

EL CAMINO DE SANTIAGO: CONJUNTO HISTÓRICO TERRITORIAL. PATRIMONIO, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO Y GESTIÓN

José Luis GARCÍA GRINDA
Arquitecto. Madrid.

A lo largo de este texto intentaremos exponer parte de los análisis, trabajos y experiencias que, sobre el Camino de Santiago, hemos realizado en la última década, y más en concreto con referencia a los efectuados en la elaboración del Plan Especial de Protección del Camino de Santiago en la Provincia de León, cuyo documento redactado inicialmente está en la actualidad en el trámite de consulta a las distintas administraciones.

Sin embargo la exposición de problemas de conservación y experiencias sobre el itinerario no se va a centrar con exclusividad sobre el tramo leonés sino que intentaremos ofrecer una visión más global, centrándonos más específicamente en el ámbito rural.

Especial importancia tuvieron los trabajos de identificación y estudio del patrimonio arquitectónico del propio Camino y con él relacionado, realizados a iniciativa del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (citados en bibliografía), que permitieron las primeras identificaciones modernas detalladas del Camino, y el análisis de su problemática actual.

Estos trabajos han servido de base para la redacción de la documentación técnica, para la Declaración de Patrimonio de la Humanidad, redactado por el Ministerio de Cultura en 1992 y la documentación básica para la Protección del Camino de Santiago como Bien de Interés Cultural, redactada por la Junta de Castilla y León, en 1991, para el ámbito castellano-leonés del Camino.

1. EL CAMINO DE SANTIAGO: RED CAMINERA HISTÓRICA

Es claro que cuando se habla del Camino de Santiago, con mayúsculas, se realiza sobre el itinerario denominado como el Camino Francés, que es precisamente el que está declarado Conjunto Histórico Artístico Nacional en el año 1962.

Históricamente será a partir de la consolidación del poder cristiano en la Meseta Superior, con la caída de Toledo en el año 1085 y la política de contactos y conexión con Europa de Alfonso VI, cuando se consolida definitivamente el Camino Francés. Coincide con

el apoyo del rey castellano leonés a Cluny, la instalación del mismo en las grandes abadías de San Zoilo en Carrión y San Facundo en Sahagún, en importantes puntos del Camino. El nuevo papa Calixto II, elegido en 1119, hermano del Conde de Galicia Raimundo de Borgoña quien estaba casado con la hija de Alfonso VI, Doña Urraca, anteriormente había sido abad de Cluny como Guido de Borgoña, y precisamente elevará durante su segundo año de mandato, en 1120, a sede arzobispal a Compostela.

Conocemos precisamente a través del conocido manuscrito *Codex Calixtinus*, cuyos doscientos veinticinco folios están conservados en el archivo de la catedral de Santiago de Compostela, en su quinta sección llamada "Liber Peregrinationis", el desarrollo del Camino Francés y sus etapas. El texto del siglo XII es atribuido al menos como recopilador, a Aymeric de Picaud, capellán y canciller de Vezelay, lugar que se asienta precisamente en uno de los cuatro principales itinerarios franceses del Camino, conocido como Lemovicense que se unirá junto con las vías Podense y Turonense en Ostabat para enlazar, a través de Port de Cizé con el ramal navarro que penetra por Roscenvalles, mientras que la vía Tolosana se une en Somport al ramal aragonés.

Precisamente se apoyan en estas cuatro vías francesas lugares con conocidas e importantes iglesias y monasterios románicos. En la vía Tolosana, Saint Gilles de Arles, Montpellier y Toulouse. En la Podense lugares como Santa María de Puy, Santa Fe de Conques, o San Pedro de Moissac. En la Lemovicense además de Santa Magdalena de Vezelay, San Leonardo de Limoges y Perigeux. Y por último en la Turonense, San Martín de Tours, San Hilario de Poitiers, San Juan d'Angely, Sentronio de Saintes y Burdeos.

El también llamado *Liber Sancti Jacobi*, primera guía e identificación histórica del Camino francés, nos indica que existen los dos citados ramales. El primero penetra por Somport y cuya primera etapa parte de Borce y termina en Jaca, con 25 km. La segunda finaliza en Monreal, con un recorrido de 36 km. Y la tercera en Puentelarreina con 97 km. El otro ramal penetra por Port de Cize, pudiendo subir por el puerto de Ibañeta o por Valcarlos. Las trece etapas que marca hasta llegar a Santiago, lo convierten en un itinerario más corto que el anterior con un total de 693 km., frente a los 810 del primero. El recorrido castellano-leonés de este itinerario alcanza un total de 358 km, lo que supone un 44% del recorrido total español, significando su gran importancia territorial en este conjunto.

La primera etapa, desde San Michel termina en Viscarret, con 21 km. La segunda en Pamplona, con 28 km. La tercera finaliza en Estella, con un recorrido de 43 km. La cuarta en Nájera, con 64 km. La quinta en Burgos, con 85 km., la más larga, junto a la tercera del otro itinerario, la sexta termina en Frómista, con 59 km. La séptima en Sahagún, con 55 km. La octava en León, con 52 km. La novena en Rabanal con 64 km. la décima en Villafranca con 49 km. La undécima en Triacastela con 47 km. La duodécima en Pallas de Rey con 58 km., y la última, decimotercera, con 63 km. que lo hace llegar a Santiago. El largo recorrido de estas clásicas etapas, en su gran mayoría, corresponderían como frecuentemente se ha señalado con la utilización de caballerías en la peregrinación, como correspondería a un personaje de posición y nobleza.

Sin embargo, este camino no fue el primero ni fue el más importante a lo largo de

la historia. La peregrinación a Compostela nace a partir de un hecho histórico: el hallazgo de un sepulcro, con los supuestos restos del apóstol. El obispo de Iria Flavia, Teodomiro comunicará el hallazgo a Alfonso II el Casto, hacia los años 812-814, quien edificará la primera basílica para cobijar los restos hallados. Este hecho, que es conocido a través de documentación de la época, se denomina con el apelativo de “invención”, término que no debe confundirse con el significado llano de la palabra, entendiéndose como el reencuentro con algo que se había perdido. Al margen de las dudas en cuanto a la autenticidad del hallazgo, estos orígenes están ligados a la consolidación del poder cristiano, frente al poder y presión musulmana, concibiéndose más como operación política de reforzamiento del reino asturiano apoyado por el reino carolingio.

A finales del siglo IX y comienzos del X se tienen las primeras noticias de la peregrinación, incluso con citas de personajes históricos que la realizan, como el obispo de Puy, Godescalco y Alfonso III sustituirá la anterior basílica por otra más amplia, que permita acoger a los peregrinos, siendo consagrada en el año 899. Ello nos señala la existencia de un primer itinerario desde Francia que recorría el extremo norte peninsular, a refugio de la Cordillera Cantábrica, pasando por la capital del reino, Oviedo. El traslado, en el año 910, de la capitalidad a León, hará que se pueda hablar de otras comunicaciones entre estos dos núcleos urbanos, estableciéndose un itinerario de malla triangular.

A las rutas antiguas por la costa hay que añadir otro recorrido que se cita y que pasaba por tierras alavesas y asturianas, posiblemente aprovechando una vía romana, al norte de la Cordillera Cantábrica. La consolidación de la línea de defensa del valle del Duero, en el siglo X, y la consiguiente repoblación de la Meseta Norte va a hacer que comiencen a plantearse itinerarios que se dispongan ya al sur de la Cordillera Cantábrica aunque, en una primera instancia, muy ligada a su vertiente meridional.

En este territorio se cita como uno de los caminos de peregrinación más antiguos el que, desde Valmaseda, penetraba en el burgalés valle de Mena para luego dirigirse desde el Pisuerga hasta Castro Urdiales, aprovechando básicamente las calzadas romanas existentes. Se cita, como refuerzo a dicha existencia, la presencia de un hospital en Taranco de Mena al servicio de los peregrinos que funcionó a finales del siglo IX, y otro en Burceña citado en el año 800, fundado por el abad Vitulo para servicio de siervos, peregrinos y huéspedes. Este último es incluso anterior al comienzo de la peregrinación compostelana, pero indica el empleo del valle de Mena como vía histórica de comunicación E-O en el norte burgalés.

