



De Madrid al Camino

Número Especial
Junio de 2010

Boletín Informativo de la Asociación de Amigos de los Caminos de Santiago de Madrid

Carretas, 14, 7.º - Teléfono 915 23 22 11 - 28012 Madrid
Http://www.demadridalcamino.org E-mail: demadridalcamino@eresmas.com

Martes y Jueves de 19 a 21 h
Miércoles de 11 a 12:30 h.

Actas del
SEMINARIO

José Antonio Cimadevila Covelo
DE ESTUDIOS JACOBEOS
Edición 2009

José Antonio G. Vizcaíno
**REFLEXIONES DE UN PEREGRINO ANDANTE
EN TORNO AL CAMINO DE SANTIAGO**

María Angeles Soria
**EL PROGRAMA DE CAMINOS NATURALES:
INICIOS Y EVOLUCIÓN**

Carmen Aycart
**EL PROGRAMA DE VÍAS VERDES:
REUTILIZACIÓN DE FERROCARRILES EN DESUSO**

María Gloria de Antonio Rubio
**LA CULTURA JUDÍA EN EL CAMINO DE SANTIAGO:
EL CASO GALLEGO** ★ ★ ★

Conferencias que tuvieron lugar los días
del 23 al 26 de Noviembre de 2009
en la Casa de Galicia de Madrid



CASA DE GALICIA
M A D R I D

Cocina casera del Camino de Santiago



Desde 1995
haciendo Camino

TABERNA



Gastronomía Jacobea

www.tabernaultreya.com

General Pardiñas, 26. Madrid

Teléfono: 91 578 23 70

Parking



**SERVICIO DE
PUBLICACIONES**



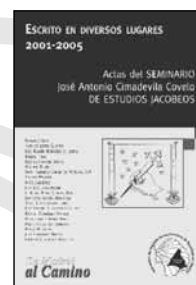
2.^a Edición.
176 págs.
Mapas color
P.V.P. 17 €



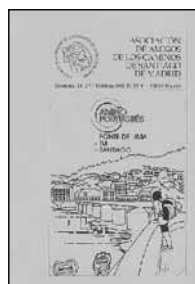
2.^a Edición.
196 págs.
P.V.P. 17 €



Acta Seminario
edición 2006
2007 y 2008



278 págs.
P.V.P. 10 €



20 págs.
P.V.P. 2 €



40 págs.
P.V.P. 3 €



20 págs.
P.V.P. 2 €



228 págs.
P.V.P. 30 €



176 págs.
P.V.P. 6 €

Nota: Las Actas que aquí se presentan corresponden principalmente al texto aportado posteriormente por cada conferenciante, que corrige, resume o sintetiza la expresión oral. Las conferencias de María Angeles Soria, Carmen Aycart y María Gloria de Antonio se ilustraron por medio de diferentes «PowerPoint», lo cual hace que lo publicado se deba a una adaptación literaria de sus autores.

Coordinación: Antonio Olivera.
Transcripción: José María Novillo.

Fotografía: Jorge Martínez y Alfonso Gómez.
Maquetación: Eva María Villegas.

José Antonio G. Vizcaíno

Reflexiones de un peregrino andante en torno al Camino de Santiago



Un venturoso día de Reyes del Año Santo Jacobeo de 1965 fui armado peregrino andante, a la usanza de los antiguos caballeros medievales. Quiero decir con esto que inicié en esa fecha mi primera peregrinación a Santiago de Compostela. Partí desde Francia, ilusionado, sin temor a los crudos rigores invernales y sin sospechar -inocente de mí- que éstos me acompañarían durante una gran parte del viaje. Hasta llegar a Galicia, donde todo se tornó suave y rosado y donde, ya en las cercanías de Santiago, pude vislumbrar al fin -desde el monte del Gozo- las torres de la catedral doradas por el sol de poniente y recubiertas de ese líquen especial que llaman los entendidos «xantoría parietina». Estas tres torres que hunden los cielos en un alarde de equilibrio e ingravidez reciben los nombres de las Campanas, la Carraca y la Berenguela, tan airosa y grácil la última que un clásico piropo santiagués a las muchachas de buena figura es decirles: «Rapaza estás feita una berenguela».

De peregrino en 1965

Había comenzado ya su singladura literaria la hoy prestigiosa editorial Alfaguara, pilotada a la sazón por su fundador, Camilo José Cela, a quien el Ministro de Información y Turismo, Manuel Fraga Iribarne, pidió que publicara cuanto antes un libro sobre el Camino de Santiago, y Cela me lo pidió a mí, pues yo había enviado una novela a la editorial que al parecer le gustó mucho. Me llamó, nos vimos en su casa de Ríos Rosas 54 y me preguntó si era capaz de escribirlo. Le respondí que sí, naturalmente, que era capaz de eso y de bastante más, aunque hué de confesar al tiempo que no tenía demasiada idea acerca del tema propuesto. «No importa -repuso él, decidido a confiarme el asunto-, échese usted al camino y pronto aprenderá lo que no sabe».

Esto ocurría en las Navidades del 64. Me puse en marcha, como digo, en los albores del 65 y aprendí, por supuesto que aprendí. Vino a sucederme algo semejante a lo que le ocurriera a Saulo

en el camino de Damasco, con tres diferencias importantes: una, que yo no era enemigo de nadie; dos, que no caí de ningún caballo, sencillamente, porque iba a pie; y tres, que nadie se inquiete, no me convertí en ningún San Pablo. Pero si tuve una revelación. En mi vida hay un «antes» y un «después» tras aquella experiencia maravillosa y enriquecedora. Porque el Camino de Santiago supone en sí mismo un manual perfecto de enseñanzas y para quien lo sigue con los ojos avizores y los oídos en alerta un manantial inagotable de conocimientos de toda índole. Cabe añadir que el libro se publicó pronto, en la primavera de ese mismo año y su título fue *De Roncesvalles a Compostela*.

Así como el capitán de barco en su puesto de mando siente bajo sus pies el inmenso crujir del océano, así el peregrino jacobeo siente bajo los suyos el latido mágico del universo. Por el Camino de Santiago ha desfilarado, desfila y desfilará la humanidad entera. Es como una «Divina Comedia» en movimiento perpetuo. Sus viejas piedras, detenidas en el tiempo, proyectadas inexorablemente hacia la eternidad, nos hablan, y no solo las de las antiguas sendas holladas por miles y miles de pisadas ardorosas, sino también -y muy principalmente- las de sus templos y monumentos. La piedra nos habla a todo lo largo del Camino y nos refiere multitud de historias, de sucesos acaecidos y por acaecer, de afanes pretéritos, de promesas ya casi olvidadas y un aluvión de ilusiones y esperanzas. Porque esas viejas piedras de la Ruta Jacobea, talladas y labradas desde hace tantos siglos, permanecen aun vivas para deleite nuestro en capiteles, bajorrelieves, tímpanos, metopas, canecillos. El crismón surge ante nosotros en tantas ocasiones que su sola presencia parece encarnar mejor que ningún otro el auténtico espíritu de la peregrinación.

Arte, historia, tradición, leyenda se funden y entrecruzan en el Camino de Santiago con otras varias ramas del saber -científicas, literarias, lingüísticas, musicales-, ante el asombro del viajero que asiste deslumbrado a tan extraordinaria suce-

sión de imágenes y sugerencias espirituales. He aquí la palabra clave: espiritualidad. Es menester impregnarse de ella, a ser posible antes de partir, rociarse abundantemente -como nos rociaríamos de un exquisito perfume traído de algún exótico país- y marchar hacia nuestro punto de destino gozándonos por anticipado de sus protectores esfluvios.

Desde el primer momento procuré resaltar en mis apuntes de viaje, escritos a caballo entre una jornada y otra, el contraste efectivo entre un ayer remoto y un hoy reciente, si bien conviene considerar ahora la distancia que existe a todas luces de aquel «hoy» de los años sesenta al de las fechas que actualmente vivimos.

Era cuando las gentes contemplaban mi paso estupefactas, admirándose de que en pleno siglo XX, ¡Jesús!, un peregrino que ellas consideraban vestigio del pasado se presentase sin más ante sus ojos atónitos, algo extraviados por la repentina visión, lo mismo que sus abuelos labrantines frotáronse los suyos con estupor ante la pasmosa aparición del ferrocarril sobre sus campos.

Pueblos hubo donde fuiregonado, como si de un festejo local o de una nueva mercadería se tratase:

«¡De orden del señor alcalde
se hace saber...
que ha llegado a esta población
el primer peregrino del año!»

Con redoble de tambor incluido, que yo escuchaba desde mi habitación de la fonda, diciéndome perplejo: «Y ahora, como demonios salgo yo a la calle...».

Gentes al borde del Camino

Porque pueblos hubo donde las mujeres ese día abandonaron sus trajines y sus quehaceres domésticos para salir a las puertas de sus casas a verme bien visto, de arriba abajo y de abajo arriba, a contar y recontar mis atavíos y prendas de vestir,



a radiografiarme, en suma, pues luego las unas comunicaron sus impresiones de primera mano a las demás y todo el mujeriego -y el marujeo- del lugar permaneció largo rato en conexión directa, con evidente perjuicio para los pucheros puestos a calentar y súbita alarma para los estómagos de sus cónyuges respectivos.

Además, como no, me paró una pareja de la guardia civil. Precisemos, me paró, no me detuvo. Ellos dos estaban en un recodo de la carretera, aburridos, sin duda, y yo pasaba por allí a pie y luciendo mi facha de peregrino. ¿Para que queríamos más? El choque era inevitable. Menos mal que mi mochila iba provista de una buena documentación. Carta de la policía de Valcarlos -con cuyos miembros compartí mesa y mantel en los días que allí estuve-, dirigida a todas las comisarías de la ruta; carta de los Amigos del Camino de Santiago de Estella, al estilo de «a quién pueda interesar», firmada por el inolvidable Francisco Bernete; y lo que atrajo más la atención de los guardias civiles, un reportaje del diario *Pueblo*, en una de cuyas fotografías se me veía a mí, a las puertas del café Gijón, acompañado de un grupo de actrices -Terele Pávez, Vicky Lagos y otras- que desafiaron esa tarde a la nieve y a las inclemencias del tiempo para retratarse conmigo y, de paso, exhibir sus bonitos abrigos de pieles. «Vaya usted con Dios -me dijo el guardia más locuaz, mientras me devolvía los papeles; pero al pronto mirando con fiijeza mi barba crecida, añadió, con brusquedad-: ¡Y hay que afeitarse, coño!»

Durante aquella mi primera toma de contacto con el Camino no topé en todo mi deambular con ningún otro peregrino. Tal vez fuesen demasiado tempranas e inhóspitas las fechas, puesto que los pregones pueblerinos y determinados preparativos que yo vi anunciaban a bastantes más. Si encontré a muchas personas de buena voluntad, como las hay a menudo en los caminos: posaderas, conductores de coches de línea, carreteros y hasta guardias municipales de los que le enseñan a uno las bellezas de la población, le buscan techo y lecho y no le acuestan y arropan bien calentito de puro milagro. Otros, en cambio, de no tan grato comportamiento, como un par de granujas con los que hice amistad, ¡vaya por Dios!, y que iban por ciudades y pueblos tratando de vender en diputaciones y ayuntamientos ciertas publicaciones avaladas por documentos falseados. Asimismo hubo algunos, pocos, en verdad, que desdenaron prestarme ayuda, tal el caso de algún erudito local ensoberbecido.

Por tierras de Castilla y León tropecé en varios puntos con una familia de gitanos, familia más que numerosa. El padre enjuto, sentencioso, parco en palabras, solemne como un rey, el «manclayí» de la tribu. La madre desbordante en carnes y suspiros, alhajada y enjoyada como una reina, la «manclayí». Y con ellos una caterva alborozada y retozona de churumbeles. Les bauticé como la «familia Trapos», por la película de marras y porque los géneros que transportaban en su camioneta consistían en telas, paños y otras mercancías se-

mejantes, a la manera de los buhoneros y quincalleros rurales y a la de aquellos entrañables teleros de los barrios extremos de Madrid cuando la dura posguerra. Conviví también con un par de compañías de teatro portátil, que a la usanza de los antiguos cómicos de la legua daban una única función en cada sitio, función que ellos, con envidiable humor, calificaban como debut, homenaje y despedida.

