

DOCUMENTACIÓN, PROBLEMAS
DE CONSERVACIÓN, PLANEAMIENTO URBANÍSTICO,
REHABILITACIÓN Y EXPERIENCIAS SOBRE EL
PATRIMONIO HISTÓRICO EN EL CAMINO
DE SANTIAGO Y EN LA RUTA DE LA PLATA

Por
*José Luis García Grinda**

* Arquitecto.

INTRODUCCIÓN

A lo largo de las siguientes líneas vamos a intentar trasladar parte de los resultados de una serie de estudios, trabajos y experiencias que sobre el Camino de Santiago hemos venido realizando durante los últimos diez años.

Especial trascendencia tuvieron los trabajos de identificación y estudio del patrimonio arquitectónico del propio Camino y con él relacionado, realizados a iniciativa del antiguo Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, como respuesta a los problemas surgidos en los años 80, en una serie de grandes infraestructuras públicas, en cuya ejecución resultaron afectados bienes arqueológicos y arquitectónicos. La existencia del proyecto de la autovía de Castilla-León, comunicación E-O de la Meseta Norte, en coincidencia con el Camino de Santiago fue la causa principal del inicio de dichos trabajos de documentación.

La referencia a la Vía de la Plata viene dada por la posibilidad de trasladar las experiencias obtenidas sobre aquel itinerario histórico.

Habría que aclarar, no obstante, alguna diferencia significativa entre ambos. La Vía de la Planta es la calzada romana comenzada a construir por el emperador Augusto y finalizada por Adriano y Trajano a comienzos del siglo II, recogida en el Itinerario de Antonino, del siglo III, conocida como *Iter Ab Emerita Augusta*. La calzada enlazaba, *Emerita Augusta*, la actual Mérida, con *Asturica Augusta*, la actual Astorga.

El nombre popular del Camino, Ruta o Vía de la Plata no tiene nada que ver con el citado mineral y su transporte, pues *Asturica Augusta* que era cabecera de uno de los más importantes distritos mineros peninsulares romanos, lo era de oro. Sirviendo como paradigma de ello las impresionantes minas de la explotación aurífera de Las Médulas, sitas en el vecino Bierzo, con un volumen removido de cerca de 8,5 millones de metros cúbicos.

El nombre de Plata deriva de la denominación árabe Al-Balata para identificar caminos o vías empedradas de origen romano, como en este caso lo fue. Y de cuyo uso concreto popular derivó en esta denominación

Mientras el Camino de Santiago se ha mantenido en uso continuamente hasta nuestros días, la Vía de la Plata, aunque parcialmente reutilizada, como cañada o posteriormente en forma de caminos o actuales carreteras, no lo ha sido. Ahí está, quizás, el primer reto con que hoy nos enfrentamos, su conversión como un itinerario histórico utilizable por los caminantes, como lo es en la actualidad el Camino de Santiago, a modo del senderismo moderno. Sin duda este carácter de itinerario cultural vivo, junto con el reconocimiento por el Consejo de Europea como primer itinerario cultural europeo, hizo que el mismo haya sido declarado en 1995 como Patrimonio de la Humanidad.

Si bien la Vía de la Plata está prácticamente identificada en planimetría a gran escala, no lo está a nivel del propio territorio, existiendo dudas incluso en algunos tramos, lo cual impide en la actualidad su utilización pública y la propia implementación de su protección, al contrario del propio Camino de Santiago.

No obstante la masiva utilización del Camino de Santiago ha hecho renacer la Vía de la Plata, con la aparición incluso de algunas guías sobre este itinerario. Hoy se amplía alargándolo hacia el sur a Sevilla, empleando la antigua calzada romana. Y hacia el norte hacia León y Gijón, primero utilizando la vía que unía Asturica Augusta con Legio Septima Gemina, que empleará después el Camino de Santiago, y después alguna de las vías romanas que, o bien desde León salía por el curso del río Bernesga, o bien desde la propia Asturica Augusta subía por la calzada del Puerto de la Mesa.

Esta creciente publicidad hace que los modernos peregrinos, como algunos de origen francés que hemos encontrado días pasados en el Camino de Santiago poco después de pasado Astorga,

habían comenzado su itinerario en Sevilla, siguiendo el itinerario de la antigua Vía de la Plata. Ello nos indica la importancia y relación directa que el principal itinerario cultural europeo está teniendo sobre otros caminos históricos como la Vía de la Plata, cuyos recorridos se conectan, cruzan y superponen.

¿UN CAMINO O VARIOS?:ALGUNAS NOTAS HISTÓRICAS

Los orígenes del Camino de Santiago están ligados a la consolidación de naciente poder cristiano, centrado en la corona asturiana, frente al poder y la presión musulmana. Con frecuencia se han planteado dudas en el propio hallazgo, en el siglo IX, del sepulcro del apóstol Santiago, analizándose más el hecho como una operación política de reforzamiento del rey asturiano, que una reciente edición de un estudio específico plantea y desmenuza desde su exclusiva vertiente política.

No obstante la tradición fija la presencia del apóstol en la Península, en viaje de apostolado, muriendo a su vuelta en Jerusalén en el año 44, y su sucesivo traslado a muestras tierras por sus discípulos.

La peregrinación a Compostela nace a partir de un hecho histórico: el hallazgo de un sepulcro, con los supuestos restos del apóstol. El obispo de Iria Flavia, Teodomiro comunicará el hallazgo a Alfonso II el Casto, hacia los años 812-814. Este hecho, que es conocido a través de documentación de la época, se denomina con el apelativo de «invención», término que no debe confundirse con el significado llano de la palabra, entendiéndose como el reencuentro con algo que se había perdido.

La primera basílica será inmediatamente construida en el «Campus Stellae» por orden de Alfonso II para dar cobijo a los restos encontrados, siendo sustituida por otra, erigida por Alfonso III, que es consagrada en el año 899, a fin de facilitar las visitas de los peregrinos que llegaban al lugar.

Es pues a finales del siglo IX y comienzos del X cuando existen las primeras noticias sobre la peregrinación. La documentación nos permite conocer incluso que determinados personales históricos, como Godescalco obispo de Puy, peregrinan al lugar en el siglo X, aun cuando en este momento la peregrinación se realizaba de modo escasamente organizado.

Todo ello nos indica ya la existencia de un primer itinerario desde Francia, que recorría el extremo norte peninsular, al refugio de la Cordillera Cantábrica. El cambio de capital del reino astur desde Oviedo a León, en el año 910 por Alfonso III, hará que se pueda hablar de otras comunicaciones entre estos dos núcleos urbanos importantes hacia Compostela.