El primer gran viario, que baja propiamente por la meseta será el antiguo camino desde Nájera, citado a partir de la toma de su castillo en el año 923 por Sancho Garcés I. Algunos autores, como Huidobro, atribuyen al conde Diego Rodríguez de Porcelos su creación o utilización en el tramo castellano, al repoblar o fundar nuevos asentamientos, como Villadiego entre las antiguas ciudades de Amaya y Briviesca. Otros autores, como Vázquez de Parga, Lacarra y Uría, estiman que el gran potenciador de este camino será el rey navarro Sancho Garcés III, el Mayor (1004-1035) a comienzos del siglo XI. La Historia Silense, del siglo XII, le atribuye este traslado del Camino: “*saco de la potestad de los paganos cuanta tierra hay entre los Pirineos y el castillo de Nájera, e hizo correr sin retroceso el Camino de Santiago, que los peregrinos torcían desviándose por Alava*” En este momento se documenta ya lo que sería el inicio del ramal francés, por Somport y Jaca, naciendo núcleos

muy conocidos apoyados en él como Puentelarreina.

Coincide este comienzo del siglo XI con el milenario de la muerte de Cristo en 1033 y el hecho de ser el único lugar Santo de la Cristiandad junto a Roma, pues Jerusalén está ocupada por los árabes, donde estaban enterrados apóstoles y que podrán ser visitados y ser objeto de peregrinación.

Este primer itinerario en territorio castellano penetraba por Cerezo de Riotirón (Segisamuncio), seguía la cuenca del río Pecesorios, pasaba por Quintanilla San García y se unía a la Vía Aquitana que conectaba Astorga (Asturica Augusta) con Zaragoza (Caesaraugusta), antes de llegar a Briviesca (Virovesca). Desde allí se dirigía a la antigua ciudad de Amaya, pasando posiblemente por Poza de la Sal, la antigua Salionca, con poblamiento romano y salinas de la época, encaminándose hacia Villadiego o directamente a Amaya, para enlazar con la ruta del Pisuerga. Se cita, al respecto, la fundación de un hospital para peregrinos por la esposa del conde Diego de Porcelos en el siglo X en Villadiego.

La continuidad de este itinerario a partir del Pisuerga es confusa, con opciones distintas, bajando unos el camino a Carrión. Otros estiman que podía continuar más al Norte en tierras palentinas, el existir una serie de antiguos monasterios en la zona: Granja de Valdecál, Mave, Olleros, Olmos de Santa Eugenia, Tablares, San Román de Entrepeñas, todos ellos camino de Guardo.

Pero junto a estos itinerarios más antiguos y al propio francés podemos señalar otros de gran significación histórica. Por ejemplo, el llamado Camino Real de Bayona a Burgos, pasando por el País Vasco, y que a partir de los siglos XV y XVI desplazará en gran parte al otro camino. Este ramal se apoyará básicamente en parte de la Vía Aquitana y en parte en otra vía romana que corre paralela a aquella y que será reconvertida en camino real. Los núcleos de este ramal del Camino en el tramo castellano son: La Puebla de Arganzón, Miranda de Ebro, Orón, Ameyugo, Pancorbo, Zuñeda, Grisaleña, Cameno, Briviesca, Prádanos de Bureba, Castil de Peones, Revillagodos, Quintanapalla y Rubena, donde se unirá con el camino procedente de San Juan de Ortega y Atapuerca para entrar en la ciudad de Burgos.

Antecedente de este itinerario es el uso de la propia calzada romana o Vía Aquitana, Asturica-Caesaraugusta, empleando también el ramal desde Cerezo de Riotirón. La calzada cruzaba el Ebro en Puentelarra, seguía hacia la antigua Vindeleia, cerca de Cubo de Bureba, Briviesca (Virovesca), Monasterio de Rodilla (Tritium), Meseta de la Cuculla (hoy alto de la Brújula), término de las Mijaradas, inmediaciones de Fresdesval, pasando por Deobrigula (ciudad antigua entre Tardajos y Rabe), Sasamón (Segisamo), Dessobriga (cerca de Melgar de Fernamental), cruzando el río Pisuerga, Alba de las Torres, Carrión, siguiendo después por la calzada hacia Astorga.

En este último itinerario de gran importancia medieval, se sitúan tres joyas de la historia de nuestro urbanismo medieval. El ejemplo de la doble puebla de Miranda de Ebro, cuyas dos entidades urbanas nos muestran uno de los primeros ejemplos de pueblas de traza semirregular, generadas a partir de su fuero dado por Alfonso VI en 1099. Se articulan, los

Barrios de Aquende y de Allende en torno a sus parroquias propias dependientes de dos distintos obispados: Burgos y Vitoria, estando unidos por el puente medieval sobre el Ebro, sobre el que se asentaba la casa del concejo como símbolo unitario de la población.

La Puebla de Arganzón nos muestra el paradigma de trazado regular del siglo XII, al que le da fuero Alfonso VIII en el año 1191. Núcleo apoyado en un eje central, la calle de La Concepción, con dos viarios paralelos que convergen al central, creando una doble proa. Dos cantones ortogonales a ellas completan la traza, conectando una de ellas con el puente medieval sobre el río Zadorra.

Por último Briviesca, cuya puebla medieval en su actual asentamiento se genera a partir del fuero dado por la abadesa de las Huelgas doña Blanca de Portugal en el año 1313. Este ejemplo de urbanismo bajo medieval hispánico, del que en la historiografía tradicional se ha recalcado su papel como antecedente del urbanismo renacentista hispanoamericano, por su traza en cuadrícula y la presencia de una gran plaza en su organización. Sin embargo habría que señalar que se trata más de un modelo de puebla medieval, con viarios principales en dirección Norte-Sur, marcando el eje principal de comunicación el Camino, con ligeras convergencias y cantones menores transversales. La supuesta plaza no es exactamente medieval, sino que es un ejemplo de época moderna que amplió un ámbito menor, que no ha sido suficientemente estudiado.

El redescubrimiento reciente del Camino en España, a partir de la mitad de los años 80, ha hecho que se haya convertido en un símbolo, cuya utilización política, cultural, comercial, de ocio, etc., ha cambiado la indiferencia de los lugareños y de los distintos sectores de la administración local, autonómica y central. Así se reivindican y se señalizan itinerarios como el Camino de la Costa u otros distintos en el resto de la mitad norte peninsular, de tal modo que, por ejemplo, en el ámbito de Galicia, casi cada concello o ayuntamiento reivindica que por allí pasa un ramal del Camino, como medio para que puedan llegar ayudas e inversiones al lugar, una vez que fue reconocido como Patrimonio de la Humanidad

Ello ocurre con otros itinerarios históricos como la llamada Vía de la Plata, usándose hoy por los peregrinos que proceden de Andalucía, como hemos podido comprobar en el propio Camino en el último año, al encontrarles poco después de pasado Astorga. En tal sentido habría que aclarar las dos denominaciones distintas de este itinerario. Por un lado la vía romana, recogida en el itinerario de Antonino del siglo III como *Iter Ab Eméríta Augusta*, enlazando Eméríta Augusta (Mérida) con Astúrica Augusta (Astorga). Y por otro el recorrido medieval, cuyo nombre de Plata deriva de la denominación árabe de *Al Balat* para identificar caminos o vías empedradas de origen romano. Este segundo itinerario conectaba Andalucía con Asturias, empleando parte de la citada calzada y utilizando para llegar a Oviedo, el paso de León por los propios itinerarios del Camino de Santiago.

Señalar en este último sentido que la Junta de Castilla y León tiene preparada la documentación para la declaración del itinerario del Camino que se dirigía desde León hacia Oviedo, como parte del conjunto histórico conocido como Camino de San Salvador, transcurriendo por los municipios de León, Sariego, Cuadros, La Robla, La Pola de Gordón y Villamañín para penetrar luego en Asturias.

