

FRANCO CARDINI

*PEREGRINOS Y VIAJEROS EN LA EDAD MEDIA **

«En el principio era el camino». El aforismo del gran Joseph Bédier surge espontáneo, creo, en cualquier estudioso de la Edad Media que se plantee el problema del viaje y de los viajeros durante el largo período que ya por convención se define «Edad Media», aunque, a partir del siglo XVIII, la polémica sobre sus límites cronológicos, sobre su esencia, sobre su misma plausibilidad histórica, se ha mantenido siempre abierta.

En principio estaba el camino que unía las ciudades, los mercados, las abadías, los santuarios. Antiguas vías romanas que de todos modos han sido conservadas, restauradas, abandonadas, modificadas; caminos, senderos más recientes y vías que pueden ser recorridos por caravanas de mulos o de camellos en landas desoladas y despobladas, *deserta y solitudes* que en Asia y en Africa podían ser estepas, o pedregales, o extensiones de arena fina, mientras en Europa eran praderas, bosques, eriales pantanosos. Alguna vez vías y senderos eran también caminos del ganado transhumante, que hasta subían por empinados pasos de montaña o recorrían angostos puentes de madera o de piedra que, como se encuentra alguna vez en el folklore europeo, han sido construídos por el diablo en una sola noche.

Sin embargo, no existían solamente los caminos que se podían recorrer a pie o sobre el lomo de animales o, con menor frecuencia en la Edad Media, en carros. Ríos y lagos eran vías estupendas, seguras, tranquilas y baratas, sobre todo en las áreas que corresponden al mundo franco-germánico e italo-septentrional de hoy. Eran vías utilizadas sobre todo para el comercio de grandes bultos y de mercancías abundantes como la sal, los granos, las piedras y los ladrillos para la construcción, los toneles para vino, cerveza y sidra. A veces, los trayectos en las «aguas internas» se presentaban también como trayectos artificiales, formados por canales. Ciudades-puertos en ríos y lagos se encuentran entre las primeras urbes que desarrollaron, especialmente a

* Texto de la conferencia Inaugural de la XVIª Semana Internacional de Estudios Medievales, pronunciada en Barcelona el 28 de junio de 1988.

partir del siglo X, una próspera vida económica, sostenida gracias a una fuerte rensión de libertad y autonomía políticas. Viaje significa también infraestructuras: hospederías, mercados, hosterías, emporios, instalaciones portuarias, aduanas, casas de moneda, cambistas, defensa del viajero (entendida como seguridad contra el bandidaje), pero también cultos del santoral popular, iglesias, tabernáculos, reliquias y leyenda devotas, puesto que los enemigos y los peligros que se pueden encontrar a lo largo del camino no eran sólo físicos y materiales.

Tampoco los caminos medievales eran solamente vías internas al continente europeo. Aquel «continente líquido» que, según la famosa expresión de Fernand Braudel era el Mediterráneo, estaba surcado de continuo por barcos y se presentaba bordeado de puertos. Éstos, entre los siglos V y VII eran exclusivamente romano-orientales y bizantinos (aunque algunos pueblos germánicos, como por ejemplo los Vándalos, dominasen hábilmente la técnica de la navegación). Luego, hasta el siglo IX, la mayor parte fueron árabo-musulmanes, mas entonces en las costas mediterráneas se presentaron también los piratas vikingos. Desde el predominio árabe, y siempre con mayor importancia, se puede constatar también la presencia de italianos, franco-provenzales y catalanes. A partir del siglo XIV se podrá hablar de una «talasocracia catalana», sobre todo –aunque no exclusivamente– mediterráneo-occidental. Mientras tanto, el Mar Báltico y el Mar del Norte se convertían en teatro de una navegación siempre más intensa, favorecida desde fines del siglo X por la mejora general de las condiciones climáticas. Junto a los corsarios y a los mercenarios daneses que aterrorizaron las costas de Europa continental y de Inglaterra entre los siglos IX y X, hay que agregar en esta área los mercantes-guerreros suecos que recorrían los ríos rusos por la vía fluvial «de los Varengos a los Griegos» que difundían entre el Báltico y Bizancio la cera, la miel, las pieles, la madera, el ámbar; a esta corriente se debe sumar también la de los navegantes-colonos noruegos, que entre el siglo X y el siglo XI colonizaron Islandia y Groenlandia y que probablemente hasta alcanzaron las costas de Vinland, la futura América.