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

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

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

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

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

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

La caída de Toledo en 1085 en la definitiva consolidación de la Meseta Superior como lugar seguro, y la política de contactos y conexión con Europa de Alfonso VI hará que se consolide definitivamente el Camino en su Ramal Francés. Coincide con el apoyo del rey castellano leonés a Cluny, la instalación del mismo en las grandes abadías de San Zoilo en Carrión y San Facundo en Sahagún, en importantes puntos del Camino. El nuevo papa Calixto II, elegido en 1119, hermano del Conde de Galicia Raimundo de Borgoña estaba casado con la hija de Alfonso VI, Doña Urraca, anteriormente había sido abad de Cluny como Guido de Borgoña, y precisamente elevará durante su segundo año de mandato, en 1120, a sede arzobispal a Compostela.

Conocemos precisamente a través del conocido manuscrito Codex Calixtinus, cuyos doscientos veinticinco folios están conservados en el archivo de la catedral de Santiago de Compostela, en su quinta sección llamada «Liber Peregrinationis», el desarrollo del Camino Francés y sus etapas. El texto del siglo XII es atribuido al menos como recopilador, a Aymeric de Picaud, capellán y canciller de Vezelay.

En Francia distingue cuatro vías: Tolosana, Podense, Lemovicense y Turonense. La primera entraría por Somport después de pasar por lugares como Saint Gilles de Arles, Montpellier y Tolosa. Las otras tres se unen en Ostabat y Port de Cize, penetrando por Roncesvalles. La Podense pasa por lugares como Santa María de Puy, Santa Fe de Conques o San Pedro de Moissac. La Lemovicense por Santa Magdalena de Vezelay. San Leo-

nardo de Limoges y Perigaux. Y la Turonense por San Martín de Tours, San Hilario de Poitiers, San Juan d'Angely, Sentronio de Saintes y Burdeos. Lugares conocidos por sus iglesias y monasterios románicos.

El también llamado Liber Sancti Jacobi nos indica que en España existen dos ramales que se unen en Puentelarreina. El primero penetra por Somport y cuya primera etapa parte de Borce y termina en Jaca, con 25 km. La segunda finaliza en Monreal, con un recorrido de 36 km. Y la tercera en Puentelarreina con 97 km. El otro ramal penetra por Port de Cize, pudiendo subir por el puerto de Ibañeta o por Válcargos. Las trece etapas que marca hasta llegar a Santiago, lo convierten en un itinerario más corto que el anterior con un total de 693 km., frente a los 810 del primero.

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

Este itinerario consagrado como el Camino de Santiago con mayúsculas, y el que ha sido objeto de declaración y protección, no será el único que tendrá importancia en el territorio castellano. Otro ramal que se utilizaría a la vez que el Francés, será el llamado Camino Real de Bayona a Burgos, y que a partir de los

siglos XV y XVI desplazará en gran parte al otro camino. Este ramal se apoyará básicamente en parte de la Vía Aquitana y en parte en otra vía romana que corre paralela a aquella y que será reconvertida en camino real. Los núcleos de este ramal del Camino en el tramo castellano son: La Puebla de Arganzón, Miranda de Ebro, Orón, Ameyugo, Pancorbo, Zuñeda, Grisaleña, Cameno, Briviesca, Prádanos de Bureba, Castil de Peones, Revillagodos, Quintanapalla y Rubena, donde se unirá con el camino procedente de San Juan de Ortega y Atapuerca para entrar en el ciudad de Burgos.

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

En el último tramo desde Tritium, que será diferente al que adoptará posteriormente el Camino, se citan la existencia de distintos hospitales para peregrinos: uno en Sasamón, fundado por los templarios, otro en Melgar de Fernamental, otro en Villasandino fundado por los Osorio, además de las fundaciones del monasterio de Jerónimos de Fresdesval por los Velasco, de la restauración por parte de la misma familia del monasterio benedictino de Palacios de Benaver, de la fundación por el Monasterio de Oña del Monasterio de Rodilla, o la fundación real por parte de Alfonso VII de la magnífica iglesia de Nuestra Señora de los Reyes en Grijalba, lo que indica una fuerte pervivencia de este ramal menor en los siglos posteriores.

CAMINO, TERRITORIO Y URBANISMO MEDIEVAL

Junto al papel del Camino como transmisor de elementos culturales, que todo itinerario histórico utilizado masivamente supone, y que paradigmáticamente se puede centrar en el campo arquitectónico en la difusión de la arquitectura religiosa románica, este elemento ha jugado un papel fundamental en la ordenación territorial, posibilitando la creación de un buen número de nuevos asentamientos urbanos medievales, quedando abandonados muchas de las antiguas ciudades y potenciando una red poblacional claramente jerarquizada, donde el papel del mercado y del comercio cobra una especial importancia, transformando una red de repoblación altomedieval basada en numerosas aldeas de pequeña dimensión.

Las cifras que nos dan los registros de algunos hospitales medievales del Camino se sitúan entre doscientas mil y medio millón de personas, lo que da indicio de la importancia del movimiento poblacional que utilizaba el Camino. Esta auténtica marea humana, para época medieval, suministrará contingentes repobladores en muchos lugares, siendo habitual la presencia de francos entre los habitantes de los nuevos núcleos creados así como algunos barrios judíos. Lugares como Estella mantendrán hasta pleno siglo XV las ordenanzas municipales en lengua provenzal, como indicativo de la importancia de los pobladores de origen extrapeninsular, especialmente en los núcleos más cercanos a los pasos pirenaicos.

Si en un primer momento el Camino Francés empleará las antiguas calzadas romanas, se producirá, a lo largo del siglo XI la reparación y construcción sistemática de puentes para salvar los vados de los ríos, eximiendo del pontazgo a los peregrinos, en cuya labor destaca el rey castellano-leonés Alfonso VI.

Además se trazarán nuevos itinerarios que acortarán las distancias de las antiguas calzadas romanas o viarios antiguos. Destaca el nuevo tramo abierto desde Logroño a Redecilla del Cami-

no, donde se instala el nuevo puente sobre el Ebro que dará lugar a la fundación de Logroño, o el tramo ejecutado por Santo Domingo, con el puente en el nuevo núcleo que recogerá su nombre, en un recorrido nuevo de 56 km., que enlazará en Belorado con el ramal de la calzada romana de Cerezo de Riotirón. Este nuevo tramo en su recorrido tendrá once kilómetros menos que el recorrido por la Vía Aquitana.

El efecto que el Camino tiene sobre los asentamientos preexistentes se refleja con claridad en el caso de Belorado, que constituye un magnífico ejemplo para efectuar la lectura de lo que Pierre Lavedan llamó la «Ley de la preexistencia del plano», o cómo, en el territorio y en la actual estructura urbana de los núcleos, la historia nos deja señales indelebles de sus anteriores organizaciones.

El antiguo Bilforato nace a los pies de la antigua fortaleza. En él se distingue un primer núcleo a sus pies, y un segundo recinto que se organiza en el eje de su Calle Mayor, que en dirección N-S se adapta en una curva al montículo del castillo.