Pero hablábamos de espiritualidad y de otros viejos tiempos. Durante siglos el Camino ha cobrado muchas veces una forma meramente penitencial, y esto en el mejor de los casos, pues no faltaron los grandes mandatarios que acudían a Santiago de Compostela en las grandes solemnidades por pura exigencia de su cargo, así como los pícaros y malandrines, que jamás escasean, en pos de dádivas y canonjías prestadas al hilo de la devoción compartida.

El peregrinaje espiritual es otra cosa. Es evadirse del mundo circundante, materialista, pagano y, a ratos, iconoclasta para percibir en toda su grandeza el aliento divino y sus infinitas posibilidades. Es sentir sobre la propia cabeza la mano acariciadora de Dios y en el corazón un soplo celestial que glorifica todos los actos cotidianos. Es una búsqueda constante, paso a paso, piedra a piedra de ese verdadero ser que pugna por salir a flote entre tantas angustias y tantos sobresaltos. Es trazarse una meta y dirigirse a ella, sin desviación alguna, porque equivocarse de sentido resultaría calamitoso, pero sería fatal y de peores

consecuencias pasar de largo. Esa meta para el peregrino devocional es Compostela y su más clara y correcta dirección el Camino de Santiago.

Antaño numerosos grupos atravesaban el Camino amparándose en el contingente común, a fin de evitar los múltiples peligros que les acechaban, en especial los ataques de los bandidos, así como los desmanes de ciertos alcaldes intolerantes y los abusos de ciertos mesoneros desaprensivos. Ahora ya no, aunque tampoco se han perdido estos modos de desplazarse en masa, más por motivos turísticos que por otras razones. Alcaldes y mesoneros haberlos, como las meigas, haylos; bandidos, no. Se han retirado a zonas más cómodas e inexpugnables. Otra variación sensible es la del transporte. Hoy se utilizan medios de locomoción más avanzados que las siempre sufridas piernas y las pacientes caballerías. Debe reconocerse que el automóvil traslada veloces y tranquilos a sus ocupantes, pero los aísla -salvo contados momentos de arrobos y contemplación- de ese espléndido panorama que tanto interna como externamente se ofrece ante ellos.

El peregrino de hogaño, al menos en su primera vez debe viajar solo (solo también quiere decir dos muy compenetrados) y de esta manera podrá introducirse con plenitud en ese mundo fantástico de sentimientos, sensaciones y sobrecargas sensoriales que Dios y la naturaleza han creado en comandita. El peregrino solitario, si sabe entender su misión, en cada lugar, en cada hito del Camino actuará como un confesor de al-

mas; o sea, que las gentes, a sabiendas de que se va, se le confían, se le confiesan, le cuentan sus intimidades y le informan acerca de las más recónditas peculiaridades de la población y su contorno.

Una mirada al origen y desarrollo

Y a santo de qué viene todo esto, podría preguntar un descreído recalcitrante. Pues a santo de un santo, Santiago, podría contestársele. Me explicaré. En el año 813, siendo rey de Asturias y Galicia Alfonso II el Casto, fue descubierta en un paraje abrupto y montaraz del obispado de Iria Flavia un arca marmórea que contenía algunos restos humanos, atribuidos de inmediato por el obispo Teodomiro al Apóstol Santiago. Aquí entra la tradición. En la diáspora de los apóstoles, tras la crucifixión de Jesús, Santiago vino a España o Hispania para evangelizarla. En su itinerante pastoreo llegaría hasta las costas gallegas, al punto que los romanos denominaron «finis tertia» por ser el último confín del mundo entonces conocido. De regreso a Palestina, luego de pasar por Cesaraugusta y otras plazas hispanas, fue prendido por orden de Herodes Agripa y, poco después, ejecutado. Dos de sus discípulos españoles, Atanasio y Teodoro, rescataron su cuerpo y lo trasladaron por mar a Galicia, donde tras muchas y largas vicisitudes Santiago el Mayor, llamado «Hijo del Trueno», o bien Jacobo Boanerges, hijo en verdad de

Salomé y el Zebedeo, hermano de Juan Evangelista, fue finalmente enterrado en el conocido como «Campus Stellae» -«campo de las estrellas»- es decir, Compostela.

La Cristiandad se conmocionó ante un descubrimiento de tal magnitud. En una época como aquella, cargada de idealismo y de sentimiento religioso, la tumba del Apóstol Santiago en Compostela venía a representar bastante más que una reliquia piadosa. Era de pronto un talismán de fe, un símbolo poderoso, un mágico estandarte que enarbolaba -junto a la fuerza de las armas- frente al avance súbito y arrollador de la Media Luna.

Cuando Abderramán I creó el emirato de Córdoba -más adelante califato- erigió una gran mezquita que aparte de su magnificencia conservaba en su interior varios huesos del profeta Mahoma, lo que atrajo el punto de atención del mundo musulmán y una enorme riada de peregrinos. Córdoba se convirtió en la ciudad más civilizada del orbe y su mezquita fue llamada Ceca o Casa de Purificación.

No obstante, ya en los umbrales del segundo milenio, una nueva civilización está gestándose en Europa y ese hombre que nace y crece a la par de cambios tan profundos como la aplicación de la fuerza hidráulica, la utilización de la herradura, las mejoras en el arado y los cultivos inicia su más próspero desarrollo. Todo ello, junto con el arte románico y el canto gregoriano, penetra en España de la mano de los monjes negros de Cluny.





Es asimismo en ese tiempo cuando una im-
petuosa corriente cultural, reclusa hasta el mo-
mento en monasterios y abadías, brota con frescu-
ra y vigor, adentrándose en los castillos, en las
aldeas, en los albergues de caminantes. La poesía y
la música van desligándose poco a poco de la li-
turgia tradicional y monótona, en tanto que los
trovadores dedican al pueblo sus más felices com-
posiciones y los bardos o juglares las cantan para
alegría de todos. El mester de clerecía y el mester
de juglaría, que tanto entusiasmaron a mi profesor
de literatura en el bachillerato, Ernesto Jiménez
Caballero.

Por doquier se levantaron catedrales, iglesias,
monumentos que no eran sólo testimonios de fe,
sino de un saber reciente que los artistas y artesa-
nos de entonces rivalizaron en plasmar sobre piedra
virgen. Éste es el momento en que el nuevo hom-
bre medieval se siente poseído por una especie de
fiebre espiritual que le impulsa a perpetuarse, a ta-
llar y esculpir sobre los muros de sus grandiosas
edificaciones los sueños, los anhelos, las creen-
cias, cuanto es patrimonio de una etapa de la hu-
manidad, mística y arrebatada, donde entre las
incertidumbres y las turbulencias de la guerra cada

cuál busca a Dios y se busca a sí mismo por el ca-
mino del conocimiento.

En un audiovisual que preparé en el año
1982 para el Ministerio de Cultura explicaba a
sus destinatarios, profesores y alumnos, que de
esta manera, en los inquietos y apasionados siglos
XI y XII, floreció la peregrinación a Compostela.
El mundo occidental se conmovió con los relatos
que al amor de la lumbre del hogar hablaban de le-
janas maravillas en una tierra fabulosa y descono-
cida. Gracias a la protección de los monarcas his-
panos la gran afluencia humana se encauzó y todo
el norte de la Península llegó a vibrar al unísono,
desde la línea fronteriza de castillos que varias le-
guas tierra adentro contenía el empuje sarraceno
hasta las mismas orillas del Cantábrico.

Europa hacia su entrada fervorosa a través de
los Pirineos mientras al otro lado de la raya derramaba sus esencias el califato de Córdoba. España
nutriase de las influencias de Oriente y Occidente
merced a una conjunción de culturas y de estilos
que dejaría una huella perdurable. La piedra y la
leyenda. De un lado el románico con sus símbolos,
del otro una fe firme y profunda en lo sobrenatural.
El hombre quiso acercarse al misterio, ver con

los propios ojos, tocar con sus propias manos,
sentirse como un reflejo de la grandeza divina.
Luego, cuando estuviera más seguro de su destino,
las agujas de las catedrales se dispararían como fle-
chas luminosas hacia el cielo. Es el estallido su-
blime del gótico, ya en pleno siglo XIII.

Si la orden monástica de Cluny fue propaga-
dora de la civilización románica en todas sus ma-
nifestaciones, la orden militar de los caballeros
del Temple habrá de serlo en delante de la gótica.
La primera tuvo su centro de irradiación en Saha-
gún, ejerciendo una notable actividad en todo el
Camino, fundando monasterios, hospitales, hos-
pederías. La segunda se situó principalmente en
Ponferrada, donde aun se conserva su magnífica
fortaleza -aunque su primera aparición fuera en
Gares, Puente la Reina-. En su castillo de Ponfe-
rrada aplicaron los templarios sus conocimientos
de alquimia, astrología, simbolismo, numerolo-
gía y otras prácticas cosmogónicas.

Otra orden monástico-militar relacionada con
el Camino de Santiago, ésta netamente española,
fue la de los caballeros de Santiago, compuesta en
sus orígenes por trece freyres en recuerdo de Jesús y
sus discípulos. La confirmó en 1175 el papa Ale-
jandro III y su divisa fue: «Rubet ensis sanguine
arabum» (la espada está roja de sangre de mo-
ros). Su distintivo una espada roja en forma de
cruz y, sobre ella, una concha blanca. Los caballe-
ros primitivos hacían voto de castidad y deberían
ser corderos en el convento y leones en el combate.
Miembro distinguido de la orden, algún tiempo
después, fue Francisco de Quevedo, partidario acé-
rrimo de la célebre divisa «Santiago y cierra Es-
paña» y de la imagen belicosa del Santiago Mata-
moros, tan frecuente en la iconografía de la época,
tal vez como rememoranza de la mítica batalla de
Clavijo.

Otras evocaciones jacobeanas

Mas volvamos al Camino -del que en realidad
no hemos salido-, en cuyos ámbitos aun resuenan
las pisadas de los antiguos peregrinos, sus plega-
rias y sus cánticos de alabanza:

«¡Herru, Santiago,
grot Santiago,
e ultreja e suseja,
Deus abjura nos!»

Walter Starkie, el pintoresco peregrino irlan-
dés del violín a cuestas, cita a Dante, quien en su
obra: *Vita Nuova*, distingue tres clases de pere-
grinos. El romero, que va a Roma; el palmero,
que marcha a Jerusalén y se trae la palma consigo;
y el jacobeano, que se dirige a Compostela y vuelve
con la concha o venera prendida en su vestimenta.
Los naturalistas la llaman «pecten jacobeanus», los
gallegos la llaman vieira y en la antigüedad estuvo
consagrada a Venus por considerarse como em-
blema de los órganos sexuales femeninos.

En mi caso he recorrido tres veces el llamado «Camino francés», dos entrando por Roncesvalles y una por el Somport. En todas me desvié en algún momento de la ruta. De Jaca a los monasterios de Santa Cruz de la Serós y San Juan de la Peña, éste inverosímilmente incrustado en la roca, donde estuvo custodiado el Santo Grial o cáliz de la Última Cena. Hay dos leyendas medievales muy vinculadas al Camino de Santiago. Una es la búsqueda del Santo Grial por los caballeros teutones y otra la muerte de Rolando y sus Doce Pares en los desfiladeros de Roncesvalles, según la «Chanson de Roland» y demás poemas épicos de aquel período. Más adelante de Nájera a San Millán de la Cogolla, donde se encuentran los monasterios de Suso y Yuso; el primero agreste, en pleno monte, albergando las tumbas de los siete infantes de Lara, traicionados por su tía doña Lambra y vengados con posterioridad por su hermanastro, el árabe Mudama; el segundo en la llanura, colosal en sus proporciones y riquezas. Es menester el tránsito por la aldea de Berceo, primer poeta de la lengua castellana y eminente juglar de Dios. Y una postrera escapada de León a Oviedo, cuya catedral del Salvador guarda en el interior de la Cámara Santa las reliquias de la Pasión. Los asturianos dicen al respecto:

«Quién va a Santiago
y no al Salvador,
honra al criado
y desprecia al señor».

