajes de grupos. Pero sus barcos estaban preparados para transportar mercancías no peregrinos, las embarcaciones iban ya muy abarrotadas con la tripulación y la mercancía y por tanto no quedaba mucho espacio para los

---

<sup>338</sup> La guerra con Escocia tuvo dos fases, la primera del 1296 al 1328 y la segunda del 1332 al 1357.

<sup>339</sup> Ob. cit., STORRS, *Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela, from the Early 12<sup>th</sup> to the Late 15<sup>th</sup>*, pp. 63-64.

peregrinos<sup>340</sup> puesto que no eran barcos de pasajeros y además los barcos no podían ir demasiados cargados ya que solían dejar espacio para traer de vuelta toneles de vino, a pesar de ello el llevar peregrinos resultaba siempre rentable porque pagaban un pasaje.

Através de este tipo de documentos podemos conocer las actividades de muchos de estos barcos mercantes como el Trinity Courtney que transportó 251 toneladas de vino desde Burdeos en septiembre del 1444 y poco después en enero de 1445 obtuvo licencia para llevar 200 peregrinos a Santiago. Tenemos documentados a lo largo de 20 años numerosos barcos de John Lysard, cuyas embarcaciones comerciaban con vino francés, transportaban peregrinos y participaban también en la guerra; así por ejemplo sabemos como en 1430 el patrón del Katherine of Dartmouth llevó 40 peregrinos a A Coruña en febrero y de nuevo en marzo de 1434; en noviembre de 1435 transportó 101 toneladas de vino de Burdeos, en 1436 estuvo en la guerra y en 1439 recibió un salvo conducto para comerciar con Portugal<sup>341</sup>.

Con todo, existía una proclamación real del año 1350 que limitaba la salida de Inglaterra por cualquier razón, incluida la de peregrinación, alegando pérdidas económicas. No se podía dejar el país sin un permiso real y si se detectaba viajeros

---

<sup>340</sup> Transportar peregrinos implicaba que estos tenían que llevar comida, bebida además de alguna mercancía para poder vender y sufragarse los gastos del viaje y todo ello ocupaba lugar, por tanto llevar peregrinos implicaba dejar menos espacio para los toneles de vino, sin embargo económicamente compensaba ya que los peregrinos pagaban pasaje.

<sup>341</sup> Ob. cit., CHILDS, "English Ships and the Pilgrim Route to Santiago", p. 85. "The Trinity Courtney loads 251 tuns of wine in Bordeaux in September 1444 and immediately afterwards, in January 1445, was licensed to carry 200 pilgrims to Santiago". John Lysard, cuya carrera la podemos seguir a lo largo de unos veinte años: "He commanded a ships which traded, carried pilgrims and fought. In the 1430s, as master of Katherine of Dartmouth, owned by Thomas Gille, he was licensed to carry 40 pilgrims to A Coruña in February and again in March 1434; in November 1435 he loaded 101 tuns of wine in Bordeaux; in 1436 he was on war service; and in 1439 he received a saved-conduct to trade in Portugal."

sin licencia estos eran arrestados y el dinero y las joyas requisadas<sup>342</sup>. No podemos olvidar que la mayoría de los peregrinos que salían del país tanto a Roma, Jerusalén como a Compostela, eran gente con un cierto status económico y capaz de hacer frente a los gastos del viaje. El temor por la pérdida de capital creció considerablemente cuando el país estuvo debilitado económicamente con la muerte de muchos campesinos debido a la epidemia de Peste Negra y por la pérdida de productos de primer orden, el miedo parecía entonces más justificado.

No debemos olvidar que la peregrinación a Santiago en el reino de Castilla, aliada de Francia durante la guerra de los Cien Años suponía un gran problema para Inglaterra por lo que los peregrinos tenían que jurar antes de dejar Inglaterra que no traicionarían al reino o la Corona sacando oro y plata del reino o cualquier otro tipo de objetos de valor. De hecho, encontramos documentos en las que se declaraba que no se viajará con joyas, oro, plata o letras de cambio sin una licencia real. Sin duda en este tiempo, hubo un control bastante estricto de estas licencias por lo que todo viaje a Santiago estuvo por cuestiones políticas bajo sospecha:

“To the keepers of the passage in the port of London and the river Thames. Order under pain of forfeiture (...) in that port and river to pass to any foreign parts (...); as the Pope has excommunicated all them of Spain who are the King’s enemies and notorious schismatics, and all others who repair to them or have communication with them, and great number of King’s lieges are minded to go on pilgrimages and for other causes to Santiago in Spain and other foreign parts,

---

<sup>342</sup> *Ibíd.*, p. 53.



taking with them divers sums of money in the lump, in plate and in coin contrary to the King's order and prohibition”<sup>343</sup>.

A pesar del férreo control de las autoridades siguieron saliendo peregrinos sin licencia, una señora de Segrave desafiando la prohibición a Eduardo III cruzó el canal poco después de la implantación de estas medidas, posteriormente el propio rey reconoció que la policía del puerto de Dover no había realizado bien su trabajo; a veces fue el mismo rey quien reclamó el nombre de aquellos que salían sin licencia. En 1369 Joan, la viuda de Tomás Burton de Londres, declaró ignorar las restricciones de sacar dinero del reino sin tener una licencia cuando fue arrestada por tratar de sacar dinero del país para liberar a su marido secuestrado en Tierra Santa, finalmente Eduardo III ordenó que se le devolviese su dinero<sup>344</sup>. El control para viajar sin licencia fue estricto y los aduaneros trataron de hacer bien su trabajo puesto que era una forma de enriquecerse ya que, además de su salario, obtenían una cantidad de lo que requisaban. Incluso el mismo Erasmo de Rotterdam se quejó en su *Epístola* de lo estricto que fueron los agentes de aduanas inglesas, y mencionó a su regreso a Alemania tras su primera visita en 1499, que existía una regulación de no

---

<sup>343</sup> *Ibíd.*, p. 55. En una proclama del 15 de junio de 1389, leemos de forma muy clara la angustia de este control para los que partían de Inglaterra: “Para los encargados del paso del puerto de Londres y del Támesis. Se ordena bajo pena de confiscación (...) en ese puerto y río para pasar al extranjero (...); el Papa ha excomulgado a todos los que son enemigos del rey de España y a los cismáticos conocidos y los que tienen contacto con ellos, un gran número de nobles del rey van a ir en peregrinación y por otras causas a Santiago en España y a otras partes del extranjero, llevando con ellos numerosas sumas de dinero en vasos y monedas contrarios a la orden y probición real”. Véase anexo XVI.

<sup>344</sup> *Ibíd.*, p. 63.

permitir sacar de Inglaterra más de “six angels”<sup>345</sup> y como los agentes de aduanas en Dover le quitaron casi las veinte libras que llevaba<sup>346</sup>.

Lo que no podemos saber con exactitud es la cantidad de peregrinos que viajaban puesto que hubo muchos barcos que viajaron sin licencia. Conocemos por la documentación que se expedieron licencias por cerca de más de 15.000 peregrinos<sup>347</sup>. Requisito ineludible para conseguirla era hacer un juramento, de forma colectiva o individual ante una persona con cierta autoridad: el armador, el alcalde o una persona responsable del puerto de partida. Tal juramento les obligaba a ser fieles al rey y a no actuar de forma que perjudicase a su nación; también debían prometer no sacar riquezas o artículos útiles a un posible enemigo. Los armadores sacaban la licencia para hacer un viaje con peregrinos y tenían también que cumplir con ciertas condiciones: debían mencionar el número de peregrinos que llevaban, ya que debían pagar unos derechos por peregrino transportado, también en esta documentación se solía mencionar el puerto de llegada, aunque esto no fue siempre así, el armador se comprometía a llevar a los peregrinos a Galicia y traerlos de vuelta, pero en caso de conflicto se comprometían a ceder sus barcos a la Corona<sup>348</sup>.

La licencia que el rey otorgaba solo podía conseguirse en ciertos puertos como Londres, Sandwich, Dover, Southampton, Plymouth, Dartmouth, Bristol, Yarmouth, Kingsston-upon-Hull, Newcastle-upon-Tyne y en los puertos enfrente de

---

<sup>345</sup> En el sistema monetario introducido por Enrique VII, y que funcionó desde el 1489 hasta el 1529, un *angel* equivalía a 80 *pence*, y una libra equivalía a 240 *pence*, entoces seis *angels* eran 480 *pence* o dos libras.

<sup>346</sup> Ob. cit., SIDNEY, *In the Steps of the Pilgrims*, p. 277.

<sup>347</sup> Ob. cit., CHILDS, “English Ships and the Pilgrim Route to Santiago”, p. 81.

<sup>348</sup> Ob. cit., LOMAX, “Peregrinos ingleses a Santiago en la Edad Media”, p. 78.

la costa irlandesa. En el año 1389 el rey restringió los puertos para obtener esta licencia a solamente los puertos de Dover y Plymouth<sup>349</sup>.

Aunque desde el siglo XI conocemos la existencia de viajes con peregrinos, la primera licencia para transportar peregrinos a Santiago desde Inglaterra es del año 1235, concedida a Simón Whistlegrey<sup>350</sup>, pero el máximo apogeo en la concesión de licencias comenzó a mediados del siglo XIV y continuó hasta finales del siglo XV. Hasta 1423 las licencias eran tanto para los años jubilaes como para los que no lo eran, si bien siempre se daban más licencias en los años santos. A partir de este año las licencias, salvo excepciones, fueron solo para los años jubilaes<sup>351</sup>. La mayor parte de los barcos con licencia que están registrados en los *Calender of the Patent Rolls* tienen como puerto de destino el puerto de A Coruña y no aparecen registrados barcos con destino a ninguno de los puertos de la ría de Ferrol, lo que no significa que no pudiesen llegar barcos sin licencia a esta ría, sin embargo no parece que hubiese demasiados barcos que se arriesgasen a salir sin licencia por el férreo control que se establecía en los puertos, ya que era muy difícil dejar el país sin licencia. Pero a pesar de tanto control sabemos que hubo barcos que salieron sin licencia, en 1456 William Wey menciona que había en A Coruña unos treinta y dos barcos ingleses,

---

<sup>349</sup> Ob. cit., JUSSERAND, *English Wayfaring Life in the Middle Ages*, p. 213.

<sup>350</sup> Ob. cit., STORRS, *Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela, from the Early 12<sup>th</sup> to the Late 15<sup>th</sup>*, p. 64. Es la profesora Storrs quien aporta este dato. En este libro entre la página 173 y 182 aparece un listado de las licencias desde 1361 al año 1484, además de la primera del 1235. La profesora Storrs ha colaborado con F.R. Cordero Carrete: "Peregrinos ingleses a Santiago en el siglo XIV", en *Cuadernos de estudios gallegos*, (1965), pp. 193-224.

<sup>351</sup> *Ibíd.*, p. 111.

pero ese año solo se conocen diecinueve licencias por tanto no todos la tenían y se arriesgaron a viajar sin ella<sup>352</sup>.

Los peregrinos ricos se aseguraban antes de salir de viaje de que nadie atacara sus propiedades y para ello conseguían cartas de protección<sup>353</sup>. Estos documentos eran expedidos por la Cancillería Real y en la mayoría de ellos se nombraba a uno o varios abogados para que velasen por los bienes del peregrino mientras estaban fuera del país, se indicaba también el tiempo de ausencia y el motivo del viaje. En muchas de estas cartas los peregrinos se acogen a una cláusula por la que se negaban a que sus caballos, carretas y demás propiedades pudieran ser requisadas por el rey en caso de necesidad<sup>354</sup>. La primera carta de protección otorgada fue en 1221 a Pedro de Roches obispo de Winchester, y era válida hasta su vuelta; al año siguiente entre febrero y marzo obtuvo una carta de protección Walter Gray arzobispo de York válida hasta la Navidad del mismo año, y ese mismo año también obtuvo carta de protección su compañero Guillermo de Londres que peregrinaba con él<sup>355</sup>.

Sin lugar a dudas los peligros de la peregrinación “beyond the seas” hizo a los peregrinos dejar sus asuntos financieros en orden<sup>356</sup>, esto quedó reflejado en la documentación que tenemos ya fueran las cartas de protección donde se otorgaba poder a los abogados, los testamentos en los que se donaban dinero u objetos para

---

<sup>352</sup> CHILDS, W. R., “Inglaterra: peregrinos a Santiago”, *Santiago: A Esperanza*, Xunta de Galicia, Consellería de cultura, comunicación social e turismo, Santiago, (1999), p. 241.

<sup>353</sup> En ob. cit., STORRS, *Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela, from the Early 12<sup>th</sup> to the Late 15<sup>th</sup>*, pp. 157-169 hay un listado de peregrinos con cartas de protección o que aparecen en alguna crónica desde el año 1107 al año 1484.

<sup>354</sup> Esta cláusula se llama “nolumus”, véase el anexo XIV.

<sup>355</sup> Ob. cit., LOMAX, “Peregrinos ingleses a Santiago en la Edad Media”, p. 81.

<sup>356</sup> Margery Kempe fue a los tres santuarios más importantes del continente junto con los otros santuarios menores de su país, dejó antes de emprender sus viajes sus asuntos monetarios y espirituales arreglados.

que otros fueran en su lugar o se financiase la peregrinación a Santiago en honor al fallecido, e incluso en ocasiones se pide que sea su esposa, ahora ya viuda, la que peregrine en honor a su marido y finalmente las licencias a los dueños de los barcos para poder viajar a Galicia. En las cartas de protección y en los testamentos aparecen citadas algunas mujeres, aunque solamente son nombradas por su situación de esposa o de viuda, o por su condición de religiosa, los hombres, sin embargo son nombrados por sus títulos o su profesión, como ya hemos visto también en los cuentos de *Canterbury*<sup>357</sup>.

La época del año más adecuada para viajar era generalmente la primavera, cuando las condiciones del mar mejoraban y la violencia de los temporales amainaba. De nuevo tenemos el ejemplo de *The Canterbury Tales* en donde los peregrinos emprenden su viaje en primavera. De acuerdo con las licencias obtenidas para viajar a Santiago los meses de más apogeo fueron los meses anteriores al mes del Apóstol y de hecho los meses de más concesiones fueron entre marzo y junio.

#### 4.5. SEGURIDAD

La travesía Inglaterra-Galicia no era muy segura y fue la búsqueda de seguridad una buena razón para que los barcos mercantes llevaran peregrinos en sus barcos como una forma de protección, ya que los barcos con peregrinos se encontraban bajo la protección del rey de Castilla. Tenemos un ejemplo cuando el barco “Catherine” fue arrestado en 1440 por unos vecinos de A Coruña, D. Lope de Mendoza arzobispo de Santiago mandó liberarlo de inmediato.

---

<sup>357</sup> Véase nota 301 y 322.

“Romeus et pelegriiis que agora guiñen ou uiesen daquí endeante que lles pedía et rrequeía da parte do dito señor arzobispo et cabildo, canonigos et personas da dita santa iglesia de Santiago que lle desenbragasen et mandasen logo desenbargar a barcha Catalina (...) con certas cousas et batallas et certas coronas de ouro et outras cousas que lles auían tomado que en ella tragían et que desde aquí endeante non se quiseren intrrometer nen intrrometesen de Rastar...otros navíos naos et barchas quasquer que así uiesen en rromaría et peligrinajee a visitar o dito santo apostolo nen cousas alguas que en ellas trouxesen así por mar como por terra porque libre et desembargadamente podasen uiir yr et tornar a suas casas et terras (...) por quanto os ditos Romeus eran et son et deuen seer seguros segundo dereito et leys deste Regno et priuillegios otorgados poe el dicto señor Rej et constituyçoes dos sanctos padres et da dita santa iglesia de Santiago (...)”<sup>358</sup>.

Los peregrinos solían tener salvoconductos tanto para el mar como para el viaje por tierra además en los caminos de peregrinación a Compostela los templarios y los caballeros de Santiago se ocupaban de proteger a los peregrinos.

Durante la guerra de los Cien Años Castilla apoyó a Francia y Portugal a Inglaterra y fueron las naves portuguesas las que acudieron a la petición de ayuda de Ricardo II para defender las costas inglesas debido a los ataques que desde 1372 hacían Francia y Castilla a los puertos de la costa sur inglesa desde Cornualles a

---

<sup>358</sup> Ob. cit., VALIÑA SAMPEDRO, *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, p. 38.

Dover<sup>359</sup>. Si sumamos este conflicto bélico a las otras condiciones que hacían de esta travesía directa desde el sur de Inglaterra hasta las costas gallegas bastante peligrosa, como eran la meteorología, los mecanismos de navegación rudimentarios y el no ser una ruta de navegación de cabotaje, el resultado es una travesía insegura para los barcos mercantes, por lo que el hecho de llevar peregrinos a bordo era un salvoconducto de protección para no ser atacados por barcos enemigos. Pero no siempre había problemas, de hecho si las condiciones de la travesía eran buenas y no había ningún contratiempo ni físico ni bélico, el viaje se realizaba de forma rápida y tranquila como fue en el caso de la peregrina Margery Kempe que narraremos más adelante.

En ocasiones la propia tripulación se encomendaba al Apóstol cuando la travesía se tornaba peligrosa y el barco estaba en peligro de hundimiento como ya hemos adelantado, entonces prometían caminar a Santiago una vez en puerto y acompañaban a los peregrinos para cumplir sus promesas. También existía entre los ingleses la costumbre de consagrar el nuevo navío a Santiago en forma de viaje inaugural con peregrinos para recibir la protección<sup>360</sup>. Desde el siglo XIV la práctica de poner el nombre de un Santo a un barco aumentó, de hecho la mayoría de nombres de barcos eran de un Santo. Sin duda, el nombre de Santiago fue muy popular entre los barcos gallegos y del norte de España así como entre los barcos ingleses<sup>361</sup>. De esta época encontramos un gran número de buques con el nombre de

---

<sup>359</sup> RUSSELL, P. E., *Portugal, Spain and the African Atlantic, 1343-1490: Chivalry and Crusade from John of Gaunt to Henry the Navigator*, Variorum, Aldershot, 1995, Introduction p. xi.

<sup>360</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV”, p. 283.

<sup>361</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., “El patrón Santiago. Aproximación a la Onomástica de los buques”, en *Actas del II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de*

Santiago, así de un total de 688 buques ingleses, 78 de ellos están dedicados a Santiago, un 11,33% es un porcentaje muy significativo. Además el siglo XIV las naves con peregrinos solían salir en días que coincidían con la celebración de alguna festividad para hacer el viaje bajo la protección divina, de la Virgen o de la de algún Santo como por ejemplo: el 2 de febrero (Purificación de la Virgen), el 8 de septiembre (Natividad de la Virgen), el 25 de enero (día de la conversión de San Pablo), el 25 de marzo (la Anunciación), el día de la Pascua y el 28 de agosto (San Agustín)<sup>362</sup>.

Además de acudir en estos viajes de peregrinación a la protección divina también se procuró un apoyo del poder civil y eclesiástico<sup>363</sup> a las peregrinaciones; en los diferentes concilios celebrados en Compostela en el siglo XII se atendió este asunto. En los fueros concedidos por el obispo Gelmírez en el año 1113 a los pueblos del obispado de Compostela se recogió la siguiente norma<sup>364</sup> para los mercaderes y los peregrinos: “no se embargará a los mercaderes, romeros y peregrinos y el que de otra manera actuare, pague el doble de lo que haya tomado, sea excomulgado y pague 60 sueldos al dueño de aquel lugar”<sup>365</sup>. En otro concilio celebrado en Compostela y convocado por Diego Gelmírez en noviembre 1114 en él que los obispos de Galicia, entre ellos él de Compostela y Mondoñedo, confirmaron lo

---

*peregrinación a Santiago de Compostela*, Xunta de Galicia, Consellería de cultura, Comunicación Social y Turismo, Xerencia de promoción do Camiño de Santiago, Santiago, t. 2, (1998), p. 44.

<sup>362</sup> Ob. cit., ALONSO ROMERO, “La Edad Media: las naves de segunda cruzada y su navegación desde Dartmouth hasta Gijón en 1147”, p. 25.

<sup>363</sup> GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, A., *La protección jurídico-canónica y secular de los peregrinos de la Edad Media: origen y motivos*, Xunta de Galicia, Santiago, 2003, p. 16.

<sup>364</sup> Norma n. 23.

<sup>365</sup> GALLEGOS VÁZQUEZ, F., “El Camino de Santiago y los peregrinos en la Historia Compostelana”, en *Compostellanum*, v. XLIV, (1999), p. 403.



rubricado en León el 18 de octubre del mismo año al que no habían acudido: “Que a los negociantes, peregrinos y labradores se les deje en paz para que anden seguros por las tierras; y que nadie les eche mano ni a ellos ni a sus cosas”<sup>366</sup>; en este mismo concilio se establece en el decreto IV: “que a los negociantes, peregrinos y labradores se les deje en paz para que anden seguros por las tierras; y que nadie les eche mano ni a ellos ni a sus cosas”; y en el concilio de Santiago del 1124 se vuelve a mencionar a los peregrinos para garantizarles tranquilidad y más en concreto que “ni se prenda, ni se embargue a los peregrinos y a los mercaderes, a no ser que ellos mismos den motivo para ello”<sup>367</sup>.

No solo en los concilios compostelanos sino también en los tres primeros concilios lateranenses en 1123, 1139 y 1179 se trató la seguridad de los peregrinos y se dedican unos cánones específicos a las peregrinaciones<sup>368</sup>. A su vez, los concilios franceses de Clermont de 1130 y los de Reims 1131, 1148 y 1157 establecen penas canónicas o excomuniones a aquellos que cometan abusos a clérigos, monjes y peregrinos<sup>369</sup>. En el siglo XII en el “concilio celebrado en Lérida, en febrero de 1173 se ratifica de nuevo esta seguridad y protección del peregrino”<sup>370</sup>. Como vemos se buscó desde el principio la protección de los peregrinos por parte de la Iglesia lo cual significó al mismo tiempo un impulso y apoyo a las peregrinaciones.

También el poder civil se mostró favorable al tránsito de peregrinos y a asegurar su protección en su ruta debido a los continuos peligros de ésta. Había unas

---

<sup>366</sup> Ob. cit., GALLEGOS VÁZQUEZ, “El Camino de Santiago y los peregrinos en la Historia Compostelana”, p. 403.

<sup>367</sup> Ob. cit., GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ, *La protección jurídico-canónica y secular de los peregrinos de la Edad Media: origen y motivos*, p.29.

<sup>368</sup> *Ibíd.*, p. 28.

<sup>369</sup> *Ibíd.*, p. 31.

<sup>370</sup> Ob. cit., VALIÑA SAMPEDRO, *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, p. 38.

normas seculares para la protección de los peregrinos que circularan a pie, la primera de éstas fue promulgada en 1226 por Alfonso IX quien ya había manifestado su preocupación por el paso pacífico de peregrinos y caminantes en el fuero de Parga de A Coruña de 1225, en ella se establecía que los peregrinos podían atravesar su reino sin ser molestados y se les debía ofrecer hospitalidad, también se prohibía el abuso hacia estos por parte de los hospederos y de aquellos que transportaban a los peregrinos en asnos<sup>371</sup>.

En 1254 debido a la boda del príncipe inglés Eduardo I con la infanta Leonor de Castilla hermana de Alfonso X el Sabio, se incrementó la protección y el amparo de los peregrinos por mar<sup>372</sup>. Los reyes facilitaron los viajes de los peregrinos sobre todo extranjeros. Sabemos que entonces también algunos monarcas o parte de su familia peregrinaron o tuvieron la intención de hacerlo. Seguramente fueron Alfonso VI y Alfonso IX los reyes hispanos que quizás más empeño pusieron en redactar salvoconductos a los peregrinos<sup>373</sup>.

Todo iba encaminado a proteger al peregrino, facilitar sus relaciones con la gente de los pueblos visitaba. La protección jurídica fue muy importante para el bienestar del peregrino, en el siglo XIV hay documentos que reflejan la importancia de esta protección en un documento del 1 de enero del año santo de 1434 el rey Juan II de Castilla se dirige a la comunidad internacional para otorgar un salvoconducto que protege a los peregrinos que quieran ganar sus indulgencias jubilares, también en otro documento del año jacobeo de 1479, cuando comenzó con un enfrentamiento

---

<sup>371</sup> GONZÁLEZ, J., *Aportación de Fueros castellanos-leoneses*, Madrid, 1945, p. 653.

<sup>372</sup> TORRES LUNA, P., *Los caminos de Santiago y la geografía de Galicia*. Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1995, p. 738.

<sup>373</sup> Ob. cit., VALIÑA SAMPEDRO, *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, p. 14.

entre Castilla y Portugal<sup>374</sup>; finalmente el 16 de enero de 1479 en Guadalupe, los Reyes Católicos otorgaron una carta de seguro a todos los fieles cristianos, no solo a los de España sino también a los de Inglaterra y de los demás países, que quisieron venir en peregrinación a Compostela<sup>375</sup>, este documento firmado por Fernando el Católico, en Toledo el 3 de mayo de 1478, después de enterarse de los abusos de los señores de Galicia hacia los peregrinos y sus bienes, manda escribir a las diferentes personas con alguna representación para que castigasen y persiguiesen a todos aquellos que molestasen y extorsionasen a los peregrinos.

El desplazamiento del peregrino implicaba ciertos problemas de tipo legal que afectaban a los peregrinos, sobre todo cuando viajaban solos o en pequeños grupos, porque éstos en ocasiones eran engañados, robados, apaleados, y además podían ponerse enfermos y por tanto necesitaban atención y cuidados o podían morir y se presentaba el problema de su entierro u otros problemas como el testamento y el trato con los familiares del peregrino muerto<sup>376</sup>. No podemos olvidar que el camino conllevaba un cambio de costumbres e ir adaptándose e interaccionando por los nuevos lugares por los que iba pasando.

Ya sabemos que los peregrinos estaban protegidos y por eso era importante que viajasen vestidos con las ropas típicas de un peregrino como una forma más de protección, pero incluso esto fue aprovechado por algunos vagos y malhechores que se paseaban por los caminos vestidos de peregrinos y se aprovechaban de la

---

<sup>374</sup> SINGUL LORENZO, F., “O camino de Santiago no século XV: rutas terrestres e peregrinacións marítimas”, en *Os capítulos da Irmandade. Peregrinación e conflito social na Galicia do século XV*, Xunta de Galicia, Lugo, (2006), p. 479.

<sup>375</sup> Ob. cit., VALIÑA SAMPEDRO, *El Camino de Santiago. Estudio histórico-jurídico*, p. 42.

<sup>376</sup> *Ibíd.*, p. 12.

hospitalidad de monasterios, conventos y, en general, de las buenas gentes<sup>377</sup> y de todas las protecciones y ventajas que tenían los peregrinos. Los peregrinos que hacían la ruta por mar cuando llegaban a puerto posiblemente cambiaban una ropa incómoda y lujosa por otra más sencilla con los atributos de los peregrinos para que les sirviese de protección y para hacer la ruta terrestre con más tranquilidad y con mayor devoción. Sabemos por *Las Cantigas de Santa María* como iba vestido el peregrino a Santiago y en el *Liber Sancti Iacobi* se refería a algunas de sus prendas y de los objetos que un peregrino debió llevar. El sombrero era necesario ya que los protegía del sol y de la lluvia, calzado fuerte y cómodo, además de otros distintivos propios: el bordón o bastón del caminante más alto que la cabeza y el saquillo de piel que se adornaba con la venera o la concha.

Este atuendo parece ser él utilizado también por los peregrinos que venían desde Inglaterra, pues en la Catedral de Worcester hay enterrado un hombre de finales del siglo XV o en los primeros años del siglo XVI, con la ropa de un peregrino, ropas cómodas y de lana, con unas botas de cuero hasta la rodilla, un bastón de madera, que servía para apoyarse y defenderse de las alimañas y un concha de vieira como insignia, lo que indica que seguramente visitó Santiago. El hecho que haya sido enterrado con los atributos de peregrino indica que la peregrinación fue un hecho destacado en su vida.

Conocidas las características del peregrino marítimo nos podemos preguntar si cabría hablar de una diferencia entre los peregrinos que hacían la ruta marítima y los que hacían la ruta enteramente a pie. Indudablemente creemos que existía alguna diferencia puesto que los peregrinos que hacían la ruta marítima estaban más

---

<sup>377</sup> Ob. cit., LACARRA, DE PARGA, y VÁZQUEZ URÍA RÍO, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, pp. 124-131.

controlados por las licencias exigidas a los barcos para salir del país y además los peregrinos marinos debían tener mayor devoción o deseo de peregrinar que los de la ruta tradicional, pues sin duda el viaje marítimo era más impredecible y peligroso. Además serían de un estatus social medio-alto ya que era una ruta cara puesto que los peregrinos debían pagar además un peaje para hacer la travesía. La peregrinación marítima se hacía normalmente en grupos y esto requería una organización y unas condiciones mucho más complejas que la peregrinación a pie. Con todo, aunque la peregrinación marítima se caracterizó por tener ciertas singularidades respecto de la terrestre como fue la organización en tierra, antes de embarcar y después de desembarcar, y sobre todo por la travesía en si, sin embargo fue al fin y al cabo una peregrinación y en la Edad Media el hecho de hacer una peregrinación fue un hecho bastante “globalizado”, es decir, las peregrinaciones a los diferentes santuarios de la Europa medieval tenían más características parecidas que diferentes, como por ejemplo el tipo de peregrino, las motivaciones para emprender el viaje, los rituales antes de emprender el camino, las indulgencias, las ropas o los recuerdos que traían de su visita.

## CAPÍTULO V

### RELATOS DE PEREGRINOS INGLESES DE LA RUTA MARÍTIMA

“Ego, Willelmus Wey, socius collegii  
Regalis Etone anno Domini MCCCCLVI (...)   
et regis mei Henrici Sexti et fundatoris  
licencia, iter peregrinationes versus Iacobum  
in Compostella Hyspannie super me a Collegio  
Regali VI Kalendas Aprilis arripui et sic ad  
portum Plymmowthe ultimo die mensis aprilis  
ueni, ubi moram traxi usque ad XVII diem  
Maii”<sup>378</sup>.

Los relatos de los peregrinos que hicieron este camino no son abundantes pero la información que aportan señala su relevancia por su efecto clarificante en el

---

<sup>378</sup> Relato del peregrino William Wey en, ob. cit., ANGUIA JAÉN, “Literatura odepórica: Itinerarium peregrinationis de William Wey”, pp. 264-65:

“(…) yo, William Wey, miembro del Colegio Real de Eton, en el año del Señor de 1456(…). Y con permiso de mi rey y fundador Enrique VI, el día 27 de marzo emprendí, desde el colegio Real, mi peregrinación a Santiago de Compostela, en España, y llegué al puerto de Plymouth el último día de abril, donde permanecí en espera hasta el 16 de mayo”.

conocimiento de esta ruta, además de por su riqueza filológica, su innovación y su variedad de estilo ya que encontramos poemas, narraciones, biografías, relatos cortos o cartas. Estos relatos fueron escritos y distribuidos entre los círculos de peregrinos de la época como una forma de informar a los futuros peregrinos, sin embargo estos relatos tienen además un destacado valor desde un punto de vista documental ya que son testimonios de primera mano de la peregrinación marítima que nos ocupa en esta investigación.

Sabemos que las peregrinaciones han estado presentes en la literatura inglesa desde su origen<sup>379</sup>, y que la influencia de las peregrinaciones jacobeanas ha sido visible en la literatura inglesa medieval como ya apuntamos. En los textos de peregrinos-marineros aparecen sus testimonios y las experiencias de su viaje, en ellas se mezcla la idea de hacer penitencia y un camino espiritual con la de aventura. Son relatos que tuvieron como fondo común la salida del espacio habitual a un espacio lejano y extraño, el viaje en sí, la llegada al lugar de peregrinación y, por supuesto, el regreso. Estos textos fueron escritos principalmente en latín pero también encontramos ya algunos en inglés medieval, no debemos olvidar que el período del máximo esplendor de las peregrinaciones fue también el período del desarrollo de las lenguas vernáculas. En latín tenemos la ya comentada carta del cruzado británico Osborne en

---

<sup>379</sup> Uno de los primeros poemas cristianos de la literatura anglo-sajona y quizás de los más viejos en la literatura inglesa antigua es *The Dream of the Rood* que ya trató el tema de peregrinación. Este poema se encuentra en *The Vercelli Book*. Su autoría es dudosa, aunque se cree que pudieron ser los poetas Caedmon o Cynewulf; otro ejemplo importante es *The Exeter Book (Codex Exoniensis)*, una antología de la literatura inglesa del siglo X, y uno de los más importantes Códices de la literatura anglo-sajona; fue donado a la biblioteca de la catedral de Exeter por Leofric, primer obispo de Exeter. El libro contiene diversos poemas con la temática de la peregrinación, entre ellos *The Seafarer*, un poema en inglés antiguo de tan solo 124 líneas, considerado como una elegía en la que un viejo marino evalúa la vida que ha tenido, o *The Wanderer*, una elegía como el anterior, que recoge, seguramente, parte de un poema oral anterior.

el siglo XII, o el texto que podíamos encuadrar dentro de la literatura de peregrinación compostelana escrito por el erudito William Wey en el siglo XV. En inglés medieval y también en el siglo XV se conservan un poema y una historia de fantasmas ambos anónimos, las notas de Lord Woodville, las cartas de la familia Paston y la biografía de Margery Kempe, considerada la primera biografía en lengua inglesa.

### 5.1. *THE PILGRIM'S SEA VOYAGE AND SEACKNESS*

El poema *The Pilgrim's Sea Voyage and Seasickness*<sup>380</sup> fue escrito por un peregrino anónimo, probablemente entre 1422 y 1461, y lo podemos considerar como el primer “sea-shanty”<sup>381</sup>. En él, se aprecia sin dificultad las condiciones en las que viajaban los peregrinos en su travesía atlántica, y muestra lo terrible que eran estas peregrinaciones por mar sobre todo cuando el tiempo era malo o no había viento, es, principalmente, un aviso en primera persona para los futuros peregrinos sobre la dureza de la travesía.