Este eje principal se enlazaba con la antigua calzada romana. El Camino que se dirige transversalmente a él, creará una nueva calle y un ensanche a partir del siglo XII, dispuesto ortogonalmente a aquel en dirección a poniente. El Barrio Nuevo está ya plenamente consolidado en el siglo XIII, dotándose de una nueva ronda con cerca, que amplía el anterior recinto murado y nos muestra como el nuevo camino modifica el núcleo preexistente, que recibe un importante fuero en 1116 por Alfonso I de Aragón, que le dio la primera feria conocida en Castilla.

Otro nuevo tramo conocido del Camino lo ejecutará San Juan de Ortega, para atravesar los Montes de Oca, y permitir un recorrido más directo hacia Burgos. En este tramo abierto desde Villafraanca-Montes de Oca, se emplaza el monasterio-hospital de San Juan de Ortega, creando una calzada con diversos puentes para salvar una zona pantanosa.

El antiguo camino, que se seguirá después utilizando por estar más protegido, especialmente en época invernal, es el que recorrer y baja por la ribera del río Arlanzón, pasando por Arlanzón e Ibeas de Juarros.

La estructura urbana de Villafranca-Montes de Oca nos señala la importancia del antiguo camino. Su estructura lineal se dispone a lo largo de él. Y curiosamente el nuevo ramal, que surge en un lateral de dicha linealidad, no va a generar tejido urbano alguno, situándose únicamente en su salida el gran hospital de origen medieval que hoy se conserva en esta población.

En el urbanismo que generará el Camino pueden distinguirse varios tipos de organizaciones de estructura urbana. Por un lado las ciudades antiguas repobladas, donde se ha mantenido el antiguo recinto amurallado. Son ciudades de origen romano, donde se reconstruye la muralla, ocupando su interior. Los casos de León o Astorga son un claro ejemplo. En León el crecimiento de la ciudad hará que nazcan fuera del recinto romano los arrabales de San Marcelo y San Martín a los que dotará Alfonso XI de nueva cerca que los circunde en el siglo XIII.

Ciudades medievales anteriores al Camino, que normalmente conservan tejidos antiguos y donde después el Camino ha generado otros crecimientos. El caso citado de Belorado, o en núcleos más pequeños como Fromista, donde se aprecia un pequeño recinto apoyado en un pequeño altozano en torno a Sta. María del Castillo, que sustituyó a una antigua fortaleza. En Castilla es uno de los tipos más frecuentes.

Ciudades de plano regular, normalmente realizadas en su nuevo trazado a partir de un fuero concreto. Son por lo general organizaciones planimétricas apoyadas en el Camino, que es su eje principal. Existen modelos elementales, los auténticos núcleos lineales, compuestos por dos manzanas de casas en hilera, a ambos lados del Camino. El caso de Burguete, con viviendas ais-

ladas, villa dependiente de Roncesvalles, que antes de ser cedida a él en el siglo XII perteneció al monasterio de Santa Fe de Conques. Su arquitectura actual es producto del incendio de 1794 provocado por tropas francesas reconstruyéndose con la misma parcelación.

Molinaseca es otro ejemplo magnífico, núcleo citado en 1097 y al que se da fuero conjunto en 1193 por los monasterios de Sandoval, Carrizo y el Obispado de Astorga. En ella se conservan los callejones de aguas entre cada parcela.

Una lectura de su parcelario permite ver cómo, en gran parte de la mayoría de este tipo de núcleos en el Camino, sus parcelas originales, disponía la casa hacia la calle Real, dejando una huerta en la zona trasera. La misma organización parcelaria la podemos encontrar en Santo Domingo de la Calzada.

El núcleo regular por excelencia del Camino es Puentelarreina. En su estructura se distingue un eje principal y dos ejes menores paralelos que se doblan en el extremo para encontrarse con el central ortogonalmente, disponiendo, una puerta en cada extremo del núcleo. El lugar nace a partir de la construcción del puente sobre el río Arga en 1025, debido a Doña Mayor de Navarra. A finales del siglo XI se repuebla por francos, recibiendo el fuero de Estella en 1122 por Alfonso I el Batallador.

La organización parcelaria actual de Puentelarreina refleja lo señalado en los núcleos elementales lineales. La parcela con frente a la calle principal y a la calle trasera, dispone en la primera la casa y en la trasera todavía encontramos espacios vacíos destinados a huertas. La calle trasera servía para instalar en ella edificaciones auxiliares como pajares y cuadras.

La cerca se sobrepasará pudiendo ver cómo estos edificios auxiliares se conectarán con una edificación adosada a la muralla por el exterior, cuando aquella dejó de tener sentido como límite de seguridad y de control económico.

Núcleo de características paralelas es Sangüesa, apoyado en el puente de Santa María sobre el río Aragón, Sancho Ramírez le dio fuero en la segunda mitad del siglo XI. Y el mismo fuero de Estella es dado en 1122 al Burgo Nuevo por Alfonso I. A diferencia de Puentelarreina el núcleo ha crecido con este nuevo burgo convirtiéndose en un núcleo biparroquial. El nuevo burgo se añade en paralelo en un lateral del antiguo, organizándose en dos manzanas lineales con eje viario central.

Otro núcleo regular de tipo lineal es Grañón, con tres ejes paralelos, uno central principal y dos laterales, que en este caso no llegan a morir en sus extremos con el primero. El núcleo que nace cerca del castillo que le da nombre, citado en el siglo X, recibirá fuero en 1256 por Alfonso X el Sabio. También como en los ejemplos elementales mantienen la organización de la parcela citada, dando al eje principal la casa, dejando la huerta en el interior y como mucho se ofrece un bloque auxiliar destinado a pajar y cuadra que se abre a la calle lateral.

A medio camino queda Redecilla del Camino, pues al eje principal se añade en un lateral, cortando la profundidad de las manzanas, un viario lateral que es convergente al primero, creando una solución de borde a modo de proa. La disposición parece una necesidad de modificación del esquema original que imperó en gran parte de los núcleos del Camino, aunque no tuviesen plantas regulares, por necesidades de crear una manzana en borde para pajares y cuadras. El núcleo se conoce en el siglo XI, citando que existe un hospital en 1189.

Otro tipo son los núcleos itinerarios o lineales, de carácter no regular, que pueden corresponder a lugares preexistentes al Camino, que se van desarrollando en torno a aquél. Ejemplo paradigmático es Castrojeriz, fundado el núcleo apoyado a los pies de Castrum Sigerici y del castillo medieval, y que será repoblado en el año 855 por Munio Nunio, recibiendo el primer fuero, propiamente dicho, de Castilla en 974 por Fernán Gonzalez. Su

carácter lineal, no corresponde a un único eje viario sino a un tejido complejo, que incluso tendrá su arrabal extramuros en el siglo X: el Barrio del Manzano.

Núcleos más elementales de tipo lineal no regular, pueden ejemplificarse en Hornillos del Camino, donde el Camino que constituye la calle principal serpentea, adaptándose su estructura a esa forma. En este caso concreto se aprecia en la actual organización que pudo tener un límite o cerca de forma redondeada, señalado en las cercas de las huertas traseras. El núcleo fue donado en 1156 al Monasterio de San Dionisio de París por Alfonso VII.