1.1. El itinerario francés y la delimitación del Conjunto Histórico

Si en un primer momento histórico el Camino Francés, al establecerse en la Meseta, empleará las antiguas calzadas romanas, se producirá a lo largo del siglo XI, una labor de redefinición del nuevo itinerario buscando acortar distancias respecto al viario romano. La potenciación del Camino irá apoyada en la reparación y construcción sistemática de puentes, para salvar los ríos, eximiendo del pago del pontazgo a los peregrinos, impulsado especialmente por el monarca castellano-leonés Alfonso VI.

Se realizarán tramos nuevos como el que se dirige desde Logroño, donde se instalará un nuevo puente sobre el Ebro, dando lugar a la fundación de la ciudad, hasta Redecilla del Camino. Destaca el tramo construido por Santo Domingo con su puente y núcleo al que dará su nombre, enlazando el itinerario en Belorado con la antigua calzada romana procedente de Cerezo de Río Tirón (Segasamuncho). Este nuevo tramo ahorrará once kilómetros respecto al recorrido de la Vía Aquitana.

En el núcleo de Belorado vemos reflejado en su estructura urbanística este cambio. El antiguo Bilforato se asienta a los pies de la antigua fortaleza, disponiendo en el primer recinto su calle Mayor, como eje estructurador que se adapta en dirección N-S al arco del cerro del Castillo, en continuidad con la antigua calzada romana.

El Camino, que conecta transversalmente a dicho eje, creará una nueva calle y barrio dotado de una segunda muralla, a partir del siglo XII, en dirección a poniente. El Barrio Nuevo estará ya consolidado en el siglo XIII, como muestra del influjo de la modificación del itinerario francés en la estructura urbanística de este núcleo medieval.

Otro conocido tramo nuevo lo realizará San Juan de Ortega, para realizar un itinerario más directo hacia Burgos, atravesando el paso difícil de los Montes de Oca. El nuevo itinerario partirá de Villafranca-Montes de Oca y en él se emplazará el monasterio-hospital de San Juan de Ortega con un tramo de calzada, en sus inmediaciones, con puentes que permitirán salvar una zona pantanosa.

El núcleo de Villafranca-Montes de Oca con su estructura lineal nos indica la pervivencia del anterior itinerario, que se seguirá utilizando en época invernal, al estar más protegido, recorriendo la ribera del río Arlanzón, pasando por lugares como el propio Arlanzón e Ibeas de Juarros. En este núcleo el nuevo itinerario arranca en oblicuo en un lateral, no generando ningún tejido urbano, situándose, eso sí, en su salida el gran hospital fundado en el siglo XIV, que todavía se conserva en el lugar.

Otro ejemplo de bifurcación del Camino se produce en el paso de los Montes de León, hacia el Bierzo. El itinerario citado en el *Codex Calixtinus* es el que transcurre por Foncebadón y es el incluido en el Conjunto Histórico declarado hoy. Sin embargo, buena parte de las posteriores guías del Camino recomiendan utilizar el otro ramal en invierno, por ser más suave, pasando por el puerto del Manzanal que precisamente va a emplear el Camino Real y carretera nacional posteriormente.

El empleo y pervivencia de la calzada romana, primer camino, y el nuevo itinerario se puede resumir con otro ejemplo sin duda de carácter ejemplar. El tramo de calzada romana que desde Calzada del Coto, a la salida de Sahagún, llevaba a la antigua ciudad de Lancia, se duplicó por el nuevo trazado medieval en paralelo al sur de ella, a escasa distancia de un kilómetro.

Este antiguo viario ha visto perder su pavimento original, reutilizado por los lugareños, pero ha seguido conservando su uso caminero, al conectarse con el nuevo viario en puntos como Reliegos y Mansilla de las Mulas.

El nuevo itinerario se establecerá al crearse el nuevo puente y villa de Mansilla de las Mulas, con fuero dado en el año 1181 por Fernando II, casi un kilómetro al sur del antiguo emplazamiento del vado y puente romanos.

La existencia documentada de itinerarios alternativos son una constante en la práctica totalidad del Camino Francés, tanto motivado por los problemas de los pasos de los ríos, como por la creación de centros monásticos. Los ejemplos de los puentes de Malpaso, para cruzar el río Meruelo, en la bajada al Bierzo, como alternativa del paso del puente de Molinaseca. El antiguo vado del Sil, en la Fuente del Azufre, sustituido después por el de "Ponsferrata" en Ponferrada. Los monasterios de San Pedro Cardeña, como alternativa de entrada a Burgos, el de Samos como alternativa de un ramal distinto desde Triacastela, las desviaciones a otros monasterios cercanos al Camino, como los leoneses de Carracedo o Villaverde de Sandoval, son buena muestra de lo que ocurre a todo lo largo del itinerario jacobeo a lo largo del recorrido peninsular.

Así la delimitación precisa del conjunto histórico presenta una dificultad añadida, al partir de un itinerario solamente identificado por los principales lugares por los que transcurría. Debiendo añadir a los itinerarios históricos los cambios sufridos por los mismos en los últimos tiempos, y las presiones locales que reivindican sus tramos concretos alternativos respectivos.

Un caso específico que puede aclarar qué está ocurriendo con estas reivindicaciones locales, es un ramal secundario que nosotros identificamos en su momento como alternativa a la afección que la carretera nacional 120, de León a Astorga, creaba sobre el itinerario principal. En concreto localizamos un ramal secundario que desde La Virgen del Camino se desvía ligeramente hacia el sur e dirección a Hospital de Órbigo, para pasar por Chozas de Abajo y Villar de Mazarife. Este itinerario utilizaba un tramo de antigua calzada romana, que en la toponimia todavía se conserva con el nombre de "Calzada de Peregrinos". A raíz de nuestra identificación, al ser un tramo alternativo claramente de recorrido más agradable y menos peligroso que el principal, se señaló provisionalmente por el ayuntamiento respectivo, generándose, con carácter inmediato, un tráfico de peregrinos pasando por dichos lugares, de tal modo, que se han creado albergues a tal fin.

Curiosamente en el primer documento para la Protección del Camino de Santiago de la Junta de Castilla y León, donde se delimitaba el Camino, no se incluyó este itinerario. Sí se hizo por el contrario en la documentación de Declaración de

Patrimonio de la Humanidad, siendo reivindicado dicho ramal por esos lugares. Podemos decir que parecido fenómeno está ocurriendo en el periodo de sugerencias de los ayuntamientos con respecto al Plan Especial de Protección de la Provincia de León, en el que en este momento, estamos en curso.

1.2. La vialidad de la actual infraestructura caminera

Uno de los problemas centrales que hoy ofrece el Camino, y quizás el tramo paradigmático de ello sea el leonés, es la vialidad del Camino en su uso como itinerario de peregrinación moderna. Las modificaciones que ha sufrido el Camino, en los últimos cuarenta años, lo han sido en puntos, escalas y dimensiones diversas, pero casi nunca han tenido en cuenta su utilización como infraestructura de apoyo a este tipo de senderismo cultural, en que se puede englobar las distintas visiones o motivaciones de uso del Camino en la actualidad.

La primera modificación moderna significativa del Camino la realizó el Canal de Castilla, a finales del siglo XVIII. El Canal cortó el Camino en el tramo de Boadilla del Camino y Frómista, modificando el acceso a este último lugar utilizando desde entonces los peregrinos los caminos de sirga del Canal, que servían para el tiro de las caballerías que movían las barcazas de transporte, atravesando el propio Canal por el puente a tal fin edificado junto al conjunto de tres esclusas sitas junto a Frómista.

Otras infraestructuras más recientes que han afectado al Camino, como el aeropuerto de Labacoya de Santiago de Compostela, que se superpone sobre él, o el pantano del río Sil, que obligó al traslado de la villa caminera de Portomarín, no dispusieron en su momento alternativas específicas que no fuera la utilización de la nueva carretera, en el caso de Portomarín, o de viarios agrarios y forestales que no tenía conexión expresa con el itinerario histórico en el caso del aeropuerto.

Lo mismo ha venido ocurriendo con las carreteras que normalmente han aprovechado el trazado del Camino, ampliado con la superposición de vías pecuarias, aprovechando la oportunidad de utilizar suelo público para facilitar su gestión y construcción. Señalábamos anteriormente el caso de León, con la carretera nacional 120 como ejemplo descollante, pero lo mismo ocurre con la carretera radial VI a La Coruña en el tramo desde Villafranca del Bierzo hasta el municipio de Vega de Valcarce, o en parte de la nacional 601 de Mansilla a León.