En primer lugar el poema alude al espacio del barco en que viajaban, se trataba de un lugar muy reducido ya que los barcos eran pequeños y llevaban también, además de peregrinos, mercancía. Apenas se podían mover a bordo, quizás

---

<sup>380</sup> La última edición de este poema aparece en “By Sea to Santiago”, *The Oxford Book of Late Medieval Verse and Prose*, editado por Gray, D., Oxford University Press, 1985. Hay también una versión en prosa de R. y R. C. Anderson en *The Sailing Ship: Six Thousand Years of History*, G. G. Harrap, Londres, 1926.

<sup>381</sup> Canción que se cantaba tradicionalmente por los marineros al mismo tiempo que se tiraba de las cuerdas, para coordinar los movimientos, o simplemente para aliviar o relajar el pesado trabajo de la tripulación.



algún peregrino con dinero pudo disponer de un pequeño espacio cerrado y separado de los demás peregrinos y que el carpintero de abordó hacía en la propia travesía<sup>382</sup>:

“Anone he calleth a carpentere,  
and byddyth hym bryng with hym hys gere,  
to make the cabans here and there,  
with many a febylle celle”<sup>383</sup>.

Atravesar el océano Atlántico no era agradable si hacía mal tiempo sin embargo si reinaba la calma durante el viaje lo único que necesitaban los peregrinos era tener paciencia. En estos viajes había escasa y, normalmente, mala relación entre los peregrinos y la tripulación, además de un contraste entre el duro trabajo físico de los marineros y las actividades relajadas de los peregrinos que se pasaban el viaje leyendo para combatir el aburrimiento y la monotonía<sup>384</sup>:

“Som layde theyr bookys on theyr kne,  
and rad so long they myght not se”<sup>385</sup>.

---

<sup>382</sup> Normalmente había carpinteros abordó porque los barcos eran de madera y con frecuencia necesitaban reparaciones en los viajes.

<sup>383</sup> Ob. cit., MARCOS PÉREZ, “The Pylgrims Sea-Voyage and Sea-Sickness, poema medieval dedicado a los peregrinos ingleses con rumbo a Compostela. Comentario y traducción al español”, p. 358:

“Llama a un carpintero,  
y le ordena que traiga sus herramientas,  
para arreglar aquí o allá,  
los numerosos desperfectos de las cabinas”.

<sup>384</sup> En estos viajes iba generalmente un cura que era quien celebraba la misa abordó y leía a los peregrinos.

<sup>385</sup> Ob. cit., MARCOS PÉREZ, p., 358: “algunos ponían sus libros sobre sus rodillas y leían por largo rato hasta no ver”.

En este poema se menciona la debilidad física de algunos peregrinos por los continuos mareos y malestares que eran producidos por los constantes vaivenes de los barcos debido al mal tiempo y los malos olores:

“For when they haue take the see,  
at Sandwyche, or at Wynchylsee,  
at Brystow, or where that hit hee,  
theyr hertes begyn to fayle”<sup>386</sup>.

Incluso el autor fue más explícito daba también remedios para recuperar las fuerzas y superar el malestar de los mareos como era el beber vino caliente de malvasía lo cual era suficiente para ponerse bien:

“And cry aftyr hote maluesy,  
’thow helpe for to restore”<sup>387</sup>.

Este peregrino manifestó que “prefería estar en el bosque sin carne ni bebida” a estar en el mar, este deseo se explica sobre todo cuando tocaba dormir al lado de la bomba de achique donde había un olor insoportable, señalaba que “cuando nos vayamos a dormir tendremos la bomba junto nuestras cabezas, que huele como a muerto”<sup>388</sup>. Al final la tripulación ofrece alegre e irónicamente a los peregrinos, tormentas o galernas como algo seguro en la travesía<sup>389</sup>.

---

<sup>386</sup> *Ibíd.* p., 357: “cuando parten desde Sandwich o Winchelsea o Bristol, o donde quiera que sea, sus corazones comienzan a fallar”.

<sup>387</sup> *Ibíd.* p., 358.

<sup>388</sup> *Ibíd.*, p., 359: “For when that we shall go to bedde  
the pumpe was nygh oure beddes hede,  
a man ere as good to be dede  
as smell thereof the stynk”.

<sup>389</sup> *Ibíd.*, p., 358. “Then cometh oone and seyth, “Be mery,  
ye shall haue a storme o a pery”.

No hay duda que el peregrino que escribió este poema quedó marcado por las duras y desagradables condiciones de la travesía, lo pasó tan mal que lo único que destacó fue la mala experiencia abordo. Con este relato pretendió informar a los peregrinos para que estos conociesen de primera mano las dificultades por las que tendrían que pasar si querían visitar la tumba del Apóstol aunque no diese ninguna información útil que solía aparecer en los "itinerarios" para los peregrinos que había por entonces y solían mencionar los santuarios que se podían visitar y las indulgencias que en ellos se podían obtener, pero nos ofrece la experiencia de un peregrino y una visión de la verdadera naturaleza del viaje y podemos, además, reconocer la verdadera razón para viajar de los peregrinos que subían abordo.

## 5.2. THE BOOK DE MARGERY KEMPE

Margery Kempe fue una peregrina inglesa que visitó Compostela utilizando la ruta marítima directa, de su viaje nos ha dejadoun breve testimonio escrito. Además tiene la importancia de ser el único relato femenino que tenemos de este camino marítimo. Dictó a unos escribas entre 1436 y 1438 el relato de su vida y las peregrinaciones que realizó a los diferentes santuarios europeos y a Tierra Santa. Su libro *The Book* es considerado como la primera biografía en lengua inglesa.

*The Book*<sup>390</sup> así como *The Canterbury Tales* y *Pliers Plowman*, ya citados, reflejaron la realidad social y cultural de la Inglaterra de finales del siglo XIV y principios del siglo XV. Es un libro muy rico desde el punto de vista del contenido, los temas tratados en *The Book* son muy variados y son, sin duda, muy reveladores

---

<sup>390</sup> El manuscrito fue descubierto en el verano de 1934 en la librería del Colonel Butter-Bowdon y hoy en día está en la British Library.

para poder conocer la sociedad inglesa de la época; en él hay referencias a la peste<sup>391</sup>, a hechos históricos como a la guerra de los Cien Años<sup>392</sup>, al tipo de ropa que la protagonista llevaba o a la comida típica de la época, además de reflejar la situación de la mujer no solo en la vida cotidiana, en donde dependía tanto de su marido como de la Iglesia, sino también en las peregrinaciones donde se evidencian los peligros que las mujeres corrían al emprender estos viajes<sup>393</sup> y que a pesar de ello realizaban. Percibimos como la mujer poseía cierta libertad, por ejemplo Margery Kempe tenía varios negocios que ella misma llevaba y además decidió abandonar su familia para dedicarse a peregrinar, y hemos visto, en capítulos anteriores, como las mujeres peregrinaban habitualmente tanto solas como acompañadas.

En el libro también se trasluce la transmisión de textos en lengua vernácula, puesto que Margery dictaba a los escribas en inglés medieval, es decir, en la lengua que hablaba, y por tanto su libro fue escrito también en inglés medieval para que cuando se lo leyesen lo pudiesen entender, pues Margery no entendía latín. En el libro se mencionan libros y escritos sobre todo obras religiosas que suponemos que tanto Margery como sus escribas conocían bien puesto que los textos que en el libro se mencionan tuvieron ya una difusión considerable en la época. Una serie de textos de autores místicos que se dieron a conocer por toda Europa en los siglos XIV y XV

---

<sup>391</sup> Ob. cit., STALEY, L., (ed.), *The Book of Margery Kempe*, p. 148, “She was loath to go, for it was pestilence time”, (era reacia a ir debido a la peste).

<sup>392</sup> Esta guerra se menciona en el Libro, pero no explícitamente, cuando Margery tiene que esperar en el puerto de Bristol por un barco ya que la mayoría habían sido requisados por el rey para su campaña en contra de Francia durante la guerra de los Cien Años. Véase nota 406.

<sup>393</sup> *Ibid.*, 78: “And then it was said in Lynn that there were many thieves by the way. Then had she great dread that they should rob her and take her gold away from her”. (Se le dijo en Lynn que había muchos ladrones por el camino. Entonces tuvo un gran temor porque podía ser robada y llevarle su oro).

entre los que podemos destacar a Juliana de Norwich, a la cual acudió Margery en busca de consuelo y orientación, o Santa Brígida de Suecia, Walter Hilton y Ricardo Rolle cuyas obras aparecen en el libro directa o indirectamente, por lo que suponemos que eran bien conocidos y populares en aquella época<sup>394</sup>.

### 5.2.1. Margery Kempe

Margery Kempe fue, sin duda, una de las mujeres más interesantes del siglo XV inglés. Nació alrededor de 1373 en el pequeño pueblo de Lynn, en el condado de Norfolk. Lynn había experimentado un gran crecimiento económico y comercial desde el siglo XII por su favorable situación en la desembocadura del río Ouse, se había convertido en un importante centro de exportación de sus productos así como de los de condados cercanos. Lynn pronto fue una ciudad rica y desarrollada con un creciente número de mercaderes de todo tipo y una próspera burguesía. De hecho, Margery fue hija de uno de estos burgueses, John Brumham, que fue cinco veces alcalde de su ciudad y llegó a ser tiempo después miembro del Parlamento inglés. A pesar de su posición social a Margery no se le enseñó ni a escribir ni a leer, entonces solamente a algunas mujeres de clases más favorecidas o las religiosas recibían una educación básica. A ella solamente se le enseñó a llevar una casa y a tener un comportamiento educado, por tanto se la educó para seguir el papel normal de cualquier mujer de aquella época.

Como mencionamos anteriormente este libro puede considerarse como la primera biografía en lengua inglesa aunque no fue escrito sino dictado por ella;

---

<sup>394</sup> Margery menciona varias obras de estos autores: *Revelations of Divine Love* de Juliana de Norwich, *Revelations* de Santa Brígida de Suecia, *Incendium Amoris* de Ricardo Rolle, *La Escala de Perfección* de Walter Hilton.

cuando tenía sesenta años Margery dictó a unos escribas sus experiencias según las iban recordando: “The priest who wrote this book, in order to prove this creature’s feelings, many times he asked her questions (...)”<sup>395</sup>. El texto fue redactado en tercera persona y en él se refiere como “this creature”<sup>396</sup>, a excepción del capítulo quince donde aparece la protagonista en primera persona narrativa.

*The Book* comienza con su matrimonio, de su vida anterior no sabemos nada. Se casó a los veinte años con John Kempe que pertenecía también a una clase acomodada y tuvieron catorce hijos. Su matrimonio fue feliz y Margery tuvo dos negocios uno relacionado con la cerveza y otro con un molino<sup>397</sup>. Después de dar a luz a su primer hijo su comportamiento cambió y empezó a mostrar interés por la vida mística y espiritual y por ir en peregrinación, sin tener en cuenta las dificultades

---

<sup>395</sup> Ob. cit., STALEY, *The Book of Margery Kempe*, p. 41: “El cura que escribió este libro, para justificar los sentimientos de esta criatura, le hizo preguntas muchas veces (...)”. El libro fue escrito por varios escribas; la identidad del primer escriba es un misterio, aparece al final del primer Libro y al principio del segundo Libro, fue muy fiel a Margery e incluso vivió bajo su techo, con lo cual había mucha confianza y por ello algunos historiadores creen que pudo haber sido su hijo; el segundo escriba redactó *The Book* en dos partes, primero pasó lo que ya estaba escrito a un inglés correcto, ya que el primero no estaba muy legible, para continuar con el libro segundo como le había prometido a Margery. HIRSH, J. C., “Author and Scribes in the book of Margery Kempe”, *Medium Ævum*, Society for the Study of Medieval Languages and Literature, Basil Blackwell, Oxford, v.44, (1975), p.146.

<sup>396</sup> En el siglo XV “creature” significaba cualquier “creación” de Dios.

<sup>397</sup> Al principio Margery gastaba mucho y su marido se lo reprochaba, así que se puso a trabajar en el negocio de las cervezas, negocio que era bastante normal que estuviera en manos de las mujeres; en el capítulo dos menciona este hecho y que estuvo en él durante tres o cuatro años hasta que perdió una gran cantidad de dinero por la falta de experiencia. Poco después llevó el negocio de molinera con dos caballos y un hombre que ayudaba a moler el grano a la gente, pero de nuevo no supo llevar el negocio y fracasó. Este fracaso fue tan sonado en su ciudad que nadie quiso trabajar con ella nunca más.

Había muchas mujeres que disponían de dinero y dispuestas a llevar un negocio, en ocasiones eran de familias destacadas o hijas de mercaderes. Al final de la Edad Media a muchas mujeres se le permitía ocuparse del negocio una vez fallecía su marido y las mujeres y las hijas de los maestros debían ocuparse de cualquier trabajo que se necesitase en el negocio familiar.

y peligros que estos viajes podían entrañar y los que se sumaban por su condición de mujer. Con el tiempo se volvió tan viajera como “The wife of Bath” personaje de *The Canterbury Tales*, quien viajó a números santuarios europeos y varias veces, aunque a diferencia de esta, Margery fue una mujer muy espiritual y con un comportamiento exageradamente devoto.

### 5.2.2. *The Book*. Su viaje a Compostela

En su biografía Margery nos relata sus distintos viajes de peregrinación a Jerusalén y a Roma: “When the foresaid creature was come in Rome, and those who were her fellows before – and had put her out her of their company- were in Rome also (...)”<sup>398</sup> o a otros lugares de peregrinación de menor importancia pero muy populares entonces como Wilsnack en Bradenburg, Alemania: “(...) through the help of our Lord she was brought to Wilsnack and saw that Precious Blood which by miracle came out of the blissful sacrament of the altar”<sup>399</sup>.

En el capítulo cuarenta y cinco de su obra Margery narra su viaje a Santiago de Compostela, la descripción que hace de este viaje a Santiago es muy breve en comparación a los relatos que hace sobre las otras peregrinaciones, esto es algo que no se entiende ya que Santiago era uno de los santuarios más destacados del momento y el pueblo inglés mostraba por él una enorme devoción. Seguramente

---

<sup>398</sup> Ob. cit., STALEY, *The Book of Margery Kempe*, p. 58: “Cuando esta criatura estuvo en Roma, y aquellos quienes antes fueron sus compañeros -no la quisieron en su compañía- estuvieron también en Roma (...)”.

<sup>399</sup> *Ibíd.*, p. 171: “Con la ayuda de nuestro Señor fue a Wilsnack y vio la sagrada Sangre, la cual por un milagro salió del sagrado sacramento del altar”.

Margery, cuando dictaba a los escribas, no recordaba<sup>400</sup> ya muchos aspectos o sucesos destacables del viaje o quizás fue tan tranquilo que no había nada realmente importante que mencionar.

Al leer su libro se observa como otros peregrinos con los que Margery había coincidido en sus viajes se quejaban de su comportamiento histérico y la rechazaban porque se tomaba las cosas demasiado en serio. En esta época una mujer que iba en peregrinación iba, sin duda por un motivo espiritual, pero también deseaba pasarlo bien y disfrutar. En este sentido Margery era algo diferente ya que tuvo un compartamiento bastante histérico, gritaba y lloraba, hablaba continuamente de temas religiosos<sup>401</sup> y realizaba una rigurosa penitencia, no comía carne ni bebía, esta actitud le originó problemas con los demás peregrinos. En su viaje a Roma coincidió con unos romeros quienes la tomaron por loca y le dijeron que si quería seguir viajando con ellos tenía que prometer que no iba hablar de la Biblia en su presencia y que a la hora de almorzar o cenar se tenía que divertir con ellos.

Margery no había sentido en su juventud la llamada a una vocación religiosa apartada del mundo, por tanto su vida fue como la de cualquier mujer de una familia acomodada de su época, es decir se dedicó a su vida familiar como esposa y madre. Su vocación religiosa fue tardía, algo por otra parte, no extraño en este tiempo. Después de tomar la decisión de dedicarse a la vida religiosa podría haber ingresado en un convento, pero tras conseguir el permiso de su marido, ella decidió dejar a su marido y a hijos e ir en peregrinación a los principales santuarios del momento tanto en Inglaterra como en Europa y Tierra Santa. Este comportamiento no era aconsejado

---

<sup>400</sup> Tenemos que recordar que cuando Margery dictó a los escribas sus memorias ya era una mujer de unos 60 años, una edad muy avanzada para la época y quizás su memoria le pudiese fallar.

<sup>401</sup> Ob. cit., STALEY, *The Book of Margery Kempe*, p. 78.



ni muchos menos sugerido por las autoridades eclesiásticas, pero con todo encontramos en el siglo XV otras mujeres que vivieron como ella y que también escribieron sus vivencias<sup>402</sup>.

En *The Book*, Margery habla muy poco de las mujeres de su familia, no menciona ni a su madre ni a sus hijas, aunque si mencionó a una nuera y habla de otras mujeres entre ellas las monjas de Denny a las que visitó, o cientos de mujeres que después de dar a luz sufren crisis depresivas y que ella alivió con su compañía y consejos. También tuvo un recuerdo especial en su obra para las mujeres santas de la época que menciona a través de sus textos. Margery no jugó el papel convencional y habitual de una madre o esposa de entonces<sup>403</sup>, fue una mujer, sin duda, completamente atípica.

Margery en sus confesiones nos mostró lo difícil que era la vida de una mujer en la Edad Media y todas las penalidades, peligros y vejaciones por las que pasaban las peregrinas en sus desplazamientos a diferentes santuarios. No dudamos, por tanto, que Margery fue una mujer valiente y decidida, como todas las otras peregrinas que se decidieron a cruzar el océano con el único fin de rendir tributo al Apóstol o

---

<sup>402</sup> Entre estas mujeres están, Juliana de Norwich, Brigitta de Suecia, Marie D'Oignies o Elisabeth de Hungría. Este tipo de mujeres de la Europa medieval empiezan a aparecer en los últimos años del siglo XIII, veían visiones, se comunicaban directamente con Dios y buscaban escribas que publicaban sus experiencias. Viajaban mucho, hablaban en público y se alejaban de los papeles tradicionales de las mujeres, ellas fueron una creación de esa época medieval, y es, en este contexto, donde tenemos que situar a Margery y su biografía.

La vida de estas mujeres fueron conocidas y circulaban por toda Europa, muchas veces esta difusión se vio favorecida por los movimientos comerciales que nunca cesaron a pesar de las inestabilidades políticas en los diferentes estados o de los conflictos bélicos. Debemos recordar que Margery vivió en el noroeste de Inglaterra, en el condado de Norfolk, una zona de mucho trasiego comercial, sobre todo con el norte de Europa.

<sup>403</sup> Ob. cit., STALEY, *The Book of Margery Kempe*, p. 233.

atravesar Europa bajo unas condiciones políticas difíciles y peligrosas para visitar Roma y Jerusalén.

A Santiago de Compostela se dirigió Margery en julio de 1417, realizó el viaje en barco desde Bristol. Margery ya había viajado en barco a Jerusalén y en el trayecto había sido tratada mal y despreciada ya desde antes de subir a bordo, ya que sola tuvo que solucionar los problemas que surgieron y buscar y comprar todo lo necesario para el viaje, por lo tanto sabía lo que le podía pasar en este nuevo viaje marítimo hacia Compostela:

“Also this company, which had put the foresaid creature from their table so that she should no longer eat among them, ordained a ship for themselves. They bought containers for their wine and arranged bedding for themselves, but nothing for her. Then she, seeing their unkindness, went to the man they had been to and provided herself with bedding as they had done, and came where they were and showed them what she had done, intending to sail with them in that ship which they had engaged”<sup>404</sup>.

En Bristol encontró otro hombre que no la quería dejar embarcar por lo que Margery le replicó:

“Then was there a rich man of Bristol, who would not let the said creature sail in that ship, for he held her no good woman. And she said

---

<sup>404</sup>Ibíd., p. 49: “También esta gente, quien había echado a esta criatura de su mesa, para que ella no comiese con ellos y pidieron un barco para ellos. Compraron contenedores para el vino y se procuraron camas, pero nada para ella. Entonces ella viendo lo desagradables que eran, se acercó al hombre al que ellos habían ido y consiguió algo para dormir como ellos habían hecho también, y luego se acercó a donde estaban para mostrarles lo que había conseguido para ver si la dejaban navegar con ellos en su barco.”

to that rich man: Sir, if you put me out of the ship, my Lord Jesus shall put you out of heaven, for I tell you, sir, our Lord Jesus has no liking for a rich man unless he will be a good man and a meek man”<sup>405</sup>.

Posteriormente tuvo que esperar casi unas seis semanas en Bristol porque no había barco para embarcar debido a que la mayor parte de ellos habían sido requisados por Enrique V para su segunda expedición a Francia en julio del 1417<sup>406</sup>. Algunos peregrinos fueron de un puerto a otro buscando algún barco para iniciar su viaje pero al no encontrarlo volvían otra vez a Bristol. En el tiempo en que Margery esperó hasta encontrar una embarcación disponible, su comportamiento excéntrico con violentos gritos, temblores y agitaciones de su cuerpo, hizo que la gente comenzase a meterse con ella, que la maldijese, calumniase y despreciase o la acusasen de cosas que nunca había dicho<sup>407</sup>, a lo que ella respondió rezando para que fuesen perdonados: “Father, forgive them; they know not what they do”<sup>408</sup>. Esta situación se repite en el libro, lo cual nos muestra a una Margery nada rencorosa hacia aquellos que continuamente le dan la espalda y la desprecian.

Ya hemos visto como en el texto de Margery, a diferencia del relato de William Wey que veremos después, no cuenta demasiados detalles de la travesía, ni

---

<sup>405</sup> *Ibíd.*, p. 79: “Había un hombre rico de Bristol quien no quería permitir a dicha criatura embarcar en ese barco ya que no la consideraba una buena mujer. Y ella le dijo a ese hombre rico: “si no me admities en el barco, mi Señor Jesús no admitirá en el cielo a un hombre rico al menos que sea un hombre bueno y modesto.”

<sup>406</sup> *Ibíd.*, p.: 78: “And she lay still in Bristol by the bidding of God six week in order to abide shipping, in asmuch as there were no English ships that might sail thither, for they were arrested and taken up for the king”.

<sup>407</sup> *Ibíd.*, p.78: “(...) with plenteous tears and violent sobbings, with loud cryings and shrill shriekings. And therefore many men and many women wondered upon her, scorned and despised her, banned her and cursed her, said much evil of her, slandered her, and accused her of saying things which she never said.”

<sup>408</sup> *Ibíd.*, p. 78: “Padre, perdónalos, no saben lo que hacen.”

de la llegada a tierras gallegas, ni de su visita al sepulcro del Apóstol Santiago, pero si habla de cómo el obispo de Worcester le dio dinero para el viaje y su bendición antes de partir, y como antes de subir al barco ella también rezó pidiendo protección para los peligros de la travesía y para poder regresar sin problemas:

“And he gave her gold and his blessing, and commanded his household to escort her way. And also asked her, when she came back again from Santiago, to come to him. And so she set off for her ship. Before she entered the ship, she said her prayers that God would guard and preserve them from vengeance, storms and perils on the sea, so that they might go and return in safety”<sup>409</sup>.

Al final del capítulo mencionó su travesía hacia Santiago, la cual según parece fue muy agradable y rápida gracias al buen tiempo. Además recoge el hecho de que durante la travesía los peregrinos que se habían portado mal con ella en Bristol fueron más comprensivos:

“And so she took her ship in the name of Jesús and sailed forth with her fellowship, to whom God sent fair wind and weather so that they came to saint James on the seventh day. And then those who were against her when they were in Bristol were now very nice to her”<sup>410</sup>.

No tenemos información de donde desembarcó, pero creemos que debió de ser en el Puerto del Faro, ya que solo les llevó siete días la llegada a tierra desde

---

<sup>409</sup> *Ibíd.*, p. 81: “Le dio dinero y la bendición y ordenó que la escoltaran. También le dijo que cuando regresara de Santiago que la visitara. Partió para su barco. Pero antes de subir a bordo pidió a Dios que la guardara de la venganza, de las tormentas y peligros de la mar para que pudieran ir y regresar sanos y salvos.”

<sup>410</sup> *Ibíd.*, p. 81: “Y se embarcó en el nombre de Jesús y navegó con sus compañeros, a los que Dios envió viento amigo y buen tiempo, así llegaron el séptimo día. Y los que estaban en contra de ella en Bristol, ahora se mostraban buenos con ella.”

Bristol. Después catorce días en tierra<sup>411</sup>, y durante ese tiempo Margery y sus compañeros tuvieron que hacer el viaje a pie hasta Santiago, visitar su tumba y hacer el viaje de vuelta, por lo que catorce días parece una estimación muy probable para hacer la peregrinación a pie de ida y vuelta desde A Coruña, suponiendo también que permaneciesen algunos días en ambas ciudades que era lo que se solía hacer. De la estancia en tierra solo sabemos que debió ser buena ya que no dejó escrito ningún incidente o suceso digno de recordar: “(...) and there had she great confort, both bodily and ghostly, high devotion, and many great cries in the mind of our Lord’s Passion, with plenteous tears of compasión”<sup>412</sup>. Al final menciona el tiempo que duró su viaje de vuelta a Bristol que fueron cinco días y apunta que tampoco permaneció allí mucho tiempo: “And afterward they came home again to Bristol in five days, and she did not stay there long, but she went on to see the Blood of Hailes”<sup>413</sup>. Esto nos hace suponer que pasaría la festividad del Apóstol en Santiago mismo y que a primeros de agosto estaría ya en Inglaterra. El relato de su viaje a Santiago es muy corto a diferencia del testimonio de sus visitas a Roma y Jerusalén que están llenas de anécdotas vividas por Margery en el transcurso de las peregrinaciones a estos lugares y que de los que dejó un testimonio muy detallado.

En el escueto relato de su viaje a Compostela de Margery muestra que la peregrinación a Santiago había sido buena, sin mayores complicaciones y breve, una brevedad que nos puede indicar una de las razones por las que Santiago de

---

<sup>411</sup> *Ibíd.*, p. 81: “And so they abode there fourteen days in land...”.

<sup>412</sup> *Ibíd.*, p. 81: “(...) allí estuvo muy cómoda, en cuerpo y en alma, con gran devoción, y con grandes gritos en nombre de la pasión de nuestro Señor, con muchas lágrimas de compasión”.

<sup>413</sup> *Ibíd.*, p. 81: “Y después ellos regresaron a Bristol en cinco días, donde no permaneció mucho tiempo ya que se marchó a visitar otro santuario de Hailes”. En Gloucestershire, en la Abadía de Hailes se veneraba la reliquia de la sagrada Sangre de Nuestro Señor.

Compostela era uno de los santuarios más populares para el pueblo inglés ya que viajar allí, a pesar de la peligrosidad de la travesía, era relativamente cómodo y rápido, en comparación con los otros grandes lugares de peregrinación como Roma o Jerusalén<sup>414</sup>.

Y como hemos dicho, de la travesía mencionó solamente los días que duró, pero del viaje a pie desde A Coruña a Santiago ni siquiera mencionó su duración, no dijo nada, porque quizás, una vez más, no habría nada relevante que mencionar y tal vez el hecho de hacerlo con un grupo de peregrinos le facilitase el camino. Sin embargo, Margery consideró importante o recordaba mejor los problemas que podía encontrar una mujer a la hora de embarcar en un barco de peregrinos o los problemas que se tenía a la hora de buscar un barco para peregrinar y sobre eso sí escribió en sus memorias. No debemos olvidar que cuando Margery contó sus peregrinaciones a los escribas era una persona mayor, tenía sobre 60 años, y es probable que no recordase todos los detalles de los diferentes viajes que había hecho a lo largo de su vida.

### 5.3. WILLIAM WEY

El peregrino William Wey fue una persona preparada, culta y destacada del momento, fue bachiller, graduado en Teología por la Universidad de Oxford y uno de los setenta alumnos que inauguraron el colegio de Eton en 1440. Viajó a Compostela

---

<sup>414</sup> El viaje a Jerusalén en relación al viaje a Santiago era mucho más largo; los peregrinos ingleses, como Margery, tenían que atravesar el Canal de la Mancha, luego cruzar Europa hasta Venecia, una vez allí se embarcaban hasta Jaffa y luego continuaban hasta Jerusalén -esta travesía era mucho más larga que la de Santiago y una gran parte de ella era una navegación en cabotaje-, en el viaje de retorno visitaban Roma. Este viaje le llevó a Margery unos 18 meses: partió de Inglaterra en el otoño de 1413 y regreso a mediados de mayo de 1415. Podemos entender que Margery dedicase más espacio a relatar su viaje a Jerusalén y Roma que a Santiago que solo duró menos de un mes.

en 1456 desde Plymouth y de ese viaje nos dejó un relato, *Itinerarium*<sup>415</sup>, escrito en primera persona en latín, En esta obra narra no solo los detalles de su viaje y su estancia en A Coruña y en Compostela, sino que también menciona detalles personales e históricos que ilustran el texto:

“ (...) Yo, William Wey, miembro del Colegio Real de Eton, en el año del Señor de 1456(...), y con permiso de mi rey y fundador Enrique VI, el día 27 de marzo emprendí, desde el colegio Real, mi peregrinación a Santiago de Compostela, en España, y llegué al puerto de Plymouth el último día de abril donde permanecí en espera hasta el 16 de mayo; ese día zarpaban a la vez seis naves de peregrinos: una de Portsmouth, otra de Bristol, otra de Weymouth, otra de Lymyngton, otra llamada Crgyne, y la de Plymouth, llamada Mary White”<sup>416</sup>.

Es probable que William Wey conociese el *Códice Calixtino*, no en vano fue un texto sobre las peregrinaciones a Santiago bien conocido en el momento, ya que su *Itinirarium* se adapta al modelo de libros de peregrinación compostelana y sigue un guión en él que se incluía los puntos importantes de este tipo de literatura

---

<sup>415</sup> Este relato se encuentra en el Manuscrito Bodeley 656, y fue editado en Londres en 1857 (Roxbught Club) bajo el título *The Itineraries of William Wey, Fellow of Eton College to Jerusalem A.D. 1458 and A.D. 1462 and to Saint James of Compostella A.D. 1456*. La parte que se refiere a su viaje a Compostela está entre las a páginas 153 y 160. La transcripción utilizada en este artículo es la que ANGUIA JAÉN, hizo para su artículo “Literatura odepórica: Itinerarium peregrinationis de William Wey”, *Iacobus: Revista de estudios jacobeos y medievales*, pp. 261-278.

<sup>416</sup> Ob. cit., ANGUIA JAÉN, “Literatura odepórica: Itinerarium peregrinationis de William Wey”, pp. 264-265: “(...) Ego, Willelmus Wey, socius collegii Regalis Etone anno Domini MCCCCLVI (...) et regis mei Henrici Sexti et fundatoris licencia, iter peregrinationes versus Iacobum in Compostella Hyspannie super me a Collegio Regali VI Kalendas Aprilis arripui et sic ad portum Plymmowthe ultimo die mensis aprilis ueni, ubi moram traxi usque ad XVII diem Maii. Quo die exhibant simul de peregrinis sex naves, una nave de Prtysmowthe, alia Bristollye, alia de Waymowthe, alia de Limyngton, alia bocata Carryne, at navis Plymmowthe bocata Marywhite”.

“odepórica”<sup>417</sup>, es decir las diferentes rutas a seguir, costumbres de los pueblos por los que se pasaba, los albergues o monasterios donde descansar, recomendaciones para hacer el viaje referidos a la ropa o calzado, canciones, los diferentes lugares donde conseguir las indulgencias o los rituales a realizar una vez se llegaba al santuario.

En general, esta clase de libros orientaba al peregrino con experiencias personales y consejos prácticos y daban también muchos datos precisos para los futuros peregrinos como eran la seguridad a lo largo del camino, las costumbres de los pueblos por los que se pasaba o las indulgencias que se podían ganar en los diferentes santuarios que se encontraban en el camino. Estos textos son relativamente abundantes desde la Plena Edad Media, época en la que se advierte un incremento de la movilidad, no solo de peregrinos, sino también de mercaderes, comerciantes y estudiantes, por lo que este tipo de relatos se volvió cada vez más frecuente ya que se precisaba textos que ayudasen a los peregrinos y viajeros con datos precisos de los diferentes itinerarios. Sin duda el relato de William Wey encaja en este género historiográfico. Seguramente el autor pretendía ayudar a aquellos futuros peregrinos que fuesen a Compostela utilizando la ruta marítima, ruta muy popular y en pleno apogeo en este momento.

---

<sup>417</sup> Esta palabra, sustantivo o adjetivo, se refiere a la narración sobre viajes, no está aceptado por la Real Academia de la Lengua; está aceptado en la lengua italiana y francesa “L’hodeporic” se refiere a la literatura de viaje y “hodéporique” significa a que pertenece a la literatura de viaje.



### 5.3.1. El *Itinerarium*

El relato *Itinerarium* es un texto sobre la peregrinación marítima a Santiago de Compostela en el que se habla de la travesía, de diferentes anécdotas del viaje, de la descripción del puerto de A Coruña, de la organización del clero de Compostela, de las procesiones en las que participa el autor en A Coruña. Wey menciona también algún milagro relacionado con la veneración a Santiago, además del traslado del Apóstol a Santiago así como recuerda la indulgencia que concedía el Papa a los peregrinos en Compostela. En resumen, es un texto que podemos incluir en la literatura “odepórica” compostelana ya que se adapta a aquellos relatos en los que se describe el Camino desde el lugar de origen del peregrino, en este caso desde Eton y sobre todo desde la partida desde el puerto de Plymouth, hasta el sepulcro del Apóstol con información útil para el peregrino, además de anécdotas y de información religiosa.

El texto comienza con la fecha en que se realiza el viaje y una presentación del autor<sup>418</sup>. A continuación nos describe la travesía por mar hasta el puerto de A Coruña:

“Et eramus in mare usque ad XXV diem mensis Maii, quo die uenimus ad portum Grwne circa nonam. Prima pars, quam uidebamus, illius regiones Hyspannie, vocatur Ortyngesz; secunda pars uisa a nobis uocatur Cappryez, in cuius altera parte est insula tocata Sesarke; et

---

<sup>418</sup> En 1456, el 27 de marzo se dirigió a Plymouth donde estuvo unas semanas hasta que embarcó el 16 de mayo, llegó a A Coruña el 21 de mayo.

tercia pars uisa uocatur turris Delauale. Cum hec fuerunt visa, naute deponunt velum unum, et venimus ad portum Grwne.”<sup>419</sup>.