En barcos, o en navíos de todavía más modesto arqueo que solamente merecen el nombre de barcas, no sólo viajaban mercancías y navegantes-mercaderes-piratas; viajaban asimismo ideas, instituciones, leyendas, es decir, grandes elementos culturales. Al mismo tiempo que el nombre de Cristo. Los peregrinos-misioneros celtas, en su mayoría irlandeses, que en los siglos VII y VIII han recorrido incansablemente Europa, contribuyendo a su evangelización y que han elaborado la práctica original de la *peregrinatio poenitentialis*, eran también hábiles e intrépidos marineros. Las muchas leyendas hagiográficas celtas, conservadas todavía en el mismo folklore marinerero del Océano Atlántico, nos hablan de islas desconocidas, de remolinos, de monstruos marinos, de ciudades y tesoros sumergidos, de puertos lejanos en las Tierras de Beatos o en los Infiernos. En este sentido, la preciosa y conocida *Leyenda de San Brandam* es un documento ejemplar de una aventura oceánica.

Más tarde, al final de la Edad Media, cuando con la caída del imperio chino-mongólico el Asia profunda se cerró a los mercaderes y a los misioneros europeos (después que, entre la mitad del siglo XIII y la mitad del siglo XIV parecía haberse abierto totalmente a su penetración), se trató de alcanzar el Extremo Oriente por medio de la vía de la navegación oceánica. Por lo tanto, exploración del Atlántico más cercano a Europa y África, circunnavegación del continente africano, desemboque en el mismo Océano Índico que, desde siglos, venía cruzándose por barcos mercantiles en su mayoría árabes entre el Cuerno de África, India y Sumatra. Otra vez ricas mercancías, otra vez peligros y leyendas: los *Viajes de Sindbad el Marino*, esta estupenda Odisea árabe, representan un preciso comentario a la habilidad, el valor, la curiosidad de aquellos navegantes árabes que, entre el siglo IX y el siglo XI, han logrado ser el *trait d'union* entre Europa, África y Asia oriental y gracias a los cuales nos ha sido transmitido un tesoro riquísimo de textos geográficos, de imágenes cartográficas, de instrumentos y de tecnologías náuticas. Sobre las grandes vías oceánicas atlánticas, que han llevado a los españoles al Nuevo Mundo, y aquellas atlántico-indianas, que han llevado a los portugueses hasta las Indias orientales, se cierra la Edad Media mediterráneo-céntrica y se abre la historia de la Europa moderna tendida hacia la conquista del mundo. Aquí termina la historia de una humanidad que vive en «compartimentos cerrados» y se abre la época de los grandes –y muchas veces trágicos– encuentros y conflictos entre culturas diferentes.

Pierre Chaunu ha afirmado que el primado de los grandes viajes pertenece a la humanidad circunmediterránea. Sin duda, primado no significa exclusividad: sin embargo, aunque con esta importante limitación, la indicación de Chaunu resulta correcta. Y la Edad Media resulta la Edad de viaje por antonomasia: no tanto porque en otras épocas precedentes o siguientes se viajara menos, sino –y sobre todo– porque ninguna otra época de nuestra historia ha sido tan móvil, o mejor dicho nómada. ¿Cuáles son las razones de este nomadismo?

Podríamos aducir muchas razones, sobre todo si pensáramos en los siglos XI-XIII. La presión demográfica, la búsqueda de nuevas tierras vírgenes para preparar su cultivo con los métodos del desmonte y de abono, la necesidad por parte de enteras categorías de personas (a partir de los marginados hasta los peregrinos, de los mercaderes hasta los mismos soberanos) de trasladarse continuamente. Con la gente *viajan mercancías e ideas: es conocida por todo el mundo la relación entre el camino y la difusión de los cultos de santos y reliquias, de las chansons de geste, de las técnicas constructivas de las grandes iglesias abaciales y catedrales. Con el tiempo se desarrolla una articulada «literatura de viaje» que de los itineraria y de las descriptions de los peregrinos en Tierra Santa (cuyos primeros textos importantes datan del siglo IV en adelante) llegará a unos textos situados entre la colección de leyendas y la guía turística (recordamos por ejemplo los *Mirabilia urbis Romae*), para alcanzar en fin unas formas bien diferentes entre sí pero no desprovistas –al contrario– de conexio-*

nes recíprocas, como las novelas caballerescas de aventura y los diarios de viaje de los mercaderes y de los peregrinos tardomedievales, que algunas veces se acercan al tratado de mística y otras veces al manual de técnica comercial, entre los cuales tenemos muchos ejemplos italianos y catalanes. Y eso, por supuesto, prescindiendo de la literatura propiamente geográfica y cartográfica, que vuelve a tomar, en plena y baja Edad Media, los modelos de Aristóteles, Plinio y Solino, y que llega a unos textos como la obra de Eneas Silvio Piccolomini, el papa-humanista Pio II, en la cual por fin parece verdaderamente que la geografía encuentre a la antropología.