En otras ocasiones, la desaparición física del Camino lo ha motivado las concentraciones agrarias llevadas a cabo en los años 60, 70 y 80. En ellas físicamente se ha borrado la infraestructura repartiéndola y convirtiéndola en partes de parcelas agrarias. Podemos citar como ejemplo algunos tramos, como el que transcurre entre Grañón y Redecilla del Camino, en la salida de La Rioja y entrada a la provincia de Burgos. O la salida de Mansilla de las Mulas pasando por Mansilla Mayor hacia Villamoros de Mansilla, donde ni siquiera los nuevos y amplios caminos agrarios, para uso de la nueva parcelación han tenido en cuenta la existencia del Camino y su continuidad territorial.

Quizá lo más preocupante es que hoy todavía en las nuevas infraestructura recientemente construidas e inauguradas o las que se están ejecutando en la actualidad, como las autovías A-231 de Burgos a León, o la de Astorga a Villafranca, o la de acceso a Galicia, seguimos encontrando afecciones difícilmente justificables por el conocimiento y protección que tiene el Camino. Así, por ejemplo, el Camino aparece cortado por las citadas vías rápidas en la duplicación del Camino en el acceso a Calzada del Coto. Otro punto negro se produce en la circunvalación de Astorga, o la ocupación de la autovía en construcción en el valle del Valcarce del otro itinerario histórico del Camino, conocido como el Camino de Doña Urraca, que transcurre por la ladera meridional de dicho valle, que es una posible opción a recuperar mientras se solucione el peligroso tramo en coincidencia con la carretera radial VI desde Villafranca del Bierzo.

En otras ocasiones el Camino directamente ha sido ocupado y roturado por los agricultores o cortado su paso por canales de riego o cambios en los cauces de agua, donde no existen pasos de los mismos. Así se ofrece un camino como una línea de trazos desiguales y discontinuos, donde existen constantes interrupciones que impiden un uso racional de este itinerario de carácter peatonal.

Pero además de estas modificaciones ¿cómo es hoy la infraestructura caminera?. Se puede señalar que a lo largo del recorrido presenta características muy distintas, conservando en algunos tramos organizaciones de interés que deberían ser específicamente preservadas por ser muestras de distintos tipos de infraestructuras camineras históricas.

Los ejemplos de las *corredoiras* gallegas, en tramos de Lugo o La Coruña, como viarios muy antiguos de origen prerromano, cuyo nivel hundido respecto al terreno está jalonado normalmente por arbolado autóctono. O los tramos de calzadas romanas, que a veces conservan parte de su perfil y pavimentación, como en el tramo enlosado del Leboreiro, o la subida a La Faba, con pavimento de grandes cantos rodados, o el ejemplo de Cirauqui con solado más o menos regular. En otros casos la calzada romana ha mantenido su traza, pero su pavimento ha desaparecido, como en el citado caso desde Calzada del Coto a Reliegos.

En otros casos, el Camino es una pura senda de carácter peatonal, como en tramos de subida a los Montes de Oca, o en zonas de Galicia. Menos habitual es hallarlo constituido con muros pétreos de contención, como en el despoblado de San Miguel, a la salida del núcleo burgalés de Hontanas.

Un tramo medieval singularísimo, al conformarse como calzada sobreelevada del terreno, al modo romano, con muros laterales de sillería dotado de numerosas alcantarillas en arcos de medio punto, adaptándose a un tramo pantanoso, lo hallamos en el tramo previo al paso del río Odrilla, a la salida de Castrojeriz, donde el puente antiguo ha sido sustituido por un tablero de hormigón al dragar el río.

Desde luego es el terreno de los puentes donde esta infraestructura alcanza su mayor grado de interés patrimonial. Junto a los grandes puentes históricos como los de Puente Arreina, Logroño, Santo Domingo de la Calzada, Burgos, Carrión, Sahagún,

Mansilla de las Mulas, León, Ponferrada; ligados a instituciones hospitalarias, como los de Hospital de Órbigo, o “Ponsfitero” sobre el río Pisuerga, así como otros de carácter menor como pequeños puentes y alcantarillas de distinto origen y morfología. Son estos últimos los que por su carácter tienen una mayor fragilidad, habiendo sufrido incluso agresiones recientes. Por ejemplo, el pequeño puente romano de Leboreiro, cuya fábrica de sillería granítica fue picada y abujardada para limpiarlo, perdiendo la labra de origen. O algunos puentes de grandes lajas en Galicia, que han visto quebrar sus enormes losas pizarrosas al paso de un rally de vehículos todo terreno que, con la publicidad añadida del Camino, mal utilizó esta infraestructura histórica.

En otros casos los antiguos vados han sido modificados, perdiendo su papel de antiguos puentes. El caso de alguno de los pequeños puentes de Agés, en el tramo realizado por San Juan de Ortega, al modificar ligeramente el Camino, quedando el puente sin servicio y pegado al actual itinerario. O el ejemplo, en Sahagún, del puente medieval junto a la ermita de Ntra. Sra. del Puente, que está en seco al cambiar ligeramente el curso del río Valderaduey, habiendo desaparecido el antiguo vado, por lo que el actual itinerario debe emplear la carretera, que corre paralela al Camino, para salvar el río.

Otras morfologías que adopta el Camino lo son fruto de actuaciones más o menos recientes, como las conversiones en pistas agrarias, o incluso en cortafuegos, que han visto modificada su primitiva anchura, disponiendo de suelos de tierra natural más o menos compactada con aportación de piedra. Es de señalar que las recientes adecuaciones del Camino lo han sido con tratamientos de suelo con gravilla suelta que son claramente inadecuadas para uso peatonal continuado. O por último, su conversión en carreteras desde las de gran recorrido ya citadas, a las de tipo local de escaso tráfico, existiendo la tendencia a asfaltar buena parte de los tramos del itinerario que todavía tienen carácter de camino, para facilitar la accesibilidad de las fincas agrarias, ampliando el conflicto entre vehículos y utilización peatonal del itinerario caminero.

1.3. El equipamiento del Camino: agua y hospedaje

El Camino acogió en época medieval cifras que se acercaban anualmente al medio millón de personas, apoyándose en una red de instituciones de acogida, los hospitales, que fueron fundándose desde el primer momento de la peregrinación. La red hospitalaria llegó a ser densa de tal modo que se podía encontrar al menos un hospital en todos los núcleos del Camino, a excepción de algunas diminutas aldeas galaicas. La desamortización del siglo XIX afectó a gran parte del conjunto hospitalario, privatizándose los bienes y recursos de que eran beneficiarios los mismos, así como gran parte de los edificios hospitaleros. Gran parte de los pequeños hospitales rurales pasaron a manos privadas convirtiéndose en viviendas, dado que sus tamaños y programas eran fácilmente asemejables.

Algunas grandes instalaciones fueron reconvertidas en los años sesenta en edificios hoteleros, integrados en la red nacional de paradores, como en los ejemplos de San Marcos de León o el hospital de los Reyes Católicos de Santiago de Compostela. En otros casos

quedaron abandonados como el de Villafranca Montes de Oca, el de mayor tamaño que está en esta circunstancia, o convertidos en otros usos, como el de Hospital del Rey, cuya gran capacidad, dos mil camas, ha permitido albergar gran parte de los centros universitarios actuales de Burgos.

A finales de los años setenta el Camino no disponía de instalaciones de hospedaje prácticamente en ningún lugar. Las primeras lo fueron apoyadas en el monasterio de San Juan de Ortega y El Cebrero. Y hoy se puede decir que se ha avanzado notablemente desde los años 80, disponiendo ya en parte de los núcleos de algún refugio o albergue, gestionado habitualmente por el ayuntamiento respectivo. Diputaciones y Gobiernos Regionales han tenido un importante papel en su financiación, teniendo una especial importancia un programa específico del hoy Ministerio de Fomento, que se inició como consecuencia de los primeros estudios del Camino ya citados.

La idea básica de este programa fue la de recuperar los antiguos hospitales y otros edificios públicos de interés arquitectónico sin uso como alojamiento de peregrinos, rehabilitando y recuperando este patrimonio.