Posteriormente relata con bastante detalle y exactitud la organización del clero compostelano:

“Allí escuché a los sirvientes de la Iglesia Compostelana de Santiago que hay un Arzobispo y bajo su autoridad, siete cardenales, un deán, un chantre, quince arcedianos, un maestro escuela y dos jueces, todos ellos portan mitra y báculo; hay también ochenta canónigos (...). Estos cardenales y obispos reciben al año cincuenta ducados, y si todos fuesen residentes, cada canónigo recibiría veinte ducados, pero no tienen de éstos. Esos cardenales, en el coro no llevan amitos ni mantos encapuchados, sino solo un sobrepelliz”<sup>420</sup>.

Indica como también participó en la procesión de los Franciscanos en A Coruña el día del Corpus Christi, y dirigió un discurso a los asistentes que concluyó diciendo que todos los que allí estaban presentes podrían decir estas mismas palabras

---

<sup>419</sup> Ob. cit., ANGUITA JAÉN, “Literatura odepórica: Itinerarium peregrinationis de William Wey”, pp. 264-265: “Estuvimos en el mar hasta el día 21 del mes mayo, en que arribamos al puerto de A Coruña, alrededor de las 6 de la tarde. La primera tierra de aquella región de España que vimos se llama Ortegal; la segunda que avistamos se llama Gabeiras, en cuya otra parte se encuentra la llamada Isla Sisarga; la tercera se llama Delavale. En cuanto quedaron avistadas, los marineros bajaron una vela, y entramos en el puerto de A Coruña”.

<sup>420</sup> *Ibid.*, pp. 264-265: “Ibidem audiui de ministris ecclesie illius Compostulane Sancti Iacobi quod est unus archiepiscopus et habet sub se in eadem ecclesia septem cardinales, decanum, cantores, quinque archidiaconos, unum scholasticum, duos indices, et omnes isti habent mitras et baculos; sunt etiam illius ecclesie octoginta canonici (...). Isti cardinales et episcopi reciunt in anno quinquaginta ducatos; et si omnes fuerint residentes, Canonicus recipiet per annum XX ducatus: nec habent isti. Cardinales in choro amisia neque capucia penulata, sed tantum superpellicia”.

al *Ápostol*: “*Ecce ego, vocasti me, scilicet per Dei gratiam ut huc venirem at locum tuum visitarem*”<sup>421</sup>.

En su relato, hace alusión a la gran cantidad de barcos, que incluso describe brevemente, que había en el puerto de A Coruña dejando constancia de la relevancia y de la gran capacidad de este puerto para recibir gran cantidad de barcos. También habla de los peregrinos, señalando sus diferentes nacionalidades: “*In portu Grwne erant de Anglicis, Wallicis, Hibernicis, Normanis, Francis, Britonibus*”<sup>422</sup>, lo que nos indica la gran popularidad que tenía el santuario de Santiago de Compostela entre las gentes del norte de Europa.

Posteriormente hace una descripción de España algo inexacta y simple: “*El monte más alto de España se llama Asturias y siempre está cubierto de nieve. La Universidad de España se llama Salamanca. En España hay cinco regiones: España, Castilla, León y Portugal, que son cristianas; y Granada y Almería, que pertenecen a los sarracenos*”:

“*Altissimus mons Hispannie uocator sturies, et semper habet super se niuem, Vniuersitas Hispannie uocatur Salamantica. In Hispannie sunt quinque regiones: regio Castelle et Legiones; regio Portingale, et iste sunt christiane; regio Granate et regio Balmarie, et isti duo sunt regiones Sarazenorum....*”<sup>423</sup>.

---

<sup>421</sup> *Ibíd.*, p. 267: “Aquí estoy, ya que me llamaste y por gracia de Dios he podido venir aquí y visitar tu lugar”.

<sup>422</sup> *Ibíd.*, pp. 266-267: “En el puerto de A Coruña había gente de Inglaterra, de Gales, de Irlanda, de Normandía, de Francia, de Bretaña”.

<sup>423</sup> *Ibíd.*, pp. 266-267.

En el texto cuenta también milagros, uno de ellos es un milagro relacionado con el culto a Santiago que nos recuerda la “peregrinación desnuda”<sup>424</sup> que aún existía en la época: “a uno de nuestro barco le sucedió que le sustrajeron una bolsa, de modo que perdió sus bagatelas y todo el dinero que tenía. Al darse cuenta hizo el voto de entrar a Santiago desnudo si recuperaba sus bienes”<sup>425</sup>. Tras esta promesa otro peregrino fue pillado robando y al ser registrado se le descubrió la cartera del primero.

También en su obra transcribió una canción popular con la que los niños pedían limosna en Santiago y que debió escuchar en su estancia allí:

“Sancte Iaco a Compostel da vose a votir tere  
Sancte Iaco bone baron de vose da de bon pardon,  
Bona tempe, bona vye, bona vente, bon perpassi  
Da istys kee sunt assen una brank a wowse curtese”<sup>426</sup>.

Al texto añadió un relato de la translación del Apóstol Santiago hasta Galicia:

“Después de su muerte, merced a la gracia divina, los discípulos de este Apóstol recogieron su santísimo cuerpo y lo transportaron a un

---

<sup>424</sup> La peregrinación desnuda era un signo - desde el comienzo de las peregrinaciones en el mundo cristiano- de máxima penitencia, con frío y calor el cuerpo era castigado con el fin de lograr el perdón o de cumplir una promesa; esta forma de peregrinación era también para conseguir más limosna ya que provocaban más compasión, incluso se les daba prendas para cubrirse.

<sup>425</sup> Ob. cit., ANGUIA JAÉN, “Literatura odepórica: Itinerarium peregrinationis de William Wey”, pp. 268-269: “Unus de navi nostra habuit bursam absisam ab zona sua, et perdidit iocalia et omnes pecunias quas habuit; statim promisit Sancto Jacobo ut nudus uisitare eum si bona sua habere contingeret”.

<sup>426</sup> *Ibid.*, p. 278: “Que Santiago de Compostela os ayude a volver a vuestra tierra  
y Santiago, buen señor, os conceda el perdón,  
buen tiempo, buen camino, buena llegada y buena estancia  
Para los que nos dan una blanca por cortesía”.

puerto que se llama Jaffa, en el que, por gracia divina, encontraron una nave milagrosamente pertrechada. Acomodaron en ella el cuerpo del Apóstol santísimo y, emprendiendo con gran alegría la navegación, bendiciendo el nombre de Dios, llegaron en siete días a este lugar”<sup>427</sup>.

William Wey menciona las distintas indulgencias que los peregrinos podían conseguir en su viaje a Compostela; entre ellas las que se podían conseguir en Padrón, a los que se acercasen a la iglesia de Santa María<sup>428</sup>. Aprovechó también para describir las reliquias existentes tanto en la iglesia de Padrón como en la catedral de Santiago de Compostela<sup>429</sup>.

Finalmente detalló la indulgencia plenaria concedida por Calixtino II a los peregrinos de Compostela:

“Además, el papa Calixto concedió que, cuando la fiesta de Santiago caiga en domingo, todos los que lleguen allí durante todo ese año en peregrinación, tras confesarse y recibir su penitencia, quedan libres de todo pecado y culpa”<sup>430</sup>.

---

<sup>427</sup> *Ibíd.*, pp. 270-271: “Post mortemque ipsius, diuina gratia ministrante, discipuli eisdem apostoli corpus beatissimum assumpserunt, deferentesque ipsum ad quendam portum qui ibidem Ioppem appellatur, in quo diuina gratia reppererunt quendam nauem omnimode paratam; et in eadem imposuerunt corpus Benedicto apostoli, et transferentes cum magno gaudio, nomen domini benedicendo, in septem diebus deuenrunt in locum istum”.

<sup>428</sup> *Ibíd.*, pp. 272-273: “En la iglesia de Santa María de Iria (...) hubo otros 28 obispos que allí yacen sepultados y muchas reliquias de santos y santas; y donde hay concedidas para los que allí llegan, 58 indulgencias de Cuaresma (...)”.

<sup>429</sup> *Ibíd.*, pp. 272-273.

<sup>430</sup> *Ibíd.*, pp. 274-275: “Item Calixtus papa concessit quod quando acciditar festum Santi Iacobi die Dominica, quod in toto illo anno ibi concurrentes in peregrinacione uere penitentes et confessi sunt absoluti a pena et a culpa”. Esta indulgencia plenaria en año santo atraía a la mayor parte de

Como en el libro V del *Códice Calixtino* donde se señalaba la ruta a seguir por los peregrinos del camino francés, el *Itinirarium* de William Wey fue en cierta manera semejante en relación a la peregrinación marítima. Con todo, William Wey en su relato no dejó demasiados detalles o consejos prácticos para ayudar a futuros peregrinos en su camino desde el puerto de partida, en Inglaterra, hasta Santiago, debido, quizás, a que era un trayecto muy corto y seguramente no planteaba ningún problema a los peregrinos, se trata de un relato de información más bien religiosa como la mayoría de los escritos para peregrinos que se hacían en esta época.

Y de hecho se puede afirmar que no existe un texto similar al *Códice Calixtino* para los peregrinos de la ruta marítima atlántica, la razón para esta inexistencia parece bastante evidente, simplemente, no se necesitaba por ser el tramo a pie desde el puerto hasta Santiago realmente corto y dentro del mismo territorio, a diferencia del Camino francés a lo largo del cual los peregrinos atravesaban diferentes territorios y pueblos con diferentes costumbres además de numerosos santuarios que podían ser visitados y en los que se podían adquirir indulgencias, por lo tanto se hacía más necesario una guía para el peregrino que le ayudase en su larga peregrinación a pie.

Podemos concluir que William Wey fue un peregrino devoto, culto y bien preparado como evidencia que escribiera en latín, y aunque nos narró aspectos de la travesía, de los barcos, de los peregrinos y alguna anécdota, su obra recoge sobre todo el aspecto religioso del viaje.

Una vez analizados los diferentes documentos de los peregrinos ingleses que visitaron Santiago se puede concluir que:

---

peregrinos, era, sin duda un imán para los fieles peregrinos quienes después de un inmenso esfuerzo tanto físico y económico obtendrían su recompensa.

- la peregrinación marítima directa desde el sur de Inglaterra hasta el puerto de A Coruña era, en general, un viaje corto y rápido si el tiempo era bueno, si no podría resultar muy peligroso, incierto y terriblemente incómodo,
- los viajes estaban organizados desde antes de embarcar en el puerto de partida; los peregrinos se organizaban en las propias parroquias donde se informaban de todo lo que debían hacer,
- generalmente viajaban en grupos y, quizás con una persona que estaría a cargo desde el punto de partida,
- la travesía era cosa de la tripulación, los peregrinos no intervenían, aunque en situaciones extremas tenían que colaborar; cada peregrino debía llevar lo necesario para alimentarse,
- una vez en tierra el trayecto hasta Santiago era corto y generalmente tranquilo y sin peligro,
- no atravesaban ningún pueblo de importancia o santuario relevante en donde se pudiese adquirir indulgencias, salvo en él de Padrón,
- el apogeo de la ruta marítima tuvo lugar a finales de la Edad Media y por tanto los peregrinos ya conocían los milagros del Apóstol, así como las indulgencias concedidas por la visita a su sepulcro.

#### 5.4. OTROS RELATOS

Aparte del poema *The Pilgrim's Sea Voyage and Seasickness*, de *The Book* de Margery Kempe y del *Itinerarium* de William Wey hay varios textos de menor calidad y relevancia que los anteriores, pero que ofrecen un valor documental interesante.

El primero es un poema llamado *Purchas his Pilgrimes*<sup>431</sup>, cuyo autor no navegó directamente a Galicia desde Inglaterra, sino que hizo otra de las rutas: navegó hasta Burdeos y desde allí caminó hasta Santiago, con todo, el texto encaja en el género de relatos de peregrinos. Aporta datos sobre las costumbres de los lugares que fue visitando, así como algunas anotaciones geográficas. Su travesía empezó en Plymouth, en la primavera de 1422 o 1423, este último año fue año jubilar, y terminó en Burdeos, donde permaneció tres días después de haber hecho una escala en Bretaña<sup>432</sup>.

“Which waye I went I schall you telle  
And how be the waie I dide dwelle;  
Ferst to Plummouth to see went I  
And landet in the rade of Bretany,  
There we rested daies too,  
And thugh the Race then did we go  
To Burdewez, to that faire citee,  
And there was I daies thre”<sup>433</sup>.

---

<sup>431</sup> Este poema aparece en la colección de veinte volúmenes de Samuel Purchas, en el que recoge las historias de viajeros, *Purchas his Pilgrimes-Contayning a History of the World in the Sea Voyages and Land Travells by Englishnen and Others*, de Samuel Purchas, vol. VII, Glasgow, 1905-7.

<sup>432</sup> TATE, R. B., *Two Pilgrim Itineraries of the Later Middle Ages*, Xunta de Galicia, Santiago, 1995, p. 35.

<sup>433</sup> *Ibíd.*, p. 35. “Te cuento el camino que hice  
y como era el camino y donde reposé;  
primero fui a Plymouth  
y llegué a Bretaña,  
allí me quedé algunos días también,  
y empezamos el camino  
a Burdeos, esa ciudad agradable,  
y allí permanecí tres días”.



Una vez en Santiago el peregrino hace anotaciones más puntuales, estuvo principalmente preocupado por el tema de las indulgencias y la búsqueda del perdón de los pecados como cualquier peregrino de la época. Cuenta como los peregrinos ven Santiago por primera vez desde el Monte del Gozo, sobre los cien días de perdón que podían obtener<sup>434</sup> o donde tenían que arrodillarse para rezar.

Continúa relatando su viaje a pie a través de España donde la geografía que describe es, a menudo, poco clara, se preocupó por temas que poco tenían que ver con la peregrinación como el dinero o la ropa que las mujeres utilizaban. Indicó los diferentes tipos de perdones que los peregrinos podían conseguir a lo largo del camino. Finalmente nuestro peregrino después de visitar la catedral de Santiago y cumplir con las oraciones y las ofrendas, partió para Padrón y Pontevedra para continuar su camino por Portugal pasando después por Mérida hasta llegar a Cádiz, de allí zarpó hasta el sur de Francia, donde siguió el camino a pie hasta Roma y finalmente visitó Jerusalén. Por tanto este relato nos habla de las tres principales peregrinaciones del momento: Santiago-Roma-Jerusalén.

Otro de los textos sobre esta peregrinación marítima es el breve relato *The Shipman of Weymouth* que fue escrito a mediados del siglo XV y que tiene la peregrinación a Santiago de Compostela como tema principal. Nos narra como un peregrino después de llegar a Weymouth desde Santiago de Compostela en 1456, se alojó con otras dos personas en una posada y allí contó que durante la noche se le apareció el espíritu de su tío fallecido hacía nueve años y le pidió que debía volver a Santiago para ofrecerle una misa por todo lo que había sufrido y dar tres peniques a tres pobres; el peregrino protestó porque no tenía dinero y además el viaje por mar

---

<sup>434</sup> *Ibíd.*, p. 38: “A hundred daiez of pardon there may thou have”.

era peligroso por los mareos y por los robos. Pero como el espíritu insistió en que debía ir, finalmente hizo lo que el espíritu quería y el peregrino regresó de nuevo a Santiago<sup>435</sup>.

El texto dejó constancia, una vez más, de las desfavorables circunstancias de la peregrinación marítima, de la posibilidad de hacer la peregrinación en nombre de otro y de hacer la peregrinación pidiendo limosna. Resulta algo sorprendente como había gente que era capaz de repetir el viaje, a pesar de la peligrosidad que conllevaba.

Tenemos también el testimonio de Lord Anthony Woodville, Barón de Scales, quien en el año jubilar de 1473 fue a Santiago acompañado de su primera esposa Elisabeth, quien murió durante la peregrinación. Este testimonio nos vuelve a hablar de la posibilidad de la muerte durante la peregrinación, y por ello, como hemos visto en capítulos anteriores, muchos peregrinos dejaban todo arreglado, como cartas de protección o testamentos, antes de partir. En el texto también se menciona el hecho de leer libros para no aburrirse durante la travesía<sup>436</sup>. Después de visitar Compostela el barón puso en su escudo conchas de vieiras y recordó su travesía del siguiente modo:

“I shipped from Southamptom in the month of July the said year, and so sailed from thence till I came to the Spanish sea; there, lacking sight of lands, the wind being good and the weather fair, then for a

---

<sup>435</sup> Ob. cit. QUAIFFE, “Saint James in English Literature”, p. 432. Esta historia aparece en *An English Chronicle of the Reigns of Richard II, Henry IV, Henry V and Henry VI*, Camdem Society 64 (Old Series), 1855.

<sup>436</sup> El leer libros en el barco aparece mencionado en varios relatos de peregrinos como forma de entretenerse y pasar el rato, por tanto el hecho de tener libros en la segunda mitad del siglo XV comenzaba a ser algo más normal si atendemos a los relatos de peregrinos.

recreation and a passing of time I had delight and asked to read some good story. And among others there was in my company a worshipful gentleman named Louis de Bretailles which greatly delighted him in all virtuous and honest things, that said to me he hath there a book that he trusted I should like it right well, and brought it to me, which book I had never seen before”<sup>437</sup>.

Finalmente, conservamos las cartas de la familia Paston de Norfolk escritas en inglés, en ellas se refleja la vida y costumbres de la Inglaterra del siglo XV. En las cartas del año 1473 se hace una referencia escueta a la peregrinación, como si fuese un hecho más de la vida cotidiana de la época:

“As my brother John, I hope within this month to see him in Calais for by likelihood tomorrow or else the next day he taketh ship at Yarmouth and gooth to Saint James-ward (...)”<sup>438</sup>.

---

<sup>437</sup> Ob. cit., SARABIA SANTANDER, “Los caminos de peregrinación como proyecto interdisciplinar, peregrinos ingleses en Compostela”, pp. 98-99: “Partí de Sauthampton en el mes de julio de ese año y navegué hasta que llegue a aguas españolas; allí, sin poder avistar tierra, con buenos vientos y tiempo apacible, por divertimento y para pasar el tiempo, pedí alguna buena historia para leer. Entre otros, había en la compañía un venerable caballero llamado Louis de Bretailles, que se deleitaba con todas las cosas virtuosas y honestas, que dijo que tenía un libro que él confiaba que me iba gustar mucho, y me lo trajo, un libro que no había visto antes”.

<sup>438</sup> Ob. cit. QUAIFFE, “Saint James in English Literature”, pp. 436-437. Estas cartas se encuentran en *Paston Letters, 1422-1509*, 4 vols, London, 1900-1901, (letter n. 727, 5 July AD 1473, Sir John Paston to Edmund Paston).

Las cartas originales se conservan en la Bodleian Library de Oxford y en el British Museum, y son un ejemplo de peregrinación marítima a Santiago y además son de un gran valor para los estudiosos de la lengua inglesa ya que fueron escritas en una época crucial para su desarrollo: “como mi hermano John, espero que en este mes en Calais, probablemente mañana o el día después, se embarca en Yarmouth y va a Santiago (...)”.

Toda esta documentación sobre las peregrinaciones nos ha permitido conocer mejor a las personas que peregrinaban, sus experiencias y avatares así como la ruta marítima que utilizaban. Podemos decir de acuerdo con los textos leídos, que los viajes de los peregrinos ingleses hacían por mar para visitar al Apóstol Santiago eran, generalmente, rápidos, peligrosos, sobre todo cuando había tempestades, y en ocasiones desagradables tanto por las características del viaje como por los propios peregrinos, puesto que los había de todas las clases sociales y a veces había delincuentes o ladrones que se aprovechaban de las circunstancias. Las mujeres y los hombres viajaban juntos y, si bien las mujeres generalmente iban acompañadas por alguien de la familia, algunas veces viajaban solas y desprotegidas como Margery.

Una vez más resulta sorprendente la osadía de unos hombres y mujeres que se atrevían, sin dudarlo, a una aventura catalogada de antemano como peligrosa e incierta. Con estos textos de peregrinos tenemos por suerte unos pocos testimonios directos que documentan un hecho histórico y social destacado del momento que no es solamente la peregrinación en su aspecto espiritual, sino un Camino que facilitaba un intercambio cultural relevante que no desmerece en lo más mínimo al Camino francés ni a las otras peregrinaciones de la época y que debería ser tomado más en consideración y valorado en su justa medida, puesto que ha dejado una importante huella en Inglaterra que aún hoy se puede ver a pesar de la gran destrucción hecha por la Reforma.

## CAPÍTULO VI

### EL CAMINO INGLÉS DESDE LA RÍA DE FERROL.

“O beate Nicolae  
nos ad portum maris trahe  
de mortis angustia”<sup>439</sup>.

Cuando hablamos de peregrinación jacobea marítima debemos relacionarla con el aspecto religioso pero también con un aspecto económico y comercial. En la época de mayor auge de las peregrinaciones existió entre Inglaterra y Galicia un próspero comercio de vino, los toneles llenos de vino viajaban de vuelta a Inglaterra con los peregrinos que ya habían visitado Santiago. Debido a este tránsito comercial era muy importante que el puerto de llegada de los barcos a las costas gallegas fuese apropiado, es decir, que tuviese una infraestructura adecuada no solo para recibir y ayudar a los peregrinos y a un considerable número de barcos, sino también para almacenar el vino que llegaba desde diversos puntos de Galicia, y que luego se embarcaría junto con los peregrinos de vuelta a Inglaterra. Debían de tratarse de puertos con una amplia y sólida infraestructura imprescindible para recibir a

---

<sup>439</sup> Ob. cit., DAVIES, *Holy Days and Holidays. The Medieval Pilgrimage to Compostela*, p. 190. Esta oración a San Nicolás del siglo XII apareció en YOUNG, K (ed.), *The Drama of the Medieval Church*, v. I, Oxford Clarendon Press, 1933, p. 187:

“San Nicolás llevanos al puerto después de la angustia de la muerte”.

numerosos barcos y peregrinos y para poder almacenar y comerciar con grandes cantidades de vino.

A lo largo de la costa gallega había numerosos puertos de diversa importancia que habían ido surgiendo con el aumento del comercio marítimo en el Atlántico, estos fueron señalados en numerosos portulanos a partir del siglo XIV. En el sur destacaron Pontevedra, Redondela y Baiona, un poco más al norte estaba el puerto de la ría de Noia y el puerto de Muros que fueron puertos de cierta relevancia. En la costa norte, aparte de A Coruña, destacaron Betanzos, Cedeira, Ortigueira, Viveiro, y Ribadeo. Sin embargo no en todos estos puertos hubo un comercio muy activo y solo en algunos hubo comercio internacional como fue el caso de los puertos de A Coruña, Ribadeo, Viveiro, Muros, Pontevedra, Tui y Baiona. El puerto de Ferrol y los del interior de su ría fueron puertos con menor tráfico comercial en este momento.

Los peregrinos ingleses viajaban en barcos mercantes y generalmente compartían travesía con la mercancía, desde Inglaterra solían llevar, entre otras cosas, paños<sup>440</sup> a Galicia y de Galicia llevaban vino a Inglaterra. Estos barcos mercantes comerciaban con cualquiera de los puertos gallegos, naturalmente cuando llevaban peregrinos se dirigían principalmente a los puertos más próximos a Santiago, a Padrón o Noia al principio y con el tiempo al de A Coruña. La ría de Ferrol al no ser en este momento una zona muy activa desde el punto de vista comercial, y el hecho de que Ferrol estuviese bajo el control de la casa de Andrade hizo que no recibiese el privilegio real de comercio. Los pequeños puertos de la ría de Ferrol probablemente no estaban muy preparados para recibir un número tan

---

<sup>440</sup> Muchas veces que los peregrinos llevaban algo de mercancía, en pequeñas cantidades y de poco valor, para poder venderla y financiarse con las ganancias que sacaban con su venta.

grande de barcos y de peregrinos, ni para realizar una actividad económica de importancia.

### 6.1. “LOS CAMINOS INGLESES”

De forma general, el Camino de peregrinación al que podemos calificar de “inglés” es él que partía de A Coruña –a donde llegaban la mayor parte de barcos con peregrinos- si bien hubo probablemente otros caminos “ingleses menores” que partían de cualquiera de los puertos gallegos a los que llegaban barcos ingleses para comerciar o para refugiarse de las tempestades, de los piratas o de cualquier otro problema. Entre estos puertos destacarían los de Viveiro, Ribadeo, Mugarodos, Neda, Pontedeume, Betanzos, Finisterre, Muros, Noia, Padrón y Pontevedra.

#### 6.1.1. A Coruña

Desde que Britania, que era el destino de la ruta de los metales, fue conquistada por César en el año 55 incorporándose al Imperio Romano, el golfo Ártabro y, en concreto, el puerto de A Coruña, se convirtió en un lugar aún más estratégico desde el punto de vista marítimo. Fue, sin duda, un puerto conocido desde antiguo, Orosio hacía alusión a él en el siglo V mencionando que en la ciudad de Brigantia existía un faro que destacaba por su altura y por ser una obra digna de recuerdo de otra época<sup>441</sup>. El puerto de A Coruña era el puerto estrella, tenía un puerto amplio, abrigado y estratégicamente muy bien situado por lo que apareció en los portulanos más conocidos de los siglos XIV y XV<sup>442</sup>. En la mayoría de los

---

<sup>441</sup> OROSIO, P., *Historias*, Madrid, Gredos, 1982, p. 96.

<sup>442</sup> CAMACHO, J. L., ET AL., “Ferrol. En los antiguos portulanos”, *Ferrol análisis*, n. 12, Ferrol, p. 12.

portulanos de la época aparece el puerto de A Coruña como un puerto destacado, tal es el caso de la carta de Petrus Vesconte del año 1321, en la de Angelino Dulcert del año 1339, en la de Mecia de Viladestes, realizado en 1413 o en el portulano de Gracioso Benincasa de 1467. Este puerto favoreció al comercio internacional y, por estar cerca de Santiago de Compostela, fue sin duda, el puerto elegido por los peregrinos.

La llegada de peregrinos al puerto de A Coruña a lo largo de la Edad Media, está documentada desde el siglo XII; las cartas de los cruzados-peregrinos Osborne y Arnolfo mencionan la llegada al puerto de Padrón, después de salir del puerto de Dartmouth y del paso por el cabo Ortegal y del puerto del Faro, es decir él de A Coruña; este puerto fue también mencionado explícitamente en el *Itinerarium* de William Wey, y el resto de los relatos de peregrinos que hicieron la ruta marítima suponemos que desembarcarían en el de A Coruña –aunque no lo mencionen-, ya que al tratarse de una peregrinación rápida por motivos económicos, lo lógico es que llegasen al puerto más próximo a Santiago y más preparado para recibir una gran cantidad de barcos. En ninguno de estos relatos, ni en otra documentación consultada hace mención de otros puertos como podrían ser los de la ría del Ferrol.

La referencia al puerto de A Coruña aunque con diferentes grafías: Corunna, Clunya, La Groyne, La Grune o La Cruinhe, aparece también reiteradamente en los diversos documentos ingleses recopilados en *Calendar of the Close Rolls*, *Calendar of the Patent Rolls* y en *Foedera, Conventiones, Litterae et cujuscunque generis acta publica* de Rymer<sup>443</sup>. En estos documentos la mayoría de licencias que se concedían

---

<sup>443</sup> Son recopilaciones de fuentes inglesas que se encuentran publicadas con esos títulos.



desde Inglaterra son para hacer un viaje con peregrinos, en muchas ocasiones aparece el puerto de destino que es únicamente el puerto de A Coruña.

Este puerto comenzó a prosperar cuando en 1255 Alfonso X le dio a la villa el denominado “principio de la sal”<sup>444</sup> gracias al cual la ciudad empezó a desarrollarse ya que se permitía a los habitantes del Consejo de A Coruña que tuvieran sal para siempre y que pudieran venderla y tratar con ella según su conveniencia y parecer en provecho de la población. También prohibía que ningún navío pudiese llevar sal directamente a Betanzos, que se consideró perjudicada ya que cuando estos necesitaban comprar sal la tenían que comprar en A Coruña. Con este privilegio la Monarquía protege firmemente esta villa y le da un definitivo empuje desde el punto de vista económico. La sal era un producto esencial en esta época y estaba sobre todo ligado a la pesca, pero también era necesario para la conservación de los alimentos. Era imprescindible en los puertos pesqueros como fue el caso de A Coruña para la conservación de las capturas, por lo que fue primordial y fundamental para su desenvolvimiento económico.

Aparte de la sal, se siguió favoreciendo al puerto de A Coruña permitiendo que los barcos descargasen en este puerto; así casi un siglo después de que se le otorgase el “principio de la sal”, el rey Alfonso XI en 1345 dio prioridad a las descargas en el puerto de A Coruña frente al de Betanzos reconociendo que era un lugar más seguro para atracar barcos y donde había más capacidad para una gran flota<sup>445</sup>, lo que hizo que prácticamente todo el tráfico comercial de Betanzos se fue

---

<sup>444</sup>1255. 12. 02. Victoria. Archivo Municipal de A Coruña (AMC). n. 5. Este es un pergamino copia del privilegio de la sal de Alfonso X el Sabio. Publicado en DE VEDIA Y GOOSSENS, H., *Historia y descripción de la ciudad de La Coruña*, Instituto de estudios coruñeses, Coruña, 1975, pp. 148-149.

<sup>445</sup> 1345.07.17. A Coruña. Publicado en ob. cit., DE VEDIA Y GOOSSENS, p. 152.

desplazando al de A Coruña; más adelante otro monarca que mostró interés por A Coruña fue Enrique IV quien en un privilegio de 1456 permitía a dos barcos ingleses y dos de A Coruña a comerciar cuanto quisiesen en las mismas condiciones, al mismo tiempo que se hizo un contrato con mercaderes de Bristol<sup>446</sup>, lo que demuestra el contacto comercial que había con Inglaterra y que se quería proteger esta relación, no debemos olvidar que Castilla se vio envuelta en la guerra de los Cien Años y que aunque Castilla apoyaba a Francia no se quería perder todo el vínculo comercial con Inglaterra y una de las medidas para mejorar y ayudar al comercio fue el de apoyar a puertos como él de A Coruña y permitir que barcos extranjeros atracaran en él.

A Coruña al final de la Edad Media estaba bastante desarrollada, como muestra el padrón de 1496 en el que consta un gran número de artesanos: 34 sastres, 3 balseiros, 8 barberos, 2 barqueros, 8 calafates, 1 calderero, 14 carpinteros, 1 herrador, 2 horneros, 3 forjadores, 3 picheleros, 6 plateros, 3 tejedores, 11 tonaleros, 3 pintores, además de azabacheros, selleros (sillas de montar), molineros y carniceros<sup>447</sup>. Pero además tenía un puerto destacado, tanto por su situación como por su capacidad. Como ya mencionamos anteriormente, allí es donde desembarcó el

---

<sup>446</sup> 1456.09.22. AMC. Carta de seguro y concesión, pergamino n. 39. Esta publicado en ob. cit., DE VEDIA Y GOOSSENS, p. 156: “(...) securamus, et damus nostram securitatem et salvum conductum, Johannem chepart mayre de Brestol el johannem Pulcra et Georgio Philip et mercatoribus de regno Anglie, et ómnibus vestris consortibus, factoribus et familiaribus qvobiscum vel vro nomine venerit, q libere et secur possitis portari in nave bocata Marieta de Brestol, et in altera navi bocata pofori de Brestol, que sunt in dicto regno Anglie; etiem in navi bocata santa Maria, et in alia navi bocata...que sunt in istius civitate Crunie, omness qscumque mercancias de pannis et alliis quibuscumque rebus que vobis placuerint (...)”.

<sup>447</sup> SÁNCHEZ CHOUZA, J. M., *Coruña en la Baja Edad Media*. Galicia medieval: estudios, n. 12. Publicacións do Seminario de Estudos Galegos, 2005, p. 57.

duque de Lancaster con un gran séquito<sup>448</sup> en julio de 1386 para reclamar el trono de Castilla para su esposa Constanza<sup>449</sup>, dato que nos confirma la importancia y la amplitud del puerto de A Coruña, considerado una de las importantes entradas por mar al reino de Castilla. Recordamos también los datos aportados por el peregrino Wey quien en 1456 mencionó que en el puerto de A Coruña vio 80 barcos de diferentes nacionalidades<sup>450</sup>. Al ser un puerto visitado por muchos extranjeros se originaban también numerosos problemas de convivencia, esto llevó a los Reyes Católicos a pedir que en el puerto de A Coruña no se tomaran represalias sobre los extranjeros, esta decisión que quedó reflejada en una Cédula Real<sup>451</sup> nos indica la importancia que le daban los monarcas a esta villa y refleja también que el tránsito de gentes de otras nacionalidades en este puerto debería de ser bastante numeroso para que los Reyes Católicos tuviesen que mediar.

No debemos olvidar que A Coruña era un puerto de realengo<sup>452</sup> hecho que favoreció decisivamente su desarrollo e influencia sobre los otros puertos del golfo Ártabro. Aunque a finales del XIV muchas ciudades y villas pasaron a ser de señorío

---

<sup>448</sup> La capacidad del puerto de A Coruña queda reflejado en la llegada del Duque de Lancaster ya que la flota era de no menos de cien barcos con un tonelaje total de unas 14.000 toneladas, entre cuyos barcos estaba el Santiago de Poole de ochenta toneladas, y en ellos viajaban unos mil quinientos arqueros con otras tantas lanzas. Véase notas 308 y 309.

<sup>449</sup> Ob. cit., *Crónicas de los Reyes de Castilla, Don Juan I*, pp. 109-110.

<sup>450</sup> “En el puerto de A Coruña había gente de Inglaterra, de Gales, de Irlanda, de Normandía, de Francia, de Bretaña y de otros lugares; había ochenta naves con castillos, y cuatro sin castillos; el número de naves inglesas era de treinta y siete”.

<sup>451</sup> Cédula Real. 1487.04.20. Córdoba. AMC. Pleno n. 351. Véase el anexo XVII.