El Camino de Santiago finaliza en Compostela pero el «camino de las estrellas» prosigue su curso rutilante hasta la misma orilla del mar. Muchos son los que alargan su periplo emocional hasta la costa; a Iria Flavia o Padrón; a Noya, que muestra gran cantidad de inscripciones misteriosas y donde cuentan que desembarcó Noé; a Finisterre, en uno de cuyos promontorios conservan la barquilla en que viajó la Virgen y enseñan a los incrédulos las huellas de sus pies.

«Veño de Virxe de barca,
veño de abalá la pedra,
tamen veño de vos ver
Santo Cristo de Fisterra».

Los naturales de la tierra, como antes los asturianos, afirman con sutil ironía galaica:

«Quien vay a Santiago
e no va al Padrón,
o faz romería, o non»

Llevaron razón los gallegos, los asturianos y todos aquellos que desde un punto de vista histórico o geográfico reclaman su derecho a la participación. El Camino de Santiago no es uno tan sólo. Los caminos pueden ser tantos como las esperanzas del hombre. Cualquiera persona de fe, desde el lugar más remoto e ignorado, tomando como meta el sepulcro del Apóstol, ha creado un camino.

Con lo que de repente -bendito sea lo que el vulgo bendice- también ha de dársele la razón al maestro Antonio Machado cuando advierte:

«Caminante, no hay camino,
se hace camino al andar».

A lo que acaso sería lícito añadir, dado el tema que nos ocupa:

«y no dejes de caminar
con la fe del peregrino...».

Simbolismo y transcendencia

Sobre todo lo expuesto hasta aquí, ya quedo dicho con anterioridad, debo expresar que hay dos caminos fundamentales y que ambos se proyectan en dos dimensiones diferentes: el de ida y el de regreso; el interno y el externo. Los dos constituyen el alfa y el omega, el principio y el fin de todas las cosas. Si antes fue un itinerario penitencial, incierto, desventurado en ocasiones, con la carga encima de la culpa todavía no exonerada, ahora, al retorno, el mismo caminante, aliviado ya de todo peso y de toda pesadumbre, no ha de seguir la línea decadente del sol en su agonía lenta, sino avanzar presuroso hacia su nacimiento, al encuentro con esa luz rosada del amanecer que preludia una jornada esplendorosa.

Hoy es 23 de noviembre. Dentro de muy pocas fechas, el 31 de diciembre próximo, se vivirá en la catedral de Santiago un importante acontecimiento. El arzobispo de la diócesis, con mitra y báculo, golpeará con un martillo de plata sobre la pared alzada en la Puerta Santa, entre sonos jubilosos de campanas, algarabía de la multitud y es-

tallido de salvas y cohetes. Tras dos primeras invocaciones, a las que responde el coro, se produce la tercera y última: «¡Abrid las puertas que el Señor está con nosotros!» Dicho lo cual la pared se derrumba y el paso queda franco.

Tal ceremonia se debe a que el año siguiente -2010- será Año Santo Compostelano. Estos se suceden -contando los bisiestos- cada seis, cinco, seis y once años. Siempre que el día de Santiago -25 de julio- cae en domingo. Confiemos en que éste tan inmediato lo sea con plenitud. Que en su vuelo magistral de la puerta de la Azabachería a la de Platerías derrame el botafumeiro incienso y sabiduría sobre las cabezas expectantes de los fieles, lo mismo que la figura del maestro Mateo, o «santo dos croques», la infunde a quienes frotan la suya con unción a la entrada del Pórtico de la Gloria.

«Tiene un santo Compostela
y el rey de los incensarios,
que de nave a nave vuela».

Y concluyo, expresando mi agradecimiento a la Xunta de Galicia, a la Casa de Galicia en Madrid y a la Asociación de los Amigos de los Caminos de Santiago en Madrid, que además de sus esfuerzos y sus continuos desvelos en pro de la recuperación absoluta de esta hermosa tradición universal, ha diseñado desde esta ciudad una ruta a través de las provincias de Segovia, Valladolid y León para entroncarse con la ya clásica en Sahagún, a los pies del viejo santuario de la Peregrina.

Mi gratitud a todos ellos y a ustedes, señoras y señores, por su asistencia a este acto y su generosa atención.

(Madrid, 23 noviembre 2009)



María Angeles Soria



El programa de Caminos Naturales: inicios y evolución

Voy a presentarles el programa de Caminos Naturales que dirige la Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con sus antecedentes, nacimiento, evolución y futuro del mismo así como su interconexión con el Programa de Itinerarios Naturales.

Antecedente del Programa de Caminos Naturales

El precedente del Programa de Caminos Naturales lo creó el antiguo Ministerio de Obras Públicas, en el año 1993, con el título de Programa «Tejido Verde» con el que se pretendió: Primero, dar respuesta a la demanda creciente de la población de itinerarios próximos a la naturaleza para practicar deportes y actividades vinculadas con el contacto de la naturaleza como senderismo, excursionismo, ciclismo, paseos o viajes a caballo (cabalgadas), etc. Esta demanda ya se había manifestado internacionalmente, y en Europa se le comenzó a dar respuesta con el inicio de la red de senderos homologados promovidos por la Asociación Europea de Senderistas, que empezaron a señalizarse en España en 1974. Segundo, recuperar para un uso alternativo seguro las infraestructuras ferroviarias obsoletas como caminos fácilmente transitables por el público en general. La elección de estas infraestructuras para este Programa de Tejido Verde se hizo en base a que presentaban características favorables, tales como: pendientes suaves, curvas amplias, buenos accesos, no producían impactos negativos en el medio ambiente y permitían su uso por todo tipo de población. Sin embargo, también tenían algunas características desfavorables, como: largas zonas sin visibilidad en trincheras y túneles y precario estado de muchas de sus estructuras por el largo periodo sin conservación, lo que obligaba a importantes desembolsos para su recuperación como camino sencillo para usar por el público en general.

Programa de Caminos Naturales, su nacimiento y evolución

En 1996, con la creación del antiguo Ministerio de Medio Ambiente -actual Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM)- y con cargo a los presupuestos de la Dirección General de Política Ambiental dependiente de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, el Programa «Tejido Verde» pasa a llamarse «Programa de Caminos Naturales», entre otras cosas porque se amplía la primitiva área de actuación, extendiéndose a otros caminos, además de las infraestructuras ferroviarias, tales como los caminos reales, vías pecuarias, caminos de sirga, senderos de montaña, senderos de ribera y vías de comunicación históricas, entre otras. Con estas actuaciones, además de dar respuesta a la demanda social de deportes en contacto con la naturaleza y de mantener el uso de las infraestructuras obsoletas también perseguía el favorecer el desarrollo sostenible de la zona de actuación mediante la potenciación de los recursos económicos, el asentamiento de la población en su lugar de origen y el fomento del empleo.

Aunque el Programa de Caminos Naturales siempre ha estado integrado en el MARM, su órgano de dependencia ha cambiado y así en 1996 fue adscrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dependiente de la Secretaría General de Medio Ambiente y desde 2005 de la Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad, Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural.

Características del Programa de Caminos Naturales

Las características técnicas y parámetros más importantes que fija el Programa de Caminos Naturales para la rehabilitación de caminos son: desbroce de la vegetación que pueda existir a lo largo de la plataforma debido a su abandono; cajeadado y

explanación de la plataforma, en un ancho entre 2,50 y 4,00 metros; afirmado de zahorra artificial compactada al 98% PM; instalación de drenajes muy cuidados y rehabilitación de pontones, alcantarillas, etcétera; rehabilitación de la mayoría de las antiguas estructuras para devolverles la seguridad perdida: con instalación de pasarelas para sustituir pequeños puentes en mal estado o deruidos; instalación de barandillas de protección en grandes terraplenes, puentes alcantarillas, etcétera; acondicionamiento de túneles, incluso aportando medios de iluminación si su trazado es largo o en curva; renovación de la vegetación en los márgenes del trazado, especialmente en taludes con problemas de erosión así como control de los posibles desprendimientos de materiales en las trincheras del recorrido; dotación de pequeñas áreas de descanso con mobiliario rústico y plantación de vegetación de sombra; señalización homogénea con especial atención a los cruces con caminos y carreteras, para ello, el Programa de Caminos Naturales tiene un logotipo y un manual de señalización propio, sin embargo algunos de los caminos naturales realizados hasta ahora han conservado señalización propia derivada de su origen, por ejemplo las cañadas reales; a veces, rehabilitación de pequeños edificios para su uso como Centros de Interpretación Temática; eliminación de barreras arquitectónicas para facilitar el acceso a personas con dificultad de movimientos; instalación de barreras para impedir el paso a vehículos motorizados, excepto los de servicio y mantenimiento.

Protagonistas del Programa de Caminos Naturales

Para incluir nuevas obras en el Programa de Caminos Naturales es necesario que exista un Promotor, que es un ente distinto del MARM y que puede ser privado o público, tales como Ayuntamientos, Diputaciones o Comunidades Autónomas.

El Promotor se ocupa de lo siguiente: proporcionar o resolver cualquier trámite necesario para

que los terrenos -caminos- estén disponibles; la redacción del proyecto de las obras de acondicionamiento del trazado de la infraestructura en desuso o a la que se va a dar un uso alternativo para su conversión en Camino Natural, acorde con las características y parámetros del Programa antes indicados; el mantenimiento y conservación de las obras ejecutadas así como de la promoción del Camino Natural creado; la suscripción de un seguro de responsabilidad civil de daños a terceros ya que, el Promotor, asume la responsabilidad patrimonial y extra-contractual ante la eventualidad de cualquier daño hipotético o siniestro producido en los terrenos o bienes integrantes del Camino Natural o vinculadas a él, o que como consecuencia de un limitado mantenimiento puedan originarse en las propiedades limítrofes o en los usuarios.

Por su parte, el MARM se ocupa de controlar la idoneidad y calidad de los proyectos presentados, dirigir el Programa de Caminos Naturales, poner en marcha el encargo o concurso para la ejecución, ejecutar la obra, y, recibida la obra, entregarla al Promotor

Caminos Naturales puestos en marcha entre 1993 y 2009

Las obras puestas en servicio por el Programa de Caminos Naturales desde el 1993 al 2009 son 60 caminos con un desarrollo total de 2.542

kilómetros y una longitud media de 26 kilómetros, y aunque en general no superan los 60 kilómetros, hay dos más largos: uno de 198 kilómetros correspondientes a la «Red de Senderos en la Isla de La Palma» que es una red de senderos como su nombre indica y que incluye los GR 130, «Camino Real de la Costa», y GR 131, «La Ruta de los Volcanes» y «La Crestera de la Caldera» y Albergues de Tigalate y Fuencaliente; y el «Camino del Ebro» con una longitud de 1.150 kilómetros. Como longitudes mínimas, de 1 kilómetro, se pueden nombrar los CN de Son Juny en la Isla de Mallorca, el CN Plazaola-Trinitarios en Navarra y el CN Castejón de Monear en Huesca, entre otros, ya que hay que señalar que existen más de una docena de éstos. Entre los últimos inaugurados en este año 2009 se nombra el CN de San Rosendo en la provincia de Orense, de 37,8 kilómetros y que se inicia en Celanova y discurre por media montaña coincide con la cuenca del río Miño. La inversión en este periodo ha sido de 65,58 millones de euros con una media por kilómetro de 43.000 euros.

El desarrollo del Programa de Caminos Naturales ha puesto de manifiesto que los caminos acondicionados tienen una gran dispersión geográfica ya que están diseminados por más de 39 provincias y 200 municipios y que la inversión por kilómetro de camino era muy alta, hasta la introducción del Camino del Ebro que abrió el nuevo concepto de Itinerarios Naturales.