Otra tipología de núcleos es la que hemos denominado como núcleos con estructura compleja, compuesta por distintas entidades o burgos, que pueden tener o no organizaciones regulares y ser o no anteriores al propio Camino. Pamplona, la antigua Pompaleo, es un buen ejemplo pues la Navarrería aprovechará la antigua muralla, conociéndose que en ella existía mercado en el año 1087. El burgo se reconstruye en el siglo XIV, al incendiarse en 1324, abriéndose tres calles paralelas.

A este núcleo se añadirán tres burgos y una puebla. El burgo de San Miguel se establece en el extremo NO de la catedral como primer crecimiento en el siglo XI, siendo destruido en 1291. El burgo más singular es San Cernín creado a finales del siglo XI por francos, concediéndose fuero en 1129 por Alfonso I. Su planta exagonal excepcional está dotada de un eje principal de simetría y dos ejes transversales perpendiculares, que definen un conjunto de seis manzanas con amplios espacios lineales interiores de manzana.

A él se añadirá el burgo de San Nicolás, creado a finales del siglo XI, con forma rectangular deformada, con dos ejes principales y uno transversal, prolongación del principal de San Cernín. Se le dotará de muralla en 1253 a pesar de la oposición del burgo de la Navarrería.

A ellos se añadirá la Poble Nova del Mercat en el siglo XIII, ajustándose al borde NO del burgo de San Cernín, que desaparece en el siglo XVII, para construir en su lugar el convento de Descalzos.

Dentro de este grupo se puede incluir el núcleo de Estella cuyos distintos burgos fueron apareciendo a partir del siglo XI. San Martín, San Miguel, San Juan y San Salvador son los nombres que recibirán, conservándose actualmente todos ellos menos el último. Cada uno de ellos tendrá su propia organización concejil hasta que se fusionan en 1266.

EL CAMINO COMO INFRAESTRUCTURA Y SU DOCUMENTACIÓN

Uno de los temas centrales en torno al Camino es su propia identificación como infraestructura real, que aunque ha estado en uso casi permanentemente los cambios territoriales sufridos en el mundo rural a partir de los años 60, junto con la ejecución de infraestructuras, han modificado su disposición.

Se siguió para ello un método que combinaba lo aportado por las distintas referencias bibliográficas y documentales del propio Camino, con aquellas otras sobre caminos históricos en especial de época romana, junto con el propio análisis concreto del territorio.

Este trabajo último se realizó, por un lado en base a la identificación de caminos antiguos o restos de los mismos obtenidos de series de fotos aéreas, que nos permitieron señalar las trazas del Camino que habrán sido afectadas por las modernas infraestructuras. Junto a ello se empleó asimismo las bases cartográficas históricas territoriales de finales del siglo pasado y primer tercio del presente, a escala 1:50.000, que nos proporcionaron tanto información directa de los antiguos caminos, como topónimos relativos a los mismos a fin de confirmar su preexistencia.

El objetivo de esta identificación, que incluyó la propia caracterización de la infraestructura existente, con su anchura y tipo de pavimento, era el determinar los conflictos existentes, en cuanto a su uso actual y especialmente su continuidad como itinerario. Se quería además establecer en el caso de tramos desaparecidos, especialmente en los casos de coincidencias con carreteras de gran tráfico o pasajes complicados, el buscar otras alternativas usando caminos existentes, procurando recuperar su continuidad como camino practicable peatonalmente.

¿Cómo es el Camino hoy?. El Camino a lo largo de recorrido presenta características muy distintas, conservando algunos tramos organizaciones de interés que deberían ser específicamente preservadas.

Por ejemplo los tramos en forma de correidoiras en Galicia, en las provincias de Lugo y La Coruña. Adopta forma de camino hundido respecto al nivel de terreno circundante, siendo antiguos caminos de origen prerromano, que normalmente están jalonados por árboles.

Otros tramos de interés son los que empleando antiguas calzadas romanas, conservan sus perfiles e incluso su pavimentación. Conocido es el tramo de calzada romana enlosada de Leboreiro, o los tramos con restos de pavimento de grandes cantos rodados en La Faba, en la subida a El Cebreiro, por ejemplo. En otros casos la antigua calzada romana se ha mantenido en su traza, aun cuando su pavimento ha sido reutilizado para fines constructivos.

El tramo de calzada desde Calzada del Coto, que llevaba a la antigua ciudad de Lancia, se duplicó por el nuevo trazado medieval en paralelo a ella, a una escasa distancia de un kilómetro. Este tramo ha visto desaparecer su pavimento pero curiosamente ha mantenido su uso como itinerario junto al Camino. El nacimiento de Mansilla de las Mulas como villa fundada, con fuero en 1181 dado por Ferando II, con su puente, modificó el antiguo itinerario, habiéndose perdido el antiguo vado y puente de época romana.

En otros casos el Camino se convierte en una senda peatonal, como en algunos tramos de subida a los Montes de Oca. Menos habitual es encontrar una disposición del Camino creado con muros de contención pétreos, como en el caso de la salida del núcleo de Hontanas (Burgos), a su paso por el despoblado medieval de San Miguel.

Otro tramo singularísimo es el caso de conformarse como calzada sobreelevada, sobre el terreno natural, similar a las disposiciones de las calzadas romanas, en el tramo previo al paso del río Odrilla después de salir de Castrojeriz. El tramo se remata en el lateral con muretes de sillería que se abren en las cercanías del río para disponer una serie de alcantarillas, aunque desgraciadamente el antiguo puente fue sustituido por un tablero de hormigón al dragar y modificar el cauce del río, que tuvo sin duda una ribera más amplia de carácter semipantanosos.

En este terreno de los elementos de vado de los ríos es donde el Camino alcanza como infraestructura su mayor grado de interés patrimonial. Junto a los grandes puentes históricos, enlazados con conocidas poblaciones, como los ya citados de Logroño, Santo Domingo de la Calzada, Puentelarreina, Sahagún, Mansilla de las Mulas, etc., o los muy conocidos de Hospital de Orbigo, como el Paso Honroso, o el de Itero, «Ponsfitero», existe una pléyade de pequeños puentes y alcantarillas de distinto origen y morfología.

Estos últimos elementos son los que por su carácter tienen una mayor fragilidad, habiendo sufrido incluso agresiones recientes. Por ejemplo el pequeño puente romano de Leboeiro, cuya fábrica de sillería granítica fue picada y abujardada para limpiarlo, perdiendo la labra de origen. O algunos puentes de grandes lajas en Galicia, que han visto quebrarse sus enormes losas pizarrosas al paso de un rally de vehículos todo terreno que, con la publicidad añadida del Camino, mal utilizó esta infraestructura histórica.