<sup>452</sup> A pesar de ser de realengo la familia Andrade se entrometía habitualmente en los asuntos de la ciudad pero ante la queja de los ciudadanos de A Coruña en contra de Pedro Fernández de Andrade, Juan II firma en Segovia una Real Cédula el veinte de agosto de 1435 ordenando al Señor de Andrade que respete los privilegios y ordenanzas de la ciudad sobre el comercio del vino y otras mercancías. En GONZÁLEZ GARCÉS, *Historia de A Coruña*, Caixa Galicia, 1987, pp. 609-610.

siendo antes de realengo, como Pontedeume y Ferrol. A Coruña junto con Betanzos se mantuvieron de realengo aunque tuteladas por la familia Andrade; así Fernán Pérez de Andrade estuvo muy relacionado con A Coruña e incluso fue nombrado Alcalde del Rey, y fue Alcalde Mayor al menos en 1380, 1386 y 1396<sup>453</sup> y fue quien defendió la ciudad del ataque del duque de Lancaster en 1386, si bien la postura del Andrade no está muy clara puesto que su defensa fue débil ya que en poco tiempo el Duque era dueño de A Coruña<sup>454</sup>.

A Coruña tenía varios monasterios y hospitales, para ayudar, acoger y proteger a los peregrinos que llegaban A Coruña quienes solían visitar primero la iglesia de Santiago para luego iniciar su Camino por tierra hacia Compostela pasando por O Burgo, Cambre, Abegondo, Ordes y Oroso.

#### 6.1.2. Otros puertos

En la costa norte de Galicia los puertos con más movimiento a lo largo de la Baja Edad Media fueron los de Ribadeo y de Viveiro gracias a su buena posición y a sus características geográficas que les hacían ser puertos de refugio pero como puertos de peregrinación no eran tan adecuados ya que estaban bastante alejados de Santiago, tenían pocos recursos, una población dispersa y no buenas vías de

---

<sup>453</sup> 1393.12.15. Madrid. En ob. cit., DE VEDIA Y GOOSENS, pp. 152-153. Es un documento en la que se notifica un acuerdo del Concello de A Coruña del 2 de mayo de 1380: “Estando el concejo de dicha villa junta por pregón, según su costumbre en el portal de la iglesia de Santiago, con Fernán Pérez de Andrade, alcalde mayor y juez y con Pedro de Aranda, alcalde de la corte y corregidor (...).”

<sup>454</sup> CORREA ARIAS, J. FR., *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, Serie Trivium, ed. Toxouto, Noia, 2004, p. 136.

comunicación, lo que originaba poca seguridad a los viajeros y peregrinos, además de hacer su camino más largo y dificultoso.

El monje y astrónomo italiano Bartolomeo Fontana en el año 1539 describió los principales santuarios y lugares por los que pasaba el Camino de Santiago, y en su texto mencionó Ribadeo y Viveiro como puertos en la ruta jacobea norte, además de Neda y Mugaridos en la ría de Ferrol y el puerto de Pontedeume, pero no aparece mencionado el puerto de Ferrol. Su testimonio a pesar de ser un poco posterior a nuestro trabajo resulta muy significativo:

“En Ribadeo se entra en Galicia, pues todo es montaña y valles, en lo que, fuera de algunos peregrinos, pocos viajeros se encuentra; es cierto que las aldeas abundan y que en cada casa, además de los hospitales se encuentra posada. Desde Ribadeo, quien quiera andar directamente hasta Santiago, pasa por Vilanova de Lourenzá, a cuatro leguas (...) Betanzos, ciudad que es puerto de mar, a seis leguas: Poulo a cinco leguas, Compostela donde está Santiago, a cuatro leguas, y a Santa Marta de la Barca, a doce leguas, encontrando otros lugares en el camino, y de la Barca a Finsterra, cuatro leguas. Viveiro, a doce leguas de Ribadeo con otros lugares por la estrada, a cuatro leguas. Neda a seis leguas, Mugaridos a seis leguas, Ares a una legua, Pontedeume a una legua. En la entrada de Pontedeume pasé por un largo y muy antiguo puente de piedra sustentado por muchos arcos, que atraviesa el puerto. Nunca he visto otro igual de largo, en cuantos

países visité en mis días, ni creo que quizás nadie tenga visto, en el medio en él que hay un hospital que aloja peregrinos”<sup>455</sup>.

Los puertos del sur de Galicia más importantes en la Edad Media fueron los puertos de Muros, Padrón y Noia, sin embargo, como Muros no tenía muy buena comunicación por tierra, Padrón fue el puerto de Santiago desde un principio. Con el tiempo fue perdiendo importancia en favor del puerto de Noia que era ya un puerto de marea y, por tanto, más seguro. A pesar de que se cobraban fuertes portazgos al pasar por las Torres del Oeste, se convirtió en un puerto de peregrinación de bastante apogeo antes del siglo XIV. Poco a poco fueron adquiriendo importancia otros puertos como el de Baiona, Tui, Vigo o el de Pontevedra.

El puerto de Pontevedra siempre tuvo un relativo tráfico comercial con el norte de Europa, lo que vemos reflejado en el número de naves registradas de esta villa en Inglaterra a finales del siglo XIII, como por ejemplo la “Santa María” que en 1296 hizo varios viajes al conseguir un salvoconducto de rey inglés. La sal y el pescado, en concreto la sardina, dinamizaron el comercio y agilizaron la aparición de una flota gallega en el comercio internacional, la presencia de barcos gallegos en diversos puertos europeos está bien documentada.

Aunque la producción de vino no se extendió hasta el siglo XIV, en la zona de alrededor de Pontevedra se cultivaba y se comerciaba con vino mucho antes como queda reflejado en los testamentos y documentos de compra y venta de los vecinos de la zona<sup>456</sup>. Del siglo XIV tenemos un relato de un viajero inglés que describió los

---

<sup>455</sup> COLECTIVO LIBUNCA, “Neda nos documentos”, *Revista de Neda*, Neda, (2000), n. 3, pp. 108-109.

<sup>456</sup> FORTES BOUZÁN, X., *Historia de la ciudad de Pontevedra*, A Coruña, Galicia Editorial, S.A. Gaesa, 1993, p. 165. En 1266 en el Testamento de Juan Arias se incluyen “in villa de Ponte

alrededores de la villa como un lugar donde había grandes viñedos: “un valle hermoso y claro, donde crecen viñas de todo tipo”<sup>457</sup>. Esta región fue un área importante de procedencia y exportación de vinos y los vinos pontevedreses llegaban a Inglaterra por el intercambio sobre todo de paños.

La relación comercial entre Pontevedra e Inglaterra fue poco a poco sustituida por el intercambio comercial con el puerto de A Coruña debido a la llegada de peregrinos, aunque esta relación nunca dejó de existir pues sabemos que en el siglo XV seguía habiendo comercio de paños ingleses con Pontevedra, como así lo confirma el testamento de Gonzalo López de Montenegro fechado en 1491 en el que incluía dos sayas, una de Londres y otra de Bristol<sup>458</sup>, posiblemente los barcos que trajeron estos paños desde Inglaterra pudieron traer también peregrinos.

Pero sin duda el puerto de A Coruña fue el puerto de llegada masiva de peregrinos pero cualquiera de los otros puertos menos importantes de la costa gallega pudieron recibir barcos con peregrinos de forma ocasional por diferentes motivos como pudo ser el buscar refugio de las tempestades o de los ataques de los piratas. Como un gran número de peregrinos venían por mar en los barcos mercantes aprovechando el comercio que estos realizaban, es posible que estos peregrinos también pudiesen llegar a cualquiera de los puertos gallegos en los que hubiera algún tipo de comercio internacional.

Así pues, todos los caminos que van desde los puertos gallegos a Santiago transitados por los peregrinos ingleses, son caminos de peregrinación y, por tanto, habría un camino de peregrinación inglés que podríamos llamar “menor” desde cada

---

veteri, domus et vineas queas ibi emimus et acquisivimus” y en un documento de compra y venta de 1283 se señala como límite el “muro da viña vella”.

<sup>457</sup> *Ibíd.*, p. 165.

<sup>458</sup> *Ibíd.*, p. 170.

uno de esos puertos a los que los peregrinos llegaban independientemente de las razones de su arribada.

## 6.2. EL CAMINO INGLÉS DESDE LA RÍA DE FERROL

La ría de Ferrol ha sido habitada desde la antigüedad como así lo demuestran los restos castreños y romanos y es, además, una ría con una entrada natural única lo que la hizo destacar como un seguro refugio marítimo. De hecho los puertos de la ría de Ferrol fueron puertos de refugio para barcos que se veían en apuros por causa de ataques de barcos enemigos y de temporales<sup>459</sup>. Sin embargo esas buenas características físicas y geográficas de la ría de Ferrol no fueron suficientes para un mejor desarrollo económico durante la Edad Media como él que tuvo el puerto de A Coruña.

### 6.2.1. Los diferentes puertos de la ría en la Baja Edad Media<sup>460</sup>

En el interior de las rías las aguas eran poco profundas y tranquilas por ello sus puertos protegidos tenían unos pequeños diques de madera para salvar la bajada y subida de las mareas, estaban contruídos con fuertes troncos que se clavaban en el lecho de las rías y soportaban la ida y venida de las aguas así como los roces de las embarcaciones que allí arribaban, el desgaste de los muelles ocasionaba que tuvieran que ser reparados a menudo<sup>461</sup>. Así en la ría de Ferrol hubo varios puertos pequeños

---

<sup>459</sup> Aunque posterior a este estudio es famoso el caso de la reina Mariana de Neoburgo, que en su viaje a A Coruña procedente de Holanda tuvo que refugiarse en la ría ferrolana y desembarcó en Mugaros en abril de 1686.

<sup>460</sup> Véase mapa en anexo n. XVIII.

<sup>461</sup> ALONSO ROMERO, F., “Sobre los orígenes de los antiguos puertos del noroeste peninsular”, en *Lucerna*, v. II, (1987), pp. 138-139.



a parte del de Ferrol, pero fueron los puertos de la ribera derecha<sup>462</sup> los más probables para una posible arribada de barcos con peregrinos y, seguramente, los mejor preparados fuesen el de Mugaros y el de Neda.

El primer núcleo habitado y con un puerto preparado que encontrarían los navegantes a la entrada de la ría era el de Mugaros, villa poblada desde época castreña y romana<sup>463</sup>, y que estuvo bajo la influencia y el poder de la casa de los Andrade al final de la Edad Media. Fue donada<sup>464</sup> por Enrique II a Fernán Pérez de Andrade en 1371 y este, a su vez, la donó en 1397 al Convento de Santa Catalina de Montefaro, fundado por este mismo Andrade, junto con todas sus tierras además de “Sta María de Miño y los coutos de Miño entre otros y también el décimo de madera de la villa de Pontedeume (...) para dotar la capilla y el hospital del Santo Espiritu”<sup>465</sup>. Mugaros y toda su área de influencia estuvo muy unida a Ferrol en aquel tiempo ya que la parroquia de San Julián de Mugaros fue una parroquia más de la villa de Ferrol; es probable que este hecho pudiese ocasionar equívocos, pues cuando se dice que a Ferrol llegaban barcos con peregrinos, seguramente se pudieron referir a Mugaros, ya que, como hemos dicho, entonces formaba parte de Ferrol y además era el primer puerto que se encontraban los barcos una vez se pasaba la

---

<sup>462</sup> Cuando hablamos de la ribera derecha, nos referimos siempre al entrar a la ría desde Prioriño.

<sup>463</sup> Se han encontrado un importante asentamiento romano, la villa de Noville, de tipo rural pero de gente de cierto estatus, ya que en el yacimiento se encuentran espacios dentro de la villa claramente diferenciados para la servidumbre.

<sup>464</sup> 1371.12.19. Burgos. RAH. *Fondo Salazar*, M-48, ff. 104r-105r. GARCÍA ORO, J., *Don Fernando de Andrade, conde de Villalba (1477-1540)*, Xunta de Galicia, Betanzos, 1994, pp. 205-206. Este privilegio de Enrique II concede a Fernán Pérez de Andrade las parroquias de Narahío, Recimil, Ferreira, Mugaros, Ambroa y Vilacha.

<sup>465</sup> 1397. 07.01. Camouco. ARG. *Fondo Vaamonde Lores*, 4 (6), n. 3. En VÁZQUEZ LÓPEZ, M<sup>a</sup>. J., *Ferrol e a comarca ferrolá na Idade Media do século X ao XVI*. Concello de Ferrol, Ferrol, 2001, doc. XVI, p. 39.

entrada de la ría y lógicamente era más práctico desembarcar aquí que en el puerto de Ferrol y dar toda la vuelta a la ría.

En la zona alta de Mugardos se encuentra la iglesia de San Julián una iglesia del románico tardío con planta de cruz latina, donde hay en el suelo de la nave central un relieve de una pequeña embarcación<sup>466</sup> lo que puede reflejar las tempranas actividades marítimas de esta zona, aunque no está muy claro el tipo de embarcación que es, no tiene castillos a proa o a popa pero sí timón de codaste lo cual nos indica que se trataba seguramente de una coca del siglo XII.

Continuando por la ribera derecha de la ría desde Mugardos hasta Neda hay numerosos lugares que aparecen continuamente en cartas de donaciones de tierras a los monasterios de San Martín de Xuvia y de San Juan de Caaveiro por ser tierras muy ricas en frutas y viñedos<sup>467</sup>. El tramo de ribera desde Mugardos hasta Barallobre era propicio para la llegada de barcos; Mugardos era un puerto pesquero y a continuación de él podría haber otros pequeños puertos en el Seixo, Franza o Barallobre.

En estos puertos encontramos dos iglesias dedicadas a Santiago Apóstol, en concreto una en Franza y la otra en Barallobre<sup>468</sup>, lo que era algo común en los

---

<sup>466</sup> Ir a anexo IX.

<sup>467</sup> La mención de que esa fue una zona muy productiva aparece en varios documentos en que se hace donación de tierras de Perlío, Mugardos, Franza o Sillobre.

Estos documentos se encuentran tanto en el Tumbo de Caaveiro como en los documentos relacionados con San Martín de Xuvia. En MONTERO DÍAZ, S., *La colección Diplomática de San Martín de Xuvia (977-1199)*, El Eco Franciscano, Santiago, 1935, doc. XIX, pp. 69-70: en un documento del año 1113 se menciona “donamus et concedimus in ipsa hereditate petras mobiles, arbores fructuosas, terras cultas, pratuis, pascuis (...)”.

<sup>468</sup> Aparece esta iglesia “aecclesia sancti Iacobi de Francia” en un documento de venta en diciembre del 1134 en ob. cit., MONTERO DÍAZ, *La colección diplomática de San Martín de Xuvia*, doc. XXXVII, pp. 79-80; y en una carta de donación de marzo del 1125 donde se donan varias

puertos donde llegaban peregrinos jacobeos como lo fue en el caso de A Coruña, Pontedeume o Betanzos. Estas iglesias solían ser visitadas por los peregrinos después de desembarcar y antes de partir a pie hacia Compostela; sin embargo estas dos iglesias consagradas a Santiago, en Franza y Barallobre, ya estaban construidas mucho antes de un posible desembarco de peregrinos jacobeos desde Inglaterra y no debemos relacionar su aparición con la llegada de barcos con peregrinos jacobeos a la zona, puesto que son mencionadas en cartas de donaciones de la primera mitad del siglo XII, lo que nos hace suponer que su construcción tuvo que ser anterior a la fecha que aparece en estos textos, este hecho nos indica más bien la gran devoción de la gente de esta comarca por el Apóstol, al igual que en el resto de Galicia después de que el sepulcro de Santiago fuese descubierto en el siglo IX y además desde estos lugares las gentes de esta comarca también hacían la peregrinación a Santiago manifestando la gran devoción al Apóstol existente en esta zona como lo demuestran las iglesias consagradas en su nombre.

Si continuamos por Perlío y Fene hasta Neda encontramos una ribera fangosa<sup>469</sup>, poco estable y muy difícil para que los barcos pudiesen arribar cómodamente, además había una ribera alta e inaccesible y, por tanto, de difícil acceso a tierra por lo que resulta evidente que no fue una zona muy adecuada para que los barcos pudiesen atracar.

Algunos de estos lugares aparecieron mencionados en el fuero de Benavente en el que se funda Pontedeume como villa de realengo firmado por el rey Alfonso X el treinta de diciembre de 1270. Las tierras que se mencionaban en este documento

---

propiedades a el monasterio de San Martin de Xuvia aparece la “aeclesia sancti Jacobi” de Barallobre en doc. XXX, pp. 76-78.

<sup>469</sup> En anglosajón la palabra para fango y pantanoso es “fen”, podría ser que Fene se derivase de dicho término. Habría que estudiarlo en profundidad.

otorgado por el rey Sabio como lugar donde formar la villa de Pontedeume son los lugares de Pruzos, Bezoucos y varias parroquias entre las que se nombraban:

“Los omes de la tierra de Pruços et de Besoucos et de las feligresías que dizen de (...) Santiago de Franza, et San Salvador de Maninos, et San Julian de Magalofes, et Sca. María de Selloure, et San Salvador de Selloure<sup>470</sup>, et San Mamede de Larina, et Santiago de Perlio<sup>471</sup> (...)”<sup>472</sup>.

Cuando llegamos a Neda por mar, otra villa con un puerto importante, aunque de poco calado que se encuentra dentro de la ría en la desembocadura del río Beelle, lo primero que nos encontramos a pie de ribera es la capilla de San Nicolás, Santo protector de navegantes y comerciantes. Las iglesias dedicadas a este santo eran también comunes en los puertos con un movimiento comercial importante como el de A Coruña, o los de la costa sur de Inglaterra donde San Nicolás gozaba también

---

<sup>470</sup> Hoy en día es San Salvador de Fene.

<sup>471</sup> Se refiere a la iglesia de Santiago en Barallobre.

<sup>472</sup> 1270.12.30. ACS. *Colección López Ferreiro*, S. 7/25 (carpeta 2, n. 21). En LÓPEZ FERREIRO, *Colección Diplomática de Galicia Histórica*, Tip. Galaica, Santiago de Compostela, 1901, pp. 161-169.

En este documento el rey otorga un privilegio para que se poblara la villa del Eume y su alfoz, y de ese modo poder guardar allí su vino, también se le concede un mercado mensual y el foro de Benavente, este privilegio fue confirmado posteriormente por Fernando IV y por Alfonso XI. Documento que fue confirmado el 24 de julio de 1441, en Valladolid por Juan II (CORREA ARIAS, J. FR., *A casa de Andrade 1160-1540. Nobreza, mentalidade e ideoloxía na Galicia baixomedieva*, Serie Trivium, ed. Toxouto, Noia, 2009, p. 637) y que confirma el fuero de Benavente dado por Alfonso X. Posteriormente en Enrique IV el 17 de marzo de 1464, en Madrid vuelve a confirmar los privilegios anteriores (RAG. *Fondo Salazar*, c. 106/25, copia. En ob. cit., CORREA ARIAS, *A casa de Andrade 1160-1540. Nobreza, mentalidade e ideoloxía na Galicia baixomedieva*, p. 651).

de bastante devoción<sup>473</sup> con numerosas capillas dedicadas como la de Ilfracombe en Devon, situada a la entrada del puerto en una roca llamada Lantern Hill<sup>474</sup>.

Por la documentación tenemos constancia de la presencia de un mercader de Neda en Inglaterra en 1296<sup>475</sup>, seguramente desde finales del siglo XIII debió existir cierta actividad comercial en este puerto, que en aquel entonces probablemente tenía más calado de lo que tiene hoy en día. Neda parece ser que nunca tuvo privilegio de carga y descarga, aunque los habitantes de la villa exigían tal derecho porque decían tener este privilegio del rey Don Alfonso XI<sup>476</sup> concedido por la ayuda prestada en la batalla de Cabo Tarifa y de la toma de Algeciras por la nave de un hidalgo de Neda, Alfonso Esquío, con tripulantes de la comarca; dicho privilegio libraba al puerto de Neda de pagar derechos de carga y descarga. Sin embargo, este derecho nunca fue del todo claro y el documento presenta “carácteres un poco sospechosos”<sup>477</sup>, por ello

---

<sup>473</sup> Ob. cit., DAVIES, *Holy Days and Holidays. The Medieval Pilgrimage to Compostela*, p. 190. Esta oración a San Nicolás del siglo XII apareció en YOUNG, K (ed.), *The Drama of the Medieval Church*, v. I, Oxford Clarendon Press, 1933, p. 187:

“San Nicolás llevanos al puerto después de la angustia de la muerte; llevanos al puerto, tu quien a tantos protegiste con amor piadoso.”

“O beate Nicolae  
nos ad portum maris trahe  
de mortis angustia;  
Trahe nos ad portum maris  
Tu qui tot auxiliaris  
Pietatis gratia”.

<sup>474</sup> Ob. cit., HUTCHINSON, *Medieval Ships and Shipping*, pp. 171-174.

<sup>475</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 82.

<sup>476</sup> COLECTIVO LIBUNCA, “Los Fueros de Algeciras y Alfonso XI”, *Revista de Neda*, n. 7, (2009), p. 65.

<sup>477</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 82. Según la profesora Ferreira este privilegio del 12 de septiembre de 1339 es una transcripción muy “deteriorada” del siglo XVIII de sucesivas confirmaciones de Juan II (Valladolid 12/4/1422), de Enrique IV

la villa de Neda a pleitó continuamente para poder ejercer este derecho con el puerto de A Coruña y de Ferrol, a los cuales les quitaba tráfico. Pero en ninguna documentación que conocemos aparece Neda como un puerto relevante en el comercio de la Baja Edad Media y tampoco aparece como un puerto con privilegio de carga o descarga.

Resumiendo, los puertos más importantes de la ribera derecha de la ría, Mugardos y Neda, estaban en zonas de amplio y fácil acceso para los navíos, aunque eran puertos que dependían de las mareas para que los barcos pudiesen atracar. Ambos puertos estaban muy bien comunicados por medio de numerosos caminos con otras villas y puertos de la zona<sup>478</sup> y además aparecen mencionados, también, en el escrito del peregrino italiano Bartolomeo Fontana<sup>479</sup>, lo que nos indica su cierta relevancia y que fueron, sin duda, los más apropiados para recibir a los barcos con peregrinos jacobeos ingleses dentro de la ría.

### 6.2.2. Ferrol en la Baja Edad Media

Tanto la ría de Ferrol y su entrada estrecha característica como la villa de Adróbica<sup>480</sup>, que sería probablemente el castro que se encontraba en la zona del

---

(15/5/1467) y Fernando VI (5/8/1746), intentando así recuperar alguna concesión obtenida durante el reinado de Alfonso XI pero que se habría perdido al convertirse la villa en señorío de los Andrade.

<sup>478</sup> Estos caminos llevaban a San Andrés de Teixido, Santiago de Compostela o a las villas de Pontedeume o Betanzos, dos villas muy visitadas sobre todo cuando se celebraban sus ferias mensuales.

<sup>479</sup> Véase nota 455.

<sup>480</sup> Suponemos que era una zona muy poblada, en esta área se encontró el tesoro Bedoya de la época castreña, que consta de diferentes piezas de orfebrería, aunque lo más importante son las monedas que abarcan un amplio período cronológico: desde un denario de Lucio Cassio Longino, del 63 a. C., hasta Domiciano.

actual barrio de Canido de Ferrol fueron ya mencionados por el historiador romano Pomponio Mela en el siglo I:

“En el territorio de los ártabros hay un golfo que da entrada al mar por una estrecha boca; es de amplio contorno y baña a la ciudad de Adróbica. Allí desembocan cuatro ríos, dos de ellos son muy poco renombrados, incluso entre los mismos indígenas y los otros dos que desaguan son el Mearus y el Ivía”<sup>481</sup>.

Apenas un par de veces aparece mencionado Ferrol antes de su formación en el siglo XIII. La primera mención procede de un archivo del monasterio de Xuvia, en un contrato de venta de 1087 donde se mencionaba un territorio de Trasancos, llamado San Julián de Ferrol<sup>482</sup>; la segunda vez data del año 1111 en la carta fundacional del Monasterio de Pedroso otorgada por Minia Froilaz quien concedía al nuevo cenobio “ibi medietatem de mea villa de Ferrol et suos homines”<sup>483</sup>.

El nacimiento de la villa de Ferrol se produjo en el siglo XIII en la parroquia de San Julián que estaba rodeada por los dominios territoriales y jurisdiccionales de los Monasterios de San Martín de Xuvia y Santa María de Sobrado. El término de la villa de Ferrol era bastante amplio puesto que incluía un número considerable de parroquias: San Julián de Ferrol, Santa Marina de Vilar, San Jorge de la Marina, San

---

<sup>481</sup> MELA, P., *Corografía*, Murcia, Universidad de Murcia, 1989, p. 83.

<sup>482</sup> 1087.05.30. En este documento Osorio Velasquiz con su hijo Payo venden a Rodrigo Fróilaz y su mujer Guncina González una parte de la iglesia de Santa Marina de Vilar que localizan el territorio de Trasancos a la orilla del río Jubia para dar a continuación, dar los límites de la misma comenzando por los términos de Sancto Iuliano de Ferrol. En ob. cit., MONTERO DÍAZ, *La colección Diplomática de San Martín de Juvia (977-1199)*, doc. X, pp. 63-64.

<sup>483</sup> 111.06.30. Este documento es una copia notarial del año 1543 del original en pergamino, en CAL PARDO, E., *El monasterio de San Salvador de Pedroso en tierras de Trasancos*, Colección documental, Excma. Diputación Provincial de La Coruña, A Coruña, 1984, pp. 235-236.

Juán de Esmelle, San Pedro de Mamarcón, San Martín de Covas, Santiago de Mandiá, San Pedro de Leixa y San Julián de Mugaros.

Ferrol como las otras villas cercanas tuvo que recibir por parte del Rey un fuero que regulase su constitución en nueva villa. Durante los reinados de Fernando II de León y Alfonso IX se otorgaron fueros a diferentes villas de Galicia, Ribadeo lo consiguió en 1182, A Coruña antes de 1208, Viveiro entre 1190 y 1210, Betanzos en 1219, Santa Marta de Ortigueira en 1255 y el de Cedeira, que como el de Ferrol o Neda<sup>484</sup> no están documentados. Es, sin duda, durante estos años cuando se otorgó la categoría de villa a la antigua parroquia de San Julián, desconocemos la fecha exacta del fuero por parte de Alfonso IX, pero se estima que podría haber sido entre 1200 y 1210<sup>485</sup>. En 1220 ya estaba constituido un concejo<sup>486</sup> en Ferrol, esto parece normal ya que después de otorgar el fuero se debía constituir un concejo que dependía del

---

<sup>484</sup> En 1360 los Andrade ya ejercían su poder en tierras de Neda; en un documento se pide a la abadesa del Convento de Santa Clara de Santiago que arriende las tierras, incluidas viñas de Neda a Fernán Pérez de Andrade quien ya ejercía como señor de dicha villa: “Nos, o concello da vila de Neda (...) con noso alcalde Diago Martís de Pays, alcalde ena dita villa por Fernan Pérez d’Andrade, damos e otorgamos (...). Poder aa abadesa e convento do mosteiro de Sta. Clara (...) que pode arrendar e arrende ao dito Andrade, todos los herdamentos, casas, viñas, e chantados... ena dita villa de Neda e seus términos (...)”. AHDS, *Fondo Sta. Clara C.47/70*, n. 61. En *Revista do Concello de Neda*, n. 6, (2003), p. 115.

<sup>485</sup> La fecha más probable para el nacimiento de Ferrol como villa de realengo es en el año 1202, una fecha en la que coinciden todos los confirmantes de una donación de Munio Heriz y que consistía en una herencia de Balón que fue donada a Sobrado; AHN, *Clero*, Sobrado, Tombo II, f.147 r-v. n. 437. En LOSCERTALES DE G. DE VALDEAVELLANO, P., (trans.), *Tombo del Monasterio de Sobrado de los Monjes*, dirección General del Patrimonio Artístico y Cultural, Archivo Histórico Nacional, Madrid, 1976, II, n. 437, p.400.

<sup>486</sup> RAMIL, E., *Historia de Ferrol*, Vía Láctea, A Coruña, 1986, p. 64.

En el año 1220 en unos documentos del Monasterio de Sobrado se hacen *in presentia alcallium et iudicum* de Ferrol que después aparecen como testimonio del mismo, eran Veremudus Pelaiz, *alcallis*, Petrus Pelaiz, *alcallis*; como iudex aparece Petrus Fernandi en 1220; en el año 1232, aparece el primer notario de la villa: *Laurentius, notarius* de Ferrol.



propio monarca por ser una villa de realengo, y además en el año 1268 aparece como puerto con aduana lo que supone su status urbano<sup>487</sup>. A Pontedeume se le otorgó el fuero en Benavente en 1270 pero no fue por motivos económicos, ya que lo único que se reguló fue la pesca y una feria semanal, sino que este fuero nace principalmente por la petición de la población del lugar para poder protegerse de los Andradre y de sus continuos abusos<sup>488</sup>.

Los monarcas trataron de reactivar la economía y el crecimiento de esta zona por lo que se otorgaron fueros al menos a una villa en cada una de las rías, ya que conocían las grandes posibilidades económicas en pesca y en marisco de esta comarca y, sobre todo, del comercio marítimo, lo que contribuyó a que poco a poco la costa gallega recuperase la actividad marítima estancada desde la época galaica romana y después de los continuos ataques de los normandos ocurridos entre los siglos IX y XI<sup>489</sup>.

Ferrol aparece como ciudad de realengo<sup>490</sup> desde la firma del privilegio firmado por el Infante Sancho, futuro Sancho IV, en 1283<sup>491</sup>:

---

<sup>487</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 82.

<sup>488</sup> *Ibíd.*, p. 82.

<sup>489</sup> A lo largo de estos siglos (IX-XI), hubo numerosos ataques normandos a Galicia, tenemos solamente unos cuantos documentados, aunque seguramente hubo muchos más. El primer ataque tuvo lugar entre el 844 y el 846 y fue un ataque sin intención de quedarse en la zona. Un segundo ataque ocurrió entre el 850 y 861 en la ría de Arousa. Un tercero tuvo lugar entre 966 y 971 cuando se presentó una flota de unos cien barcos en la ría de Arousa, desembarcaron en Iria Flavia y mataron al obispo Sisnado, se encaminaron hacía el interior matando, saqueando e incendiando, sufrieron una derrota por parte del obispo Gonzales Sánchez de Mondoñedo. Y un cuarto entre 1008 y 1038, entraron por el suroeste de Galicia y norte de Portugal por la desembocadura del Miño, el más violento de este último período fue el ataque del año 1015 en él que llegaron hasta Tui y se llevaron preso al obispo Don Alfonso.

<sup>490</sup> Aparte del fuero, mencionado arriba, otorgado por Alfonso IX entre 1200 y 1220 y que desconocemos, sabemos que el 5 de abril de 1250, Fernando III le concedió a Ferrol la exención de ser

“(…) por facer bien y merced al concejo de Ferrol concedo y otórgovos e confirmovos para siempre jamás todos fueros y privilegios, libertades e franquicias e cartas que oviestes en el tiempo del Rey don Alfonso mío bisabuelo e del Rey don Fernando mío abuelo e de todos los reyes e del (…) ninguno non sean osados de hir nin de pasar así nin de contratar nin embargar esta donación que vos facemos (…)”.

El mantener su condición de realengo le hubiese dado a la villa de Ferrol una evolución económica muy diferente a la que tuvo, pero esa condición la perdió en mayo del año 1364, cuando el rey Pedro I entregó la villa a Fernán Pérez de Andrade “o Bóo” (2º con este nombre) junto con las villas de Pontedeume, Vilalba y la parroquia de Santa María de Narahío<sup>492</sup>, por su apoyo en su lucha contra su hermano Enrique de Trástamara. El Señor de Andrade posteriormente cambió de bando y

---

visitada por un Alcalde o Alcalde Mayor de Galicia; este privilegio fue confirmado por Alfonso X el 5 de agosto de 1270 en Burgos y más tarde por Sancho IV en Toro el 22 de enero de 1283 y posteriormente por sus sucesores, en todos los casos no solo se confirma el privilegio de Fernando III sino que también sus foros, usos costumbres y libertades. En ob. cit., CORREA ARIAS, *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, p. 130.

<sup>491</sup> 1283.01.22. Toro. Archivos de los Duques de Alba (ADA), Palacio de Liria, c. 21-8. En ob. cit., VÁZQUEZ LÓPEZ, *Ferrol e la comarca ferrolá na Idade Media do século X ao XVI*, doc. XVII, p. 51.

<sup>492</sup> 1364.05.01. Murviedro. ADA, *Lemos, Andrade*, c. 343-8, en el Palacio de Liria se encuentra el original con la donación de Narahío; en RAG, *Fondo Salazar*, caja 106/21, se encuentra una transcripción manuscrita donde se incluye la donación de Pontedeume y Vilalba, este documento se inserta como documento ADA sin ninguna aclaración técnica, RAH, *Salazar*, M-48, ff. 102-103v (copia); en GARCÍA LÓPEZ, J. C., *Castilla y León durante los reinados de Pedro I, Enrique II, Juan I y Enrique II*, El Progreso Editorial, Madrid, 1893, III apéndice 1, p. 319. Hay bastantes dudas si realmente Pedro I donó Vilalba a Fernán de Andrade en Murviedro, sobre este tema, véase CORREA ARIAS, *A casa de Andrade 1160-1540. Nobreza, mentalidade e ideoloxía na Galicia baixomedieval*, pp. 179-181.

apoyó a Enrique<sup>493</sup>, por lo que en 1371<sup>494</sup> este rey le confirmará el privilegio anterior. En numerosas ocasiones, Ferrol trató de recuperar con todo su condición de realengo, aunque sus esfuerzos fueron en vano<sup>495</sup>; Ferrol dio muestras de su actitud antiandrade a lo largo del siglo XV, mostrando una actitud hostil y beligerante hacia la casa nobiliar de forma continua.