Status viatoris. Cuando pensamos en la historia plurisecular de la Europa medieval y en el papel que la dimensión del viaje ha desempeñado en ella, no podemos dejar de referirnos al carácter teológico y al mismo tiempo metafórico-existencial que el viaje adquiere en este ámbito. El camino medieval está cargado de presencias significativas: del *rex ambulans* que recorre incansablemente sus territorios de ciudad en ciudad, de *placitum en placitum*, al mercader, al peregrino (o al bandido y al marginado que aman disfrazarse de peregrinos) o, también, al *clericus vagans*, al juglar, al caballero andante, al monje o al predicador errante, *gyrovagi* contra los cuales se ensañan los textos místicos y disciplinarios de la Iglesia, inclusive porque bajo los hábitos de un *Wanderprädiger* siempre puede ocultarse un hereje.

Se diría que a la Iglesia no le gustan ni los viajes ni los viajeros. Los místicos insisten sobre los peligros de los viajes, los monjes benedictinos se esfuerzan en sustentar el principio de la *stabilitas loci*, los prelados no se cansan de consolidar los cuadros diocesanos. Sin embargo, papas y cardenales están siempre de viaje para organizar sínodos y concilios, y para dirigir los trabajos que se desarrollan en los mismos. Las peregrinaciones vienen estimuladas; las cruzadas aunque fracasen en Palestina tienen éxito y triunfan en España y en el Nordeste europeo. Entre el siglo XIII y el siglo XIV franciscanos y dominicos defienden con extrema convicción la necesidad de las misiones en Asia; y por otra parte los mismos movimientos mendicantes, con su rechazo radical (por lo menos en principio) de la riqueza y de la *stabilitas loci*, demuestran hasta que punto la necesidad de viajar sea percibida como indispensable.

Status viatoris. Profundamente relacionado con la historia Sagrada así como está escrita en la Biblia, el mundo cristiano medieval tiene la segura consciencia de representar el Nuevo Israel. Si es cierto que el éxito de la palabra «hebreo» significa precisamente «viandante», «caminante» y si es cierto que la Pascua misma es la conmemoración del Pasaje del Ángel del Señor y del comienzo del éxodo de Israel como regreso a la Tierra Prometida; si todo esto es cierto, el cristiano medieval se mantiene profundamente radicado en su consciencia de *peregrinus*, de desterrado sobre esta tierra. La vida misma se presenta como peregrinación y retorno a la casa del Padre; por tanto, en sentido recíproco, las ansias, las fatigas y los peligros de la peregrinación a Jerusalén, a Roma, a Santiago y en los otros santuarios de la

Cristiandad están vividos como una metáfora de los peligros de la vida, con sus caminos llenos de insidias, sus puentes peligrosos, sus mares tempestuosos. San Cristóbal, el gigante cinocéfalo que transporta al Niño Jesús de una orilla a la otra de un río vertiginoso, representa el deber de cada cristiano de cargar a hombros del Señor del Mundo y de cruzar con él desde la orilla insegura de la vida terrena hacia la orilla florida de la Vida Celeste.

Pero, aunque la peregrinación —y con ella la cruzada y la misión, relacionadas con ella de manera precisa— represente en la sensibilidad medieval el viaje por excelencia (y no hay que olvidar que si la meta de la peregrinación son las reliquias, frecuentemente ellas mismas viajan en los itinerarios, a veces dramáticos a veces triunfales, que se llaman *translationes*), sin embargo la peregrinación misma se llena de múltiples finalidades, de numerosos significados. Se viaja para llegar *ad sanctos* y morir cerca de ellos (y ésta es, en el cristianismo original, la peregrinación perfecta, la *metanoia*, la conversión irreversible): en este sentido, la peregrinación ha podido ser definida un «eremitismo ambulante»; pero también se viaja por penitencia o para pedir una gracia. Más tarde, a partir del siglo XI, se hará siempre más común y más lícito viajar para adquirir experiencias y nuevos conocimientos. Serán los viajes de los estudiantes itinerantes, los *clerici vagantes*, e incluso de los explotadores como los marineros Ugolino y Vadino Vivaldi al final del siglo XIII. En este sentido se viaja también para perseguir unos sueños, no siempre irrealizables o irrealizados, de fama, gloria y riqueza. Pensamos en la *aventure* de los caballeros andantes, de la cual Duby, De Riquer, Köhler y Ruiz Domenech nos han enseñado a comprender el significado real, incluso existencial y concreto. Se trata de la integración social y el éxito mundano a través del ejercicio de las armas o tal vez la consecución de un matrimonio ventajoso y el acceso a las *élites* de gobierno. Pensamos en lo que Roberto Sabatino Lopez, acerca de la cruzada, ha definido «la Odisea de los mercaderes» (italianos, provenzales y catalanes), interesados en la función de colonias comerciales, en la conquista de nuevos mercados, y en la afirmación personal, social y patriótica que representa la base de la economía europea moderna.