Paradigma de ello es el albergue de peregrinos de Hontanas en Burgos, recuperando el antiguo Hospital de San Juan, edificio del siglo XVIII con un programa tradicional, donde se han utilizado criterios arqueológicos y restauradores que han incorporado los descubrimientos arquitectónicos realizados en la organización actual del edificio. Un arco gótico, que ha sido recuperado en su sentido de hueco de acceso, o los antiguos suelos medievales con los silos de época, son algunos de los elementos más destacados.

Otros edificios públicos recuperados han sido normalmente las antiguas casas de concejo, escuelas o casas de maestros, como el ejemplo de Pereje, o la de Hospital de Órbigo. Así como otros de origen religioso, con su uso desafectado, como la antigua ermita de San Roque en Molinaseca, el espacio de mercado anejo a la ermita de Ntra. Sra. de las Angustias en Cacabelos, o la casa rectoral de Riego de Ambrós

El problema actual en este campo es el de completar la red de albergues, especialmente en los grandes núcleos de población, y especialmente se centra en su gestión, de tal modo que sus servicios puedan tener una cierta homogeneidad y coordinación, especialmente en cuanto a que su utilización no sea meramente gratuita sino que exista un precio, aunque de carácter político, que permita sufragar los gastos básicos de los servicios.

Sin lugar a duda el carácter masivo de ciertas épocas y momentos del año, meses de vacaciones veraniegas y años santos, pueden hacer que se tenga necesidad de establecer sistemas de acogida temporal, que poco a poco habrá que organizar de modo más racional y con menos improvisación que hasta ahora.

Junto a la propia red de albergues de modo aislado están apareciendo algunos establecimientos de hotelería rural, destinados a cubrir las necesidades de cierto sector de la demanda de usuarios del Camino. Este campo que es la creación de una red hotelera rural de calidad ligada al Camino es un terreno en que debería pasarse de la mera publicidad genérica turística a su apoyo y puesta en marcha, como fenómeno que pudiera posibilitar la rehabilitación ejemplar de arquitecturas tradicionales de cada comarca.

Dentro de los servicios de apoyo del Camino debemos situar algo que también desde los primeros estudios, fue una iniciativa ya formulada, como la dotación de puntos de agua, especialmente en el recorrido rural, recuperando y adecuando las antiguas fuentes existentes o estableciendo nuevas, junto a lo denominado como áreas de descanso, a modo de lugares de estancia en bordes del camino.

Se trataba de aprovechar bien los espacios naturales ya existentes, arboladas o pequeños bosquetes que en ocasiones tenían ya carácter de campas, o bien zonas naturales húmedas, como algunas riberas que eran fácilmente acondicionables, con pequeños elementos de apoyo.

Esta idea ha ido extendiéndose a lo largo del Camino, así como otra que iba ligada a la creación de espacios sombreados, en especial en parte del recorrido de la meseta donde el espacio completamente desarbolado impedía la generación de espacios de descanso. La sombra y el agua, en las épocas de buen tiempo, verano sobre todo, que es el momento elegido por la gran mayoría de los que andan el Camino, se constituyen en necesidades básicas, junto al alojamiento. Sin embargo, en su plasmación se han cometido algunos abusos y desviaciones de las ideas iniciales. Así se han plantado hileras continuas de árboles de especies no autóctonas, en tramos continuos del Camino, creando un extraño y artificial itinerario, que ha necesitado de una red de riego artificial para mantenerlos, cuando lo lógico hubiera sido crear manchas de arbolado en las zonas húmedas naturales desarboladas, como las numerosas vaguadas y fuentes, existentes a lo largo del recorrido.

En la recuperación de estos elementos menores debemos tener en cuenta su carácter de patrimonio cultural, en algunos casos de singular interés, y su carácter tremendamente frágil, donde una actuación descuidada puede destruir o desfigurar el bien. Un ejemplo de ello es la actuación sobre la fuente de Campo, constituida en forma de arca de agua, posiblemente de época altomedieval o incluso romana, establecida de forma subterránea, abastecida por un drenaje y pequeño conducto de piedra, con un acceso a través de una escalera descendiente en el terreno. Se ha tratado forrando su única fachada con mampostería, rematándola con una barandilla metálica y creando un espacio delantero solado con adoquines de hormigón a modo de plaza urbana, con un tratamiento totalmente inadecuado de un espacio rural que simplemente estaba delimitado por una cerca de piedra en seco.

Otro problema ha sido la dotación de cierto mobiliario prefabricado que, por ejemplo en León, ha sido empleado de modo unitario, en forma de mesas y bancos de hormigón prefabricado de escasa calidad y donde la referencia al lugar y sus materiales es inexistente.

Un último problema, que está relacionado con la viabilidad del itinerario, es la señalización del Camino, donde un importante papel ha jugado la pintura amarilla y el complemento de las tiras plásticas del mismo color, pero su misma simpleza ha permitido que se cambien e indiquen itinerarios no exactos, donde se dio cabida a cierta picaresca. Por otro lado, las administraciones provinciales y autonómicas han querido dejar marca instalando en algunos tramos hitos kilométricos monolíticos, que en la mayoría de los casos son inadecuados por su tamaño y forma que recuerdan más a los puntos kilométricos de las

carreteras.

1.4. El entorno y la arquitectura tradicional del Camino

Un problema medioambiental habitual en el recorrido del Camino es el uso constante de sus márgenes, en los bordes de los núcleos, como lugares de depósito de residuos sólidos: escombros, vertederos o estercoleros de carácter incontrolado. A ellos se suma la existencia de algunos grandes vertederos como el de la ciudad de Burgos, en uno de los ramales de acceso, así como otros de poblaciones menores asentados junto al itinerario.

Los recorridos rurales presentan en diversas ocasiones impactos paisajísticos negativos algunas instalaciones agrarias, con naves de volúmenes, materiales y colores inadecuados, que normalmente están asentadas en suelo rústico. Ello es frecuente también en algunos bordes de los núcleos rurales, cuya calidad medioambiental es escasa, al disponerse las construcciones auxiliares de modo anárquico e incontrolado.

En contraposición a ello el Camino transcurre por áreas destacadas ambientalmente, repartidas de modo desigual. En especial áreas arboladas, en forma bien de monte desarrollado de especies autóctonas más o menos densos, como algunas carballedas gallegas o leonesas, montes como el de Valdelocajos, dominado por encinas en las cercanías de Calzada del Coto. Manchas de arbolado como algunos castañares espectaculares en lugares de El Bierzo, o los propios tratamientos de arbolado en galería de las citadas *corredoiras*, pudiendo citarse ejemplares arbóreos singulares como, el roble del peregrino de Rabanal del Camino, la encina de la campa de la iglesia de Campo, o los olivos de los atrios de Columbrianos o el propio Campo.

Otras áreas naturales de interés ligadas al Camino son las distintas riberas de los ríos, con manchas de arbolado de ribera, especialmente en los grandes ríos de La Rioja y Castilla y León. Así como la potencialidad de las áreas y vaguadas de pequeños cauces de agua y manantiales naturales, a menudo desarbolados, idóneos para crear áreas de estancia, a las que se pueden añadir otros espacios como las campas o praderías relacionadas con las numerosas ermitas establecidas junto al Camino.

En el Camino como elemento territorial, la arquitectura tradicional que encontramos en su recorrido es el elemento cultural que complementa y forma parte sustancial de los distintos paisajes por los que transcurre. Sin lugar a dudas las imágenes cambiantes que nos da el Camino están íntimamente ligadas a la identidad distintiva de esta arquitectura, que expresamente se une al territorio con la utilización de los materiales que suministra aquél: tierra, madera, piedra, etc., con sus propias características.

La arquitectura popular en el Camino no sólo está presente en los pequeños núcleos rurales sino también en la mayoría de los núcleos medianos por los que transcurre, pudiendo decirse que es la arquitectura que conforma la gran mayoría de los pasos de población, incluso de carácter urbano, donde aparece condicionada por la organización parcelaria de origen medieval.