Sin duda, la pérdida de su condición de realengo a favor de la casa de Andrade marcó el desarrollo comercial y marítimo de Ferrol. Los Andrade pertenecían al primer rango de la nobleza gallega ya que eran señores de las villas de Ferrol, Vilalba, Neda, Viveiro, Cedeira, Narahío y Pontedeume lo que, sin duda, en el siglo XIV les convirtió en los señores más poderoso de esta zona y debido su férreo control, esta familia ahogó las posibilidades de una prosperidad económica y una dinamización comercial de esta zona, todo lo contrario a lo que pasó en A Coruña la cual al ser villa de realengo recibió por parte de los monarcas continuos

---

<sup>493</sup> GARCÍA ORO, J., *La nobleza gallega en la Baja Edad Media*, El Eco Franciscano, Santiago, 1981, p. 127.

<sup>494</sup> 1371.12.19. Burgos. En esta fecha y lugar Enrique II firma dos privilegios relacionados con las tierras de los Andrade:

- en el primero concede a Fernán Pérez o Bóo las villas de Pontedeume y Ferrol: “(...) damosvos por juro de heredad para agora e para siempre jamás, para vos e para vuestros herederos e para los que de vos vinieren los lugares de la Puente d’Ume y Ferrol (...)”, este privilegio fue posteriormente confirmado por Juan I en 1379, Enrique III y Juan II el 9 de Julio de 1442; RAH. *Fondo Salazar*, M-48, ff. 78v-70v. En ob. cit., CORREA ARIAS, *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, pp. 241-243, y en ob. cit., GARCÍA ORO, *Fernando de Andrade, conde de Villalba*, pp. 204-205.

- en el segundo se le concede las parroquias de Narahío, Recimil, Ferreira, Mugaridos, Ambroa y Vilachá. RAH. *Fondo Salazar*, M-48, ff.104r-105r. En ob. cit., GARCÍA ORO, *Don Fernando de Andrade, conde de Villalba*, pp. 205-206.

<sup>495</sup> En COUCEIRO FREIJOMIL, A. *Historia de Puente deume y su comarca*, Imprenta Vda. Miguel López Torre, Pontedeume, 1981, podemos ver los diferentes intentos de la villa de Ferrol por liberarse del señorío de los Andrade.

privilegios que contribuyeron en su despegue económico. Al ser señores de estos territorios, tenían sobre ellos plenos derechos jurisdiccionales además de la obligación de proteger sus territorios<sup>496</sup>.

Un aspecto positivo de este dominio señorial fueron las mejoras de las infraestructuras de la comarca, Fernán Pérez de Andrade construyó numerosos puentes y edificios religiosos como el convento de Santa Catalina de Montefaro<sup>497</sup>, su gran obra fundadora, o la ermita de Chanteiro, y en la villa de Ferrol reconstruyó el monasterio de San Francisco aunque fue destruido poco después junto con Ferrol en el año 1371<sup>498</sup>, cuando fue atacado por los portugueses en la guerra de sucesión de Portugal a la muerte de Fernando I cuyo trono fue disputado por Juan I de Castilla. Seis galeras portuguesas, después de estar en A Coruña, fueron a Ferrol y lo quemaron todo, a excepción de la iglesia:

“E de ahí partiram pera Cunha, e por lhe ñão queimarem a pescaría lherderam seiscentos francos , e ficaram allí parte das galés , e foram -se seis a Ferrol , e este foi todo queimado , que ñão ficou délle seño a egreja. Des ahí chegaram a Neida e foi preitejada por quatrocentos francos. E despois tornaram estas seis galés, e partiram com as outras todas da Cunha, e foram-se a Betanços (...)”<sup>499</sup>.

---

<sup>496</sup> Ob. cit., CORREA ARIAS, *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, p. 140.

<sup>497</sup> 1393.08.03. Burgos. Archivo Histórico del Reino de Galicia (AHRG), Fondo Vaamonde Lores, Montefaro, 4(6), n. 1; publicado en VAAMONDE LORES, C., *Ferrol y Puente de Ume*, Imp. Y Pap. De F. García Ybarra, Coruña, 1909, pp. 80-81.

<sup>498</sup> En este año el rey Enrique II nombra gobernador a Fernán Pérez “o Bóo” quien llevara a cabo una inmensa labor de defensa del litoral gallego; ob. cit., CORREA ARIAS, *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, pp. 134-135.

<sup>499</sup> LOPES, F., *Chronica de El-Rei D.João I*, v. 2, Escripório, Lisboa, 1897-1898, cap. CXXV, p. 157.

Este hecho nos puede hacer suponer que Ferrol y también Neda, al que se menciona, fuesen puertos de cierta relevancia o al menos así los consideraban los portugueses en su afán de destruirlos o al menos de cobrar una cierta cantidad de “francos” por no hacerlo, como fue en el caso de Neda<sup>500</sup>. Posteriormente, en 1384, Betanzos fue también atacada por los portugueses pero corrió mejor suerte al ser defendida valientemente por Fernán Pérez de Andrade<sup>501</sup>.

Ya anteriormente, en el reinado de Enrique II se habría reducido los puertos de realengo a tres únicos puertos<sup>502</sup>, además del de A Coruña, el de Viveiro y el de Baiona, si bien fue el puerto de A Coruña el que tuvo una mayor actividad comercial. El puerto de Ferrol se dedicó únicamente al comercio interior a pesar de que le había sido otorgado el privilegio de carga y descarga, al tratarse de un puerto pequeño con escasas infraestructuras pero con unas características naturales únicas; ya que tenía dos arenales que actuaban de rampas para que los barcos atracasen<sup>503</sup>, uno se conocía como el de la Cruz que estaba al abrigo de tres islotes que desaparecieron con la construcción de la Cortina<sup>504</sup> en el siglo XVIII y el otro arenal en el puerto de Curuxeiras justo a pie del antiguo Castro.

---

<sup>500</sup> Véase nota anterior.

<sup>501</sup> Ob.cit., CORREA ARIAS, *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, p. 135.

<sup>502</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 80.

<sup>503</sup> PIÑEIRO DE SAN MIGUEL, E., y GÓMEZ BLANCO, A., *El puerto y los puertos de Ferrol. El pasado y el futuro*, Cuaderno Ferrol Análisis 21, ed. Club de prensa de Ferrol, Ferrol, 2007, p. 33.

<sup>504</sup> La batería de la Cortina fue construída en la década del 1750 con un centenar de cañones en línea en el espigón que defendía la dársena del Arsenal del parque; la Cortina quedaba justo en frente de la entrada de la ría, así si algún barco lograba pasar entre los castillos (La Palma y San Felipe) de la entrada de la ría, algo improbable, lo siguiente que se encontraría sería esta batería con los cien cañones.

En cuanto al comercio marítimo, Ferrol no disponía de muchos barcos<sup>505</sup>, aunque otros puertos como Viveiro, Cangas o Fisterra no tenían cifras mayores en cuanto al número de barcos se refiere. Hay constancia de una cierta relación de Ferrol con bretones e italianos, ya que hubo un comercio desde Génova y Venecia hasta Inglaterra para vender sedas y especias, en el trayecto hacían escalas en los puertos gallegos como el de A Coruña, Muxía y Cee, pero también en el de Ferrol ya que según el cronista Vasco de Aponte, cuando a finales del siglo XV hizo un recuento de las propiedades y derechos de Fernán Pérez III “o Mozo” en referencia a los dineros que este caballero cobraba, mencionó las carracas y naos que venían a Ferrol<sup>506</sup>.

En esta situación de escaso tránsito comercial en la ría de Ferrol es poco probable que llegasen barcos de peregrinos de forma habitual, hecho que además constatan las licencias otorgadas a los barcos ingleses que venían en peregrinación a Santiago en las que no aparece mencionado el puerto de Ferrol. Sin embargo no podemos descartar que algunos barcos llegasen al puerto de Ferrol o a cualquier otro puerto de la ría de forma puntual para refugiarse de alguna tempestad o de los ataques de piratas, y porque estos puertos no debían de estar sujetos a ningún tipo de impuestos. El número de barcos con problemas que se refugiaban en otros puertos debía ser considerable ya que el puerto de A Coruña quiso hacerse también con este tráfico por lo que los Reyes Católicos firmaron una Cédula Real por la que eximían a los navíos que entraban en el puerto de A Coruña a causa del mal tiempo o de

---

<sup>505</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 233. La profesora Elisa Ferreira, afirma que entre 1380 y 1520 solo se han encontrado un registro de tres barcos de Ferrol.

<sup>506</sup> Ob. cit., RAMIL, *Historia de Ferrol*, p. 91.

ataques enemigos del diezmo de mar u otra cualquiera carga<sup>507</sup>; sin duda este documento pretendía atraer a estos barcos en peligro al puerto de A Coruña para que no se desviasen a otros puertos como podían ser los del golfo Ártabro (no se menciona ningún puerto en concreto) y demuestra una vez más, el apoyo que la Monarquía daba a A Coruña.

Son numerosos los puertos gallegos que tuvieron el privilegio de carga y descarga<sup>508</sup> y entre ellos además de Ferrol, estaban los de Ribadeo, Viveiro, Betanzos, A Coruña, Sta. Marta de Ortigueira, Cedeira, Baiona y A Garda, sin olvidar los puertos arzobispales de Pontevedra, Padrón y Noia que también lo tenían. Por tanto la mercancía que entrase o saliese por mar a lo largo de la costa gallega tenía que hacerse por uno de estos puertos con privilegio real y luego ser distribuída a otros lugares. Más adelante en 1452 se mencionó como puertos de carga y descarga a Ribadeo, A Coruña, Betanzos, Muros, Noia, Padrón, Pontevedra y Baiona aludiendo al mismo tiempo a Tui y Salvaterra del Miño, pero no aparecen Viveiro, Ortigueira, Cedeira y Ferrol aunque suponemos que conservarían este privilegio a pesar de no aparecer en el *Cuaderno de Portillo*<sup>509</sup>, tal vez porque tendrían un arrendamiento independiente al real o porque tenían muy poco tráfico. A pesar de ser bastantes los puertos que tienen el privilegio de carga y descarga, en el ámbito

---

<sup>507</sup> Cédula Real. 1488.12.7. AMC. Pleno n. 353. Véase anexo XIX.

<sup>508</sup> *CORTES de los antiguos Reinos de León y Castilla*, publicados por la Real Academia de la Historia, Madrid 1883-1903, v. I, p. 64.

El tráfico comercial en los puertos se canalizaba en aquellos que tuvieron el establecimiento de carga y descarga; Alfonso X en las Cortes de Jeréz en 1268 establecerá los puertos que tendrían carga y descarga entre todos los puertos castellanos tanto de realengo, arzobispales o de señorío. En este documento vemos los puertos autorizados.

<sup>509</sup> El *Cuaderno de Portillo* era un documento que había en los puertos con el privilegio de carga y descarga, donde figuraban las condiciones en él que los arrendatarios de las rentas de la Corona se hacían cargo de los diezmos de mar o alfolíes.

internacional son solo los puertos de A Coruña, Pontevedra, Noia y Muros los que realmente tuvieron destacada actividad comercial.

Como ya hemos dicho, en esta época la sal era un producto básico en los puertos pesqueros al ser necesario para conservar las capturas, por lo que tener el privilegio de la carga y descarga de la sal era primordial porque significaba además el poder desarrollarse económicamente. La sal pasó de ser una mercancía libre a ser de monopolio real en 1338<sup>510</sup>. Alfonso XI promulgó un Ordenamiento sobre la renta de sal, la controlaba y repartía a través de los alfolíes o almanacenes de sal. El puerto de Ferrol no tuvo el beneficio y el privilegio de la carga y descarga de sal que permitió a otras villas de la costa gallega, como Muros, Betanzos, A Coruña o Cedeira exportar pescado salado desde el siglo XIII favoreciendo así su desarrollo. A finales del siglo XV, a parte de estos puertos con el privilegio de la carga y descarga se permitió abrir nuevos alfolíes según fuesen haciendo falta y así se abrieron en otros puertos de Galicia como Bañobre<sup>511</sup>, pero los puertos de la ría de Ferrol no se mencionan.

Es también altamente significativo que el nombre de Ferrol aparezca tan pocas veces señalado en los portulanos de la época. Son muy escasos los portulanos dibujados por italianos o mallorquines donde podemos encontrar el nombre de Ferrol; son generalmente los marinos y comerciantes venecianos y genoveses<sup>512</sup> quienes mencionan a “Ferreo, Feror o Feroll” como puerto de recalada o puerto de abrigo en espera de mejor mar, momento en que aprovechaban para comerciar. En el

---

<sup>510</sup> AGS, *Diversos de Castilla*, Lib. 6, docs. 20 y 29. Aparece también citado en ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 162.

<sup>511</sup> AGS. RGS. V, 1480, 235. También en ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, p. 164.

<sup>512</sup> Ob. cit., CAMACHO, “Ferrol. En los antiguos portulanos”, pp. 15-16.



mapa de De Grazioso Benincasa de Ancona de 1467 aparece “Feror” junto con “Pondemia o Crunie”, pero no aparece ningún otro puerto de la ría<sup>513</sup>. Sin embargo, Ferrol no aparece mencionado en una de las cartas más utilizadas como era el mapa de Cresques<sup>514</sup>, o en el conocido portulano de Petrus Vesconte de Génova de 1313<sup>515</sup>, o en el portulano de portugués Pedro Reinel de alrededor de 1485, en estos normalmente aparece siempre Coruña<sup>516</sup> y aparecen también Ribadeo, Viveiro, Sta. Marta o Betanzos entre otros.

### 6.2.3. Control y violencia nobiliar

Todos aquellos viajeros y peregrinos que atravesaban las tierras de Andrade entre la ría de Ferrol y Pontedeume a lo largo del siglo XV, recorrían caminos muy peligrosos ya que esta zona se vio envuelta en numerosos enfrentamientos violentos tanto por parte de los campesinos en contra de los señores de Andrade, debido a los continuos abusos<sup>517</sup> de estos señores, como los de esta casa nobiliar con el resto de la

---

<sup>513</sup> En ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Lámina II. También en:

<http://www.bl.uk/onlinegallery/onlineex/unvbrit/p/001add000031318u000000a0.html>

<sup>514</sup> CRESQUES A. Y J., *Mapamundi del año 1375*. S.A. EBRISA, Barcelona, 1983, panel n. 3. Los puertos gallegos mencionados son: Ortiger (Ortegal)-Prior (cabo Prior)-Cifarga (islas Sisargas)-Torignana (Tourinán)-Finisterra-Vinoro (Vivero)-Cedea-Mina-Betanzos-Corogna-Cormes-Mongia (Mugía)-Sea (Cee)-Muras (Muros)-Noya-Corovedre (Corrubedo)-Pontavedre-Radondella-Baona de Minor-Mignor (río Miño).

<sup>515</sup> Biblioteca National, Paris. Res. Ge DD-687. También en ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Lámina I.

<sup>516</sup> AD Gironde, 2 Z, 1482 bis. También en ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, Lámina III.

<sup>517</sup> Los Andrade como señores de estas tierras de Bezoucos recibían los siguientes tributos: los campesinos debían pagar la “xugada”(pareja de bueyes) y el “carreto de pedra”, “serra”, “luctuosa” y el “décimo” del ganado; los cerdos criados en libertad tenían que pagar el “mortazgo” y por acceder al fuego se pagaba la “fumadega”, por pasar todas las puertas de la villa se pagaba el “portazgo” y por

nobleza gallega que apoyaban al rey para intentar recuperar las villas de Ferrol, Pontedeume y Vilalba, lo que los llevó a enfrentarse convirtiendo esta región en un territorio en el que no reinaba ni la paz ni la tranquilidad; esta situación de inseguridad no hizo fácil el tránsito de peregrinos por estas tierras ya que además de llegar a peligrar su vida también ralentizaba su tránsito hacia el santuario compostelano.

Ya cuando Alfonso X fundó Pontedeume con el fuero de 1270, se dejó constancia de ciertos abusos de los caballeros y sus escuderos hacia sus vasallos, por lo quizás ésta ya fuese una zona insegura al no haber villas de realengo<sup>518</sup>:

“Los omes de la tierra de Pruços et de Besoucos et de las feligresías que dizen de (...) Santiago de Franza, et San Salvador de Maninos, et San Julian de Magalofes, et Sca. María de Selloure, et San Salvador de Selloure, et San Mamede de Larina, et Santiago de Perlio (...), se nos enviaron querellar muchas veces que recibían muchos males et muchos tuertos de caballeros et de escuderos et otros homes malfechores que les robavan et les tomaban lo suyo sin su placer, et nos pidieron merced que les diésemos hun lugar, qual tuvyesemos por bien en que poblasen et les otorgásemos los nuestros Regalengos et

---

pasar los puentes el “pontazgo” (...). Había otros tributos que non eran fijos como el “yantar” y como la vianda que era el derecho del otorgante a ser mantenido y sustentado cuando iba de visita. RODRÍGUEZ GALDO, M<sup>a</sup> J., *Señores y campesinos en Galicia en los siglos XIV y XV*, ed. Pico Sacro, Santiago, 1976, pp. 201-203.

<sup>518</sup> Tanto Pontedeume como Ferrol han alternado una situación de realengo y señorío a lo largo de los siglos XIV y XV, sin embargo el poder de la casa Andrade ha sido siempre tan fuerte que cuando gozaban de la situación de realengo los Andrade seguían actuando como si fuesen los señores. Hemos tratado de resumir la situación tan cambiante de estas poblaciones basándonos en los privilegios otorgados por los reyes correspondientes. Véase anexo XX.

todos los nuestros derechos que avimos et avemos et debemos por aver en esta tierra et estas feligressias sobredichas”<sup>519</sup>.

Con este fuero se quería que la gente se reagrupara para hacer frente a la nobleza local ya que los vecinos de la comarca protestaban por las tropelías que los señores hacían a sus vasallos. Basándonos en el pleito Tabera-Fonseca<sup>520</sup> los afectados fueron principalmente los campesinos de la zona pero hubo incluso también sacerdotes, mercaderes, viajeros y peregrinos; y los delitos más denunciados no solo fueron robos generales de ganado y cosechas, sino que hubo también denuncias por muertes violentas y por destrucción de propiedades.

Las quejas presentadas eran por diversos delitos como robos, violaciones o por obligar a los vasallos a transportar leña, pan y vino sin pagarles nada<sup>521</sup>, o porque no dejaban a los vecinos emigrar a otras partes<sup>522</sup>. Todas las quejas del Consejo de Ferrol no sirvieron de nada, y además, en ocasiones a los vecinos se les llegó a amenazar con la horca. Una de las primeras y más destacadas quejas fue la del

---

<sup>519</sup> 1270.12.30. ACS. *Colección López Ferreiro*, S. 7/25 (carpeta 2, n. 21). En ob. cit., LÓPEZ FERREIRO, *Colección Diplomática de Galicia Histórica*, pp. 161-169.

<sup>520</sup> Este pleito entre el arzobispo de Santiago de Compostela y después de Toledo, Alonso III de Fonseca, y su sucesor Juan Pardo de Tabera. Este último le reclama dinero por la indemnización de la destrucción de las propiedades de la mitra compostelana durante el enfrentamiento irmandiño. Este documento es esencial para conocer el patrimonio del arzobispado entre los siglos XIV y XV, además de los conflictos señoriales del siglo XV.

<sup>521</sup> 1491.02.05. Sevilla. AGS-RGS. II-1491, f. 279. En ob. cit., GARCÍA ORO, *Don Fernando de Andrade conde de Villalba (1477-1540)*, p. 251. Los Reyes Católicos ordenan al Gobernador y alcaldes mayores de Galicia que conozcan las denuncias de los vecinos de Ferrol sobre imposiciones indebidas con que son molestados por los Andrade.

<sup>522</sup> 1491.01.30. Sevilla. AGS-RGS. I-1491, f.129. En ob. cit., GARCÍA ORO, *Don Fernando de Andrade conde de Villalba*, pp. 249-250. Los Reyes Católicos encargan al Gobernador y alcaldes mayores de Galicia el conocimiento de la prohibición de emigrar que imponían los Andrade a sus vasallos.

estanco del vino en la villa de Ferrol que impusieron los Andrade<sup>523</sup>, que con ello obligarán a los vecinos a comerciar y consumir solamente los vinos de las propiedades de esta familia, y por tanto tenían que dejar perder sus propios vinos<sup>524</sup>:

“Tenían fecho una hordenanza en la dicha villa que ninguno vendiese en todo el mes de junio de cada año ni comprasen ni cediesen ni bebiesen otro vino salvo de los dichos Hernán Peres e Diego Andrade al presio que ellos les plasia e estava por leyes e sobre ello dis que pusieron ciertas penas las quales dis que executaran en las personas que lo contrario fisiesen de manera que los vecinos de la dicha villa dexaran perder sus vinos e no los bebían”.

Este control de los Andrade sobre el comercio del vino en esta zona es también muy significativo en nuestra investigación ya que no debemos olvidar que la peregrinación marítima desde Inglaterra estaba completamente ligada al comercio del vino, por lo tanto si en un puerto no había este comercio probablemente tampoco habría el tránsito de peregrinos jacobeos que llegaban en esos barcos mercantes.

Ante esta difícil situación la población, cansada de tanto abuso, se levantó en esta ocasión por primera vez en las comarcas de Pontedeume, Ferrol y Vilalba en 1431 contra Nuño Freire conocido como “O Mao”, este primer levantamiento no se extendió por el resto del señorío de los Andrade. Fue un levantamiento en armas de

---

<sup>523</sup> Era práctica normal en aquella época que se vendiese primero los productos del Señor y luego él de sus vasallos.

<sup>524</sup> 1491. 01.05. Sevilla. AGS-RGS, I-1491, f. 128. En ob. cit., GARCÍA ORO, *Don Fernando de Andrade conde de Villalba*, p. 249. En esta orden los Reyes Católicos instan al Gobernador y alcaldes mayores de Galicia a examinar el monopolio del vino que los Andrade practicaban en la villa de Ferrol.

más de tres mil hombres capitaneado desde la villa de Ferrol por el hidalgo Ruy Sordo. Este hecho nos da una idea de la situación de violencia, peligrosidad y hartazgo que había en la zona. Es posible que este levantamiento pudiese estar influenciado por la “peasant’s revolt” que tuvo lugar en Inglaterra a finales del siglo XIV<sup>525</sup>, una noticia que pudo llegar desde Inglaterra por los peregrinos en ruta marítima, dado que también se habían sublevado contra la nobleza por su continuo abuso y aumento de los impuestos, un hecho, que no podemos olvidar ocurría prácticamente en toda Europa.

Posteriormente en el año 1467 estalló la segunda revuelta irmandiña y fueron derribadas las fortalezas de Vilalba, Andrade, Ambroa y Caamouco además del palacio de Pontedeume; sabemos de la participación activa de los vecinos de la zona por los testimonios del arzobispo de Santiago, en el pleito Tabera-Fonseca donde hubo numerosos testigos de las parroquias de la península de Bezoucos. Todos estos testigos coinciden en sus testimonios que las posesiones de los Andrade fueron destruidas y tuvieron que ser posteriormente reconstruidas:

“Pedro da Cancela, vecino de la feligresía de Santiago de Franza, que dijo “que los irmandiños derrocaron a Fernán de Andrade, de la casa Andrade, y su fortaleza de Andrade e Vilaba e Narahío y los palacios de Pontedeume; Juan Carnero labrador veciño de San Martiño de Andrade, declaró que “se derrocaron las fortalezas de Ferrán Pérez, la fortaleza de Andrade”; Alonso García de Parga, bachiller de Pontedeume afirmó que fueron derrocadas las fortalezas; dijo lo

---

<sup>525</sup> La revuelta del campesinado de los condados de los alrededores de Londres en contra de la nobleza y del clero, tuvo lugar en junio de 1381.

mismo Ruy de San Boulo, vecino de San Boulo en el coto de Caaveiro; entre otros testigos estuvieron: Juan de Giasen, labrador y vecino de Santiago de Caaveiro, Juan de Couto, labrador vecino de San Martín Andrade, Juan de Bouçoa, vecino y labrador de Grandal, Pedro dos Fojos labrador de Santa María de Cabalar y Juan Gallego de Teixeira, vecino labrador de Santiago de Caaveiro”<sup>526</sup>.

En el período entre los dos levantamientos hay numerosos problemas entre la Monarquía y los señores de Andrade por el dominio del territorio de la península de Bezoucos, en 1441, como vimos anteriormente<sup>527</sup>, Pontedeume era entonces de realengo y los de Andrade imponían su dominio en la zona ante lo cual los reyes se quejaban<sup>528</sup> a otros nobles de la situación y pedían que no ayudasen a los Andrade en su propósito.

Con todo, los Andrade continuaron durante el reinado de los Reyes Católicos<sup>529</sup> siendo los Señores de la villa de Ferrol y su comarca, por lo que las

---

<sup>526</sup> RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A., *Las fortalezas de la mitra compostelana y los “Irmandiños”, pleito Tabera-Fonseca*. Tomo I. Fundación Pedro Barrié de la Maza, Conde de Fenosa, 1984, pp. 106-9.

<sup>527</sup> Véase nota 518.

<sup>528</sup> Ob. cit., CORREA ARIAS, *A casa de Andrade (1160-1540)*, pp. 640-642. Se reproducen varias cartas reales de Juan II para que ciertos nobles gallegos y el obispo de Mondoñedo no ayuden a los Andrade en su pretensión de tener a las villas de Pontedeume, Ferrol y Vilalba.

<sup>529</sup> 1476.03.31. Madrid. ADA. *Sección Lemos*, c. 84-40. En gratitud al apoyo de Diego de Andrade los Reyes Católicos le confirman el señorío de Pontedeume, Ferrol y Vilalba en los mismos términos en que le fuera confirmado a Fernán Pérez, o Mozo, el 9 de julio de 1442; y un año más tarde (1477.07.11. ADA. *Sección Lemos*, c. 84-40) vuelven a confirmar los anteriores privilegios en gratitud a la defensa que Don Diego de Andrade hizo de A Coruña (1477.11.25. Sevilla, *Sección Lemos*, Andrade, c. 85/39). En ob. cit., GARCÍA ORO, *Don Fernando de Andrade conde de Villalba (1477-1540)*, pp. 230-232. A pesar de su gratitud hacia Diego de Andrade, sabemos de la desconfianza que tenían del Andrade los Reyes y que demuestran cuando la reina Isabel en términos poco amistosos se refiere a Diego de Andrade para que no se le nombre capitán y que no se le pague ningún sueldo:

quejas de los vecinos se repiten hasta a finales del siglo XV<sup>530</sup>. Esos agravios cometidos por los Andrade resultaban ilegales para el Concejo de Ferrol pero no podían hacer nada ante esta situación de abuso continuo, por el control absoluto que tenía esta familia nobiliaria en la zona.

Debemos sin duda alguna relacionar este sometimiento de los Andrade con el poco desarrollo comercial del puerto de Ferrol y de los otros puertos de la ría, un desarrollo que sí tuvo el puerto de A Coruña que era una villa de realengo y gozaba de los favores de la Monarquía. Este control señorial de la zona provocó una violenta tensión entre los señores de Andrade y el pueblo lo que hizo de la comarca un lugar poco recomendable para el libre tránsito de viajeros y peregrinos y contribuyó a frenar tanto su actividad mercantil como su desarrollo económico.

Pero los Andrade son, en definitiva, un producto de la época; por un lado encontramos que son una familia cristiana y devota que construye iglesias y

---

1479.07.25. Trujillo. AMC. Reales Cédulas, n. 340. Aún así está muy clara la diferencia de actitud de los Reyes Católicos en relación a sus antecesores que defendían el realengo, Juan II confirmó varias veces las condiciones de realengo en las posesiones más preciadas por los Andrade en los años 1412, 1429, 1432, 1434, 1441, 1464 y 1467, aunque esta condición de realengo no les sirvió de mucho puesto que los Andrade no cesaron de hostigar y molestar a la población de la zona. Ob. cit., CORREA ARIAS, *A casa de Andrade 1160-1540*, pp. 266-268.

<sup>530</sup> En la década de los noventa hay numerosas quejas (véase notas 521, 522 y 524) de los vecinos de Ferrol, Narahío o de los cotos del Barreiro e Iglesiafeita, sobre diversos miembros de la familia Andrade como Diego, Fernán Pérez y María de Haro y de las que tenemos más documentos: 1490.07.8. Córdoba. AGS-RGS. VII-1490, f. 129/ 1491.01.30. Sevilla. AGS-RGS. I-1491, f. 88/ 1491.02.11. Sevilla. AGS-RGS. II-1491, f. 143/1491.02.11. Sevilla. AGS-RGS. II-1491, f. 271/ 1491.05.26. Moclín. ADA. *Casa de Lemos*, c. 3-124/ 1498.08.02. Valladolid. AGS-RGS. VIII-1498, f. 9. En ob.cit., GARCÍA ORO, *Don Fernando de Andrade conde de Villalba*, pp. 248-262. Existen también quejas anteriores aún cuando se suponía que eran tierras de realengo, cuando en enero de 1432 Pedro Padrón, procurador del concello de Ferrol, se presenta delante del palacio de Juan II en Zamora: AGS. Patronato Real, caja 58, doc. 25 (copia).

monasterios, pero por otro lado se muestra usurpadora de los bienes eclesiásticos y de sus vasallos<sup>531</sup>. Son pura contradicción<sup>532</sup>, como quedó perfectamente reflejado cuando Fernán Pérez de Andrade apoyó primero a Pedro I el Cruel y luego a su hermano Enrique II o cuando defendió a A Coruña del duque de Lancaster, defensa que no estuvo muy clara pero aún así ha pasado a la historia como un valiente defensor de A Coruña.

#### 6.2.4. Condiciones de la ruta

La ruta de peregrinación desde los puertos necesitaba una serie de infraestructuras a lo largo del camino para facilitar el viaje, las vías deberían estar bien cuidadas y tener puentes, pero también con posadas, hospitales o monasterios para dar albergue y cuidados a los peregrinos en su camino; al mismo tiempo fueron surgiendo edificios religiosos de diferente tipo como ermitas, iglesias, capillas y monasterios. La península de Bezoucos<sup>533</sup> fue una zona con buenas condiciones para viajar ya que tenía numerosos caminos y además Fernán Pérez de Andrade mejoró las vías de comunicación y construyó edificios religiosos y civiles; cambió el puente de madera de Pontedeume por uno de piedra y levantó un hospital en el medio, reconstruyó también el puente de Xuvia que unía sus posesiones de Neda con Ferrol y el puente del “porco” a las afueras de Miño de camino a Betanzos<sup>534</sup> y mandó construir los monasterios de San Francisco en Ferrol y el convento de Santa Catalina

---

<sup>531</sup> Para ver más sobre este punto ver ob.cit., GARCÍA ORO, *Don Fernando de Andrade conde de Villalba*, pp. 22-23.

<sup>532</sup> Ob. cit., CORREA ARIAS, *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, p. 224.

<sup>533</sup> Véase anexo XVIII.

<sup>534</sup> CORREA ARIAS, J. FR., “A ponte do Ume”, en *Cátedra*, Pontedeume, n. 2, 1995, pp. 23-24.



en Mugarodos, por tanto cuando los peregrinos llegaban a cualquier de los puertos de la ría se encontraban con unas buenas infraestructuras en su paso por las tierras de esta zona.

Hemos visto como los peregrinos que viajaban por mar siguieron las rutas trazadas por los normandos, los cruzados, los primeros misioneros celtas y las primeras rutas comerciales, y cuando estos peregrinos llegaban a tierra los caminos que tomaban eran principalmente las viejas vías romanas. En las tierras de la ría de Ferrol los caminos medievales se trazaron sobre antiguas vías romanas como la vía secundaria que enlazaba el seno de la ría de Ferrol con la Vía XX del Itinerario de Caracalla “per loca marítima”<sup>535</sup>, que unía el Imperio con la costa y que se unía, a su vez, con la Vía XIX que unía Braga con Astorga. Esta Vía XX recorría la fachada atlántica de Galicia en su interior pero no llegaba a la costa, así que debía existir una forma de llegar al mar desde esta Vía XX; la línea serpenteante de la costa gallega con cabos y penínsulas que forman amplias rías en donde desembocan diversos ríos, necesitó de una infraestructura más compleja de vías menores que uniera la costa, donde había diversas villas romanas como la de Noville en Mugarodos, con la Vía principal y así poder transportar pescado, vino, productos elaborados y una gran diversidad de materia prima.

Estos viejos caminos fueron conocidos por los habitantes de esta comarca, desde Ortigueira y la mariña alta hasta el propio Pontedeume, porque la utilizaban en su peregrinación a Compostela y a San Andrés de Teixido, y también para ir a las

---

<sup>535</sup> En esta zona se han encontrado restos romanos en concreto en Mugarodos en la villa de Noville y en los alrededores de Ferrol el tesoro Bedoya, lo que nos hace suponer que desde siempre esta era una zona con destacadas vías de comunicación, y que fueron aprovechadas en la Edad Media.

ferias y mercados de las villas de Pontedeume<sup>536</sup> y de Betanzos, principales villas del señorío de Andrade.

Los caminos estaban bien trazados, un buen ejemplo es la ruta desde los puertos de Viveiro y Ortigueira hasta Pontedeume que fue utilizada por mercaderes y también para la peregrinación a San Andrés de Teixido; este camino llegaba a Pontedeume pasando por Laurentín, un camino que se corresponde al actual, a continuación se pasaba por San Martín de Goente, Filgueiras y se seguía hasta A Capela, Pousadoiro y el Monasteiro de Caaveiro, aunque se podía desviar a As Neves para continuar por Lavandeira hasta San Estevo de Eirines y Cabañas. Desde Pontedeume hacia Betanzos se subía a San Miguel de Breamo y se pasaba San Juan de Vilanova, San Pedro de Perbes, Santa María de Castro, Santa María de Miño, y se cruzaba el puente del “porco” hasta San Pantaleón y San Martín de Tiobre, posteriormente se descendía y después de cruzar el puente viejo se llegaba a la villa de Betanzos<sup>537</sup>.

Las dos villas más importantes de la península de Bezoucos, Ares y Mugaridos<sup>538</sup>, estaban muy bien comunicadas entre sí y a su vez con Pontedeume. Y

---

<sup>536</sup> LÓPEZ CALVO, X. A., “Peregrinación, hospitalidade e pegadas xacobeas na comarca eumesa”, *Cátedra*, Pontedeume, n. 6, (1999), p. 167.