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

Otras morfologías que adopta el Camino lo son fruto de modificaciones más o menos recientes, como las conversiones en pistas de servicio a las parcelas agrarias, ampliando el ancho del primitivo Camino, manteniendo suelos de tierra o gravilla compactada. Su conversión en cortafuegos, como en algún tramo de los Montes de Oca. Las carreteras, que lo son de distinto tipo, contando con firme asfaltado, desde pequeñas carreteras locales, como el tramo o la salida de Astorga en dirección a Foncebadón, o llegando a las carreteras nacionales, como la de Burgos a León, estando en ejecución su transformación en autovía.

EL CAMINO MODIFICADO: SU UTILIZACIÓN ACTUAL

Las modificaciones que ha sufrido el Camino, en los últimos cuarenta años lo han sido en escalas y dimensiones diversas, pero casi nunca las mismas han tenido en cuenta su utilización como itinerario de peregrinación, ofreciendo alternativa viarias al mismo.

Curiosamente la primera modificación moderna del Camino, que supuso la creación del Canal de Castilla a finales del siglo XVIII, ofreció una opción que se consolidó de modo inmediato. El Canal en su desarrollo cortó el Camino en el tramo entre Boadilla del Camino y Fromista. Pero los peregrinos emplearon desde entonces el camino de sirga, desde el cual tiraban las caballerías de las barcazas, cruzándolo por un puente junto a las esclusas de acceso a Fromista.

Otras infraestructuras más recientes superpuestas sobre el Camino, como es el aeropuerto de Labacoya del propio Santiago de Compostela o el pantano del río Sil, que obliga al traslado de la villa caminera medieval de Puertomarín, no dispusieron de alternativas específicas que no fuera la utilización de la carretera o de los viarios agrarios que no tenían ninguna conexión expresa con el itinerario histórico.

Lo mismo ha ocurrido con las carreteras, que normalmente han aprovechado directamente el trazado del Camino. Si esta política de convertir algunos tramos del Camino en caminos carreteros o caminos reales, a partir de la edad moderna, no ofrecía graves inconvenientes con el uso peatonal, las nuevas carreteras nacionales, el incremento e intensidad del tráfico, aumento de la potencia y velocidad de los vehículos, ha convertido en prácticamente incompatible la utilización del pequeño arcén, cuando existe, por parte de los peregrinos, con el uso normal del tráfico de vehículos a motor. Paradigmático de ello son los tramos de carretera en la salida de León, salvo en los casos de paso de los núcleos, donde las aceras han evitado este problema.

Pero quizás uno de los tramos más importantes que han dejado de usarse, por este motivo, es el paso de los Montes de León por el puerto de Manzanal, consolidándose hoy como alternativa el paso por Foncebadón para llegar al Bierzo. Curiosamente las guías e itinerarios del siglo XVII recomendaban que en época de invierno se escogiera el tramo de Manzanal, posterior camino real y carretea radial a La Coruña, como el más suave y menos duro. Hay que indicar que el paso de Foncebadón es el punto de mayor altitud en todo el recorrido del Camino en la Península, incluidos los pasos pirenaicos.

Menos explicable es la desaparición física del Camino en las operaciones llevadas a cabo en concentraciones agrarias. Se ha borrado físicamente la infraestructura repartiéndola y convirtiéndola en partes de fincas agrarias. Tenemos ejemplos de ello en los

tramos entre Grañón y Redecilla, o en la salida de Mansilla de las Mulas, donde ni siquiera los nuevos y amplios caminos agrarios, que se han trazado para la nueva parcelación de las fincas, han tenido en cuenta la existencia del Camino ni su posible continuidad.

Otros problemas habituales de carácter medio-ambiental es el uso habitual de los márgenes del Camino en los bordes de los núcleos, como lugares de escombreras, vertederos o estercoleros, aprovechándose para realizar los vertidos de la existencia del itinerario. De mayor impacto resulta el vertedero de la ciudad de Burgos asentado junto a uno de sus ramales de acceso.

En contraposición de ello el Camino también transcurre por áreas destacadas ambientalmente, que se reparten muy desigualmente por el territorio. En determinadas zonas, como en Galicia, no es infrecuente encontrar áreas arboladas, como carballedas, anexas al camino, que normalmente son usadas como espacios de descanso, compatibilizando su utilización como campas de romería. En este mismo territorio el jalonamiento por robles o castaños del Camino, especialmente en las corredoiras, son sin lugar a dudas uno de los elementos característicos del mismo. La estrechez de este tipo de morfología de viario, hizo que, a finales de los años ochenta, una limpieza y regularización del Camino realizada con una máquina dotada de pala mecánica, modificara uno de sus ribazos, al ser más ancha que el antiguo camino. Hay que indicar que a esta tipología viaria se le atribuye un origen prerromano, habiéndose obtenido dicho perfil hundido como producto de su utilización continua a lo largo de varios siglos.

Otras áreas naturales de interés son el paso del Camino por los vados de ríos, que normalmente disponen de riberas arboladas a lo largo de todo su desarrollo, especialmente en los grandes ríos de Castilla y León: Pisuerga, Carrión, Orbigo, etc. Y potencialmente las áreas y vaguadas de pequeños cauces de agua

o manantiales naturales que son espacios idóneos para crear agradables espacios de estancia. Realmente el peregrino en su caminar, especialmente en el área de la meseta, gran parte de Castilla-León y una porción de la Rioja, al recorrer un territorio de perfiles relativamente llanos y desarbolado, necesita elementos y áreas de descanso y protección. La sombra y el agua, en las épocas de buen tiempo, verano sobre todo, que es el momento elegido por la gran mayoría de los que andan el Camino, se constituyen pues en necesidades básicas, junto al alojamiento.

Otro problema básico es la baja calidad medioambiental de algunos de los recorridos urbanos del Camino, en especial en las entradas y salida de los principales núcleos urbanos, donde su crecimiento de borde normalmente tienen una escasa calidad.

Un ejemplo claro es el acceso a la ciudad de Burgos, que ha sido roto por el desarrollo del barrio de Gamonal, además de otras infraestructuras como el ferrocarril. Un camino alternativo propuesto en nuestros estudios, es hacer recorrer el Camino por la ribera sur del río Arlanzón, penetrando en la ciudad después de pasar por el área arbolada de la Cartuja de Miraflores y el espléndido parque de Fuentes Blancas, que llega hasta el propio corazón de la ciudad.

Los recorridos urbanos en los grandes núcleos de población plantean también en ocasiones problemas de orientación y señalización, que normalmente son de fácil resolución con el contacto personal con los habitantes del lugar. No obstante la calidad de su accesibilidad es con frecuencia muy deficiente en sus propios territorios municipales, olvidándose incluso de recuperar tramos perdidos o abandonados, que sólo tienen tratamiento en los propios cascos consolidados, aunque pensando más en el uso general de la población que en el carácter de camino que a la vez tiene determinados viarios o calles.

El caso de Santiago de Compostela es muy explícito al respecto. Mientras se han realizado grandes esfuerzos y recursos hacia el casco consolidado en relación con el Camino, el itinerario con penetración en su término municipal ha sido olvidado, teniendo los peregrinos que usar la carretera, con su limitado arcén, para llegar al núcleo, mientras el camino antiguo se encuentra semiperdido.