La Red de Itinerarios Naturales, interconexión con el Programa de Caminos Naturales.

La «Red de Itinerarios Naturales» es un nuevo concepto introducido en los años 2005-2006, que tiene como finalidad complementar los objetivos del Programa Caminos Naturales persistente ya que se detectaba una creciente demanda de itinerarios de mayor longitud y mejor conectados, y a esto responde el Programa de Itinerarios Naturales, esto es, no sustituye al Programa Caminos Naturales sino que se basa en él para formar una red o malla de caminos que se interconecten. Este mallado se facilita con programar Itinerarios Naturales por las riberas de ríos: Duero, Tajo, Guadiana, Guadalquivir, Júcar y Segura, siguiendo el ejemplo del CN del Ebro -que es el primero que se puede incluir en este nuevo concepto-, que tienen dirección predominante este-oeste, con otros sobre las vías pecuarias que precisamente tienen, en general, dirección norte-sur. Al apoyarse la Red de Itinerarios Naturales en las vías pecuarias es necesaria la coordinación y estrecha colaboración con las Comunidades Autónomas para cualquier actuación sobre las mismas ya que por la Ley 3/1995 se les transfirió su dominio público y a ellas les corresponde su gestión y administración, incluida su defensa, deslinde, amojonamiento y desafectación, entre otras. En el caso de los ríos - Duero, Tajo y Guadiana- se intentarán hacer iti-





nerarios transnacionales coordinadamente con Portugal.

Con la Red de Itinerarios Naturales se pretende dotar a España de una red de itinerarios de gran longitud mediante la recuperación de infraestructuras existentes, en desuso o no, dándoles en este segundo caso un uso alternativo, apoyándose en vías pecuarias, senderos de ribera, caminos de sirga y vías de comunicaciones históricas con la característica común de tener un desarrollo mayor de 100 kilómetros. La elección de estas vías ataja posibles problemas de titularidad ya que son bienes de dominio público y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Los objetivos de la nueva Red de Itinerarios Naturales son: promover la calidad de vida y la salud de la población; colaborar en la educación ambiental; desarrollar el turismo ambiental y cultural así como la práctica de deportes en contacto con la

naturaleza; poner en valor recursos patrimoniales naturales y culturales disponibles; promover la movilidad sostenible; defender los Dominios Públicos, tanto Hidráulico como Marítimo y Terrestre, para evitar su degradación por ocupaciones o usos indebidos.

Los costes de la Red de Itinerarios Naturales se dividen entre el MARM y las Comunidades Autónomas, principalmente. Corresponde al MARM la financiación en una parte significativa del acondicionamiento de las infraestructuras, comprendiendo los estudios de viabilidad, proyectos y ejecución de las obras, así como, en su fase inicial, los gastos de mantenimiento. Las Comunidades Autónomas completarán las financiaciones indicadas y serán de su responsabilidad los gastos de promoción de programas recreativos o culturales de los itinerarios de largo recorrido. Para cada Itinerario Natural se establecerán convenios y proto-

colos de colaboración que fijen con exactitud el reparto de tareas entre ambas administraciones, MARM y Comunidades Autónomas, así como los porcentajes de costes y gastos asumidos por cada una de ellas.

Tipos y características de los Itinerarios Naturales

La Red de Itinerarios Naturales se estructura en los tres niveles que a continuación se indican: *itinerarios nacionales*, con recorridos superiores a 300 kilómetros, inter comunitarios (ejemplo, Camino Natural del Ebro que va desde el nacimiento del río a su desembocadura, con un desarrollo de 1.150 kilómetros y extendiéndose por 8 provincias -Cantabria, Burgos, Álava, Rioja, Navarra, Zaragoza, Huesca y Tarragona- y 110 municipios); *itinerarios regionales*, con recorridos entre 150 y 300 kilómetros, intracomunitarios (ejemplos, Camino Natural Senderos de La Palma, con un desarrollo de 198 kilómetros, provincia de Tenerife, y Corredor Cáceres-Badajoz de 172 kilómetros y 6 municipios); *itinerarios complementarios*, con recorridos entre 50 y 150 kilómetros (ejemplo, Camino Natural de las Vegas Altas de 50 kilómetros que tras enlazar con el CN de La Jara, tiene una longitud total de 150 kilómetros y se extiende por dos provincias, Cáceres y Toledo).

Las características de los Itinerarios Naturales, en alguna manera análoga a la de los Caminos Naturales, son: similitud de diseño que asegure una marca de calidad; señalización homogénea; conservación idónea, con clara ventaja sobre la de los Caminos Naturales al ocuparse directamente el MARM o la Comunidad Autónoma de su conservación; establecer programas de información, seguimiento y gestión homogéneos; publicar soportes audiovisuales, folletos y mapas que permitan conocer fácilmente la oferta.

Sobre la similitud de diseño, esto es, la tipología de los Itinerarios Naturales, hay que hacer la precisión de que está claro que no son las características de la plataforma sobre las que se apoyen las que condicionan su inclusión o no en la Red de Itinerarios Naturales de interés nacional, sino su continuidad y su capacidad de mallar el territorio. Así, la sección tipo será, obviamente muy diversa, su anchura y constitución dependerá de la del camino sobre el que se asienta que puede variar desde 1 a 4 m de ancho y disponer o no de afirmado, y lo mismo ocurre con la pendiente y la accesibilidad que será muy variable según la orografía de la zona, lo que puede hacer difícil o imposible el acceso a ciclistas.

Con respecto a la señalización de la Red de Itinerarios Naturales se indica que se ha diseñado para que: proporcione un sistema de orientación que transmita seguridad y comodidad al usuario del itinerario (ejemplo, se indica el punto kilométrico del recorrido, la existencia de fuentes, cruce

con carreteras o vías con circulación a motor y un largo etcétera); responda a un equilibrio armónico entre la necesidad de informar y la de ser emplazadas discretamente en el entorno, minimizando su impacto visual ya que una de las metas principales en las obras de adaptación es que no se impacte negativamente el entorno.

Obras realizadas en 2009 y futuro del Plan de Itinerarios Naturales

Las obras en ejecución al inicio del 2009 son 22 caminos con un desarrollo total de 1.461 kilómetros y un presupuesto total de 25 millones de euros. Estas cifras suponen que el coste medio por kilómetro de 17.112 euros es sensiblemente menor que la anteriormente indicada al tratar de los Caminos Naturales -43.000 euros- mientras que el desarrollo medio por camino se ha aumen-

tado pasando de los anteriores 26 a 64 kilómetros por camino, en consonancia con los fines de Itinerarios Naturales.

Por último, las obras cuya ejecución se han iniciado precisamente en el 2009 han presentado la novedad de que, además de la financiación programada específicamente en el MARM para el Programa de Caminos Naturales también se han puesto en marcha otras incluidas y financiadas por el «Plan E». La financiación programada específicamente en el MARM para iniciar obras de acondicionamiento es de más de 15 millones de euros con 11 nuevos caminos naturales de los cuales 5 serán sobre infraestructuras ferroviarias -vías verdes-, con un desarrollo de 203 kilómetros que servirán para mallar el territorio. Al amparo del Plan E las obras puestas en marcha han sido 13 nuevos caminos naturales de los cuales 2 son sobre infraestructuras ferroviarias, las llamadas Vías Verdes, con un total de 4.079 kilómetros,

entre los que se incluyen los caminos naturales del Tajo y el Duero, con una inversión prevista de 31 millones de euros. También se ha hecho un gasto de 9,9 millones de euros para el mantenimiento de antiguos caminos con cargo al mismo Plan E.

Como avance de un Plan Director de Itinerarios Naturales quiero decir que hay la intención de redactar un Plan Director para un periodo de diez años con las propuestas de trazados y categorías de la Red de Itinerarios Naturales que deben estar en servicio el año 2020 con el objeto de lograr el más tupido mallado que pueda lograrse. Este Plan se redactará por el MARM y se consensuará con las Administraciones Territoriales, sobre todo de las Comunidades Autónomas, y otros agentes sociales.

(Madrid, 24 noviembre 2009)



Carmen Aycart Luengo



El programa de Vías Verdes: reutilización de ferrocarriles en desuso

Las «Vías Verdes» son antiguos trazados ferroviarios en desuso acondicionados como infraestructuras para desplazamientos no motorizados que están dotadas, debido a su origen ferroviario, de especiales cualidades: máxima accesibilidad, facilidad y seguridad. Son lugares ideales para promover la movilidad sostenible y la práctica del paseo y el cicloturismo, especialmente atractivos para personas con movilidad reducida (niños, ancianos, minusválidos). Estas infraestructuras se han convertido en espacios para el disfrute y el encuentro de todos los ciudadanos, donde pueden practicar hábitos saludables que mejoran su bienestar y elevan su calidad de vida. Y todo ello, al tiempo que proporcionan un beneficio adicional a las comarcas atravesadas: impulsan la cohesión territorial y la dinamización socioeconómica del mundo rural.

1. Antecedentes

A partir de 1993, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) -fundación del Sector Público Estatal- asumió con entusiasmo la tarea encomendada de forma conjunta por parte del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), RENFE y FEVE, en el marco de un convenio de colaboración: coordinar las iniciativas de reutilización de antiguos trazados en desuso como Vías Verdes, informar y asesorar a las entidades locales y asociaciones ciudadanas interesadas en ellas, y promocionarlas para fomentar su utilización por los ciudadanos. Desde aquella fecha, se ha logrado alcanzar una longitud cercana a los 1.700 kilómetros de vías verdes operativas, fruto de la conjunción de un gran número de inversiones, proyectos y programas, liderados claramente por los anteriores MOPTMA y Ministerio de Medio Ambiente en la fase de acondicionamiento de la infraestructura -que han aportado conjuntamente el 71% de la inversión realizada en este aspecto hasta 2008-, a los que se han sumado las actuacio-

nes de otros órganos de la Administración Pública y la iniciativa privada.

2. El patrimonio ferroviario español en desuso

Desde que entró en operación nuestra primera línea ferroviaria en 1848, el proceso de expansión de la red ferroviaria española avanzó con buen ritmo, hasta conseguir a comienzos del siglo XX superar los 13.000 kilómetros, alcanzando hacia 1950 su máxima longitud, por encima de los 18.000 kilómetros. Se inició a partir de esa fecha un lento proceso regresivo, con el cese del servicio en muchas líneas, en gran medida fruto de la creciente competencia del transporte por carretera, que se intensificó notablemente en la década de 1980. Fruto de ello, la geografía española apareció surcada por miles de kilómetros de caminos de hierro sin servicio, que configuraban un valiosísimo patrimonio industrial, la mayor parte de titularidad pública, y que presentaba un potencial extraordinario para ser reutilizado con nuevos fines.

En este contexto tuvo lugar el nacimiento del Plan Tejido Verde en 1993, impulsado por el ya referido MOPTMA, RENFE, FEVE y la FFE, con el objetivo de reutilizar como itinerarios no motorizados las infraestructuras lineales que estaban en desuso, destacando entre ellas los ferrocarriles fuera de servicio, denominadas «Vías Verdes». La FFE fue encargada por las otras entidades mencionadas de elaborar un *Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso*, en el que se acopiaron datos sobre la infraestructura y los inmuebles ferroviarios, su situación patrimonial y los recursos naturales y monumentales de los municipios atravesados. Esta investigación permitió, además, establecer un primer contacto con más de un millar de ayuntamientos a los que se solicitó información sobre el estado de conservación de este patrimonio ferroviario y sobre sus proyectos de recuperación.

Se analizaron en detalle 98 líneas ferroviarias que dependían de los tres entes que encargaron el

Inventario, y que sumaban una longitud total de 5.764 kms, jalonados por impresionantes obras de fábrica y de inmuebles: 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos. Un sinnúmero de trincheras, terraplenes, taludes y muros de contención salpicaban estos trazados ferroviarios que tejían así, en el segundo país más abrupto de Europa, una malla de itinerarios fáciles y cómodos de recorrer.