<sup>537</sup> FERREIRA PRIEGUE, E., “Los caminos medievales de Galicia”, *Revista de Neda*, Concello de Neda, Neda, n. 7, (2004), p. 168-9.

<sup>538</sup> Vales Villamarín hace referencia a una ruta jacobea que comenzaría en Mugaridos y el Seijo y que tendría el siguiente itinerario: desde Mugaridos y el Seijo se reunían en San Juan de Piñeiros cruzaban Limodre, rodeaban su antigua iglesia y llegaban a San Martín del Porto, ya en Cabañas cruzaban el puente sobre el Eume; un a vez en Pontedeume subían por la calle el Empedrado hacia el lugar de Breamo y se llega a la aldea de Campolongo, luego pasaban por el casal de la Regueira, iniciaban la cuesta del Viadeiro y cruzaban el río Báxoi, a continuación pasaban pasa por Santa María de Castro y cruzaban el puente do Porco sobre el río Lambre; seguían hacia el caserío de Porto, subían la cuesta de Matabalos hasta llegar al lugar de Chantada y se internaban en el Francés y la Rúa hasta llegar a San Martín de Tiobre y luego hasta el santuario de los Remedios. Desde aquí, hasta algunos

desde esta villa se iba a Mugardos por Camouco -aún se conserva el topónimo de Camino Grande y restos de la calzada empedrada, se entraba en Ares por el puente de la Ciscada, de origen romano, se pasaba por Cervás con su castro, por la ermita gótica de Nuestra Señora del Chanteiro y por el convento de Santa Catalina de Montefaro del siglo XIV en lo alto del monte; se bajaba a San Julián de Mugardos y se iba por Pedreira y Santiago de Franza hasta San Salvador de Maniños y después de pasar por Barallobre y Perlío, se unía al camino de Pontedeume en Fene<sup>539</sup>, y desde allí se seguía hasta Neda, donde se cruzaba por el puente de Xuvia hasta el Monasteiro de San Martín del Couto y desde allí partían los caminos hacia Santa María de Caranza, San Julian de Ferrol, Serantes, a Graña, y Brión y hacía la zona de Trasancos; también desde este Monasterio de San Martín partía el camino para San Andrés de Teixido, pasando por Cedeira que era un puerto ballenero también muy activo<sup>540</sup>. Desde Neda a Pontedeume había un camino antiguo que después de dejar Neda pasaba por Regueiro, subía a la Silva, atravesaba Gunduríz y Sartego bajaba hasta Fene volvía a subir hasta Santa Ana, pasaba por Laraxe, San Martín de Porto, Cabanas y, finalmente, llegaba a Pontedeume. En Fene se cruzan varios caminos: el del este que iba hacia Mondoñedo y hacia la Mariña lucense, el del norte hacia San Andrés de Teixido y está también el del sur que iba a Santiago de Compostela. Vemos entonces que la red viaria en este tramo es numerosa y entrelaza todos los

---

kilómetros antes de llegar a Compostela, el camino coincidía con la vía romana desde *Brigantium* a *Bracara Augusta*. Cuando llegaban a Bruma los peregrinos se juntaban con los que venían desde A Coruña. VALES VILLAMARÍN, F., “Las antiguas rutas jacobeanas del territorio brigantino”, en *Revista de Neda*, Neda, n. 7, (2004), pp.152-160.

<sup>539</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “Los caminos medievales de Galicia”, *Revista de Neda*, p. 170.

<sup>540</sup> *Ibíd.*, p. 166.

pequeños núcleos de población y casales con las villas más importantes, lo que facilitaría el camino a los peregrinos que comenzasen la ruta por este territorio.

Por ser ésta una zona de rías y numerosos ríos los caminos necesitaban puentes, algunos de ellos ya fueron construidos por los romanos aunque sufrieron considerables reformas a lo largo de este tiempo. Son varios los puentes de esa época que aún conservábamos hoy en día como el puente sobre el Eume, el puente de la Ciscada en Ares, el puente sobre el Beelle entre Neda y Sillobre o el puente sobre el río Xuvia<sup>541</sup>; de ellos el puente más conocido por su longitud e importancia fue el de Pontedeume, ya mencionado en el fuero otorgado a esta villa en 1270<sup>542</sup>. Sabemos

---

<sup>541</sup> Para ver más sobre el tema de los puentes véase ob. cit., CORREA ARIAS, *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, p. 155.

<sup>542</sup> 1270.12.30. ACS. *Colección López Ferreiro*, S. 7/25 (carpeta 2, n. 21). En ob. cit., LÓPEZ FERREIRO, *Colección Diplomática de Galicia Histórica*, pp. 161-169. También en ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, “Los caminos medievales de Galicia”, pp. 167-8: “Pero couce de Miino, et por entre ambas Veas, et pela boca bofia et pela pena de Nande, et ven ferir en França, e per riilo, et pelo rio de Louille, et desí como vay ferir ena agoa de Coutes, et per ese Regeyro a cima a o logar que chaman o castiñeyro caluo de san Giao, et como vay denfenito por sobre la pegaríña adicuçada, monta por so a pena curua et a pedra chantada de contra a porta de Iohan Martís alende o vilar de Gandeisto, et como vay ferir aa pedra chanta da fonte do Salgeyro, et vay ferir aa ayroa que chaman de Bidueyro, et como se departe do rego de Bidueyro et vay ferir dese Rego a o río de Beelle, et como vay feriraa danta, et ende ao porto de Lignares, et des ende ao Carballo arrancado, et vay ferir aa pena Vidriera, et vay ferrir aa pena do Caniço, et des ende aa iglesia de Biztouruel cose vay ferir pelo camino a enfesto aa pena forcada que está sobre Carual de Infante (el “camino grande” de Narahío, que va a Neda ), et como se vay en proo pelo Regeyro, et vay ferir e en proo eno Regeyro de Mogonde, et como se vay ferir aa ponte de Mogonde (Ponte de la Calzada, en Almigonde) et vay ferir aa pedra chantada que esta sobre cormas, et como vay ferir ao porto dos Frades, et como se vay ferir ao porto d’Espae (Espá) como vay ferir en Villa ey vay ferir eno Eume, et vay ferir ao enfesto ena agoa de Cerueyra (Arroyo da Cal Vella), et ende eno Camino como departe do couto de villa Alua ao Couto de Sancho (Paos de Conde, Moncouso), et ende ao camino como se vaya a Pedraça (el camino que va a Baamonde por Buriz), et ende ao Castelo d’Aranga, et des ende á veiga, et ende á agoa de Mandeu, como se sal ao couto de Cena per ú se departe o couto de Betanços et vay ferir entre Touriñao e Villouzas, et ende como vay ferir entre Teoulfe (Tiulfe) eo couto de o Souto, et ende como vay ferir eno mar et vay ferir aa ponte de lunquaras et vaya o couce de Miño sobredito”.

que este puente tenía tanto una función económica como social y religiosa, al mismo tiempo fue un puente único en la época por su longitud y estructura. En el hospital que estaba en medio del puente se celebraba misa y se atendían a los peregrinos, un gran número de ellos pasaban por él debido a que era parte del Camino Real desde Ferrol hasta la villa de Pontedeume y desde esta a la villa de Betanzos, Coruña y Santiago.

Hemos visto que con relación a caminos y a puentes existía una buena y abundante infraestructura que facilitaba cualquier ruta de peregrinación. Sin embargo, para una ruta de peregrinación era, sin duda, necesaria la existencia de otras construcciones como los hospitales<sup>543</sup>. Los hospitales que hubo a lo largo de las rutas jacobeanas fueron generalmente pequeños y sencillos, que normalmente tenían como asistente a una mujer o a un matrimonio. Allí recibía el peregrino comida y alojamiento, así como unos servicios sanitarios básicos aunque también en ellos se atendía a los pobres de la zona y se celebraban misas, no podemos olvidar que la mayor parte de estos hospitales dependían de órdenes religiosas.

---

<sup>543</sup> Los hospitales medievales tenían una función muy clara que era la de proteger, cuidar y controlar el continuo tránsito de peregrinos y viajeros y todo lo que ellos llevaban con ellos, además de ocuparse de los pobres y enfermos. Se realizaban varias funciones, la primera y la principal era la de curar pero también servían de asilo a donde acudían los necesitados, eran como un hostel para la atención al viajero que pasaba y por supuesto, a los más necesitados que muchas veces eran los propios peregrinos.

La administración de los hospitales estaba casi siempre en manos de las instituciones religiosas, sobre todo de los monasterios aunque también de las Órdenes militares e incluso de las parroquias y cofradías. Los señores del lugar solían fundar y dotar a los hospitales y albergues y era deber del clero ocuparse de ellos. Los hospitales grandes y pequeños se multiplicaron con el paso del tiempo pero sufrieron graves problemas económicos con la crisis del XIV, y además cada vez fueron más utilizados por vagabundos o pícaros que incluso se hacían pasar por peregrinos, y ocasionaban prejuicios a los verdaderos necesitados. Ob. cit., GÓNZALEZ VÁZQUEZ, *Las mujeres de la Edad Media y el camino de Santiago*, p. 77.

Con el tiempo fueron apareciendo cada vez más hospitales a lo largo de los caminos y en las ciudades<sup>544</sup>, además la presencia de hospitales no fue algo exclusivo de la ruta jacobea<sup>545</sup>, sino de aquellos lugares donde se hiciesen necesarios; incluso se llegó a rivalizar en prestar atenciones caritativas por parte de las autoridades ya fuesen civiles o religiosas. La presencia de hospitales desarrolló un papel decisivo en la atención a los más necesitados, realizando una importante labor social y de caridad sin la cual las rutas de peregrinación no hubiesen sido tan populares.

En esta zona de Ferrol no existen hospitales a finales de la Edad Media<sup>546</sup>, esta falta de hospitales es un claro indicio de que el paso de peregrinos por esta zona no debió ser muy abundante ni continuo. Pero sí hubo numerosos monasterios que tuvieron también la labor de atender y ayudar a los peregrinos, como el monasterio de San Francisco en Ferrol fundado por Fernán Perez a las afueras de la villa. En la ría de Ferrol hubo otros monasterios en la Baja Edad Media que pudieran ayudar a los peregrinos o necesitados como fue el de San Martín de Xuvia, el convento de Santa Catalina de Chanteiro y el monasterio de Santiago en Franza del que apenas tenemos referencias si bien aparece en una carta de donación de Rodrigo Froilaz ya

---

<sup>544</sup> Ob. cit., GARCÍA DE CORTÁZAR, “Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa medieval”, *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el occidente medieval*. p. 45.

<sup>545</sup> MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M. y QUINTANA LLAMAS, G., “Los hospitales rurales en la ruta jacobea San Gregorio de Rabanal del Camino”, en *Compostellanum*, v. 34, n. 3-4 (1989), p. 351.

<sup>546</sup> En Neda hubo un hospital con una capilla de peregrinos donde hoy en día está la casa del Concello pero su fundación a fue comienzos del siglo XVI, un poco posterior a nuestra investigación; fue fundado por Margarita Fernández do Vilar, mujer de Pedro García, bajo la advocación del Santo Espíritu para dar alojamiento y sustento a los pobres. GONZÁLEZ BONOME, M. A., “Hospitales de peregrinos: de Ferrol a Santiago”, *Aulas no Camiño. Un estudio interdisciplinar de realidade galega que atravesamos os Camiños de Santiago. O Camiño inglés e as rutas atlánticas de peregrinación a Compostela*, Universidade da Coruña, Ferrol, (1997), p. 318.

en 1114 donde cede una parte del monasterio a San Martín de Xuvia<sup>547</sup>; y no debemos olvidarnos del hospital que estaba en medio del puente sobre el Eume donde los frailes franciscanos se ocupaban, por cuenta propia, de arreglar el hospital, de asistir a los peregrinos y de celebrar las misas.

A lo largo de los caminos de peregrinación se solían encontrar posadas cuya presencia solía además indicar el desarrollo urbano<sup>548</sup>. Se encontraban normalmente en lugares bastante poblados, muchas veces eran casas particulares en las que su dueño las había preparado para su nueva función, solían contar con una gran planta baja para un establo que podía además ser utilizado como almacén; tenían una sala con chimenea separada o no de la cocina, unas cuantas habitaciones aunque generalmente lo más común fuese una gran sala con la mayor parte de los lechos<sup>549</sup>. De este tipo de construcciones no tenemos referencia alguna en esta zona de Ferrol, si bien, quizás Pontedeume pudiese tener alguna por ser la villa con más movimiento de la comarca, debido principalmente a la feria.

Lo que sí que encontramos en esta zona y a lo largo de los caminos desde la ría de Ferrol numerosas iglesias desdichadas a Santiago como los de Xuvia (Narón), Franza (Mugarodos), A Capela (A Capela), Barallobre (Fene), Pontedeume y Boebre, Adragonte (Paderne) y Betanzos; las dos iglesias dedicadas a Santiago en la

---

<sup>547</sup> 1114.09. En ob. cit., MONTERO DÍAZ, doc. XXIII, pp. 72-73.

<sup>548</sup> El peregrino Bartolomeo Fontana, monje y astrónomo italiano, en el año 1539 describió los principales santuarios y lugares por los que pasaba el Camino de Santiago y menciona que había en el camino monasterios y posadas a lo largo de la ruta norte, una ruta que no era seguramente la más utilizada, pero no tuvo problemas para conseguir un sitio donde descansar: “En Ribadeo se entra en Galicia, pues todo es montaña y valles, en lo que, fuera de algunos peregrinos, pocos viajeros se encuentra; es cierto que las aldeas abundan y que en cada casa, además de los hospitales se encuentra posada.”

<sup>549</sup> Ob. cit., GARCIA DE CORTÁZAR, “Viajeros, peregrinos, mercaderes en la Europa medieval”, *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el occidente medieval.*, p. 44.

península de Bezoucos, las iglesias de Franza<sup>550</sup> y Barallobre<sup>551</sup>, creemos que seguramente fueron construídas por el gran fervor que había por el santo en esta comarca<sup>552</sup> más que por la posible llegada de peregrinos por vía marítima, puesto que dos últimas iglesias fueron construídas en la primera mitad del siglo XII antes de la masiva llegada de peregrinos.

Otros santos de gran veneración por parte de los peregrinos fueron San Martín, San Julian, San Cristobal, San Salvador y sobre todo San Nicolás que tiene una iglesia en el muelle de Neda, como ya dijimos.

#### 6.2.5. Seguridad y protección

Como ya hemos apuntado anteriormente tanto la Iglesia como la Monarquía procuraban proteger a los peregrinos y asistirlos en sus necesidades. Una de las formas que tenía la Iglesia para dar protección a los caminantes fue a través de los monasterios y hospitales que algunas órdenes religiosas regentaban y donde se les daba de comer y se les atendía. En la zona de la ría de Ferrol hubo varios monasterios de diferentes órdenes que realizaron esta importante labor asistencial, como la orden benedictina de San Martín de Xuvia, San Juan de Caaveiro o el priorato de San Martín de Porto. La orden cisterciense a la que pertenecía el monasterio de Monfero también acogía a peregrinos y viajeros al igual que la orden de los franciscanos a la que pertenecía el monasterio de Ferrol.

---

<sup>550</sup> 1114.09. Ob. cit., MONTERO DÍAZ, doc. XXIII, pp. 72-73.

<sup>551</sup> 1125.03. *Ibíd.*, doc. XXX, pp. 76-77.

<sup>552</sup> En la ruta norte hubo también una gran cantidad de iglesias dedicadas a Santiago, tanto en la costa como en el interior, lo que de nuevo demuestra la gran devoción que se tiene en Galicia por el Apóstol: en Coxela (Ribadeo), Reinante (Barreiro), Fazouro (Foz), Sargadelos (Cervo), Celeiro y Viveiro, Cuiña y Mera (Ortigueira), Abade (Moeche), Lago y Pantín (Valdoviño), San Roque do Camiño (As Somozas).



La Orden militar de los Templarios, que entre otras cosas se dedicaba a la protección de los peregrinos, estuvo también presente en esta zona. En el Burgo del Faro, hubo una de las más importantes sedes del Temple conocida como la bailía del Faro<sup>553</sup>, donde antes del siglo XIII, algunos barcos con cruzados llegaron para aprovisionarse de alimentos y visitar Compostela, para después continuar su viaje hacia Palestina, sin duda se trataba de una parada que no podía durar mucho ya que tenían un largo recorrido por delante y esto descarta por tanto la escala en alguno de los puertos de la ría de Ferrol. Sin embargo, parece que pudo haber tres propiedades del Temple en la ría del Ferrol<sup>554</sup>: “Sainte Catherine de Chanteiro, Saint François de Ferrol y L’hospital de Sancti Spiriti de Franka”, y que se corresponden a las tres cruces templarias con el nombre de Santereium, Ferroll y Franca que aparecen dibujadas en un mapa donde también aparecen los topónimos de “Mugaridos” y

---

<sup>553</sup> Tenemos que pensar que el Burgo del Faro fue una villa marítima que reunía todo lo que querían los Templarios para establecer una bailía: “paso de peregrinos a los que debían proteger, una comarca rica con árboles frutales, viñedos (...) con lo necesario para abastecer a los cruzados que iban para Palestina y el comercio internacional ya que era paso de una importante ruta de cabotaje desde el norte de Francia hasta el sur de la Península”. La Orden del Temple desaparece definitivamente en 1312 cuando el Temple fue disuelto en el Concilio de Vienne, el papa Clemente V incorporó los bienes templarios a los hospitalarios. Muchas de estas propiedades fueron también donadas a los Señores de la zona y en este caso a finales del siglo XIV aparecen bienes cedidos por la Orden a los Andrade. PEREIRA MARTINEZ, X. C “Panorámica de la Orden del Temple en la Corona de Galicia-Castilla-León”, en *Criterios, res pública fulget: revista de pensamiento político y social*, n. 6, (1995), pp. 173-204.

<sup>554</sup> Según la obra de Francisco Puig Vinater: *Les cases dels Templers*, editada en Valencia en 1834 que utiliza como fuentes y archivos de los Condes de Montpellier, una familia muy vinculada al Temple. En CARNEIRO REY, J. A. y RODRIGUEZ VÁZQUEZ, M. A., *Historia de Mugaridos*, Concejalía de Cultura de Mugaridos, 2004, p. 97: “Sainte Catherine de Chanteiro” en el Monasterio de Montefaro, se llamaba de Chanteiro porque en un principio se pensó contruir en ese lugar, pero por miedo a los piratas se construyó finalmente en Montefaro; “Saint François de Ferrol” corresponde al lugar donde está la Orden Tercera de San Francisco de Ferrol y “L’Hospital du Sancti Spiriti de Franka” corresponde al desaparecido situado en la parroquia de Franza.

“Seganum” que fue hecho por el navegante veneciano Andrea Corso en 1498 casi doscientos años después de la desaparición del la Orden del Temple<sup>555</sup>.

Ya Fernán Pérez de Andrade <sup>556</sup>en julio de 1396 ordenó hacer investigaciones para saber cuales eran las propiedades de los Templarios en el siglo XIV, por lo cual no hay duda que en territorio Andrade hubo propiedades templarias como fueron los coutos de Miño y de Bemantes<sup>557</sup>.

Analizados todos estos aspectos, parece evidente que la ría de Ferrol al final de la Edad Media y más en concreto la villa de Ferrol, no era el lugar más adecuado para que llegasen naves con peregrinos ingleses. La inseguridad que había en la zona debido a los continuos abusos de la familia Andrade y las disputas que tenían los

---

<sup>555</sup> Debemos tener en cuenta que este mapa fue realizado en 1498, más de un siglo y medio después del Concilio de Vienne cuando fue suprimida la Orden del Temple por decisión del Papa; pero la presencia de los templarios todavía recordada en este mapa con las cruces templarias en los lugares donde existía una iglesia o propiedad templaria. Véase anexo XXI.

<sup>556</sup> Hay un antiguo romance referido a los templarios en el que aparece nombrado Fernán Pérez de Andrade y dice así:

“Vi a los valientes templarios  
batallar en claro día  
y a los freires sus contrarios;  
de sus bienes propietarios  
traer el Ave María  
su sena verde cerrada,  
A quien su banda dorada  
el rey con tres villas dio,  
que en la victoria ganó,  
Fernando Pérez de Andrade”.

Está insertado en la segunda parte de *Rojín rojal o el paje de los cabellos de oro*, VICETTO, B., Madrid, imprenta y litografía Martínez, 1857, p. 103.

<sup>557</sup> 1396.07.07. AHRG. Fondo Vaamonde Lores, 4(6), n. 6. En este documento aparecen las indagaciones sobre los bienes que antes pertenecían a la Orden de los Templarios en los cotos de Miño y de Bemantes y alrededores, y que pertenecían a Fernán Pérez de Andrade y que este finalmente donó a el convento de Santa Catalina de Montefaro. Ob. cit., CORREA ARIAS, *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, p. 154.

vecinos con estos nobles debidos a estos abusos no favorecía el tránsito de peregrinos.

Los puertos de llegada debían reunir las condiciones adecuadas esto es: lo más cercano posible a Compostela<sup>558</sup>, con una infraestructura en el puerto para no depender de las mareas y recibir numerosas naves, con capacidad para almacenar vino y otros productos con los que comerciar, además debía poder recibir a gran cantidad de gente y poder garantizar una ruta terrestre sin demasiados sobresaltos ya que debía hacerse en un corto período de tiempo; los peregrinos por vía marítima hacían su viaje por devoción, pero para los dueños de los barcos este era un viaje donde el factor comercial y económico primaba, por lo cual los viajes debían ser cortos y para ello era esencial que los puertos de llegada debían reunir las características antes mencionadas.

Es cierto que la zona alrededor de la ría de Ferrol ofrecía una buena infraestructura como fueron los caminos, puentes y los monasterios y varias iglesias consagradas al Apóstol Santiago, por tanto si hubiese una llegada de peregrinos en barco, sin duda, se encontrarían con una buena estructura viaria que facilitase su camino. Sin embargo, estas buenas infraestructuras nos indica que era un área bastante poblada y con un movimiento comercial interior entre las diferentes villas y casales considerable, y que estas eran necesarias para que la zona desarrollase su economía local de forma apropiada; estos caminos eran utilizados sobre todo por la población para ir a las diferentes ferias de las villa y para hacer también su

---

<sup>558</sup> No parece muy práctico y ni muy lógico que los peregrinos llegaran a algún puerto de la ría de Ferrol o al de Ferrol mismo puesto que tendrían que caminar unos 30 km más hasta Santiago que si desembarcaban en el puerto de A Coruña, lo que retrasaría considerablemente la peregrinación, y la peregrinación marítima, al depender de un barco para volver, solían ser rápidas y no solían durar más de un mes en total.

peregrinación a San Andrés de Teixido y a Santiago de Compostela. No debemos por tanto vincular una buena red de caminos, la existencia de monasterios que pudiesen hacer la labor asistencial y de ayuda a los peregrinos y la presencia de iglesias consagradas a Santiago a una posible ruta jacobea en concreto y tan específica como es, en este caso, el Camino inglés.

## CAPÍTULO VII

### CONCLUSIÓN Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

Recogemos en este último capítulo, y a modo de reflexión final, las principales conclusiones obtenidas después de analizar el contenido de los seis capítulos de este trabajo y detallamos también las nuevas líneas de estudio que se abren a raíz de nuestro trabajo ya que a medida que fuimos avanzando en la investigación han ido apareciendo nuevos temas que hemos tratado de forma tangencial y que, sin duda, podrán ser objeto de investigaciones posteriores.

Sin embargo, antes de corroborar la consecución de las mismas, se debe hacer hincapié que el desarrollo de la investigación ha tenido ciertas complicaciones y limitaciones como la escasa documentación o fuentes directas en los principales archivos de la zona, situación que hemos procurado solventar con la búsqueda en la importante documentación de los archivos ingleses y de los textos de peregrinos que han sido fundamentales para el estudio realizado.

Tras haber analizado los seis capítulos hemos obtenido las siguientes conclusiones:

1. La falta de historiografía y fuentes sobre la ruta marítima desde la ría de Ferrol es un hecho que no debemos pasar por alto si bien no lo hemos considerado definitivo puesto que para llegar a las conclusiones finales hemos analizado fuentes secundarias, textos de peregrinos y estudiado otros aspectos como la relación de la peregrinación con el comercio o la violencia nobiliar en la zona de la ría de Ferrol.

Sin embargo es muy significativo que, si hubo una ruta jacobea sobre Ferrol o sobre cualquiera de los puertos de su ría, es bastante extraño que no aparezcan

mencionados estos puertos en alguno de los documentos investigados como ocurre con el puerto de A Coruña que aparece nombrado en numerosas licencias de embarque inglesas.

2. El hecho que Ferrol no fuese villa de continuo realengo marcó de forma decisiva su desarrollo ya que los Andrade controlaban el comercio que se hacía en la zona y los mercaderes no podían negociar libremente; en la villa de Ferrol solo se podía consumir y vender el vino de los viñedos de los Andrade y ningún otro, por lo que el vino que los habitantes de la villa cultivaban se perdía. En la documentación inglesa encontramos esta relación clave y tan estrecha entre el comercio del vino y la peregrinación<sup>559</sup> ya que aparece explícitamente mencionado en ella que los barcos transportaban peregrinos a la vez que toneles de vino.

Este hecho se vio favorecido por la guerra de los Cien Años que enfrentó a Inglaterra y a Francia a finales de la Edad Media. La compra de vinos se desvió hacia Galicia lo que favoreció a la peregrinación marítima y esta, gracias al comercio del vino, incrementó sus viajes al facilitársele el transporte.

La relación entre la peregrinación marítima y el comercio del vino fue, por tanto, clara y evidente y no podemos desligar la una de la otra, y debido al férreo control de la casa Andrade, el comercio del vino en Ferrol y su comarca no contó con las ventajas y privilegios que tenía A Coruña por ser de realengo, por causa de ello el puerto de Ferrol o de cualquiera de su ría, no fueron puertos donde se pudiese

---

<sup>559</sup> La peregrinación marítima tuvo una clara y estrecha relación con el comercio; el producto más importante fue, sin duda, el vino, pero había otros productos con los que también se comerciaba en pequeñas cantidades como los paños, cueros, armas, grano, quesos u objetos de uso cotidiano, con los que los propios peregrinos negociaban como una ayuda para financiarse el viaje, sin embargo también aparecen algunas veces como mercancía en las licencias de los archivos ingleses.

comerciar libremente con vino de diverso origen como fue el caso del puerto de A Coruña.

3. En las licencias que se dieron a los barcos para poder transportar peregrinos se solía mencionar el número de peregrinos, el objetivo del viaje y el puerto de destino, aunque no siempre aparecen todos estos datos; pero cuando se indicaba el puerto de destino, en esta zona se menciona solamente el puerto de A Coruña. Sin embargo sabemos que hubo numerosos barcos que se arriesgaban a viajar sin licencia, así en 1456 William Wey mencionó que había en A Coruña unos 32 barcos ingleses pero solo se conocen 19 licencias para ese año.

Los barcos sin licencia fueron también algo habitual, pero por el testimonio de Wey vemos que estos barcos sin licencia llegaban también al puerto de A Coruña, que era un puerto con capacidad para recibir un considerable número de barcos, como vimos también en la llegada del duque de Lancaster en 1386. También pudo haber barcos de peregrinos que se refugiaron en la ría de Ferrol por algún temporal o para escapar de los piratas y así esperar a que las circunstancias fuesen propicias para continuar la ruta o pudiendo incluso desembarcar en los puertos de la ribera derecha pero parece que esto sería algo muy puntual.

Seguramente hubo barcos que llegaron desde Inglaterra hasta la ría de Ferrol y aunque es algo posterior a esta investigación, conocemos la llegada de un barco inglés en 1550. Este barco escapa del edicto real en el que los más estrictos reformadores protestantes pusieron en práctica la destrucción de las imágenes. En este viaje llegaron algunas obras de arte como la imagen de Nuestra Señora la Inglesa o la Grande que fue depositada en el monasterio de San Martín de Xuvia y que procedía de la catedral de St. Paul de Londres y que cinco años después de llegar

a la ría de Ferrol fue donada a la catedral de Mondoñedo. En el barco también llegó un Crucificado que actualmente está en Santa María de Neda.

Los viajes clandestinos no llevaban licencia y por tanto es complicado saber cuantos barcos con exactitud partieron para Galicia y además hubo también años que no se precisaba solicitar licencia para viajar, por tanto, no tenemos datos exactos de la cantidad de peregrinos que viajaban, ni de los puertos a que llegaban. Pero la documentación existente como son los datos de las licencias que tenemos a lo largo de prácticamente un siglo desde 1389 hasta 1485<sup>560</sup> son contundentes: con una cantidad mínima conocida de 17.599 de peregrinos que viajaron con licencia, no ha aparecido en las 382 licencias concedidas como puerto de llegada el puerto de Ferrol o alguno otro de la ría. Ni siquiera en los años de más apogeo como fueron el año 1395 con 25 licencias para 2.010 peregrinos, en 1428 con 54 licencias para 2.784 peregrinos, en 1434 con 73 licencias para 2.810 peregrinos o en 1440 con 22 licencias para 2.270 peregrinos aparecen mencionados algunos de estos puertos. Esta ausencia de los puertos de la ría de Ferrol en la concesión de licencias es altamente significativa y no podemos ignorarla, además nos lleva a suponer también que los barcos que viajasen sin licencia llegarían principalmente al puerto de A Coruña, como lo hacían cuando viajaban con licencia, y no al de Ferrol.

4. A pesar de que el puerto de Ferrol o el resto de los puertos de la ría no aparecen en la principal documentación relacionada con las peregrinaciones marítimas, en concreto en las licencias que se daban a los barcos para poder viajar a

---

<sup>560</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, pp. 603-610. Véase también ob. cit., STORRS, *Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela, from the early 12<sup>th</sup> to the late 15<sup>th</sup>*, pp. 173-182.



Galicia y que hay en los archivos ingleses. Cualquiera de los puertos de la ría de Ferrol fueron buenos puertos de refugio gracias a sus características geográficas.

Ferrol en esta época fue un puerto poco transitado y menos conocido si hacemos caso a los numerosos portulanos de la época, muy valorados y utilizados por los marinos de entonces. El Puerto de Ferrol o de cualquiera de los puertos de la ría ferrolana apenas aparecen en dichas cartas, pero sí aparece siempre el puerto de A Coruña. Por tanto la ausencia del puerto de Ferrol de los principales portulanos de la época evidencia que este puerto no era destacado en el tráfico marítimo atlántico y por tanto poco conocido por los marinos como un puerto de relevancia y en consecuencia tampoco lo era para las peregrinaciones marítimas.

5. Los ingleses estaban acostumbrados a peregrinar, en su país realizaban peregrinaciones cortas de pocos días a los santuarios de su país; también los viajes de los peregrinos ingleses en la ruta marítima hacia Santiago querían que fueran viajes directos y rápidos. Algunos testimonios como el de Margery Kempe, relata como su travesía duró siete días desde Bristol y cinco días su viaje de vuelta, o el de Willian Wey quien desde Plymouth empleó cuatro días en llegar a A Coruña y de regreso empleó otro tanto y si sumamos el tiempo que permanecen en tierras gallegas la peregrinación a Santiago no duraba más de un mes.

A los dueños de los barcos les interesaba también que los viajes fuesen cortos y rápidos por razones económicas. Aunque los dueños de los barcos llegaron a hacer viajes solamente de peregrinos en años jacobeos, lo más habitual fue que los barcos que llevaban peregrinos también llevasen mercancías para comerciar en el puerto. Los barcos solían llevar peregrinos al puerto de A Coruña y volvían a Inglaterra con los peregrinos pero también con toneles de vino. De esta unión del comercio del vino y de transporte de peregrinos sí existen numerosos ejemplos en los

archivos ingleses y en los testimonios de los peregrinos, como hemos ido viendo a lo largo de este trabajo.

Por lo que sí se trataba de hacer una peregrinación rápida, lo más normal sería que los barcos se dirigiesen a los puertos más cercanos a Santiago. A Coruña está a 80 kilómetros de la ciudad del Apóstol mientras que los puertos de la ría de Ferrol están a unos 110 kilómetros. Pero además si con todo hubiera habido barcos de peregrinos que llegasen a la ría de Ferrol, lo más lógico hubiese sido que atracasen en los puertos de la costa derecha de la ría como pueden ser Mugar dos, Seixo, Barallobre o Neda pero no que arribasen en el puerto de Ferrol para luego tener que dar toda la vuelta a la ría a pie, lo cual alargaría la peregrinación y también se expondrían a muchos peligros al ser una zona afectada por la situación de inseguridad y violencia que vivía la comarca en esos tiempos debido a los continuos abusos de la familia Andrade.

6. Podemos destacar que la península de Bezoucos, entre la ría de Ferrol y la de Pontedeume fue, durante la época de este estudio<sup>561</sup>, una tierra bajo el dominio de la casa de Andrade. Los vecinos de esta comarca se quejaban de los continuos abusos, maltratos, amenazas y numerosos agravios de los señores, hecho que coincide con la pérdida de la condición de realengo<sup>562</sup>, y por tanto de protección real de las villas de Ferrol y de Pontedeume.

Los difíciles momentos que vivieron desembocó en la primera revuelta irmandiña que tuvo lugar precisamente en las tierras de los Andrade en 1431, fue un

---

<sup>561</sup> La investigación llevada a cabo se ha realizado fundamentalmente sobre los siglos XIV y XV, aunque ocasionalmente se han hecho referencia a siglos anteriores o posteriores por tratarse de antecedentes significativos para este trabajo o por la escasez de datos en la época estudiada.

<sup>562</sup> En mayo del año 1364.

levantamiento capitaneado por el hidalgo Ruy Sordo de la villa de Ferrol. Esto convirtió a los caminos a lo largo de los dominios de los Andrade en peligrosos e inseguros por la permanente violencia recíproca por parte de los nobles hacia sus vasallos y de estos en contra de sus señores. Cualquiera podía ser atacado y robado, incluidos peregrinos y viajeros.