El Camino no deja de sufrir lo que ocurre en el conjunto del mundo rural español

en este campo. Y lo que sucede viene definido por un doble fenómeno, el abandono de los edificios tradicionales, y la generación de nuevos tipos arquitectónicos y la introducción de materiales constructivos disonantes respecto a los existentes, contribuyendo a la destrucción de la arquitectura tradicional. Hoy podemos encontrar en él desde construcciones con techos vegetales, como las pallozas de El Cebrero, las viviendas de sobrero o teito del Bierzo o la Maragatería, con sus distintas modalidades, hasta viviendas más evolucionadas como los caseríos navarros, con balcón-solana y sus organizaciones de gran programa, construidas sus fachadas en magníficas fábricas pétreas.

En Castilla y León, aparece especialmente agravado, el proceso destructivo de esta arquitectura, que en otras comunidades autónomas, por razones culturales y de mayor evolución de los ejemplares existentes. Es quizás uno de los problemas centrales en el Camino. En la transformación de esta arquitectura, se está imponiendo una igualación de los modelos. Se incorpora una casa encalada, con huecos horizontales y carpinterías de aluminio. En realidad es parte del proceso general cultural de globalización, eso sí de un modo que puede calificarse de “cutre”.

Las casas de fábrica de barro visto, y con revocos de barro con paja, de parte de Palencia y León, están siendo recubiertas por fábricas de ladrillo visto, o con revocos de cemento que son pintados de blanco. Es un proceso de enmascaramiento de un material modesto: el barro, que si bien se reconoce en sus muros de gran espesor, especialmente en las fábricas de tapial, que tiene unas magníficas prestaciones térmicas, y eso hace que se mantengan en parte, sin embargo su identificación con un pasado de pobreza y miseria, hace que se reniegue de él ocultándolo.

Esta rotura del mundo cultural rural, con la pérdida de identificación de esta arquitectura como parte de su historia y patrimonio, es una de las dificultades que se ofrece de cara a su conservación y ventilación actual.

Dificultades añadidas a ello son, el insuficiente conocimiento preciso de gran parte de esta arquitectura, la escasa experiencia en materia concreta de rehabilitación rural de los técnicos y la pérdida de las prácticas y procedimientos constructivos tradicionales.

Si escogemos otras arquitecturas en el Camino, como las de techo de paja de centeno de los Montes de León, con el ejemplo singular del núcleo de El Ganso, veremos que éstas están totalmente abandonadas, con las techumbres caídas, o a punto de derrumbarse. Si las comparamos con los ejemplares de los modestos *cottage* irlandeses, también de una sola altura y con el tejado de paja, recuperados y mantenidos como parte de su identidad, e incluso incorporados normalmente como alojamientos rurales, pondremos de manifiesto que es la falta de comprensión social de su auténtico valor cultural la causa fundamental de esa situación.

Frente a este panorama se ofrecen algunos signos positivos, además de aquellos primeros ejemplos de algunos albergues rehabilitando antiguos hospitales, se extienden a otros edificios significativos del Camino. Y comienzan a aparecer los primeros ejemplos de nuevas edificaciones, destinadas al turismo rural más ajustadas a los distintos lugares empleando formas y materiales similares a los tradicionales.

Este tipo nuevo de alojamiento, apoyado en el Camino, es un signo de cómo el uso y disfrute de un bien cultural, puede generar la creación de actividades económicas en un medio rural que hoy vive de pensiones y subsidios, y que no cuenta apenas con población joven, constituyéndose en un factor de cambio y esperanza.

Un aspecto esencial es que este turismo, que podemos denominar del Camino, debería también contribuir a la preservación del patrimonio, rehabilitando ejemplares del mismo. Una de las características del nuevo turismo rural que hemos impulsado con las primeras experiencias de Taramundi en Asturias, es que en la creación de nueva oferta de alojamiento rehabilite para ello arquitectura popular o rural, en el entendimiento de dar a los nuevos alojamientos una identidad local propia, a modo de denominación de origen.

Y sin duda estas experiencias pueden servir de ejemplo para las futuras rehabilitaciones de arquitectura tradicional, de ahí la importancia de que se realicen con exquisito mimo y cuidado a fin de dotarles de carácter ejemplificador adecuado.

Otro problema ligado a la recuperación de la imagen de la arquitectura rural es el propio tratamiento y pavimentación del Camino en el paso por sus poblaciones rurales, combinando materiales locales en vez de la pavimentación de asfalto u hormigón indiscriminado, o con ridículas aceras, donde se pretende acogotar al peatón. Tratamientos que deberán incluir la eliminación de tendidos aéreos, integrando las instalaciones públicas en los nuevos pavimentos.

2. EL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CAMINO EN LEÓN

Se avanzan a continuación de modo esquemático los objetivos básicos y contenidos del Plan Especial de Protección del Camino de Santiago en la Provincia de León que aborda los aspectos enunciados anteriormente.

El ámbito elegido del propio Plan, al comprobar que no eran coincidentes los documentos de Declaración de Patrimonio de la Humanidad y la Zona afectada por el Conjunto Histórico del Camino en Castilla y León, ha sido el que ha sumado todos los ramales señalados en ambos documentos, coincidentes o no, dado que todavía no se conoce cual será la delimitación definitiva del Conjunto en Castilla y León.

Objetivo prioritario del Plan es dotar al itinerario de una continuidad física, que sea posible usarse peatonalmente, recuperando tramos perdidos, u opciones alternativas, eliminando pasos o puntos conflictivos, así como atender a los últimos conflictos que las grandes infraestructuras han generado, orientando además las actuaciones que en este momento se están ejecutando sobre el Camino desde el Ministerio de Fomento.

Un segundo objetivo básico del Plan es la mejora ambiental del Camino, en su recorrido rural, eliminando impactos medioambientales, así como protegiendo y potenciando un uso racional de los distintos espacios naturales significativos a él ligados. En su recorrido urbano, a su paso por los núcleos, preservando y recuperando su propia arquitectura, con

especial atención hacia la arquitectura popular, dominándose de la gran mayoría de los núcleos del Camino, auténtico paradigma diferenciador de cada territorio por el cual transcurre, ello unido a la protección de la arquitectura de época de carácter más singular, así como a las estructuras urbanísticas singulares que no han sido objeto de actuación y protección específicas.

Un tercer objetivo básico del Plan, relacionado con el tema anterior, es el de completar los grandes agujeros que ha dejado el planeamiento territorial, generando desde él propuestas mínimas de ordenación de los núcleos que no dispongan de figura de planeamiento local específico, así como del propio territorio.

Un cuarto objetivo básico es el de proteger los escasos tramos de infraestructura básica de interés del Camino, incorporando junto con otros catálogos, uno específico del mismo, dada la enorme fragilidad que como elemento en constante uso y sometido a distintos tipos de presiones de utilización, que pueden finalmente acabar por destruir los pocos tramos históricos de interés que se conservan.

Un quinto objetivo básico es el completar el equipamiento del Camino, tanto atendiendo a una adecuada señalización, como al acondicionamiento y tratamiento de áreas de descanso y refugio, intentando evitar las actuaciones poco respetuosas con el medio rural y diversificando la oferta de alojamientos dirigida a la posibilidad de recuperación del patrimonio arquitectónico local.

Un sexto objetivo básico del Plan es el de potenciar la coordinación de las distintas administraciones que actúan directa o indirectamente sobre el Camino, y en primer lugar la obtención de los distintos documentos de proyectos y actuaciones que desde ellas se van a realizar o, incluso en estos momentos están en fase de ejecución, con motivo del presente Año Jacobeo, potenciando el funcionamiento de la recién nacida Comisión Técnica del Plan Especial.

La metodología empleada en esta fase, basada en estos objetivos básicos, ha seguido el criterio de implicar a las distintas administraciones con responsabilidad en el territorio, poniendo en marcha la Comisión Técnica, que ha revisado distintos documentos muy concretos y diversos.

Todo ello nos ha llevado a la formulación de un tipo de documento de Avance del Plan, de carácter cerrado, olvidando la posibilidad de un Avance más cercano a la figura del Plan para su tramitación y aprobación inicial que a la posibilidad de abrir un proceso nuevo concreto y abierto de trámite de alternativas y sugerencias que desde esta fase de Avance era otra posible opción en su formalización.