Adicionalmente, se recopilaban en el Inventario datos relativos a otras 89 líneas ferroviarias abandonadas de carácter minero e industrial, que no dependían de ningún organismo público y que totalizaban otros 1.920 kms.

En definitiva, fueron analizados más de 7.600 kilómetros de líneas férreas, que comenzaban a sufrir el paso del tiempo y la acción de la naturaleza, una vez que había cesado el tráfico de trenes por ellas. Este impresionante patrimonio ferroviario abandonado permanecía sin uso alguno, por lo que paulatinamente los trazados se habían ido perdiendo, invadidos por la vegetación, aterradas sus trincheras y hundidos sus túneles; muchos viaductos (algunos, verdaderas obras de arte de la ingeniería decimonónica del hierro) habían sido desmantelados y vendidos como chatarra, mientras los edificios de las estaciones se convertían en ruinas rodeadas de escombros. Así, los trazados ferroviarios iban perdiendo su continuidad física, su carácter de corredor o pasillo de comunicación, situación agravada por la afeción de nuevas obras de ingeniería (carreteras, embalses...) y de las expansiones urbanísticas de los núcleos urbanos (construcción de nuevos viales urbanos, polígonos industriales...).

Se hacía evidente que la reutilización de este valioso patrimonio ferroviario con nuevos fines sociales y ambientales era el argumento más eficaz y contundente para evitar su deterioro progresivo y para frenar la usurpación por parte de los propietarios colindantes. Y precisamente la dedicación de la FFE a la rehabilitación de los antiguos trazados ferroviarios en Vías Verdes explica que en 2004 haya obtenido el prestigioso Premio Europa Nos-

tra a la Conservación del Patrimonio.

Por otro lado, dado que el tren constituye un excepcional mirador de los paisajes que recorre, la posibilidad de transitar los trazados ferroviarios a pie y en bicicleta proporcionaba la oportunidad de disfrutar no sólo del paisaje del entorno, sino también de la huella que genera en el paisaje la propia obra ferroviaria, ya naturalizada y perfectamente integrada en el territorio.

Cuadro 1: Distribución por Comunidades Autónomas de las líneas ferroviarias en desuso o con débil tráfico (Año 1993)

C. Autónoma	Longitud (km)	% del total
Andalucía	1.442	25,4
Aragón	559	9,64
Asturias	173	2,6
Baleares	183	1,4
Cantabria	139	6,5
Castilla – La Mancha	551	9,5
Castilla – León	1.239	21,4
Cataluña	353	6,1
Comunidad Valenciana	375	6,5
Extremadura	316	5,4
Galicia	78	1,2
La Rioja	35	0,5
Madrid	146	2,5
Murcia	233	4,0
Navarra	41	0,7
País Vasco	178	3,0
TOTAL	5.764	100

3. La creación del Programa Vías Verdes

A lo largo de 1993, se fue gestando el nacimiento en España del Programa Vías Verdes, que fue contemplado por el entonces MOPTMA en su Plan Director de Infraestructuras (1993-2007), en el marco del Plan Tejido Verde. Desde aquella fecha se ha venido desarrollando este Programa, impulsado por el Ministerio de Medio Ambiente a partir de su creación, siempre en estrecha colaboración con Renfe, Feve, Comunidades Autónomas, diputaciones y ayuntamientos. La FFE desempeña desde entonces las funciones de coordinación, animación y promoción del Programa a nivel nacional y, ya en los últimos años, también internacional, lo cual ha contribuido a dar continuidad y coherencia a todas estas actuaciones a lo largo de los años. A partir de la constitución del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) en 2005, es este ente público el encargado de gestionar los trazados ferroviarios en desuso que hasta esa fecha era bienes patrimoniales de Renfe y del Ministerio de Fomento; en concreto, el 44% del kilometraje de Vías Verdes operativas en 2008 es bien patrimonial de Adif, el cual lo alquila a los ayuntamientos, diputaciones y comunidades autónomas para su uso como Vía Verde.

El Programa Vías Verdes, en síntesis, tiene por objetivo la reutilización de trazados ferroviarios en desuso como itinerarios no motorizados, que

conecten las poblaciones, los espacios naturales y los puntos de interés histórico-artístico, acercando a ellos de forma sostenible al ciudadano. Las extraordinarias ventajas que ofrecen las Vías Verdes por su original uso ferroviario, las convierten en los ejes vertebradores de redes de transporte no motorizado que se pueden configurar mediante la utilización de viales de conexión entre ellas (vías pecuarias, caminos tradicionales, etc.).

4. Los principios básicos del Programa Vías Verdes

Un aspecto muy relevante –y que coloca al Programa español de Vías Verdes como un referente a nivel internacional– es la existencia de un plan de actuación de incidencia nacional, que confiere una *imagen global y homogénea* a todas las Vías Verdes. Se ha constatado la importancia de la existencia de una *marca de calidad* identificativa y exclusiva para ellas, diferenciándolas ante el usuario, y que permite establecer sinergias entre las diversas Vías Verdes, de modo que los beneficios y éxitos conseguidos por alguna tiene un efecto positivo en las restantes. Esta identidad gráfica queda recogida en diversos aspectos del diseño de las Vías Verdes, así como en la *señalización* creada expresamente para éstas, siempre bajo la cobertura de un *logotipo* único y general, debidamente registrado y patentado por la FFE.

Las Vías Verdes potencian y optimizan a través de su diseño la especificidad de los trazados fe-

roviarios sobre los que se desarrollan, y que las hace diferentes respecto del resto de caminos rurales, vías pecuarias o rutas ciclistas. Las exigencias constructivas del primitivo uso ferroviario, con suaves pendientes y curvas abiertas, las dota de condiciones muy singulares de *accesibilidad*, que se traducen en un máximo grado de *facilidad y comodidad* en su recorrido.

Las Vías Verdes propician por ello la integración de *personas con movilidad reducida* (minusválidos, ancianos, niños, etc.), colectivos ciudadanos generalmente alejados del deporte y del ocio al aire libre. Permiten así la *universalidad de usuarios*, convirtiéndose en lugar de encuentro de personas procedentes de cualquier sector de la población, sin discriminación ninguna por motivos de edad, condiciones físicas o nivel socioeconómico. Su discurrir alejado de las carreteras, y la prohibición de la circulación con vehículos a motor, las convierte, además, en viales de movilidad ligera y de paseo dotados de un elevado nivel de *seguridad*.

Por otro lado, aprovechan un *patrimonio público* como equipamiento verde, como pulmón para las ciudades y alternativa de ocio al aire libre y de convivencia, convirtiéndose en instrumentos impulsores de las estrategias de mejora de la calidad del aire en las ciudades.

El Programa Vías Verdes tiene entre sus objetivos la reactivación socioeconómica de la región afectada, la generación de nuevas inversiones en infraestructura turística y el fomento, en definitiva, del *empleo local*. Para ello, se trata de



complementar la oferta esencial de la Vía Verde con otros servicios ecoturísticos: alojamiento, restauración, alquiler de bicicletas y caballos, educación ambiental y etnográfica, venta de la producción y artesanía local, etc. Servicios que se ubican, siempre que es posible, en los inmuebles de origen ferroviario anejos a la traza.

La rehabilitación de 59 viejas estaciones, hasta el momento, para alojar estos nuevos servicios ha permitido la conservación de un valioso patrimonio arquitectónico, al tiempo que les ha devuelto un protagonismo en la vida cotidiana, social y económica de nuestros pueblos. La puesta en marcha y la gestión de los servicios ecoturísticos vinculados a las Vías Verdes pueden estar promovidos desde la iniciativa pública o privada, siendo muy frecuente una fórmula mixta. Con frecuencia, estos edificios son rehabilitados en el marco de planes sociolaborales de escuelas taller y talleres de empleo, y es frecuente que sean explotados mediante concesiones a empresarios privados. Se estima que unas 3.000 personas, entre profesores y alumnos, han participado en estos planes en diversas Vías Verdes desde 1993 hasta 2007.

5. Factores claves para el éxito de una Vía Verde

A finales de 2006, el Ministerio de Medio Ambiente encargó a la FFE una investigación acerca de la dinamización socioeconómica que generan las Vías Verdes en el medio rural. En la publicación resultante: *Caminos Naturales y Vías Verdes. Su adecuación al Desarrollo Rural Sostenible* (MMA, 2006), se muestra una selección de un centenar de experiencias ejemplarizantes en la gestión de estos itinerarios que están contribuyendo al desarrollo rural y a la generación de empleo de las comarcas que atraviesan.

Esta investigación ha puesto de manifiesto algunas claves que condicionan el éxito o fracaso de los diversos itinerarios naturales, entre los cuales cabe destacar la importancia de que exista un órgano encargado de la gestión de la Vía Verde desde el primer momento de su gestación, que tutele las diferentes fases de su proceso de creación: diseño, redacción del proyecto constructivo, ejecución de obras, explotación, mantenimiento y promoción. La existencia de este ente gestor -bajo sus múltiples formas: consorcio, mancomunidad de ayuntamientos, sociedad, fundación, o bien cualquier otra figura, preferiblemente de carácter supramunicipal- constituye una garantía de continuidad y sostenibilidad del proyecto a medio y largo plazo. Es esencial buscar siempre la implicación y consenso en la toma de decisiones, para que todos los miembros del órgano gestor se vean comprometidos a largo plazo en las estrategias puestas en marcha.

Esta cooperación a nivel institucional se debe complementar con la máxima implicación ciudadana, de modo que la Vía Verde se convierta en un



proyecto de la comunidad, en un espacio en el que los ciudadanos de todas las edades pueden contribuir a su pleno y óptimo desarrollo.

Es muy conveniente iniciar el proceso de creación de una Vía Verde con la elaboración de un *Estudio de Factibilidad*, que diagnostique sobre su conveniencia y viabilidad, atendiendo a la disponibilidad patrimonial de los terrenos e inmuebles sobre los que se actuará, a la continuidad física del recorrido y al grado de implicación local que existe para la creación de la Vía Verde. Además, este Estudio marca las directrices -consensuadas a nivel local entre todos los agentes que promueven la Vía Verde- a seguir en la redacción de un *Proyecto Constructivo*, documento que definirá en detalle las obras a ejecutar, siguiendo el principio de lograr la máxima eficacia con la mínima inversión, empleando materiales locales, adoptando tipologías constructivas sencillas y minimizando el volumen de obras a realizar. Las obras deben garantizar los principios básicos que caracterizan a la Vías Verdes (máxima accesibilidad, comodidad y seguridad), para lo cual es recomendable que el firme superficial ofrezca suficiente calidad de rodadura. Una solución cuya idoneidad ha sido contrastada consiste en un tratamiento mixto, con una franja lateral de acabado asfáltico para rodadura (bicicletas, sillas de ruedas, etc) y otra franja con superficie en tierra compactada, para caminantes.

En la proyección de obras se presta especial atención a la seguridad en las intersecciones con viales motorizados, colocando señalización preventiva e informativa, así como elementos que impidan el acceso indiscriminado de vehículos a motor (pivotes abatibles, traviesas hincadas). También se proyectan las actuaciones de revegetación, con especies autóctonas, bien en los márgenes de la Vía Verde, bien en las áreas de servicio (accesos, miradores, áreas de descanso), y la colocación de elementos de protección. Por otro lado, los túneles con visibilidad interior insuficiente

son dotados de un sistema de iluminación, prefiriéndose los sistemas solares como fuente de energía, e incluyendo la instalación de detectores para el encendido automático del alumbrado con el paso de usuarios, así como pulsadores interiores para emergencias.

6. 17 Años de Vías Verdes (1993-2010)

Las Vías Verdes son ya una realidad tangible para los ciudadanos. En total, existen 71 Vías Verdes, que suman una longitud global de 1.619 kms, cuyo acondicionamiento ha requerido una inversión superior a los 70 Millones de euros, hasta el año 2008. Es importante destacar que no se han sumado en esta cifra las cuantiosas inversiones realizadas en el desarrollo de servicios y equipamientos ecoturísticos y deportivos, rehabilitación de estaciones, mejora de la infraestructura, promoción, gestión, mantenimiento, etc.