Este ejemplo nos sirve para plantear las distintas visiones sobre la utilización actual del Camino. Por un lado existe un nuevo fenómeno de recuperación en la conciencia colectiva de los ciudadanos españoles. De repente se ha vuelto a descubrir que existe esta vía histórica y se quiere recorrer. El objetivo es llegar a Santiago, como las peregrinaciones históricas de mero carácter religioso, pero junto a este fondo se une, superpone e incluso en ocasiones lo oculta, un deseo de recorrer y conocer el territorio, convirtiéndolo en una actividad que personalmente se convierte en un reto.

Como he señalado en otras ocasiones el Camino se podría considerar como un tipo de senderismo cultural. Las personas que lo recorren, por problemas de oportunidad y tiempo, no se plantean realizar siempre un recorrido completo, sino hacer algunos tramos, e incluso ir completándolo en distintas ocasiones, aprovechando períodos vacacionales.

A la vez se ve el Camino como un reclamo turístico, que no implica el andarlo, sino que se realizan las visitas a los lugares y monumentos relacionados con él, utilizando medios de transporte por carretera. Esta actividad llevaba, antes de la identificación física del Camino histórico, a que las indicaciones existentes del mismo se colocasen en las carreteras que llevaban a los principales núcleos asentados en él, sin que fuera realmente el itinerario real.

El contacto y uso del Camino se realizaba, en este caso, en los propios núcleos objetos de visita, y era para la población española, hasta la masiva publicidad del Camino en los años ochenta, el modo habitual de ponerse en contacto con él.

Junto al uso peatonal, que es hoy el más masivo, se recorre el Camino en bicicleta, que antes de la aparición de las bicicletas de montaña, lo habitual para los ciclistas era emplear los tramos y carreteras asfaltadas.

La incomodidad de ambas utilizaciones, peatonal y ciclista, en los meses de verano, se ve normalmente resuelta por la flexibilidad de los caminantes. Existe la tendencia a la utilización de los caminos por los ciclistas, abandonando las carreteras de mayor tráfico, dado la peligrosidad de las mismas, habiéndose producido algunos accidentes mortales en estas últimas.

UN RETO URGENTE: RECUPERACIÓN Y GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA CAMINERA

Uno de los problemas centrales del Camino, como se puede deducir de lo ya dicho, es conseguir la continuidad de la infraestructura caminera.

En los trabajos de identificación y análisis del Camino que realizamos en los años ochenta, se acometió la determinación de itinerarios alternativos, para salvar puntos difíciles y conflictos, mientras estos puntos o tramos sean resueltos y recuperados. Ello constituyó una parte significativa de los esfuerzos realizados en dichos estudios.

Se puede señalar que en estas propuestas de itinerarios alternativos se recurrió a la identificación de ramales secundarios históricos del mismo, que podrían servir para un recorrido más agradable y especialmente menos peligrosos. Por ejemplo el tramo secundario desde la Virgen del Camino hacia Hospital de Orbigo, que se desvía para pasar por Villar de Mazarife. En este caso el ramal principal ha sido destruido por la carretera nacional.

Este ramal secundario, que se dirigía a cruzar el río Orbigo más al sur del puente medieval del Paso Honroso, utiliza una antigua calzada romana, y ha comenzado a usarse, después de una señalización elemental, con todo éxito.

La mayor dificultad en torno a la gestión de la propia infraestructura, tanto de cara a recuperación de tramos desaparecidos o eliminación de puntos conflictivos, como de su conservación y mantenimiento en uso, es la distinta propiedad de sus tramos. Aun cuando sea un camino público, puede tener carácter vecinal, municipal, provincial, regional o estatal, con todo lo que lleva consigo respecto a las competencias de cada administración pública y la dificultad de coordinación de las mismas.

Se puede reseñar alguna experiencia que ha combinado la capacidad de gestión de la legislación urbanística sobre este bien cultural. El gobierno autonómico navarro incorporó en la redacción de las Normas Subsidiarias Provinciales la calificación del Camino como sistema general. Es decir igualarlo al resto de las grandes infraestructuras públicas, lo cual permitió emplear el mecanismo directo de la expropiación, para recuperar los tramos desaparecidos en el ámbito rural navarro.

El caso fue en realidad producto de unas circunstancias especiales, como ser una comunidad uniprovincial y coincidir que estaban en revisión dichas normas urbanísticas. Pero lo más importante fue la decisión política de recuperar los itinerarios perdidos. Una simple delimitación con un pequeño ancho, incorporado en dicho documento ha permitido dotar de continuidad al Camino.

Sin embargo junto a actuaciones globales como la anterior, deducidas de figuras de planeamiento, se pueden poner en marcha otras que plantean una relación distinta en la gestión de las infraestructuras o tratamientos del territorio que le han afectado con anterioridad. Por ejemplo la creación de pequeños andadores incorporados en los programas de mejoras de carreteras estatales, regionales o provinciales. En todo caso la actual construcción de la autovía Burgos-León no debería suponer más problemas sobre el Camino, debiéndose procurar la continuidad del mismo y garantizar la compatibilidad del uso peatonal, en aquellos puntos en que puedan existir superposiciones.

De la misma manera un modo distinto de gestionar las concentraciones agrarias pueden incorporar la recuperación del Camino en aquellos tramos incompletos, dentro de las tierras concentradas.

Sin embargo habría que aclarar, que los nuevos tramos recuperados deberían tener un carácter elemental, no siendo infraestructuras de alto impacto. Una senda peatonal con un tratamiento de tierra y piedra apisonada adaptada al perfil del terreno natural es simplemente lo que se necesita.

La idea de crear pequeñas autovías peatonales, con movimientos de tierras, taludes o terraplenes, o la creación de dos caminos paralelos, uno agrario, uno destinado al Camino y la carretera, en las recientes obras realizadas en El Ganso, sorprende por lo que supone de ignorancia del carácter del Camino, aunque indica un claro cambio de filosofía, sobre un elemento que con anterioridad era simplemente ignorado.

Junto a la consecución de la continuidad del Camino, recuperando tramos perdidos o degradados, está la preservación de los tramos o elementos del mismo que por su conformación tiene especial interés cultural. Parece claro que el caso de los corredoiras, o los tramos empedrados antiguos, o aquellos en que presenta una organización de camino construido, como calzada resaltada o fruto de la creación de muros de contención, soluciones muy singulares en todo su recorrido, merecen ser protegidos.

Especial mención merecen los puentes, pontones, alcantariillas o pasos de vados con disposiciones diversas, que son sin duda los elementos más destacados de su infraestructura. Preservarlos en sus organizaciones propias, es pues otra misión básica en estos momentos, pues las actuaciones indiscriminadas, especialmente sobre los elementos y tramos más frágiles, están a la orden del día.