Por parte, el mismo impulso abundantemente autónomo y autoremunerador de conocer tierras y poblaciones nuevas no estaba ni ausente ni tampoco siempre moralmente condenado por los mismos Padres medievales. Es verdad: Agustín había estigmatizado el hecho que los hombres se precipitaran a admirar mares y montañas llevados por la *vanacuriositas*, y que no se preocuparan de viajar en busca de sí mismos, dentro de sus corazones. Jerónimo había recordado que no se santificaba uno simplemente viendo Jerusalén, sino viviendo allí virtuosamente. Bernardo había escrito que en Jerusalén el peregrino había alcanzado verdaderamente la meta cuando, en el silencio del monasterio, se daba cuenta que precisamente allí se hallaba la Jerusalén celeste, la verdadera patria. Sin embargo, había sido el mismo Jerónimo quien había afirmado que las Escrituras se habrían comprendido mejor y más a fondo si se hubiesen visto los

pedregales de la Judea donde Jesús había vivido; y los viajeros-misioneros del siglo XIII en Asia, como por ejemplo Juan de Pian del Carpine y Guillermo de Rubruck, miraban con atención el mundo misterioso que se presentaba delante de sus ojos, buscando con ansia los monstruos descritos por Plinio, por Solino y en las novelas de Alejandro, y ante la incógnita de que no se hubiera tenido que dirigir a ellos también el mensaje de Cristo. Dante, en el canto XXVI del *Infierno*, encuentra el símbolo mismo del amor hacia el viaje y del deseo de conocer nuevos horizontes, Ulises. Tal vez condena su sed de experiencias y conocimientos siempre nuevos en el cuento de su «loco vuelo», del viaje más allá de las Columnas de Hércules. Quizás detrás de los versos dantescos, se esconda la memoria desconcertada del atrevimiento de los primeros exploradores atlánticos, que —como los hermanos Vivaldi de Génova— no habían regresado. Pero nos hallamos en la víspera de importantes revoluciones en el campo de las técnicas náuticas y de la navegación oceánica. El centro de gravedad de los comercios ya iba alejándose del cerrado Mediterráneo hacia el abierto océano donde se asomaba Brujas, bisagra entre los asuntos comerciales euromeridionales y hanseáticos. Así Dante, aunque a través de las palabras de Ulises, justifica el «loco vuelo»: nunca jamás, o no sólo, *vana curiositas*, sino viril y caballeresca aventura que rinda homenaje a la naturaleza humana y a su Creador, que la quiso distinta de la naturaleza animal. «Fatti non fummo a viver com bruti —ma per seguir virtude e conoscenza». Virtud y conocimiento son los fines profundos del hombre, y aventura y viaje el instrumento primario para alcanzar tales fines. ¿Cómo olvidar que, aproximadamente un siglo y medio antes de Dante, Abelardo había interpretado su continuo trasladarse de ciudad en ciudad en busca de conocimiento como una nueva versión de la aventura del caballero que iba buscando batallas, torneos y gloria? ¿Cómo olvidar que en el amor lejano y en el sueño del viaje hacia una meta inalcanzable los poetas de la *Fin d'Amor* ven el sentido último de su propia búsqueda estética y espiritual?

El hecho de llegar a Oriente a través de Occidente; la solución de las verdades proclamadas por los geógrafos antiguos y escritas en el *Génesis*; la alianza con el Gran Khan; la obtención de las riquezas necesarias para la organización de una cruzada para liberar Jerusalén y poner las bases para la conversión del mundo entero. Esta completa realización de las finalidades y de la substancia misma de la Cristiandad se habría conseguido, según Cristóbal Colón, en el viaje oceánico. Hoy sabemos que el Almirante se equivocaba. Sin embargo, en él y en su empresa aún hoy reconocemos el cumplimiento perfecto y completo del mensaje cultural y espiritual de la Edad Media, junto con la abertura del mundo moderno. El viaje como metáfora de la vida, el viaje como necesidad existencial, el viaje como cumplimiento y realización del hombre. De la Edad Media de los caminos, las peregrinaciones, las cruzadas, los misioneros y los mercedarios, nosotros hombres modernos hemos aprendido esta importantísima lección. Y nos podemos jactar de no haberla olvidado, no obstante los errores y alguna vez los horrores desgraciadamente frecuentes que se han producido después.