La FFE ha elaborado un centenar de estudios de factibilidad y proyectos constructivos en este período, y desempeña una intensa labor de información y asesoría técnica referente al desarrollo de estas iniciativas, tanto a la propia Administración como a medios de comunicación y a colectivos ciudadanos interesados. Con estos fines, ha organizado diversos congresos y jornadas técnicas relativas a la gestión, mantenimiento y promoción de Vías Verdes.

En los 17 años transcurridos entre 1993 y 2010, es un hecho demostrado que las Vías Verdes están contribuyendo significativamente al desarrollo sostenible de nuestro medio rural, y que estas infraestructuras se han convertido en espacios para el disfrute, para la salud, la calidad de vida y el bienestar de todos los ciudadanos. Y así lo reconoció ya en el año 2000 la Organización de Naciones Unidas cuando concedió al Programa español de Vías Verdes un Premio Internacional de

Buenas Prácticas del Programa Hábitat, promoviendo su transferencia a otras regiones del mundo. Precisamente, el cumplimiento de este mandato de cooperación internacional ha hecho nuevamente a la FFE candidata en 2008 a otro Premio Hábitat de la ONU, en la categoría de «transferencia de una buena práctica», ya que en los últimos años, la FFE ha contribuido al desarrollo de las Vías Verdes en otros países, muy especialmente en México y Portugal.

En el mapa se refleja la situación de las Vías Verdes que han sido acondicionadas como tales hasta finales del año 2009, así como los trazados ferroviarios que, sin haber sido rehabilitados aún para su uso no motorizado, se encuentran transitables para ser recorridos por ciclistas y caminantes.

7. Las Vías Verdes, recursos para el ecoturismo

En 2002 las Vías Verdes españolas recibieron un galardón que reconocía el gran potencial que entrañan como recursos ecoturísticos: el Premio de la World Travel Market al Turismo sostenible. Se premiaba la capacidad de las Vías Verdes españolas de potenciar el turismo ecológico y activo, y de combatir algunos de los males originados por la clásica oferta de sol y playa. Las Vías Verdes promueven la desestacionalización de la actividad turística, el desarrollo turístico de nuevos territorios –la mayor parte de ellos en zonas rurales–, incorpora a todos los sectores de población, sin excepción por motivos de aptitudes físicas o de condiciones socioeconómicas. Además, generan nuevas oportunidades de empleo en las zonas atravesadas, especialmente entre los jóvenes, contribuyendo así a fijar a la población en el mundo rural. Cabe citar el ejemplo de la Vía Verde de la Sierra (provincias de Cádiz y Sevilla), que da empleo directo a 29 personas, además de impulsar de forma decisiva las actividades turísticas de la zona.

Es esencial que los ciudadanos conozcan la existencia de las Vías Verdes para poder utilizarlas, ya sea con carácter de uso local y cotidiano, ya sea como turistas en periodos vacacionales y fines de semana. Del Estudio realizado en 2007 por la FFE para la Secretaría General de Turismo para la creación del producto cicloturismo en Vías Verdes, se desprenden algunos datos interesantes: las Vías Verdes reciben 3 millones de usuarios/año, con una media de 50.000 visitantes/año, por Vía Verde, y en torno a 500.000 de ellos permanecen en el entorno de la Vía Verde visitada, originando actividad económica en la zona.

La FFE ha creado los principales medios de difusión que existen sobre las Vías Verdes: en 1997 publicó con la editorial Anaya Touring Club el volumen 1 de una *Guía de Vías Verdes*, con la descripción de 31 itinerarios (suman en total más de 1.000 km de longitud) sobre trazados ferroviarios, y que ya ha sido reeditado en seis ocasiones. También el volumen 2 de esta Guía, que ofrece información

de otros 800 kms adicionales de itinerarios, ha sido objeto de cuatro actualizaciones, y a finales de 2008 salió a la luz el volumen 3, con otras 30 nuevas Vías Verdes, el cual ya está previsto que sea objeto de una re-edición actualizada en 2010.

Cabe destacar que, desde 2002, el *Mapa Oficial de Carreteras* que edita el Ministerio de Fomento (120.000 ejemplares/año) constituye otro de los principales vehículos divulgativos de las Vías Verdes españolas, a las cuales incluye en su cartografía al mismo nivel de representación gráfica que los viales motorizados, si bien indicando con pictogramas los usuarios a los que están destinados (caminantes, ciclistas, jinetes). Este hecho refleja la importancia que las Vías Verdes están alcanzando en su calidad de infraestructuras de transporte sostenible.

El principal vehículo de divulgación sobre las Vías Verdes es actualmente la página web www.viasverdes.com editada por la FFE, con abundante y actualizada información sobre los objetivos y avances del Programa, actividades, convocatorias, noticias, publicaciones, enlaces a páginas extranjeras, una sección de juegos para niños, así como una descripción detallada (sección «guías de viaje») de diversas rutas, que cuenta con una versión en inglés. La web está dotada de un Sistema de Información Geográfica con mapas georeferenciados, con conexión a las bases cartográficas de Google, IGN, SIG Pac. Además, se remite un boletín electrónico mensual y gratuito a más de 16.200 suscriptores. La difusión de esta web es creciente: pasó de alcanzar 4 millones de páginas vistas en 2007 a superar los 8'5 millones de páginas vistas en 2008.

Es impresionante el interés y apoyo mostrado por los medios de comunicación, tanto de la prensa periódica como de revistas especializadas en las áreas más diversas, y de la radio, habiendo alcanzado las Vías Verdes en estos medios un gran protagonismo, llegando a contar con secciones fijas en algunos de ellos, y siendo objeto de diversos números monográficos; los últimos de 2008, la revista *Caminar* en julio y la revista *Grandes Espacios* en noviembre.

En 2005 se produjo un importante salto cualitativo en el lanzamiento publicitario de las Vías Verdes, cuando la cadena La 2 de Televisión Española emitió en su parrilla de máxima audiencia la fase I de la serie de televisión sobre Vías Verdes: *Vive la Vía*, propiedad de la FFE, con la colaboración de numerosos patrocinadores. Fueron emitidos 11 capítulos, de media hora de duración cada uno, lográndose audiencias de más de un millón de telespectadores en muchos capítulos. A partir de entonces y hasta comienzos de 2010, esta fase I de *Vive la Vía* ha sido emitida cinco veces por parte de TVE, habiendo también emitido en cuatro ocasiones una fase II que contiene otros 7 capítulos. Además, esta serie ha sido emitida en repetidas ocasiones por TVE en su Canal Internacional, Canal 24 Horas y en otros canales propios. Igualmente ha sido

emitida la serie por el Canal Viajar del Grupo Sogecable.

La FFE ha editado y comercializado a través de TVE un total de 55.000 unidades de un DVD incluyendo todos los capítulos de la serie *Vive la Vía*, los cuales han sido también divulgados a través de Youtube, en el canal específico de Vías Verdes creado por la FFE, también denominado «vive la vía», al cual se accede directamente desde la web de la FFE www.viasverdes.com.

Por otro lado, ocupa un lugar destacado en las acciones de divulgación y de implicación ciudadana la celebración desde 1999 del Día Nacional de las Vías Verdes (segundos domingos de mayo): decenas de Vías Verdes organizan marchas, comidas populares y todo tipo de actividades festivas, en las que participan miles de ciudadanos, consiguiendo una gran repercusión en los medios. Una actividad similar es el Día Europeo de las Vías Verdes, que se celebra desde 2002 en el marco de la Semana Europea de la Movilidad en el mes de septiembre.

8. La dimensión internacional de las Vías Verdes

Las Vías Verdes han alcanzado una importante repercusión internacional en los últimos años. En 1998 fue constituida en Namur (Bélgica) la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), cuya presidencia recayó hasta 2004 en la FFE, miembro fundador de la misma. Esta Asociación promueve la creación de Vías Verdes en Europa, facilitando la coordinación y el intercambio de información entre los diferentes organismos implicados, así como la divulgación de las mismas a los potenciales usuarios, mediante la creación de un observatorio europeo de Vías Verdes.

La AEVV cuenta con un respaldo muy activo en diversas áreas de la Comisión Europea, lo cual le ha permitido lanzar ambiciosos planes, como es el Proyecto REVER (Red Verde Europea), enmarcado en un proyecto Interreg, que promueve la creación de una red de vías no motorizadas de 10.000 km de longitud que atraviese las regiones mediterráneas de Portugal, España, Francia e Italia, formada por Vías Verdes como núcleo básico y por otras infraestructuras que permitan la conexión entre ellas (vías pecuarias, carriles bici, caminos rurales, etc).

A partir de noviembre de 2008, la Secretaría General de la AEVV recae en la FFE, y su sede ha sido trasladada desde Namur (Bélgica) a Madrid, y a partir de ese momento se ha iniciado un periodo de estrecha colaboración entre los diferentes promotores y gestores de las Vías Verdes europeas para relanzar la AEVV. Un nuevo aliciente para seguir avanzando con entusiasmo hacia un futuro de progreso y bienestar más sostenible para todos los ciudadanos.

(Madrid, 25 noviembre 2009)

María Gloria de Antonio Rubio

La cultura judía en el Camino de Santiago: el caso gallego



A lo largo de los múltiples caminos que desde todos los puntos de la Península Ibérica se dirigieron en la Edad Media a la tumba del apóstol Santiago -los denominados Camino Francés, Primitivo, Vasco, Marítimo, Portugués, etc.- se asentaron comunidades de fe distinta a la cristiana: las comunidades judías. Estas últimas se caracterizaron por poseer una cultura propia, una situación jurídica especial que las hicieron diferentes de las sociedades cristianas, pero, sobre todo, por su pertenencia a un pueblo que, a lo largo de prácticamente toda su historia, no ha tenido un territorio donde asentarse físicamente pero que ha logrado mantener su unión y su identidad a través de la religión. En consecuencia, sus creencias y ritos se convirtieron en la norma rectora de la vida cotidiana, lo que permitió que comunidades muy distantes entre sí presentasen una organización y características similares.

Las comunidades judías

Las comunidades judías en general y en Galicia, en particular, supusieron una población minoritaria dentro de la sociedad cristiana y, precisamente, por este motivo, sus integrantes procuraron agruparse en sectores urbanos propios, apartados del resto de la población. Esta propensión tenía por finalidad garantizar la pervivencia del colectivo, así como propiciar el mantenimiento de los imprescindibles lazos de protección y ayuda mutuas. Pese a que no fue extraño que algunos judíos viviesen en casas distribuidas por todo el recinto urbano, se aprecia una cierta tendencia a agruparse en una calle, o en un barrio propio. Nacieron así barrios para la población hebrea, más o menos aislados del recinto urbano, que se conocen con el nombre de judería.

Éstas solían situarse en los sectores urbanos considerados como seguros, por lo que es habitual encontrar juderías localizadas bien dentro del recinto del castillo, bien próximas al perímetro amurallado. La cesión de castillos a los judíos fue

una práctica relativamente frecuente en la Edad Media que tiene sus primeros ejemplos en el reino de León, a comienzos del siglo XI, extendiéndose más tarde a los reinos de Castilla, Navarra y Aragón. En ellos disfrutaban de una completa autonomía, de forma que los oficiales regios sólo podían acceder a ellos en circunstancias muy especiales. Las juderías ubicadas dentro del perímetro amurallado estaban formadas, en general, por calles y callejuelas estrechas y sinuosas y, en las de cierta importancia, las distintas callejuelas solían agruparse en torno a una calle principal, conocida como «Calle Mayor de la Judería», y a una «Plaza de la Judería» o «Plaza de la Sinagoga». Para su mayor protección, la judería solía rodearse con una muralla, en la que se abrían una o más puertas, normalmente una, que ponía en comunicación al barrio judío con el resto de la población, y otras que abrían la judería hacia el exterior del recinto urbano.