La instrumentalización a partir de lo que es la declaración de conjunto del Camino, en estos casos, pasa por la identificación de los tramos y elementos protegidos, pudiendo incorporarse como un catálogo urbanístico de las mismas, a modo de solución simple que se integre en las figuras correspondientes de planeamiento y se incorpore así mismo a la propia declaración. Ello mientras no se realicen la figura que prevé la Ley del Patrimonio en esta materia que es el Plan Especial de Protección.

ACOGIDA Y HOSPEDAJE EN EL CAMINO

Si el camino pudo acoger cifras de peregrinos en la Edad Media que llegaban al medio millón de personas, es porque existió una red de acogida notable a lo largo del mismo.

Como hemos visto en la documentación que nos aparece en los primeros itinerarios, precedentes del Camino francés, era una constante la creación de hospitales y lugares de acogida para los peregrinos desde los siglos IX y X.

La red hospitalaria en el Camino era muy densa de tal modo que en la Edad Moderna podríamos encontrar al menos un hospital en todos los lugares por los que pasaba el Camino, con la sola excepción de las distintas aldeas gallegas. Los hospitales se fueron creando en torno tanto a instituciones monásticas como también como fundaciones privadas o públicas de carácter civil, en muchos casos dependientes del concejo o del ayuntamiento.

La desamortización del siglo XIX afectó especialmente a este conjunto hospitalario, privatizándose los bienes y recursos de que eran beneficiarios los mismos, así como gran parte de los edificios hospitaleros. Gran parte de los pequeños hospitales rurales pasaron a manos privadas convirtiéndose en viviendas, dado que sus tamaños y programas eran fácilmente asimilables.

Algunas grandes instalaciones fueron reconvertidas en los años sesenta en edificios hoteleros, integrados en la red nacional

de paradores, como en los ejemplos de San Marcos de León o el hospital de los Reyes Católicos de Santiago de Compostela.

En otros casos quedaron abandonados o con usos auxiliares. Por ejemplo el Hospital del Rey en Burgos, que era el hospital de mayor tamaño en el Camino, con una capacidad de dos mil camas, ha servido puntualmente como lugar de acogida de guarniciones de soldados, y reconvertido en parte en viviendas privadas, hasta que en los años ochenta gran parte de su gran complejo se ha reconvertido en universidad.

El Camino a finales de los setenta no disponía de instalaciones de acogida prácticamente en ningún lugar. Los hospitales que no habían sido privatizadas estaban sin uso. La situación fue crítica en el arranque de la peregrinación masiva reciente. Y con relativa rapidez en estos últimos seis o siete años se han acondicionado bastantes lugares como albergues.

Hospitales modestos como los de Redecilla del Camino, en Hontanas, O instalaciones de gran tamaño como el de Villafranca Montes de Oca, que era el hospital, sin uso, en pie de mayor tamaño que se conservaba, con una organización más o menos completa, fruto de reformas y ampliaciones de los siglos XV al XVIII.

Es de reseñar también la existencia en Navarra de un grupo de hospitales medievales, de los que se conserva una nave de planta rectangular, dotada de contrafuertes en correspondencia con los arcos perpiaños interiores. Estos servían de soporte a una cubierta de madera a dos aguas, como el hospital de Larrasoaña.

Los hospitales rurales de edad moderna, como el de Redecilla del Camino, tenían una disposición compuesta por la vivienda del hospitalero y el bloque destinado a alojamiento, con salas distintas para mujeres, hombres y clérigos. Estas salas tenían carácter comunal, acondicionándose con camastros.

En el hospital de San Juan de Hontanas, cuyos datos fundacionales recientes se situaban a comienzos del siglo XVIII, la estructura arquitectónica de dicha época habría integrado un arco gótico, que perteneció con toda seguridad a un anterior hospital del cual no se tenían noticias. Es pues una señal de que la tradición del *hospitium*, aunque se podía perder temporalmente en el Camino, acababa por retomarse incluso aprovechando anteriores estructuras arquitectónicas.

Esta idea nos llevó a proponer, dada la necesidad perentoria de dotar de alojamiento a los peregrinos, la de recuperar edificios para dicho fin. Y en primer lugar procurando buscar aquellos que habían tenido ese uso con anterioridad. Los citados de Redecilla del Camino o Villafranca Montes de Oca, el de San Juan en Hontanas, o el del Cristo en Belorado.

Junto a ellos la posibilidad de recuperar edificios públicos que habrían perdido su utilidad, como por ejemplo las casas de maestros y escuelas de los pequeños lugares, u otros edificios de propiedad privada, sin uso y de cierto valor arquitectónico que pudieran ser gestionados para incorporarlos a dicho fin.

Desgraciadamente algunos de estos edificios, por circunstancias especiales, no ha sido recuperados y por el contrario han sido derribados como el hospital del Cristo en Belorado. Otros como el de San Juan en Hontanas por el contrario lleva ya más de cuatro años funcionando como albergue.

El ejemplo de Hontanas nos puede servir de referencia a la hora de actuar sobre estos edificios hospitalarios. La existencia de restos anteriores en el edificio, el citado arco gótico, nos hizo realizar una labor paralela arqueológica, rebajando los niveles existentes de suelos. Así se descubrió por completo el arco, llegando hasta su umbral y descubriendo las quicieras de la antigua carpintería, confirmando el carácter de puerta del mismo. Además se encontraron restos del solado del antiguo hospital, realizados con

un enlosado irregular, y junto a ellos una serie de silos subterráneos, excavados en el terreno natural y dotados de una tapa de piedra, en forma de losa de carácter practicable.

Además se localizó un tramo del muro que correspondía a dicha puerta, en paralelo a la calle y a la actual fachada, dentro del espacio del zaguán, y que habría sido completamente arrasado.

El proyecto se planteó conservar la estructura general del edificio, eliminando las tabiquerías que subdividían el antiguo zaguán, recuperando el paño de sillería, con su puerta adintelada y ventana que accedía a la escalera pétreo. Esta se recuperó en sus escalones pétreos, que fueron parcialmente desmontados, sustituyendo unas podridas vigas de madera de apoyo por un semiarco pétreo.

Pero la actuación interna más importante consistió en volver a dar carácter de puerta al arco gótico. Primero conectándolo a través del zaguán, abriendo el antiguo paso convertido en alacena. Y luego creando un espacio de doble altura entre él y la fachada, a modo de patio interior, iluminándose por la cubierta.

En la escalera que se montaba sobre el arco, se restituyeron sus escalones rotos por piezas enteras, a fin de retirar el muro adosado que servía de apoyo, eliminando el cierre de tapial e incorporándolo al citado espacio, que se constituye como un espacio abierto interior, reforzando la imagen plástica del arco.

Sobre él se eliminó la fábrica de adobes existente, abriendo un ventanal partido con columnillas de madera, que posibilite la iluminación de la estancia superior, uno de los dormitorios, que no tenía iluminación en su fachada trasera.

Asimismo se volvió a abrir uno de los huecos originales cegados en la fachada correspondiente a las habitaciones. El programa final situó dos bloques de servicios con duchas en planta baja y alta, ocupando una de las cuadras, en correspondencia vertical.