Así, el control comercial de la casa Andrade y la situación de continua violencia y abusos que existía en la zona no la hacía atractiva para el desembarque de peregrinos venidos de los puertos de Inglaterra. A estos peregrinos les interesaba hacer una ruta a pie, desde el puerto que desembarcasen hasta Compostela, de forma rápida y tranquila, para poder hacer su camino sin demora y regresar al puerto a tiempo de coger de nuevo el barco de vuelta, que normalmente no estaba mucho tiempo atracado puesto que debía volver con la mercancía, principalmente vino, de vuelta a Inglaterra lo antes posible.

7. Por otra parte, no hay duda que desde la ría de Ferrol encontramos buenas vías de comunicación con caminos bien trazados y numerosos puentes que ya existían desde tiempos de los romanos y que los Andrade mejoraron de forma notoria y que pudieron utilizar los peregrinos, aunque no hay hospitales, salvo la excepción del hospital del puente que cruza el río Eume, sí hay varios monasterios que pudieron hacer la labor de atención y socorro al peregrino. También hay indicios de propiedades de templarios, orden militar dedicada a la protección y auxilio de los peregrinos. Así mismo existe en la zona de Ferrol dos iglesias dedicadas al Apóstol Santiago que ya aparecen mencionadas en documentos de la primera mitad del siglo XII de los monasterios de Sobrado y de Pedroso, por tanto mucho antes de la numerosa llegada de peregrinos a Galicia.

Seguramente fruto de la gran devoción al Apóstol Santiago en esta zona al igual que en el resto de Galicia, porque después del descubrimiento de la tumba del Apóstol fueron muchas las iglesias y capillas que fueron consagradas al Apóstol Santiago, desde las que sus feligreses peregrinarían también a Santiago de Compostela. Así en la zona de la ría de Ferrol había gente que peregrinaría a Santiago, como también a San Andrés de Teixido, y también otros que acudirían a los diferentes mercados y ferias de la zona, para lo cual estas buenas infraestructuras serían muy necesarias por todo ello.

La existencia de algunos indicios de una ruta de peregrinación jacobea desde la ría de Ferrol, como pueden ser hospitales, monasterios, capillas dedicadas a San Nicolás o al Apóstol Santiago y el hecho de tener buenos caminos, no tiene que ser indicación de una ruta específicamente jacobea inglesa ni mucho menos de desembarco de peregrinos ingleses en algún puerto de la ría en este momento. Sin embargo, como los puertos de la ría eran puertos de refugio, cuando llegasen ocasionalmente barcos con peregrinos por diversas causas puntuales, los peregrinos comenzarían su camino a Santiago desde estos puertos y utilizarían estas infraestructuras.

8. Sobre la peregrinación marítima podemos concluir que la mayoría de los peregrinos ingleses venían en barcos mercantes aprovechando el comercio que estos realizaban en el puerto de A Coruña, es muy posible que en ocasiones puntuales llegasen a otros puertos gallegos en los que hubiese algún tipo de comercio internacional, como podían ser: Ribadeo, Viveiro, Pontevedra, Baiona, Padrón y Noia. Cabría preguntarse si desde todos los puertos gallegos a los que estos peregrinos llegaban ¿comenzaba entonces un Camino inglés de peregrinación jacobea? y si esto es así ¿habría un Camino inglés desde cada uno de estos puertos?

Sin duda cuando hablamos de peregrinación tendríamos que hablar de cientos o miles de Caminos, uno por cada peregrino quien tendría su propio y único Camino que comenzaba siempre en la puerta de su casa y termina en el santuario a visitar, y esa ruta que realiza es un Camino único de peregrinación.

La peregrinación marítima jacobea desde Inglaterra a finales de la Edad Media se caracterizó por combinar el traslado de peregrinos al santuario del Apóstol con el comercio del vino y por ser una ruta rápida, dos características a las que no se adecuaba Ferrol ni cualquier otro puerto de la ría, si además a eso sumamos el ambiente de violencia en la que estaba inmersa la zona por la autoridad de los Andrade, o la ausencia del puerto de Ferrol en las licencias de los barcos ingleses o en los textos de los peregrinos.

Todo parece indicar que Ferrol y su ría no fueron adecuados para la llegada continua de peregrinos por mar. De hecho podríamos concluir con bastante fiabilidad que ni Ferrol ni ningún otro puerto de la ría fueron puertos de llegada habitual de peregrinos ingleses en la peregrinación marítima de la Baja Edad Media, y que por tanto el Camino inglés actual desde Ferrol no tiene su origen a finales de la Edad Media, si bien esto no significa que no fuera una ruta utilizada por los peregrinos ocasionales que pudiesen llegar a cualquiera de los puertos de la ría o por los habitantes de la zona como camino de tránsito que también utilizaban para caminar hacia Santiago, de hecho existe una gran devoción al Apóstol en esta zona como lo demuestra la existencia de varias capillas dedicadas a Santiago.

9. En este trabajo hemos ido descubriendo una serie de novedades y diversos aspectos relacionados con nuestro estudio que sin duda pueden abrir nuevos caminos de investigación:

a) Habría que profundizar en el estudio de las peregrinaciones desde un punto de vista globalizador<sup>563</sup>, puesto que todas las peregrinaciones medievales sorprendentemente tenían un carácter estándar y significaron interacción, relación y reciprocidad; todos los preparativos relacionados con las peregrinaciones a los diferentes santuarios europeos y Santos Lugares eran prácticamente iguales antes, durante y después de la peregrinación. Había rutas establecidas en toda Europa que los peregrinos utilizaban, a lo largo de las cuales visitaban los mismos santuarios y ganaban las mismas indulgencias, hacían preparativos similares, llevaban a cabo idénticos rituales, descansaban en los mismos lugares y compraban los mismos recuerdos. El concepto de globalización es moderno y actual, pero también es un término fácilmente aplicable a las peregrinaciones medievales incluida la de Santiago de Compostela.

b) Así mismo sería interesante analizar los diferentes motivos por los que se hacía la peregrinación en general y, en concreto, la peregrinación marítima. Se ha hablado mucho de los diferentes motivos de la peregrinación a Santiago de Compostela, motivos que eran principalmente religiosos pero también hubo otros motivos de gran peso como la aventura y evasión de la vida cotidiana; sin

---

<sup>563</sup> El Diccionario de la Real Academia Española define globalización como “tendencia de los mercados y de las empresas a extenderse, alcanzando una dimensión mundial que sobrepasa las fronteras nacionales”, si bien este término se puede entender como una comunicación e intercambio entre diferentes países del mundo que les lleva a unificar y mezclar sus mercados, sociedades y culturas mediante un proceso muy dinámico de transformación tanto económicas, como tecnológicas, sociales y culturales a gran escala.

embargo los motivos en la peregrinación específicamente marítima se han analizado menos; sin duda fueron sobre todo religiosos, puesto que se ponía a prueba la fe de los peregrinos al tener unas características de peligrosidad y incertidumbre en el tramo de la travesía por mar que la hizo también más costosa y compleja que la ruta más habitual y popular por tierra.

c) Se ha estudiado y escrito mucho sobre el intercambio de ideas y de influencias de la peregrinación a Santiago sobre todo en la arquitectura, la escultura o en la introducción de la letra Carolina a través del Camino<sup>564</sup>. Sin embargo hay un tema que no se ha estudiado tanto y que sería interesante investigar y es que tal vez la “peasant’s revolt”, ocurrida en 1381 en Inglaterra, pudo haber influido en la primera revuelta irmandiña en tierras de los Andrade en 1431 a pesar de tener lugar casi cincuenta años después, sin embargo estas noticias pudieran haber llegado a través de peregrinos ingleses a la mariña coruñesa. Un aspecto este sobre el que habrá que seguir trabajando.

d) Todo esto nos lleva a reflexionar sobre una unificación de Europa<sup>565</sup> que en la Edad Media tuvo lugar a nivel social, religioso y cultural pero que no fue posible a nivel político. Este es un tema realmente muy interesante por la importancia que tuvo en aquella época la peregrinación tanto marítima o terrestre como por el

---

<sup>564</sup> Con esta letra es la primera vez que se produce una unidad gráfica en Europa. Era una letra más legible lo que también ayudó a divulgar la escritura o la lectura.

<sup>565</sup> No nos referimos a una unificación tal como la entendemos y existe hoy en día, sino más bien en el hecho de estar de acuerdo o coincidir en ciertas ideas y manifestaciones culturales.

intercambio en diferentes campos, lo que llevó sin duda a una cierta unión espiritual, cultural y social.

e) Muy interesante sería estudiar y trazar las diferentes rutas jacobeanas en la misma Inglaterra, rutas que en su gran mayoría coincidían con las numerosas rutas internas de peregrinación a los santuarios locales del país y que los peregrinos ingleses conocían y utilizaban, así como conocer sus infraestructuras como capillas, puentes, monasterios u hospitales y si obtenían también indulgencias en los santuarios ingleses que visitaban en el camino a los puertos de embarque.

f) Sin duda, en la peregrinación marítima debió haber muchas más mujeres peregrinas de las que realmente están documentadas; las mujeres de las que tenemos constancia son generalmente de buena posición económica y social, pero tuvo que haber más que viajaban con sus familias. Sería interesante investigar las condiciones en las que viajaban, si viajaban solas o no y sobre el séquito que llevaban con ellas, las razones de su peregrinación o la influencia real que tenían en su grupo de peregrinos. Ahondar en este aspecto sería realmente atractivo para conocer mejor la posición e influencia de la mujer en esta época.

g) Durante los siglos XIV y XV hubo una literatura mística muy importante escrita tanto por mujeres como por hombres y bastante difundida y conocida por las mujeres como queda claro en el libro de Margery Kempe. En relación al punto anterior, podríamos estudiar la influencia de esta literatura mística en las mujeres y su decisión de peregrinar a los diferentes santuarios de la Europa medieval.



h) Hemos visto que en Inglaterra en la zona del Condado de Hereford existen restos de numerosas iglesias románicas prácticamente destruídas en el comienzo de la Reforma y que tienen claras influencias del románico compostelano. Siempre se hace mención del rómánico del camino francés y poco de este románico inglés quizá debido a que la Reforma destruyó la mayoría, pero este sería otro punto en el que covendría seguir trabajando.

i) John Dutton, un capitán inglés, de familia noble de Londres y escolta de Felipe II cuando este viajó a Inglaterra para ver a su futura esposa María Tudor, llegó, en 1554, en su barco “la Miñona” junto con cuatro más a la ría de Ferrol con numerosas obras de arte, rescatándolas de ser destruídas en Inglaterra debido a la Reforma. Después de cuatro años se instala finalmente en Viveiro. Aunque es algo posterior a la época estudiada en este trabajo, sería muy atractiva una investigación sobre la vida de este militar protegido de la reina María Tudor después de haberse establecido en tierras gallegas al tener que huir de Inglaterra a causa de la persecución a los católicos.

j) Una de las características importantes de la peregrinación marítima fue la organización, sin la cual no se podría entender la peregrinación marítima desde Inglaterra. Sería muy atractivo estudiar en profundidad todo lo relacionado con la organización de la peregrinación a Santiago de Compostela en Inglaterra, es decir, la formación de los grupos, la búsqueda de ayudas y financiación para el viaje, el cumplimiento de los requisitos necesarios, el viaje hasta los

puertos, la redacción de testamentos, la obtención de licencias o búsqueda de barcos.

k) *The Book of Margery Kempe* no está traducido al gallego. Este libro está considerado como la primera biografía en lengua inglesa y, además de su importancia filológica, se trata de un documento muy interesante desde el punto de vista histórico y social, además de ser la única biografía de una mujer peregrina de esa época. Por ello sería interesante una traducción a la lengua gallega para así facilitar su difusión e investigación.

l) En el libro de Margery vemos el conocimiento que tenía de numerosos libros de autores místicos de la época y también en los textos de los peregrinos se menciona como algunos peregrinos llevaban libros que leían a bordo, lo que nos hace suponer que ya existía una importante distribución de libros a pesar de lo reciente que estaba el descubrimiento de la imprenta<sup>566</sup>. Seguramente los primeros libros en ser reproducidos por medio de la imprenta, aparte de *la Biblia*, serían libros religiosos como los que son mencionados por Margery. Sin embargo podría resultar atractivo investigar sobre cuales fueron los primeros libros en ser impresos, es decir, aquellos libros que fueron más demandados en las primeras décadas de la imprenta.

m) Una de las causas del desprestigio de las peregrinaciones fue la aparición de falsos peregrinos quienes aprovechaban las ventajas de pasarse por peregrinos para poder vivir; sería interesante investigar

---

<sup>566</sup> Alrededor de 1450.

más este punto puesto que no se ha ahondado suficientemente y podría resultar realmente provechoso.

Cualquiera de las líneas de investigación abiertas en este trabajo puede ser estudiada con más profundidad puesto que no se les ha prestado la atención suficiente por parte de los investigadores hasta ahora.

Tras nuestra investigación y análisis, debemos mencionar nuestro último objetivo. Como hemos visto existe menos historiografía sobre la peregrinación marítima jacobea en comparación con las diversas peregrinaciones terrestres y, sobre todo, con el Camino francés, así esperamos haber atraído el interés por seguir investigando sobre este tema. Todavía hay mucho que decir sobre esta peregrinación marítima y sobre los peregrinos que llegaban a las costas gallegas y no solo en relación a los motivos por los que se realizaban las peregrinaciones o a la forma o condiciones en que lo hacían sino también a todo lo que de intercambio conllevaba. Por ello, confiamos que con este trabajo hayamos contribuido a su conocimiento y, por tanto, a su mayor valoración.

## **ANEXOS**

Con el fin de no interrumpir el desarrollo fluído del texto principal de este trabajo, hemos puesto en estos anexos todo aquel material que por su extensión no podía ir en el cuerpo principal de la Tesis ni tampoco en las notas a pie de página, pero que se ha considerado necesario para el mejor entendimiento y justificación del texto principal.

Entre este material hay láminas, fotografías, mapas, dibujos, textos, documentos y diversas ilustraciones.

## ANEXO I

**A.D. 688.** In this year Caedwalla went to Rome and received baptism at the hands of Sergius the Pope (...) Ine succeeded to the kingdom of Wessex after him, and reign 27 years: afterwards he went to Rome and remained there the day of the death.<sup>567</sup>

**A.D. 709.** Cenred went to Rome and Offa with him: Cenred was there until the day of his death.<sup>568</sup>

**A.D. 735.** This year Bishop Egbert received the pallium at Rome.<sup>569</sup>

**A.D. 799.** This year Archbishop Ethelbert and Cynbert, Bishop of Wessx went to Rome (...), and Siric, king of East Saxon went to Rome.<sup>570</sup>

**A.D. 812.** (...) and Archbishop Wulfred, accompanied by Wigbert, Bishop of Wessex undertook a journey to Rome.<sup>571</sup>

**A.D. 874.** This year went the army from Lindsey to Repton, and there took up their winter-quarter drove the king, Burhred, over sea, when he had reigned about two and twenty winters and subdued all the land. He then went to Rome and there remained to the end of his life.<sup>572</sup>

**A.D. 883.** (...). The same year led Sighelm and Athelstan to Rome.<sup>573</sup>

**A. D. 888.** this year alderman Beocca conducted the alms of the wast Saxons and of King Alfred to Rome, but Queen Ethelswith, who was the sister of the King Alfred, died on the way to Rome; and her body lies at Pavia.<sup>574</sup>

---

<sup>567</sup> Ob. cit., GARMONSWAY, *The Anglo-Saxon Chronicle*, p. 41.

<sup>568</sup> *Ibíd.*, p. 4.1

<sup>569</sup> *Ibíd.*, p. 45.

<sup>570</sup> *Ibíd.*, p. 58.

<sup>571</sup> *Ibíd.*, p. 58.

<sup>572</sup> *Ibíd.*, p. 73.

<sup>573</sup> *Ibíd.*, p. 79.

**A.D. 889.** This year there was no journey to Rome. Except by two couriers whom King Alfred sent with letters.<sup>575</sup>

**A.D. 989.** (...). Siric was this year invested Archbishop and went afterwards to Rome after his pallium.<sup>576</sup>

**A.D. 1007.** (...). This year went Bishop Elfeah to Rome after his pallium.<sup>577</sup>

**A.D.1022.** (...). And the Bishop Ethelnoth went to Rome; where he was received with much honour by Benedict, the magnificent Pope.<sup>578</sup>

**A.D. 1026.** This year went Bishop Elfric to Rome, and received the pall of Pope John on 12 November (...).<sup>579</sup>

**A.D. 1061.** This year went Bishop Alfred to Rome after his pallium; which he received at the hands of Pope Nicholas. Earl Tosty and his wife also went Rome.<sup>580</sup>

---

<sup>574</sup> *Ibíd.*, pp. 81-82.

<sup>575</sup> *Ibíd.*, p. 82.

<sup>576</sup> *Ibíd.*, p. 125.

<sup>577</sup> *Ibíd.*, p. 138.

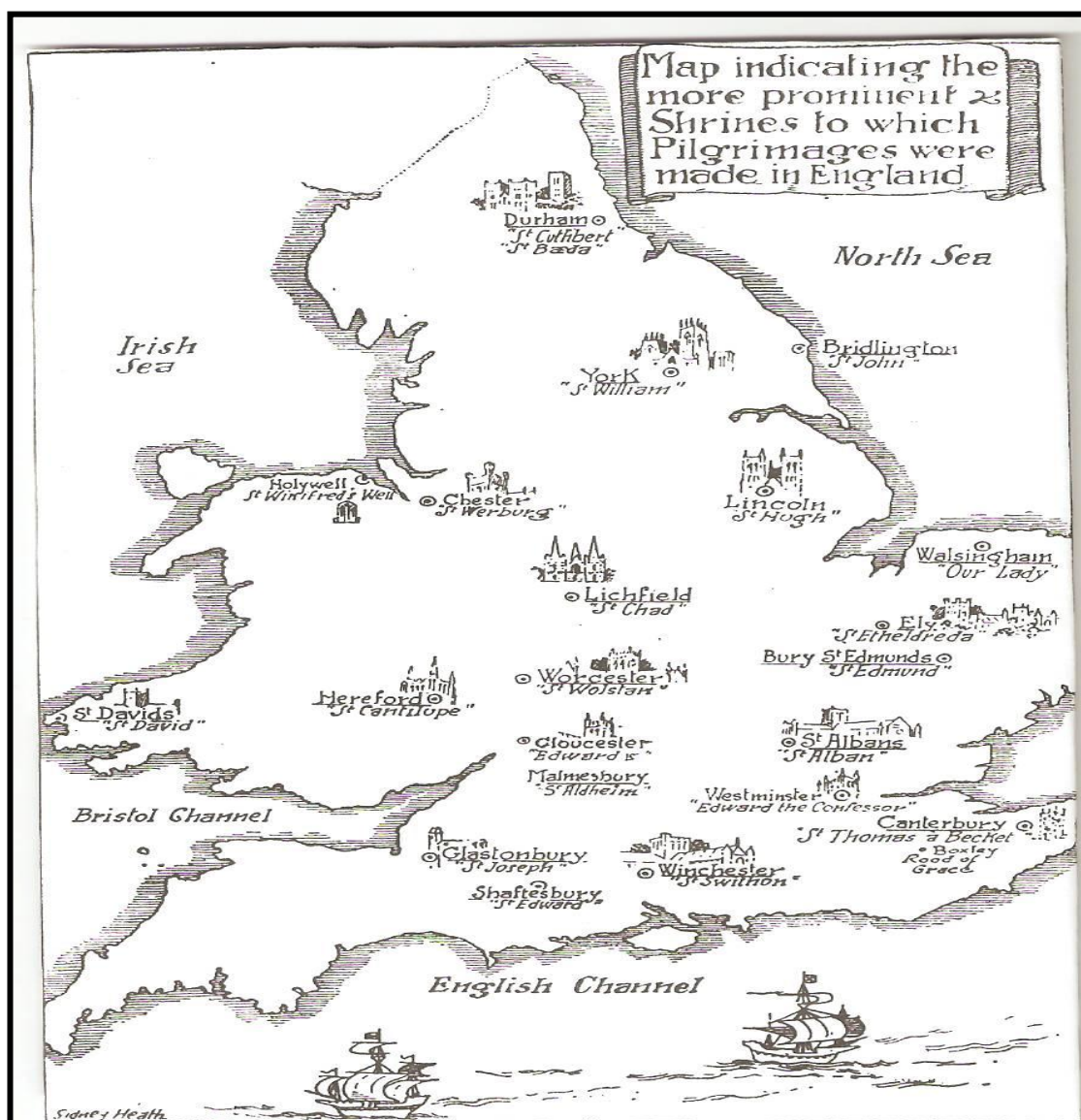
<sup>578</sup> *Ibíd.*, p. 155.

<sup>579</sup> *Ibíd.*, p. 156.

<sup>580</sup> *Ibíd.*, p. 189.

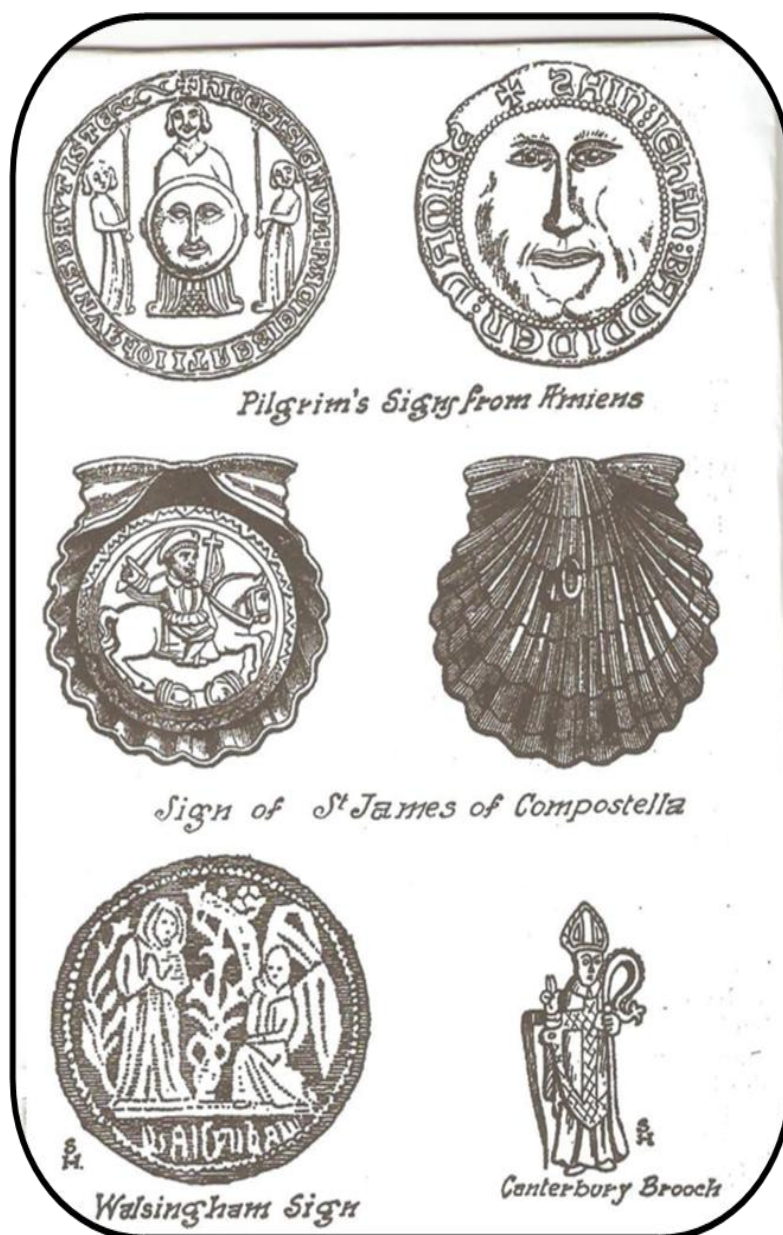
## ANEXO II

En este mapa vemos muy claramente la gran cantidad de lugares de peregrinación en Inglaterra, teniendo en cuenta que solo se refleja los lugares más visitados y populares. En ob. cit., SIDNEY, H., *In the Steps of the Pilgrims*, contraportada.



### ANEXO III

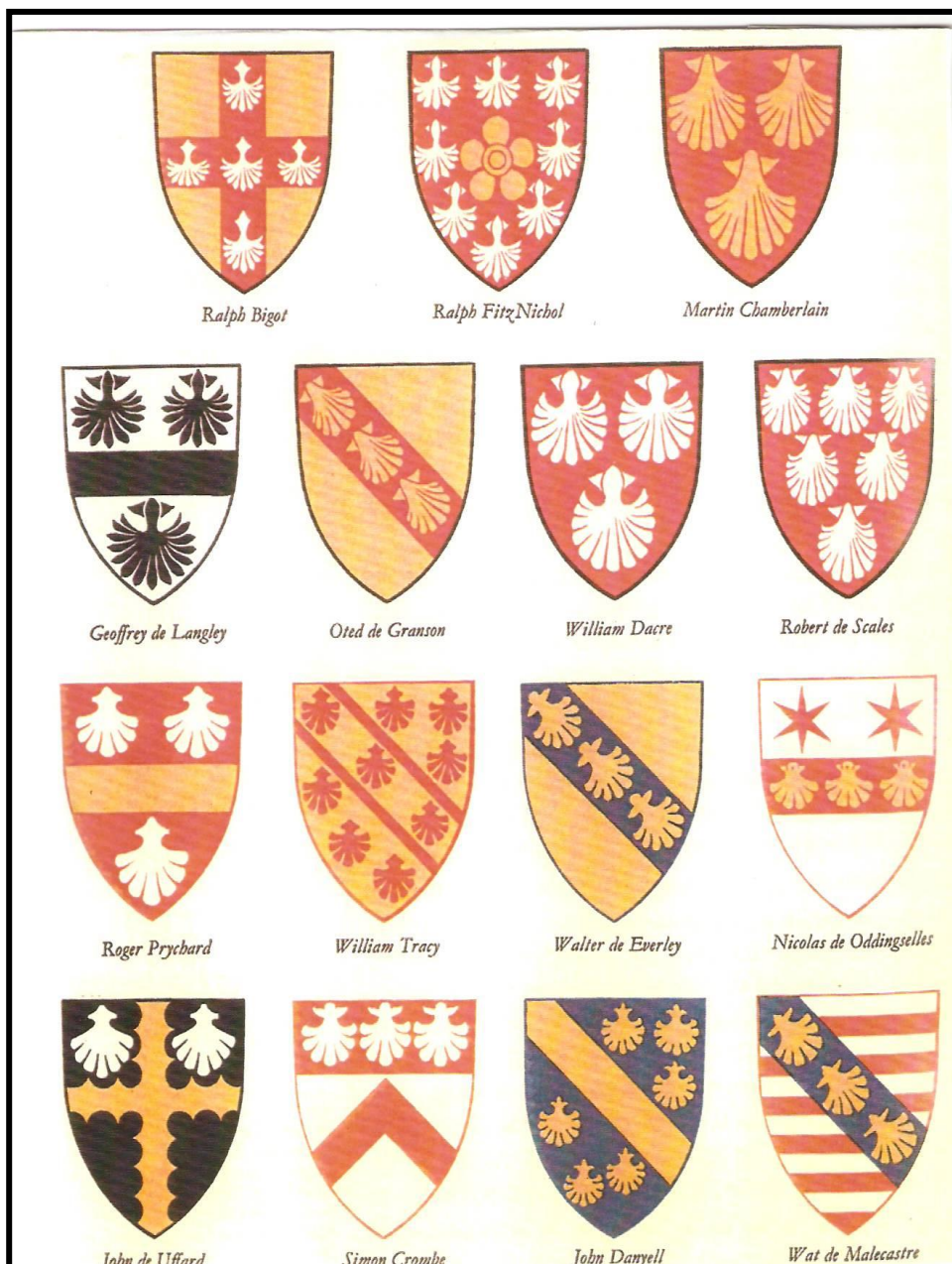
Vemos en la imagen algunos recuerdos que los peregrinos traían de diferentes lugares de peregrinación en Europa: Amiens, Santiago de Compostela, Walsingham y Canterbury. En ob. cit., SIDNEY, H., *In the Steps of the Pilgrims*, p. 110.





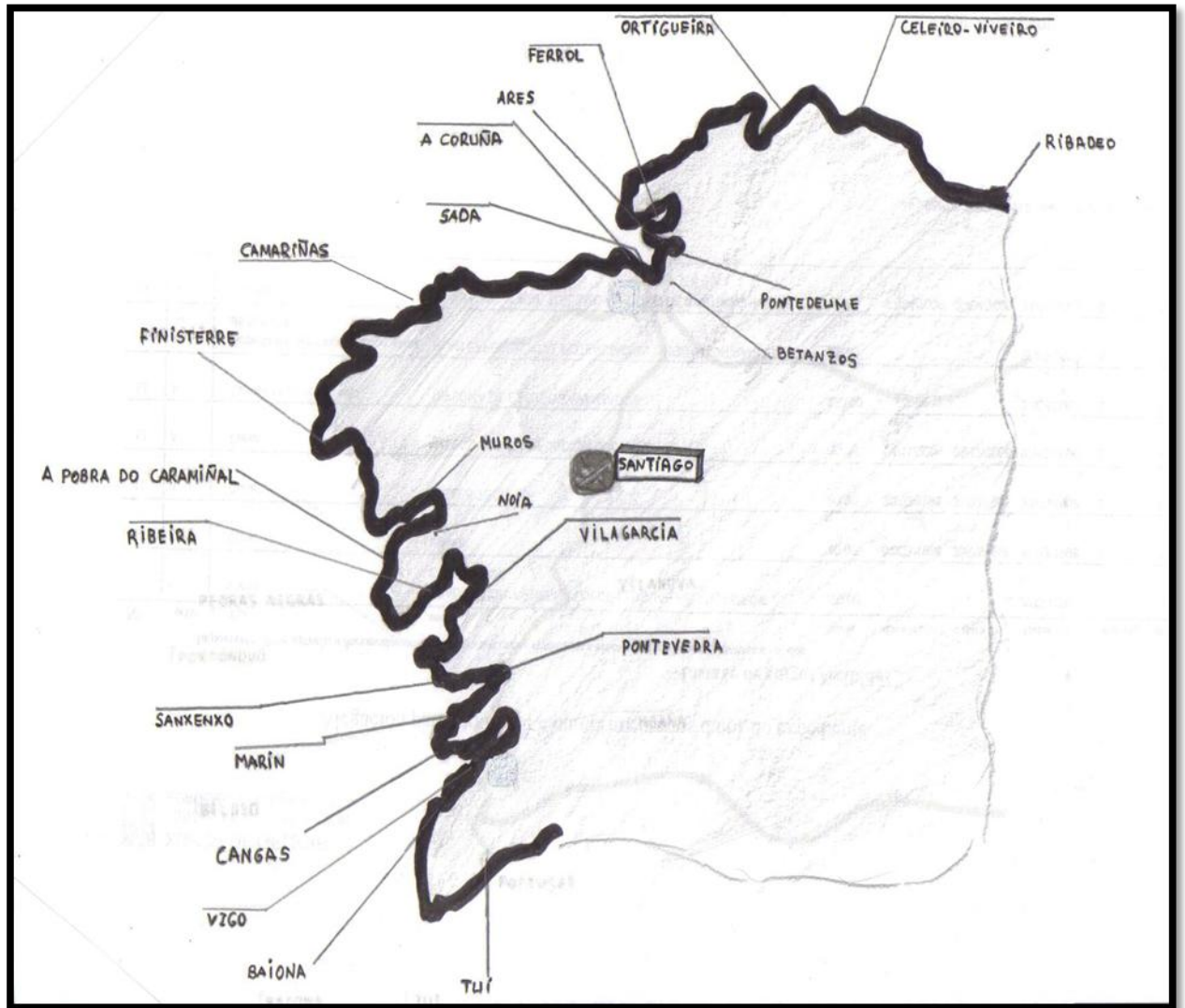
## ANEXO IV

Ob. cit., PARDO DE GUEVARA Y VALDÉS, “Símbolos Jacobeos y emblemas Compostelanos. Anotaciones y comentarios”, p. 394.



## ANEXO V

Mapa de los principales puertos Gallegos medievales.



## ANEXO VI

Puertos con más movimiento comercial a de finales de la Edad Media de Inglaterra y Gales<sup>581</sup>.



<sup>581</sup> Ob. cit., FERREIRA PRIEGUE, *Galicia en el comercio marítimo medieval*, 1988, p. 586.

## ANEXO VII

Una coca (cog) con un timón de popa de una ilustración del Lutrell Psalter de alrededor del 1335-40. HUTCHINSON, G., *Medieval Ships and Shipping*, Leicester University Press, London, 1994, p. 54.



## ANEXO VIII

Ilustración en un manuscrito inglés de una carraca o nao de alrededor de 1426, con un sólo mástil. FRIEL, I. *Ships, Shipbuilding and Technology in England 1200-1520*, British Museum Press, Londres, 1995, p.135.