En el reino de Castilla, además de las juderías gallegas a las que se hará referencia más adelante, se documentan, entre otras, juderías en León -donde en el siglo XII se habla de una *calle de la Judería* aunque se tiene constancia de judíos viviendo por diversas calles de la ciudad-; en Astorga cuya judería, según el cronista hebreo Abraham Zacut, fue asaltada y saqueada en el año 1230; en Pongerrada, Sahagún, etc. En el territorio de la actual Comunidad Autónoma de Galicia existen referencias a juderías donde los cristianos no podían entrar como en Allariz; de agrupaciones voluntarias de judíos en torno a una calle como en Ribadavia o en Ourense; o, de judíos aislados viviendo por todo el recinto urbano como es el caso de Tui.

La referencia a la judería de Allariz se recoge en un documento datado en 1289 que pretendía ser la solución a los problemas que enfrentaban a la sociedad cristiana y a la judía, enemistadas por las mutuas interferencias en sus respectivas ceremonias religiosas. Para arbitrar una solución se reunieron las autoridades civiles y religiosas alarcianas con el representante de los judíos y, entre

las medidas adoptadas, acordaron el apartamiento de los judíos a la judería donde no podían entrar los cristianos. No se precisa, sin embargo, el lugar que ésta ocupaba, lo que permite considerar que sería un lugar conocido por todos y que, por lo tanto, ya existiría en una fecha anterior a 1289.

En Ribadavia, por el contrario, la documentación es muy explícita cuando precisa que la *rúa de la Judairía* se ubicaba en la calle que baja desde la Plaza Mayor a la iglesia de la Magdalena, trazado que sigue vigente en la actualidad.

En el caso de Ourense, el origen de su judería hay que buscarlo en la orden de apartamiento promulgada por los Reyes Católicos en 1480. Con anterioridad a esta fecha y hasta 1484 -cuando los judíos orensanos son convocados en la sinagoga para indicarles que zona se había designado como judería- vivían dispersos por la ciudad pero con una cierta tendencia a agruparse en la *Rúa Nova*. Sin embargo, el traslado no debió llevarse a efecto porque el 22 de Mayo de 1487, se dictaron, de nuevo, órdenes municipales para apartar a los judíos a la judería. En esta ocasión, no sólo se especificó la zona de la ciudad que se convertirá en judería, sino que se hizo una relación nominal de las casas que ocuparían los judíos y de las personas que tendrían que trasladarse a ellas. La judería se ubicó en la parte más pegada al muro que servía de defensa a la ciudad de la *Rúa Nova*. Aunque la mayoría de los judíos cumplió la orden, en 1488 se reclamó judicialmente el traslado de algunos de ellos que se negaban a ocupar las casas que les habían sido señaladas y en 1489 la reina intervino, a través de sus representantes, para que algunos cristianos que se negaban a abandonar sus casas las dejaran libres para los judíos. Situación que permite afirmar que el proceso de apartamiento no estaba completado en esa fecha.

En Tui, por el contrario, se sabe de la presencia de judíos distribuidos por toda la ciudad. Se registran judíos viviendo en la parte baja de la ciudad, en la *rúa da Oliveira* y en la actual Plaza Mayor.

La sinagoga como eje de la judería

En la plaza o calle mayor de la judería solía localizarse la sinagoga o lugar de reunión de los judíos, además de ser el lugar de oración. La referencia más antigua que se tiene en Galicia se recoge en Ourense en el año 1382. En esta fecha, se citan los límites de una casa, que limita con la *sinagoga dos judeus*, lo cual significa que compartía el mismo espacio urbano que los cristianos. Otras comunidades gallegas que contaron con sinagoga fueron Tui, Ribadavia y posiblemente Allariz y A Coruña. Existen multitud de referencias documentales a sinagogas distribuidas por toda la Península, sirvan como ejemplo algunas de las situadas en el Camino Francés: la de Pamplona que bien pudo ser construida a finales del siglo X; la de Estella que en el año 1145 fue entregada por el rey al obispo de Pamplona para que la consagrara a la Madre de Dios; la de Logroño destruida en 1391 y reconstruida, posteriormente, en un barrio denominado *la Villanueva*; la de Burgos, cuyas noticias proceden todas del s. XV, y que pudo estar situada próxima a la puerta de San Martín, en la parte alta de la ciudad; o la de León, situada en la actual calle Misericordia muy próxima a la Plaza Mayor.

Con la expulsión de los judíos muchas sinagogas pasaron a poder de la Iglesia, de monasterios, de los concejos o a manos privadas. La de Ourense, por ejemplo, fue derribada y sobre ella se construyó una vivienda; la de Tui fue convertida en caballeriza o la de Ribadavia, propiedad del monasterio de Santo Domingo en el s. XVI, fue vendida para convertirla también en vivienda. Todo ello confirma la idea de que, a excepción de las grandes sinagogas de Córdoba o Toledo, las sinagogas medievales fueron, en general pequeños edificios, quizá habitaciones de viviendas, habilitadas para la oración. Además, el hecho de que no se hayan conservado sinagogas en Galicia no es un hecho excepcional pues son escasísimos los restos de sinagogas que se conservan en la Península y en su mayor parte han sufrido importantes transformaciones tras su conversión en iglesias cristianas.

Los espacios dedicados a la alimentación

En la judería solían situarse también los edificios dedicados a satisfacer las específicas necesidades alimenticias de los judíos, como los hornos de pan y las carnicerías.

El proceso de elaboración del pan no resultaba especialmente problemático para los judíos. Algunas aljamas disponían de uno o varios hornos propios, que podían ser de propiedad comunal o particular. Si no contaban con hornos propios, cocían el pan en algunos de los hornos de la ciudad, o lo compraban cocido. La única dificultad surgía con ocasión de la celebración de la Pascua, por la prohibición para los judíos de comer alimentos fermentados, en especial pan con levadura, duran-

te los ocho días que duraba esta fiesta. De este modo, si no existía un horno en la judería, lo cocían en sus casas o en hornos improvisados, por que se contaminaría con un simple contacto con pan que llevase levadura. No se conservan referencias directas a hornos judíos en Galicia pero, en Ourense, se sabe que existió un horno en la casa que había sido la sinagoga por lo que es muy posible que fuese específicamente judío.

En cuanto al consumo de carne, para que un mamífero fuera declarado apto, es decir *kosher*, tenía que ser un animal puro -rumiante, cuadrúpedo, de pata unguilada y con pezuñas hendidas-, no podía tener ningún órgano defectuoso ni huesos rotos y, además, haber sido degollado conforme al rito judío, lo que obligaba a tener espacios y oficiales especialistas en el sacrificio de animales. Las aves, sin embargo, podían ser sacrificadas en la casa pero su sangre debía ser cubierta inmediatamente con tierra, estando prohibida la ingestión de una veintena de especies, especialmente las de rapiña y carroñeras. En cuanto a los pescados no estaba permitido el consumo de aquellos que no tuvieran aletas, ni escamas. Las referencias a las carnicerías judías gallegas también son indirectas. En Tui se documenta un carnicero judío por lo que es posible que existiese una carnicería judía y en Ourense se sabe que los judíos compraban la carne

a carniceros cristianos y que éstos se las vendían más cara que el precio autorizado en las Ordenanzas Municipales, lo que hace suponer que no existiría una carnicería propiamente judía.

Ritos y ceremonias fúnebres

Si la mayoría de los edificios específicamente judíos se localizan dentro de las juderías y presentaban las mismas características arquitectónicas que los edificios cristianos, los cementerios son la excepción a esta norma general. Mientras que los cementerios cristianos se ubicaban en el perímetro de las iglesias, o en conventos o monasterios, los cementerios hebreos se localizaban siempre fuera del recinto de la judería y aún fuera del recinto amurallado de la ciudad. Con frecuencia estaban situados entre un mínimo de cincuenta pasos de la última casa y un máximo de dos o tres kilómetros, en una pequeña elevación de terreno, en tierra no labrada, procurándose que entre la ciudad y el cementerio discurren un río o un arroyo. De los cementerios gallegos se han conservado referencias documentales que confirman su existencia en Allariz, Tui y Monterrei y arqueológicas. Estas últimas consistentes en cinco lápidas encontradas en A Coruña y en Pontevedra que fueron halladas





fortuitamente y no como resultado de una excavación arqueológica, lo que impide conocer la ubicación exacta del cementerio.

En el judaísmo, la creencia en una vida ultraterrena daba lugar al cumplimiento de diversos ritos y ceremonias que estaban perfectamente reglamentadas y, aunque existen variantes según la época y el lugar, el periodo de luto se dividió en tres etapas.

La primera etapa se extendía desde el fallecimiento hasta el entierro. En ella los familiares más allegados estaban exentos del cumplimiento de sus deberes religiosos y llevaban a la práctica ritos que algunos casos estaban fijados por la ley religiosa, (por ejemplo, lavar el cadáver con agua caliente o templada; el orden que debe seguirse en el lavado de los diferentes miembros del cuerpo; cantidad de agua a emplear; versículos bíblicos que hay que recitar; etc.), pero otros obedecían a creencias y costumbres que caían más en el terreno del folclore, de la superstición y de la magia (por ejemplo, vaciar todos los depósitos de agua que había en una casa). El entierro tenía lugar el mismo día del fallecimiento y el cadáver era transportado hasta el cementerio por personas allegadas al difunto, en un ataúd de forma trapezoidal o sobre unas parihuelas. Era enterrado en una fosa, nor-

malmente individual, dentro del ataúd o directamente en la tierra.

La segunda ocupaba los siete días siguientes al fallecimiento. Durante estos días, los familiares más próximos al difunto no podían realizar ningún tipo de trabajo y permanecían en casa mientras una lámpara ardía permanentemente. La mayor parte del tiempo permanecían sentados en el suelo sobre almohadones o en taburetes bajos, calzados con alpargatas, vistiendo trajes negros y sin afeitarse. La comida que ingerían esos días era frugal consistente fundamentalmente en huevos cocidos, pescado, verduras, frutas y pan que tomaban sentados en el suelo sobre una mesa baja.

La tercera etapa abarcaba el primer mes siguiente al fallecimiento, durante el cual la familia se abstenía de todo lujo externo y de participar en acontecimientos jubilosos.

Las actividades profesionales

En su vida cotidiana, los miembros de las comunidades judías, y las gallegas no son una excepción, dedicaron su tiempo al ejercicio de diferentes actividades profesionales y, aunque, tradi-

cionalmente, se les ha considerado recaudadores, prestamistas, médicos y comerciantes, lo cierto es que, la mayoría se dedicó a la artesanía.

Es evidente, a la luz de la documentación manejada, que existieron recaudadores judíos, pero también es obvio que sólo un pequeño número de ellos se dedicaron a esta profesión, compartiendo, en muchos casos, el recaudamiento con cristianos. En Galicia, más concretamente en Ourense, de los 58 arrendamientos o recaudamientos directos de alcabalas del siglo XV, 24 fueron realizados por judíos y 34 por cristianos. Sin embargo, de estos últimos, 8 son realizados por cristianos para Abrahán Cominero. Con lo cual se puede afirmar que los recaudamientos o arrendamientos judíos fueron 32 (24+8) frente a los 26 (34-8) cristianos. Además, en dos de estos arrendamientos cristianos se dio poder, para actuar en Galicia, a Judá Pérez, quien era también criado, es decir encargado de los asuntos administrativos, de Gonzalo López de Astorga. Todos estos datos permiten observar un cierto equilibrio entre recaudadores cristianos y judíos.

Tanto en la religión cristiana como en la judía estaba prohibido el préstamo entre correligionarios por lo que unos y otros tuvieron que recurrir a gentes de religión diferente para conseguir presta-

mos en momentos de necesidad. En la documentación gallega sólo se ha conservado la obligación del prestatario de pagar la cantidad pactada y, habitualmente, no se declaran los intereses. Sin embargo, es lógico suponer que existieran, por lo que, o estaban incluidos en la cantidad declarada como prestada, o estaban encubiertos. Se puede hablar de préstamo encubierto cuando se señala un bien concreto como devolución de la cantidad prestada o bien su valor de venta, siendo siempre el valor del bien superior a la cantidad prestada. En Galicia, esta fórmula hace, en la mayoría de los casos, referencia al precio del vino, en otros reinos como en Navarra, por ejemplo, la referencia es al precio del cereal. También coinciden los diferentes reinos en las cantidades prestadas -normalmente pequeñas, lo que en lenguaje actual se denominaría préstamo personal- y en las fechas de devolución que suelen coincidir con las grandes fiestas religiosas: Navidad, Pascua, Santa María de Agosto, y con el calendario agrícola, especialmente con la vendimia.