El carácter supramunicipal del Plan Especial nos ha llevado metodológicamente a jerarquizar los esfuerzos, dedicando una mayor atención específica además a aquellos municipios y núcleos de menor entidad, donde precisamente se producen aquellas lagunas de planeamiento. Y en el extremo contrario, aquellos núcleos y municipios donde por su entidad cuentan con Planes Generales o Normas Subsidiarias, o incluso aquellos que ya cuentan con Planes Especiales, el Plan simplemente se remite a sus

determinaciones, completando aquellos aspectos que manifiestamente son insuficientes en la defensa del Camino y del patrimonio cultural a él ligado. Y en su caso remitiendo a posibles desarrollos de figuras concretas más específicas a abordar en el futuro, como puedan ser Planes Especiales de Protección de los Conjuntos Históricos declarados específicamente.

En los casos en que el municipio correspondiente tenga en fase de tramitación su planeamiento local se ha incorporado al plan las calificaciones básicas de suelo previstas en dicho documento en el entorno del Camino, aplicando en su caso las medidas complementarias y señaladas para el resto de los municipios con planeamiento propio aprobado. Y muy excepcionalmente planteando pequeñas modificaciones respecto a la calificación del suelo, en especial del no urbanizable especialmente protegido, en concreto en relación con las áreas de vegas o espacios naturales y forestales ligados al Camino.

Y en los municipios en que no existe planeamiento se plantea una ordenación básica de todo el territorio, donde se clasifican y califican los distintos tipos de suelo.

Esta necesidad de ordenar mínimamente el territorio dota al Plan de un carácter específico que no encuadra con las definiciones y limitaciones de los Planes Especiales. Es por ello que se preve su tramitación como Plan Regional, tal y como define la nueva Ley de Ordenación del Territorio de Castilla y León, 10/1998 de 5 de diciembre en su capítulo IV.

2.1. Contenidos básicos del Avance del Plan Especial

El Avance aborda en primer lugar la adecuación general del territorio del entorno próximo del Camino, que supera la banda de protección del Conjunto Histórico-Artístico, en unas bandas de ancho irregular a lo largo de los distintos ramales del mismo, situándose en torno a un kilómetro a ambos lados.

Esta adecuación se plasma en la clasificación y calificación del suelo del territorio, debiendo señalarse que se parte de las distintas figuras de planeamiento local existentes, en sus distintas fases de aprobación y tramitación.

Como criterio general, que hemos indicado ya con anterioridad, se ha incorporado al Plan Especial las ordenaciones básicas de aquellos planeamientos que tienen aprobación definitiva, plasmadas en la cartografía correspondiente a escala 1:10.000. Solamente se han sometido a matizaciones aquellas que no completan algunas determinaciones básicas en el suelo no urbanizable, en concreto en los de especial protección, pues aún cuando es reflejado en la normativa urbanística de cada figura de planeamiento, no lo es en cuanto a su concreción física, como, por ejemplo, en los casos de las vías pecuarias o algunas nuevas infraestructuras viarias. En estos casos pueden calificarse como mera plasmación o corrección de la propia figura, más que como una modificación de la misma. Excepcionalmente se han realizado algunas correcciones en cuanto a algunos tipos de suelo no urbanizable especialmente protegido, por ejemplo, de tipo agrícola o de protección forestal o natural, que normalmente lo ha sido en figuras

de planeamiento local que están en período de tramitación.

En aquellos municipios que no disponen de figura de planeamiento propio aprobado o en tramitación, se ha realizado no sólo la calificación de los distintos suelos no urbanizables, desarrollando lo establecido en las Normas Provinciales, sino muy especialmente se ha realizado la delimitación de los suelos urbanos de sus cascos. Las propias delimitaciones de suelo urbano se realizan tanto en la planimetría a escala 1:10.000, como en planimetría a escala 1:2.000 por cada núcleo, a fin de precisar más exactamente dicha clasificación.

Las calificaciones de estos municipios se complementan en su caso con algunas matizaciones normativas en desarrollo de las Normas Provinciales, a fin de adaptarlas a las características específicas de los mismos, aún cuando siguen, en general, su tratamiento concreto.

El contenido normativo más específico del Plan Especial se desarrolla apoyado en los distintos catálogos, que abordan la protección de distintos elementos o áreas. Por un lado, el Catálogo de Infraestructura Histórica del Camino que aborda la protección de las partes de interés de la propia infraestructura del Camino. El Catálogo de Espacios y Elementos naturales, que aborda la protección de áreas e incluso elementos singulares naturales, como bosquetes, vegas, o elementos singulares de la naturaleza que, bien están directamente vinculados al Camino, o en espacios muy próximos y que tienen influencia en él. El Catálogo de Elementos y Areas Arqueológicas, que aborda la protección de aquellas áreas o elementos de interés arqueológico ligados o en el entorno próximo del Camino y por último el Catálogo de Arquitecturas Significativas que comprende todas aquellas edificaciones significativas que presentan interés cultural, existentes tanto dentro de los núcleos por lo que atraviesa el Camino, a excepción de aquellos que tienen declaración específica de Conjunto Histórico Artístico, así como aquellos otros en el exterior de los mismos, que se emplazan junto al Camino o en el entorno inmediato.

Este último catálogo se complementa con el Catálogo de las llamadas Areas de Protección de Cascos Históricos, ligadas a los distintos cascos históricos de los núcleos del Camino que presentan aspectos específicos generales dignos de protección, tanto de su estructura urbana como de la propia globalidad de su arquitectura, que no ha sido objeto específico de inclusión en aquél.

Estas últimas propuestas normativas se completan con otras propuestas de gestión de cara al fomento de la recuperación y rehabilitación de la arquitectura, explícitamente dirigidas a la creación de posibles cauces de financiación, a través de las Areas de Rehabilitación Integradas, que pudieran declararse en el propio Camino. Todo ello se señala en la cartografía correspondiente a escalas 1:10.000 y 1:2.000, en el caso de los núcleos.

El otro bloque básico del Plan lo constituyen todo un conjunto de propuestas concretas de actuación directa, dirigidas a la mejora del propio Camino y elementos de equipamiento en él apoyados.

Están dirigidas de modo específico a mejorar la viabilidad de la infraestructura caminera, recuperando tramos, creando andadores, solucionando puntos críticos de paso o enlaces con otras infraestructuras territoriales, mejorando los firmes o tratamientos de los caminos existentes, tanto en los recorridos rurales como a su paso por los núcleos donde se coordinan con la eliminación de tendidos aéreos y mejora del ambiente y mobiliario urbano, o disponiendo un completo sistema de señalización e información, junto con mobiliario específicamente diseñado de acuerdo a las características de cada lugar y comarca.

Por otro lado abordan la mejora o creación de equipamientos del Camino, como albergues para peregrinos, áreas de descanso, puntos de agua, tratamiento de vegetación protectora, etc. Y por otro propuestas concretas de recuperación medioambiental en el entorno inmediato del Camino, donde se habían detectado áreas o puntos críticos, siendo lo más habitual la eliminación de vertederos, escombreras, así como los tratamientos concretos de áreas sometidas a la agresión por movimientos de tierras, contaminaciones directas medioambientales de carácter distinto, o propuestas de tratamientos por impactos visuales de determinadas edificaciones o áreas concretas de baja calidad, especialmente de tipo industrial o agropecuario en las entradas y salidas de los núcleos.

Este conjunto de programas de propuestas de actuación directa se acompañan del correspondiente estudio económico-financiero, en el que es importante la jerarquización de las propuestas de cara a su implementación, dado que se proponen en el conjunto de los ramales estudiados, tanto del principal como de otros secundarios. El montante total del programa de actuación directa supera los 4.800 millones de pesetas, de los cuales el Programa y Mejora de la Infraestructura del camino supone unos 3.700 millones, donde la mayor inversión se prevé en el subprograma de Adecuación de Tramos Urbanos (2.500 millones) seguido del de Recuperación de Itinerarios y Nuevos Andadores (816 millones) y de las de Adecuación de Itinerarios Existentes (232 millones) y Adecuación de Puntos de Cruce Conflictivos (142 millones). Le sigue en cuantía el Programa de Mejora de Servicios de Apoyo del Camino, con los subprogramas siguientes: Alojamientos de Peregrinos (841 millones), Areas de Descanso (88 millones) y señalización (32 millones). Y por último el programa de Mejoras Medioambientales del Entorno del Camino (151 millones).