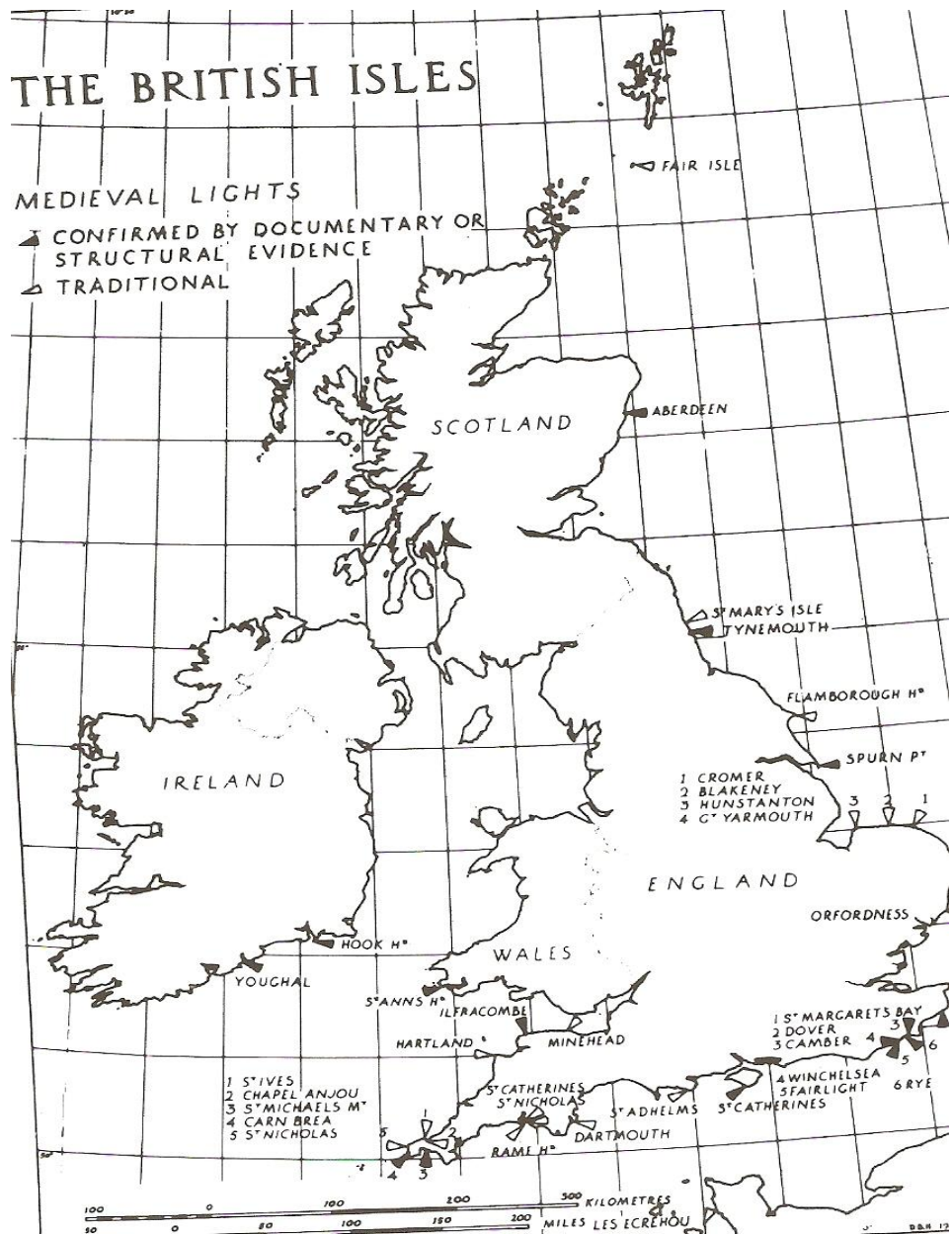
## ANEXO IX

Embarcación que se encuentra en la iglesia de San Julián de Mugardos. Del siglo XII, probablemente; con forma de coca pero sin castillos, espadilla debajo del codaste, con un mástil en el medio y un a vela cuadrada, casco con técnica de tingladillo.



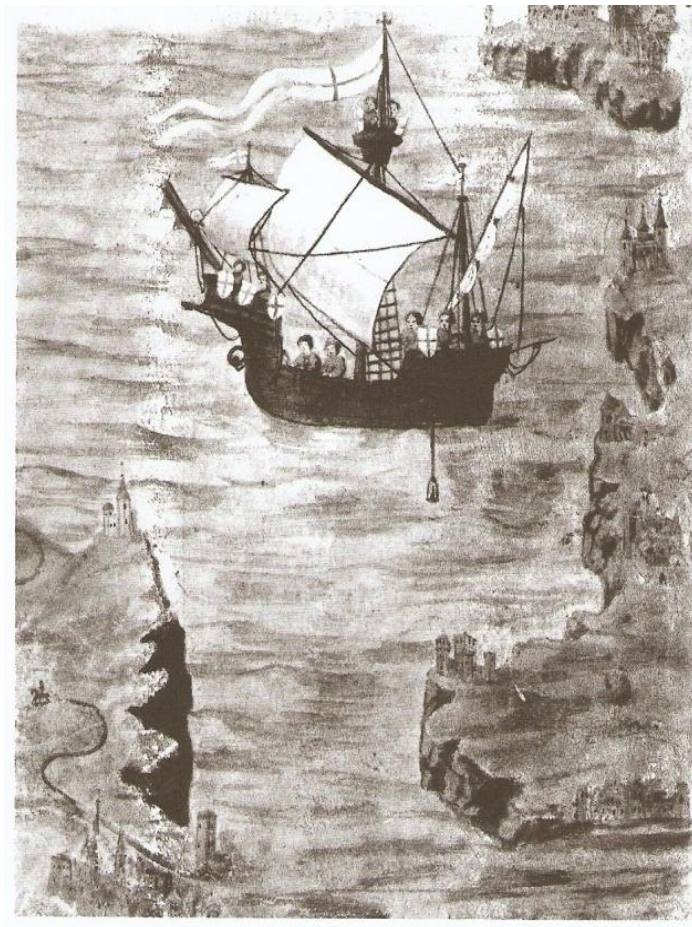
## ANEXO X

Mapa de faros medievales. Ob. cit., HUTCHINSON, *Medieval Ships and Shipping*, p. 173.



## ANEXO XI

Sondeando el fondo marino cerca de la costa con un trozo de sebo. Ilustración del manuscrito Hasting de alrededor del 1.500. En ob. cit., HUTCHINSON, G., *Medieval Ships and Shipping*, p. 177.





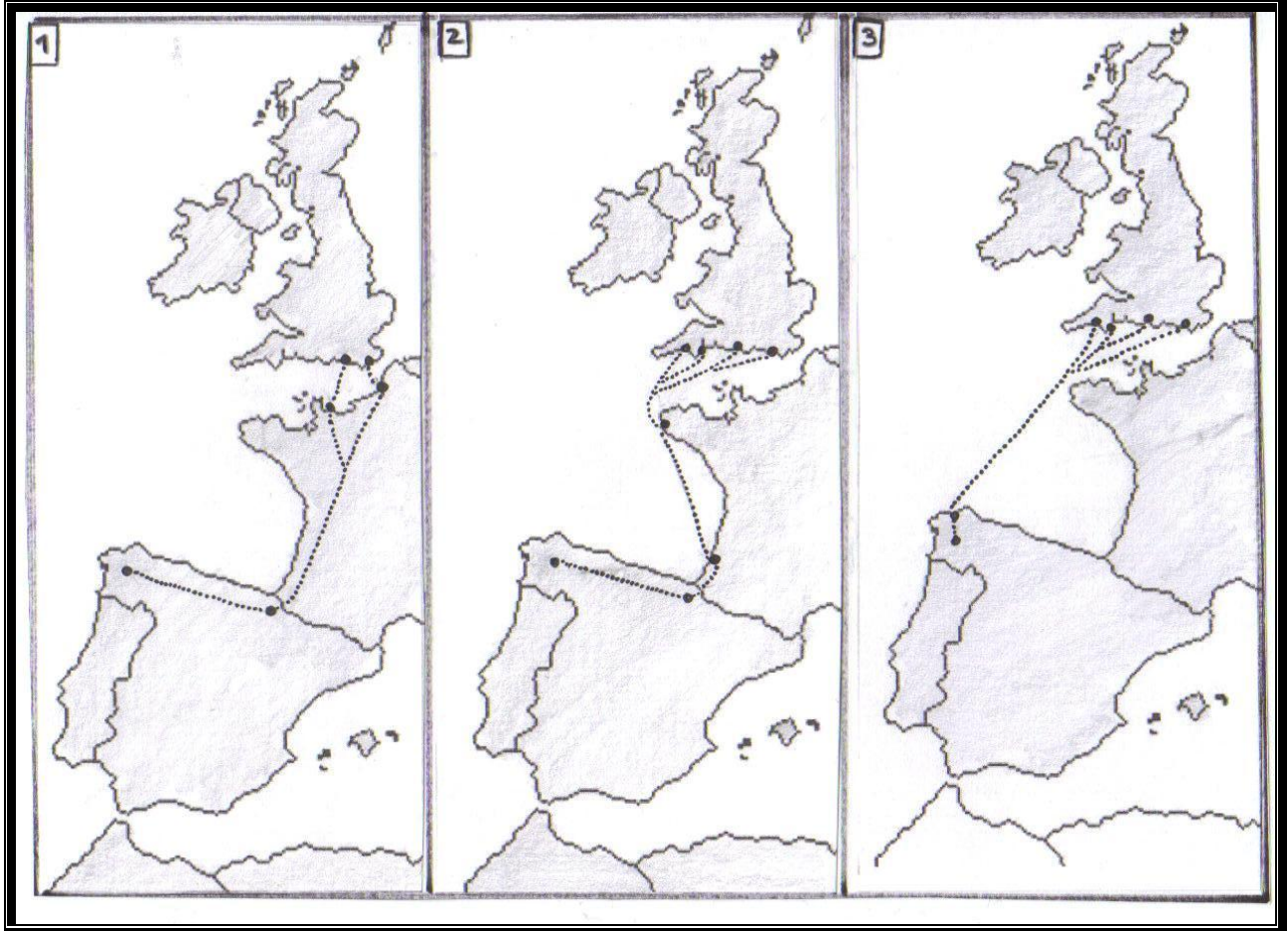
## ANEXO XII

Ruta: Ribe (Dinamarca) - Prawle- S. Mathieu -A Coruña.



## ANEXO XIII

Los tres itinerarios más utilizados:



## ANEXO XIV

Todos estos documentos están sacados de *Calendar of the Close Rolls* y de *Calendar of the Patent Rolls*<sup>582</sup>.

### CARTAS DE PROTECCIÓN Y NOMBRAMIENTOS DE ABOGADOS

*April 23, 1309.* Protection, for one year, for Alice, late the wife of Walter de Bello Campo, going on pilgrimage beyond seas. She also has letters nominating Nicholas de Aston and Peter de Wynnburne her attorneys for the same period.

*October 25, 1309.* Protection for one year, for Alice, late the wife of Roger le Bygod, earl of Norfolk, going on a pilgrimage to Santiago.

*November 3, 1329.* Protection, with clause nolumus, for two years, fro Felicia late the wife of Roger de Somervill', going on pilgrimage to Santiago. The like for the following: Hawisia de Kaynes, Alina late the wife of Edward Burnel, the abbess of Elnestowe, (...) all for one year.

*April 24, 1330.* Protection, without clause, until the feast of the Purification, for Alina late the wife of Edward Burnel, going on pilgrimage to Santiago.

*May 14, 1330.* Protection, without clause, until Christmas, for Isolda, later the wife of John de Belhous, going on pilgrimage to Santiago.

*February 3, 1331.* Protection with clause nolumus, for one year, ...for Isolda, late wife of John de Belhous going on pilgrimage to Santiago, until the feast of St. Peter ad Vincula. Christina de Cassaulton. The prioress of Clerkenewell, for two years...

*February 6, 1331.* Simple protection for one year for Alina later the wife of Edward Burnel going on pilgrimage to Santiago.

---

<sup>582</sup> Ob. cit., SIGNE MORRISON, S., *Women Pilgrims in Late Medieval England*, pp. 152-160.

*February 12, 1332.* John de Monte Gomeri and Rose his wife, going on pilgrimage to Santiago, have letters nominating Robert de Hoo and William de Norwyk their attorneys in England until the feast of St Peter ad Vincula.

*December 15, 1332.* Matilda later the wife of Robert Banyard, going on pilgrimage beyond the seas has letters nominating Richard de Depham and Henry de Garston her attorneys in England until midsummer.

*February 21, 1334.* Matilda later the wife of Robert de Holand, going on pilgrimage to Santiago, has letters nominating Roger de Norton and William de Alby her attorneys in England until Michaelmas.

*August 20, 1335.* Matilda later wife of Robert de Holand, going on pilgrimage to Santiago, has letters nominating Master John de Blebury and Gervase de Wilford her attorneys in England for one year.

*March 12, 1336.* Matilde later the wife of Robert de Holand, going on pilgrimage to Santiago, has the like (letters) nominating Master John de Blebury and Gervase de Wilford in England for one year.

*February 28, 1344.* Constance de Kyngeston, going on pilgrimage to Santiago, has letters nominating Henry de Eslyngton and John de la Mare as her attorneys in England until Peter's Chains.

*March 26, 1344.* Eleanor de Beaumont (the king's kinswoman), going on pilgrimage to Santiago, has letters nominating John le Blount of Sidyngton and Richard de Melbourn clerk, as her attorneys in England until Michaelmas.

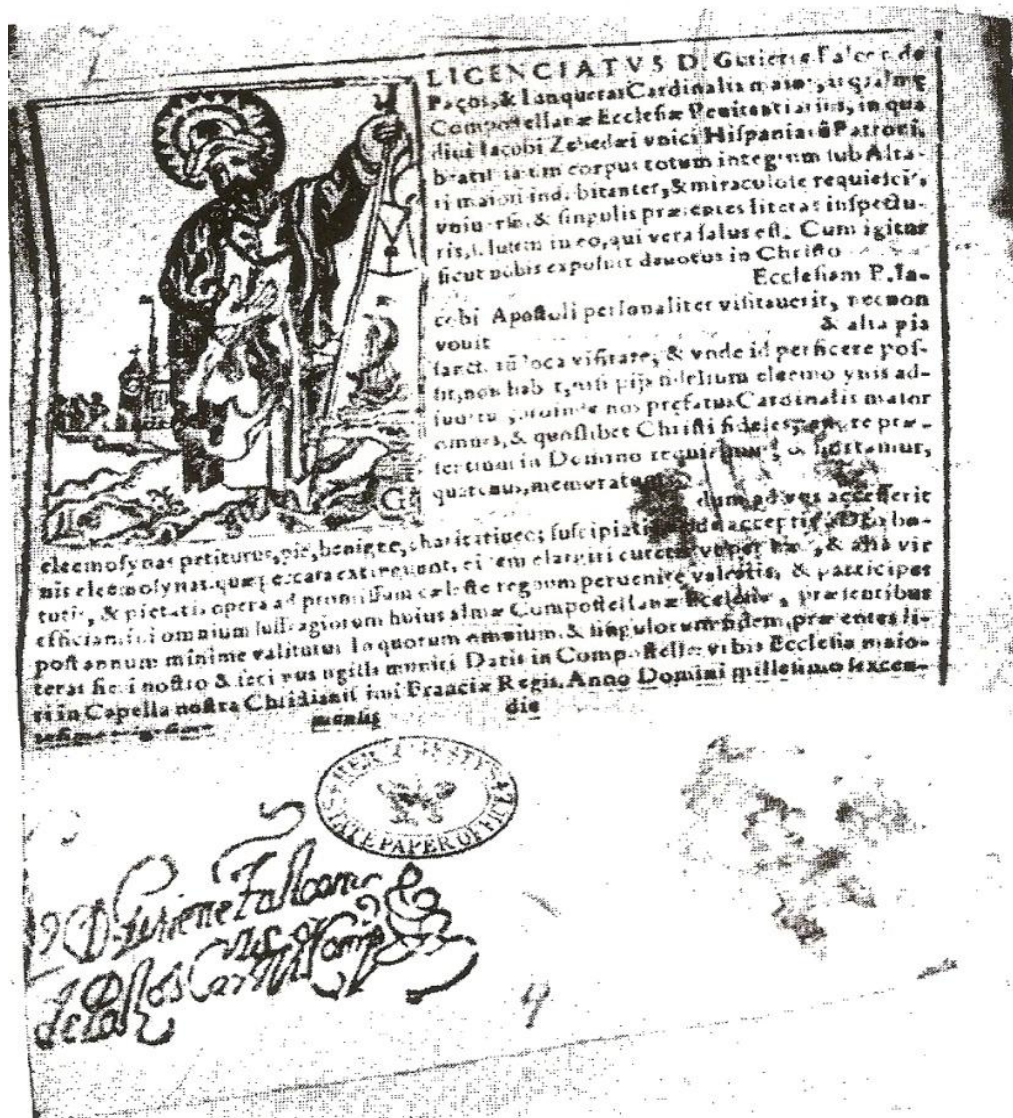
*October 7, 1344.* Margaret, countess of Hereford and Essex, going to Santiago and other holy places of pilgrimage in foreign parts, has letters nominating Robert de Brightwell and William de Somerdeby, clerks, as her attorneys in England for one year.

She has other such letters in the name of Margaret later the wife of John de Bohun, earl of Hereford and Essex, for the same time.

*October 12, 1350.* Blanche later the wife of Thomas Wake of Lidel; (nominates) Walter de Carleton and Luke de Burgh (as her attorneys). (She is going with many others on pilgrimage to Santiago for one year).

### ANEXO XV

Esta lámina que aquí se muestra es la única conservada de estas características; ha sido publicada por primera vez con el permiso del el Museo Británico en ob. cit., CORDERO CARRETE, "Peregrinos mendicantes", en *Cuadernos de estudios gallegos*, p. 84.



## ANEXO XVI

Todos estos documentos están sacados de *Calendar of the Close Rolls* y de *Calendar of the Patent Rolls*<sup>583</sup>.

### DOCUMENTOS DE RESTRICCIÓN Y CONTROL

*February 10, 1376.* Commission to William Palyngham and William Palfreyman, reciting that, - whereas for urgent causes concerning the state and governance of the realm it has been ordained, with the answer of the council, that none shall cross the sea without the realm without the king's special license, and that in the case of all persons crossing from the realm diligent scrutiny shall be made that they take not with them gold or silver, jewels or letters of exchange, and that any bearer of such shall be sent before the king and council, (known merchants crossing in the exercise of their merchandise only excepted, who shall find security before bailiffs or keepers of the ports where they cross that they will use the money and letters which they take with them solely on their merchandise, on pain of forfeiture by the sender and imprisonment of the bearer), and that in all ports of the king's realm and power within seas and beyond there shall be diligent scrutiny that none coming from the court of Rome or other parts beyond seas bring within the realm letters patent, bulls, instruments, processes or other things prejudicial to the king or his subjects, and none going with the king's license to the court of Rome or other foreign parts in any port until he have found security before the king chancery not to attempt anything to the prejudice of the king or people, which ordinance has been proclaimed throughout the

---

<sup>583</sup> Ob. cit., SIGNE MORRISON, S., *Women Pilgrims in Late Medieval England*, pp. 152-160.

realm,- the king has appointed them to make such scrutiny in the town and port of Kyngeston and the adjacent arms of the seas and other waters and shores.

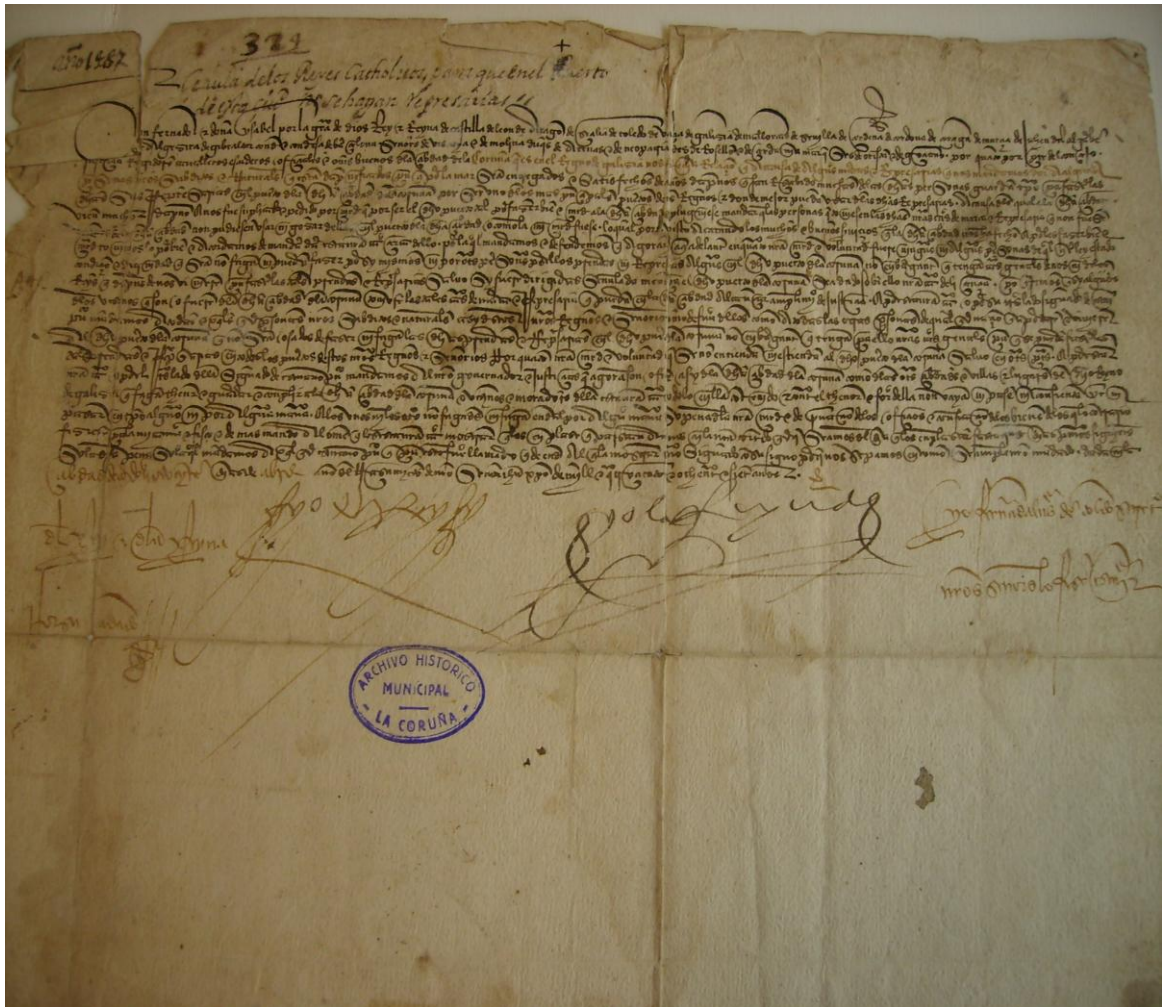
*October 4, 1381.* Commission to John Lovecok of Rummeney, Henry Merley of Dover, William Brown of Sandwich and Philip Bode of Feversham to make due search in all ports in Kent for the observance of the ordinance against persons passing out of the realm without license, or exporting gold or silver in coins or bullion, jewels or letters of exchange, unless they be well-known merchants, and of the statute (of provisions) of 27 Edward III against suing at the court of Rome or in a foreign realm.

*June 15, 1389.* To the keepers of the passage in the port of London and the river Thames. Order under pain of forfeiture to suffer no lieges in that port and river to pass to any foreign parts save known merchants, any previous command of the king notwithstanding as the pope has excommunicated all them of Spain who are the king's enemies and notorious schismatic, and all others who repair to them or to have communication with them, and great number of king's lieges are minded to go on pilgrimages and for other causes to Santiago in Spain and other foreign parts, taking with them divers sums of money in the lumps, in the plate and in coin contrary to the king's order and prohibition.



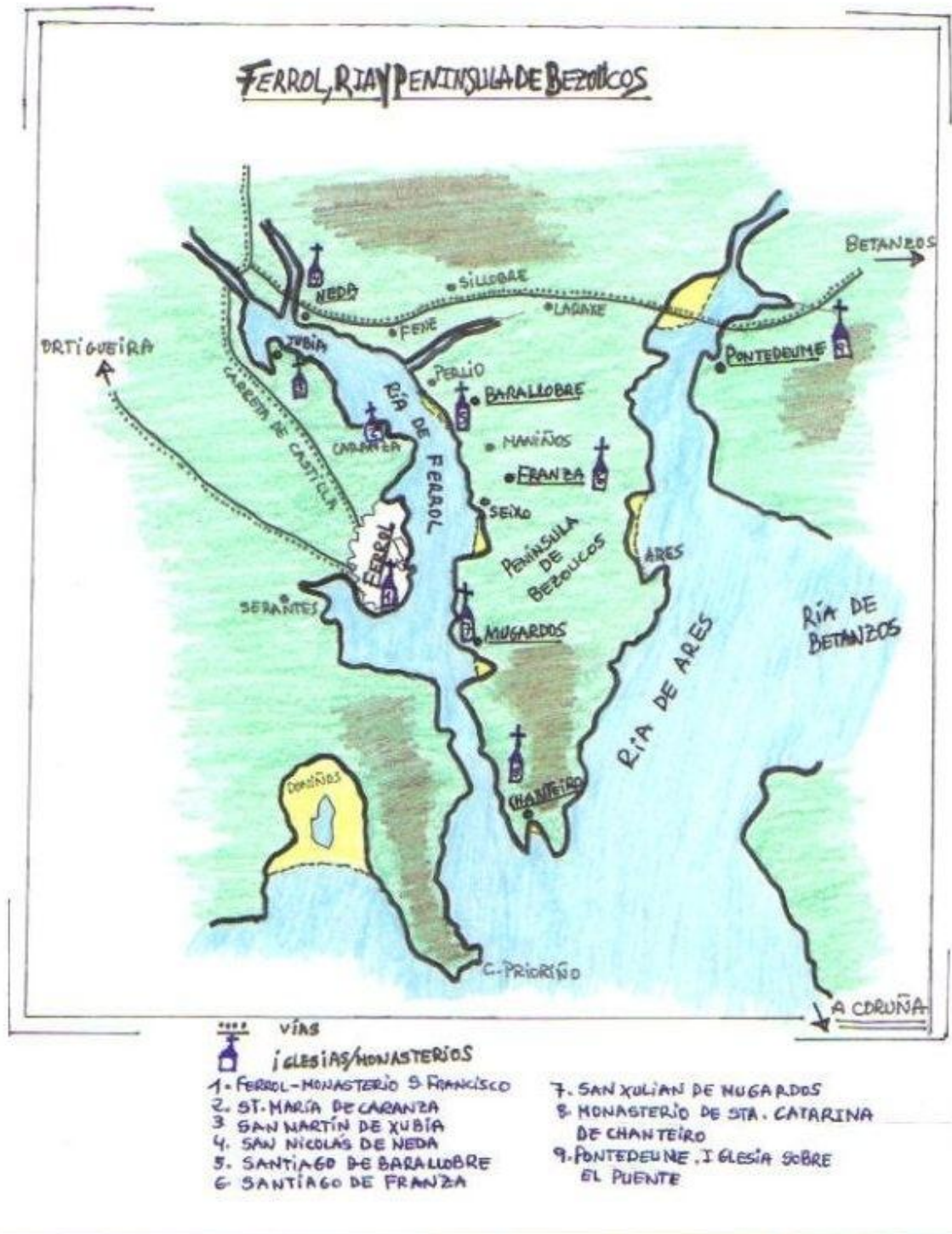
## ANEXO XVII

Esta Cédula Real firmada por los reyes católicos el 20 de abril de 1487 en Córdoba, en el que se pide no se tomen represalias sobre los numerosos extranjeros que hay en el puerto de A Coruña. Se encuentra en el Archivo Municipal de A Coruña (AMC). AC. Pleno n. 351.



## ANEXO XVIII

Mapa de la ría de Ferrol y de la península de Bezoucos.



## ANEXO XIX

Esta Cédula Real firmada por los Reyes Católicos el 7 de diciembre de 1488, en el que exime de pago, del diezmo de mar u otra cualquiera carga a los navíos que entren en el puerto de A Coruña a causa del mal tiempo o de ataques enemigos. Se encuentra en el Archivo Municipal de A Coruña (AMC). AC. Pleno n. 353.



## ANEXO XX

Relación de privilegios por los que tanto Pontedeume como Ferrol van alternando su condición de realengo y señorío desde finales del siglo XIII hasta finales del XV.

1270.12.30. ACS. *Colección López Ferreiro*, S. 7/25 (carpeta 2, n. 21). En LÓPEZ FERREIRO, A., *Colección Diplomática de Galicia Histórica*, Tip. Galaica, Santiago de Compostela, 1901, n. 34, pp. 161-169. En este documento el rey otorga un privilegio para que se poblara la villa del Eume y su alfoz, y de ese modo poder guardar allí su vino, también se le concede un mercado mensual y el foro de Benavente, este privilegio fue confirmado posteriormente por Fernando IV y por Alfonso XI. Documento que fue confirmado el 24 de julio de 1441, en Valladolid por Juan II (CORREA ARIAS, J. FR., *A casa de Andrade 1160-1540. Nobreza, mentalidade e ideoloxía na Galicia baixomedieval*, Serie Trivium, ed. Toxouto, Noia, 2009, p. 637) y que confirma el fuero de Benavente dado por Alfonso X. Posteriormente en Enrique IV el 17 de marzo de 1464, en Madrid vuelve a confirmar los privilegios anteriores (RAG. *Fondo Salazar*, c. 106/25, copia. En ob. cit., CORREA ARIAS, *A casa de Andrade 1160-1540. Nobreza, mentalidade e ideoloxía na Galicia baixomedieval*, p. 651).

Aparte del fuero que suponemos fue otorgado por Alfonso IX entre 1200 y 1220 y que desconocemos, sabemos que el 5 de abril de 1250, Fernando III le concedió a Ferrol la exención de ser visitada por un Alcalde o Alcalde Mayor de Galicia; este privilegio fue confirmado por Alfonso X el 5 de agosto de 1270 en Burgos y más tarde por Sancho IV (1283.01.22. Toro. Archivos de los Duques de Alba (ADA), Palacio de Liria, c. 21-8. En VÁZQUEZ LÓPEZ, M<sup>a</sup> J., *Ferrol e la*

*comarca ferrolá na Idade Media do século X ao XVI*, Concello de Ferrol, Ferrol, 2001, doc. XVII, p. 51.) y posteriormente por sus sucesores, en todos los casos no solo se confirma el privilegio de Fernando III sino que también sus foros, usos costumbres y libertades: En CORREA ARIAS, J. FR., *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, Serie Trivium, ed. Toxouto, Noia, 2004, p. 130.

1364.05.01. Murviedro. ADA, *Lemos*, Andrade, c. 343-8, en el Palacio de Liria se encuentra el original con la donación de Narahío; en RAG, *Fondo Salazar*, caja 106/21, se encuentra una transcripción manuscrita donde se incluye la donación de Pontedeume y Vilalba, este documento se inserta como documento ADA sin ninguna aclaración técnica, RAH, *Salazar*, M-48, ff. 102-103v (copia); en GARCÍA LÓPEZ, J. C., *Castilla y León durante los reinados de Pedro I, Enrique II, Juan I y Enrique II*, El Progreso Editorial, Madrid, 1893, III apéndice 1, p. 319. Hay bastantes dudas si realmente Pedro I donó Vilalba a Fernán de Andrade en Murviedro, sobre este tema, véase en ob. cit., CORREA ARIAS, *A casa de Andrade 1160-1540. Nobreza, mentalidade e ideoloxía na Galicia baixomedieval*, pp. 179-181.

1371.12.19. Burgos. En esta fecha y lugar Enrique II firma dos privilegios relacionados con las tierras de los Andrade:

- en el primero concede a Fernán Pérez o Bóo las villas de Pontedeume y Ferrol: “(...) damosvos por juro de heredad para agora e para siempre jamás, para vos e para vuestros herederos e para los que de vos vinieren los lugares de la Puente d’Ume y Ferrol (...)”, este privilegio fue posteriormente confirmado por Juan I en 1379, Enrique III y Juan II el 9 de Julio de 1442; RAH. *Fondo Salazar*, M-48, ff. 78v-70v. En ob. cit., CORREA ARIAS, *Fernán Pérez de Andrade, o Bóo*, pp. 241-243, y en,

GARCÍA ORO, J., *Fernando de Andrade, conde de Villalba (1477-1540)*, Xunta de Galicia, Betanzos, 1994, pp. 204-205.

- en el segundo se le concede parroquias de Narahío, Recimil, Ferreira, Mugardos, Ambroa y Vilachá. RAH. *Fondo Salazar*, M-48, ff. 104r-105r. En ob. cit., GARCÍA ORO, *Don Fernando de Andrade, conde de Villalba*, pp. 205-206.

1467.05.09. Madrid. ADA. *Sección Lemos*, c. 3-47, n. 2. Inserto en una notificación del 10 de mayo 1490 en A Coruña. Carta de Enrique IV en él que confirma que los hombres de Serantes, Mugardos y Ferrol son de realengo. En ob. cit., CORREA ARIAS, *A casa de Andrade 1160-1540. Nobreza, mentalidade e ideoloxía na Galicia baixomedieval*, pp. 653-652.

1476.03.31. Madrid. ADA. *Sección Lemos*, c. 84-40. En gratitud al apoyo de Diego de Andrade a favor de los Reyes Católicos, éstos confirman el señorío de Pontedeume, Ferrol y Vilalba a este Andrade, en los mismos términos en que le fuera confirmado a Fernán Pérez, o Mozo, el 9 de julio de 1442; y un año más tarde (1477.07.11. ADA. *Sección Lemos*, c. 84-40) vuelven a confirmar los anteriores privilegios en gratitud a la defensa que Don Diego de Andrade hizo de A Coruña (1477.11.25. Sevilla, *Sección Lemos*, Andrade, c. 85/39). En ob. cit., GARCÍA ORO, *Don Fernando de Andrade conde de Villalba (1477-1540)*, pp. 230-232. A pesar de su gratitud hacia Diego de Andrade, sabemos de la desconfianza que tenían del Andrade los Reyes y que demuestran cuando la reina Isabel en términos poco amistosos se refiere a Diego de Andrade para que no se le nombre capitán y que no se le pague ningún sueldo: 1479.07.25. Trujillo. AMC. Reales Cédulas, n. 340. Aún así está muy clara la diferencia de actitud de los Reyes Católicos en relación a sus antecesores que defendían el realengo, Juan II confirmó varias veces las condiciones

de realengo en las posesiones más preciadas por los Andrade en los años 1412, 1429, 1432, 1434, 1441, 1464 y 1467, aunque esta condición de realengo no les sirvió de mucho puesto que los Andrade no cesaron de hostigar y molestar a la población de la zona. Ob. cit., CORREA ARIAS, *A casa de Andrade 1160-1540*, pp. 266-268.

## ANEXO XXI

Mapa de la ría de Ferrol de finales del siglo XV. En ob. cit., CARNEIRO REY, J. A. y RODRIGUEZ VÁZQUEZ, *Historia de Mugaros*, p. 97.