Otra de las prácticas atribuidas tradicionalmente a los judíos es la de la medicina y, efectivamente, era rara la comunidad judía que no contaba con un médico judío, a pesar de la legislación que desde fechas muy tempranas lo prohibía. En Galicia se recoge la existencia de *físicos* o, en terminología actual, médicos, como Salomón en Ribadavia o don Juffen en Ourense; de cirujanos como Yudá en Ourense y, en esta misma ciudad, de *espeçieros* o personas encargadas de hacer ungüentos. No hay que olvidar, tampoco, la posible existencia de veterinarios dada la presencia de varios personajes apellidados *albeitar* que en la Edad Media significa, precisamente, veterinario.

También hubo judíos gallegos dedicados al comercio pero, fundamentalmente, como la mayoría de los judíos de los reinos hispanos los gallegos se dedicaron a la artesanía. Se sabe de la existencia de zapateros, tejedores, sastres, armeros, plateros y, por su excepcionalidad, merece la pena destacar, en A Coruña, la del calígrafo y la del iluminador de la Biblia Kennicott, obra maestra del arte judío.

La relación entre judíos y cristianos

Antes de iniciar el estudio de las relaciones de los judíos gallegos con la comunidad cristiana, es necesario precisar que el significado actual del término «tolerancia» no aparece en el vocabulario histórico-político de Europa occidental hasta la temprana Edad Moderna, y, en consecuencia, no existió durante la Edad Media. Durante este último período no hubo tolerancia, y aún existen dudas sobre la convivencia entre grupos étnicos y religiosos diferentes. Lo que ocurrió en la realidad histórica medieval fue la coexistencia de grupos étnicos y religiosos diferentes, unos junto a otros, en grados diferentes y cambiantes de amistad y empatía, por un lado, y de rechazo social y de persecución, por otro.

Cuando Fernando e Isabel llegaron al trono heredaron, entre otras, la cuestión judía. Ésta significaba para ellos ventajas económicas, -puesto que los judíos pagaban impuestos especiales-, y, durante los diez o doce primeros años, protegieron de forma particular a las aljamas hasta el punto de que, en 1487, las aljamas castellanas informaban a la comunidad de Roma que «*para ellas constituía una suerte vivir bajo monarcas justos y caritativos*». Tal actitud de proteccionismo, que se ejerce tanto sobre individuos como sobre aljamas, emanaba de una cierta postura jurídica que Isabel la Católica muestra claramente cuando toma bajo su protección a los judíos de Trujillo el 9 de Julio de 1477. En esta ocasión afirma: «*Todos los judíos de mis reinos son míos y están bajo mi amparo y protección y a mí me pertenece de los defender y amparar y mantener en justicia*».

En esta línea de actuación hay que encuadrar las respuestas de los reyes a la aljama de Ourense y a las peticiones de amparo de Mosé Pérez. En una fecha desconocida, pero anterior a 1489, los judíos de Ourense se dirigieron a los Reyes Católicos solicitando justicia y protección porque temían por su propia vida, por la de sus familiares y por sus haciendas, acusando, además a *algunos caballeros e personas* que actuaban contra ellos con mala voluntad, *por odio e malquerencia*. La respuesta de éstos fue taxativa. Por un lado, dieron a los judíos de Ourense un seguro que tendría vigencia en todo el reino y, por otro lado, ordenaron que las autoridades actuasen contra cualquiera que no cumpliera la orden, procediendo contra ellos por vía civil y penal. Por su parte, Mosé Pérez, individualmente, se dirigió a la reina solicitando protección en su enfrentamiento con el conde de Ribadavia a quien Mosé acusa de haberle enajenado unas rentas, por la ocupación de ciertas casas y heredades, y por otros agravios contra sus propiedades. La reina ordenó, en primer lugar, la devolución al judío de sus bienes o derechos hasta que tuviera lugar el juicio, ante un tribunal formado por jueces reales excluyendo del mismo a los jueces municipales.

Por otro lado, la Iglesia gallega tampoco manifestó un especial rechazo hacia los judíos pues contó con recaudadores como Judá Pérez (1423-1456) en Ourense y con Salomón Cidiacario y Judá en Santiago de Compostela; con artesanos que realizaron una cruz de plata para el cabildo de Tui y, posiblemente, con médicos como el rabino Judá Çurigiano. Esta actitud favorable se manifestó también en el permiso otorgado a los judíos de Allariz para que pudieran ampliar su cementerio ubicado en terrenos eclesiásticos o en el alquiler de la casa que hacía las funciones de sinagoga en Ourense, propiedad del cabildo.

Asimismo, la nobleza gallega contó con judíos para desempeñar los más altos cargos económicos y administrativos de la organización de sus casas. Tal es el caso de los Sarmiento de Ribadavia o los Pimentel de Allariz, quienes tuvieron a su servicio mayordomos -encargados de todos los asuntos eco-

nómicos y financieros de la casa- judíos como Judá Pérez o su hermano, el anteriormente mencionado, Mosé Pérez. Sin embargo, la nobleza local mantuvo una actitud diferente hacia ellos. No se documentan judíos ejerciendo ningún tipo de trabajo administrativo para ellos, quizá porque no contaban con recursos suficientes o sus asuntos administrativos y financieros eran menores. Sin embargo, los judíos si fueron objeto de su violencia. Es necesario precisar, sin embargo, que no puede considerarse que fueran actos antijudíos expresamente sino que es obligatorio enmarcarlos en el ambiente de violencia general de la época. Así, Pedro Díaz de Cadorniga, en Ourense fue acusado de haber asaltado y robado en la sinagoga y de tres apuñalamientos a cristianos o Gómez Pérez das Mariñas, en A Coruña, tuvo presos en el castillo de la ciudad tanto a judíos como a cristianos, pues testigos afirman que *Gomes Peres tiene el dicho castello en prenda en el algunos freyres e clerigos e otros omnes así cristianos como judíos*.

Sin embargo, a pesar de esta actitud de tolerancia de la Monarquía, de la Iglesia o de la Nobleza, según avanza el siglo XV aumenta la presión sobre el judaísmo. Las razones se encuentran estrechamente ligadas a los esfuerzos de unidad religiosa realizada por los diferentes monarcas. En los primeros años del siglo XV, las predicaciones de San Vicente Ferrer y la llamada Disputa o Controversia de Tortosa, provocaron una ola de conversiones, parcialmente insinceras, porque se realizaron casi inmediatamente después de los pogroms de 1391. Los judíos bautizados pasaron a constituir dentro de la población cristiana un grupo de características particulares: los conversos. Es dentro de este deseo de lograr la unidad religiosa donde hay que encuadrar las medidas adoptadas por los Reyes Católicos contra los judíos tales como el apartamiento de los judíos a barrios separados de los cristianos, el establecimiento del Tribunal del Santo Oficio de la Inquisición y, finalmente, en 1492, la expulsión de todos aquellos judíos que no abrazasen la fe católica.

En definitiva y a modo de conclusión se puede afirmar que dado que los judíos mantuvieron como eje fundamental de su comunidad las prescripciones de la Torá y del Talmud, éstas han tenido a lo largo de la historia una organización y modo de vida similares. Las grandes diferencias entre unas y otras se producen en las circunstancias externas a las propias comunidades como puede ser el mayor o menor número de documentos conservados; su ubicación geográfica que condicionó su evolución no sólo por las diferentes dinastías que reinaron simultáneamente en los diversos reinos cristianos sino también en su auge o destrucción. En cualquier caso, el Edicto de Expulsión puso fin a una presencia secular que ha dejado huellas tan profundas que los más de quinientos años transcurridos desde entonces no han podido borrar.

(Madrid, 26 noviembre 2009)

El **Seminario José Antonio Cimadevila Covelo de Estudios Jacobeos** constituye en Madrid un lugar de reflexión sobre el Camino de Santiago y toda la diversa y rica realidad que el fenómeno de la Peregrinación ha creado a lo largo de los siglos. Nuestro Seminario abre sus puertas a cuantos ámbitos de conocimiento: historia, arte, geografía, filosofía, teología, legislación, sociología, naturaleza, ingeniería, etc, puedan ayudar en el estudio y conocimiento de la realidad jacobea. En la edición del año 2009, del 23 al 26 de noviembre, hemos contado con la participación de los siguientes conferenciantes.



José Antonio García Vizcaino (Madrid, 1933). Peregrino veterano, escritor y editor (co-fundador de la editorial El Avapies en 1980 y director de la misma hasta el año 2000). Además de estas facetas, ha sido constructor de puertos por medio de una empresa constructora familiar, y también se ha dedicado al mundo de espectáculo (coreógrafo, director teatral y empresario). Como escritor destacan sus obras: *Caminos de la Mancha* (1966); *Caminos de la Plata* (1968); *Años de amor y violencia* (1975); *Biografía de Quevedo* (1986); *Historia de la villa de Madrid* (2001); y referido al tema jacobeo: *De Roncesvalles a Compostela* (1965; 1993^{2a}). Conferencia: «Reflexiones de un peregrino andante en torno al Camino de Santiago».

María Angeles Soria Sánchez (Madrid, 1960). Ingeniero de Montes, Licenciada en Economía, Master en Dirección de Proyectos. Perteneció al Cuerpo de Ingenieros de Montes del Estado. Ha sido Jefa de Servicio del ICONA en Cantabria, Directora Provincial del Ministerio de Agricultura en Cáceres, Directora Territorial del Ministerio de Obras Públicas Transporte y Medio Ambiente en Extremadura. En la actualidad es Directora Técnica de la Subdirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con la responsabilidad de dirigir el programa «Caminos Naturales» del citado Ministerio. Conferencia: «El programa de Caminos Naturales: inicios y evolución».



Carmen Aycart Luengo (Sevilla, 1964). Licenciada en Geografía e Historia (Historia de América), Master en Transporte. Secretaria General de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV) desde el año 2008. Directora del Programa «Vías Verdes» desde 1993, que desarrolla y promueve a nivel nacional la Fundación de Ferrocarriles Españoles, tanto en cuanto a actuaciones de recuperación de ferrocarriles en desuso como en la producción de material audiovisual y publicaciones. Es autora de la obra (en colaboración): *Caminos Naturales-Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible* (2007). Conferencia: «El programa de Vías Verdes: reutilización de ferrocarriles en desuso».

María Gloria de Antonio Rubio (Salamanca, 1959). Doctora en Geografía e Historia. Ayudante de Investigación en el Instituto de Estudios Gallegos «Padre Sarmiento» (C.S.I.C.-Santiago), donde trabaja en la actualidad en la obra colectiva «Diccionario Biográfico de la Galicia de los Trastámara (1369-1480)». Es colaboradora del semanario sefardí *Aurora*, de Tel Aviv. Su labor investigadora gira en torno a la cultura Judía, con las siguientes obras publicadas: *Os xudeos en Galicia* (2004); *Los judíos de Ribadavia. La judería de Ribadavia y sus personajes en los siglos XIV-XV* (2004); *Los judíos en Galicia (1044-1492)* (2006); *Judíos e Inquisición en Ribadavia* (2009). Conferencia: «La cultura judía en el Camino de Santiago: el caso gallego».



A nuestros conferenciantes agradecemos su participación y sabiduría. Agradecimiento que también realizamos con sumo reconocimiento a: **Casa de Galicia en Madrid, Xunta de Galicia, Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago y revista Peregrino**, que de manera generosamente jacobea nos acogieron, asesoraron y colaboraron para que el Seminario y estas *Actas* sean realidad.