Tanto para la plasmación de estos programas de actuación directa como para la gestión de otros proyectos de actuación, como el citado de rehabilitación de la arquitectura popular, así como otros que completan otros aspectos como la potenciación del turismo rural de calidad en la imagen del Camino, así como el seguimiento de todas las previsiones del Plan se preve la creación de órgano de gestión del mismo, que permita establecer además una adecuada coordinación entre todas las administraciones que actúan sobre el territorio y ámbito del Plan y Camino. Es éste uno de los aspectos centrales del propio Plan y de su eficacia y puesta en marcha dependerá el futuro del mismo.

BIBLIOGRAFÍA Y ESTUDIOS BÁSICOS

- DUNN, M. y KAY DAVIDSON, L. (1994): *The pilgrimage to Santiago de Compostela: a comprehensive, annotated bibliography*. New York.
- GALLEGO JORRETO, J.M. y PORTELA, C. (1986): *Estudios Previos de Actuación Integrados sobre el Patrimonio Edificado del Camino de Santiago en el Sector Gallego*. Dirección General de Arquitectura, M.O.P.U. Madrid.
- GARCÍA GRINDA, J.L. y VELLÉS, J. (1985-86): *Estudios Previos de Actuación Integrados sobre el Patrimonio Edificado del Camino de Santiago en el Sector Castellano-Leonés*. Dirección General de Arquitectura, M.O.P.U. Madrid.
- GARCÍA GRINDA, J.L. (1989-90): *Programación y Actuaciones sobre Elementos del Patrimonio Edificado y Sectores de Trazado del Camino de Santiago en Castilla y León*. Dirección General de Arquitectura, M.O.P.U. Madrid.
- GARCÍA GRINDA, J.L. (1990-91): *Programación y Actuaciones sobre Elementos del Patrimonio Edificado y Sectores de Trazado del Camino de Santiago en Galicia*. Dirección General de Arquitectura, M.O.P.U. Madrid.
- HUIDOBRO SERNA, L. (1949-51): *Las peregrinaciones jacobeanas*. Madrid. 3 volúmenes.
- LEÓN PABLO, J.M. (1985-86): *Estudios Previos de Actuación Integrados Sobre el Patrimonio Edificado del Camino de Santiago en el Sector Riojano*. Dirección General de Arquitectura, M.O.P.U. Madrid.
- MENÉNDEZ DE LUARCA, J.R. (1985-87): *Estudio Territorial del Camino de Santiago*, Instituto del Territorio y del Urbanismo, M.O.P.U. Madrid.
- SORIA Y PUIG, A. (1987): *Estudio del Camino de Santiago en Navarra*, Instituto de Estudios Territoriales de Navarra. Pamplona.
- PASSINI, J. (1993): *El Camino de Santiago. Itinerario y núcleos de población*. Madrid.
- PASSINI, J. (1993): *El Camino a Santiago. Patrimonio edificado*. Madrid.
- SORIA, A.; GALLEGU, M.; GARCÍA GRINDA, J.L. y otros (1991): *El Camino de Santiago. I Vías, viajes y viajeros de antaño*, M.O.P.U. Madrid.
- SORIA, A.; GALLEGU, M.; GARCÍA GRINDA, J.L. y otros (1992): *El Camino de Santiago. II Instalaciones y señales*, M.O.P.U. Madrid.
- VÁZQUEZ DE PARGA, L.; LACARRA, J.R. y URÍA RÍOS, J. (1949): *Las Peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid. 3 vols. (Ed. Facsímil ampliada. Pamplona, 1998, con bibliografía actualizada).

INDICE DE ILUSTRACIONES

- Ponencia de CELESTINO GARCÍA BRAÑA

1-2-3-4. Albergue de Ribadiso (GARCÍA BRAÑA)

5. Proyecto de capilla en el Camino de Santiago (SÁENZ DE OIZA Y ROMANÍ)

6-7-8-9. Albergue de Triacastela (GARCÍA BRAÑA)

- Ponencia de JOSÉ LUIS GARCÍA GRINDA

D 1. Tramo de Calzada romana usada por el Camino. Leboreiro.

D 2. El Camino interrumpido por el aeropuerto de Labacoya. Santiago.

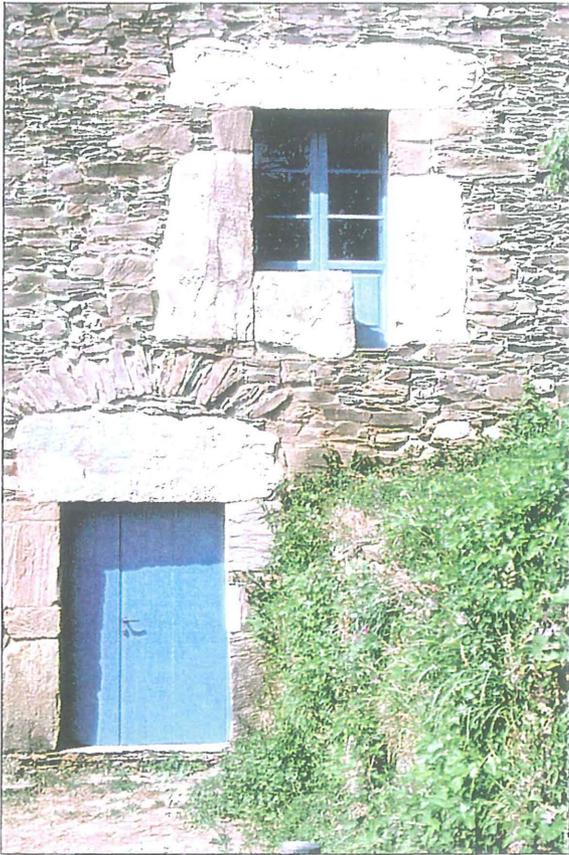
D 3. Alcantarillas medievales. Castrojeriz.

D 4. El Roble del peregrino. Rabanal del Camino.

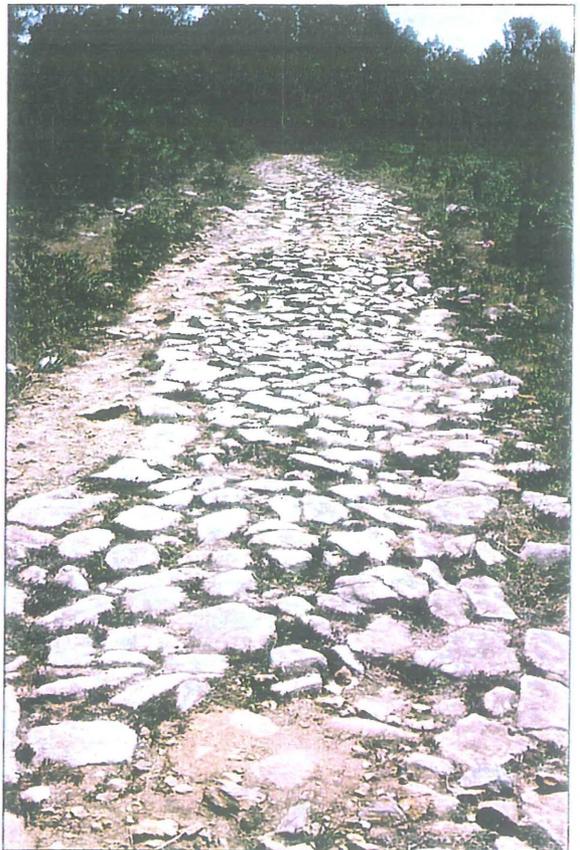
D 5. Transformación y nuevas tipologías inadecuadas en el Camino. Trabadelo.

D 6. Plano Propuestas de actuación. E. 1:10.000. Sahagún. Plan Especial de Protección del Camino de León.

D 7. Plano Propuestas de ordenación. E. 1:10.000. Sahagún. Plan Especial de Protección del Camino de León.



9



D I