Junto al zaguán, ya convertido en espacio unitario, se ha creado la cocina en la antigua sala de planta baja. Y al otro lado del zaguán en la habitación que se accede por el arco, que fue una antigua cuadra, se sitúa una sala, presidida por una chimenea y dotada de un banco de fábrica corrido alrededor de sus muros.

En la planta alta se dispone, junto a los baños, dos bloques distintos de dormitorios. Uno de ellos uniendo dos habitaciones. Y el otro reutilizando el antiguo pajar y otra estancia aneja.

En la operación se limpió y consolidó el trasero callejón de aguas existente, así como una fachada lateral de una casa vecina abandonada que podría afectar al edificio. Además la rehabilitación incluyó la dotación y diseño específico del mobiliario del mismo: literas, mobiliario de cocina, mesas, bancos, luminarias, etc.

Dentro de este mismo programa se han rehabilitado para el uso de albergues de peregrinos otros edificios que no eran hospitales, como la escuela y casa de maestra de Pereje, o la casa forestal de Hospital de Orbigo, ejemplos de arquitectura de finales del siglo pasado y comienzos del presente.

En este terreno se ha avanzado notablemente desde los años ochenta, disponiendo ya en parte de los núcleos de algún refugio o albergue, gestionado habitualmente por el concejo o ayuntamiento. Diputaciones y Gobiernos Regionales han tenido un importante papel en su financiación aún cuando las rehabilitaciones no sean normalmente cuidadosas, tratándose más de lavados de cara o acondicionamientos someros de los edificios.

No obstante este gran avance, en los momentos álgidos de utilización del Camino, no consigue acoger adecuadamente a los peregrinos, usándose en muchos lugares, otros edificios públicos como polideportivos o escuelas, como lugares temporales de albergue. Aparece pues la necesidad de continuar completando la red existente de albergues, que debería seguir el criterio de rehabilitar reutilizando el patrimonio arquitectónico existente.

La distinta condición, capacidad, equipamiento y gestión de cada albergue hacen que su utilización sea hoy un caos. De una fase en que el uso del albergue era normalmente gratuito, se está llegando a otra fase en que hay que pagar una cuota, al menos para garantizar los gastos mínimos de mantenimiento, que puede ser fija o de carácter voluntario. Se puede decir al respecto que hay una urgente necesidad de coordinar algunos aspectos mínimos de funcionamiento de los albergues y de crear una auténtica red de albergues del Camino, agrupándose por comarcas, provincias y regiones.

La demanda de alojamiento y restauración que supone la peregrinación actual ha generado la aparición de ofertas hoteleras de carácter comercial instalados en el Camino, ayundándose de los distintos programas creados para fomentar y apoyar el llamado turismo rural. Esta nueva oferta se une a la comercial existente de tipo convencional instalada en los principales centros urbanos, que incluirán tradicionalmente el turismo comercial desarrollado por el Camino.

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

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

De todos es sabido que la arquitectura popular, como el producto tradicional más complejo, es el elemento que mejor presenta los modos de vida de una comunidad rural. Empleando las palabras de Viollet Le Duc, escritas en su Diccionario de 1867, la casa es lo que mejor caracteriza las costumbres, los gustos y los usos de un pueblo. Pudiendo generarse a partir de ella alojamientos con sabor propio de cada comarca.

LA ARQUITECTURA POPULAR Y LA IMAGEN DEL CAMINO

Si el Camino es un elemento territorial, la distinta arquitectura popular que vamos encontrando en su recorrido, es el elemento cultural que complementa y forma parte sustancial de los distintos paisajes por los que transcurre. En este sentido la definición de arquitectura que realizó Willian Morris, en una conocida conferencia impartida en 1881 en The London Institution, expresa inmejorablemente lo que entendemos como arquitectura popular, como *«conjunto de las modificaciones y alteraciones introducidas en la superficie terrestre con objeto de satisfacer las necesidades humanas»*.

Sin lugar a duda las imágenes cambiantes que nos da el Camino están íntimamente ligadas a la identidad distintiva de esta arquitectura, que expresamente se une al territorio con la utilización de los materiales que suministra aquél: tierra, madera, piedra, etc., con sus propias características.

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

El Camino no deja de sufrir lo que ocurre en el conjunto del mundo rural español en este campo. Y lo que sucede viene definido por un doble fenómeno, el abandono de los edificios tradicionales, y la generación de nuevos tipos arquitectónicos y la introducción de materiales constructivos disonantes respecto a los existentes, contribuyendo a la destrucción de la arquitectura tradicional.

Hemos señalado en diversas ocasiones que la arquitectura popular debe considerarse, empleando símiles naturalistas, como una especie en trance de desaparición. A partir de la transformación del mundo agrario español, en los años 60, se ha producido la rotura del modelo cultural rural, de tal modo que, se ha interrumpido el modo de producción de esta arquitectura, con la introducción de modelos arquitectónicos exógenos mal adaptados y de bajísima calidad, como el chalet o el bloque de viviendas.

Cabría señalar que frente a la idea de que los tipos tradicionales de la arquitectura son elementos casi invariables, tanto en el siglo pasado como en el presente se han producido notables variaciones en ellos, con influjos extraídos de la arquitectura urbana, o de traslaciones e incorporaciones de elementos, formas y organizaciones de otros lugares, así como extraídos de la arquitectura histórica que han sido de nuevo interpretados e incluidos en la arquitectura tradicional, y en un proceso de ida y vuelta, han sido de nuevo incorporados en la arquitectura moderna.

Quizás uno de los ejemplos más conocidos es la solana noroesteña y más específicamente el prototipo organizado en la llamada casa cántabra, apoyando el balcón de madera entre los muros laterales resaltados. Conocido es que estos muros resaltados son fruto de la experiencia en la lucha contra los incendios en las villas medievales, donde dominaba la construcción de madera, introduciéndolos como muros cortafuegos.

Su aplicación a los salidizos, o cuerpos volados cerrados de entramado de madera, es lo que generó esta forma, que fue abriendo el entramado hasta convertirse en balcones. Generándose una modalidad a partir de finales del siglo XVI y especialmente extendido en los dos siglos siguientes, manteniéndose los dos muros resaltados como sistema de apoyo y protección lateral del balcón, creándose el citado modelo.

A finales del siglo XVIII se comenzará a cerrar los balcones, apareciendo por primera vez lo que llamaremos galería acristalada. Son fruto de la experiencia de la carpintería naval y de la aparición de la ventana de guillotina en ella, de discutido origen inglés u holandés.

La galería acristalada se extenderá especialmente a finales del siglo XIX y principios de este siglo, para ser recuperada como idea por parte de la arquitectura de la vanguardia que la convertirá en los muros cortina acristalados de la arquitectura moderna.

En el Camino hoy podemos encontrar desde construcciones con techos vegetales, como las pallozas de El Cebrero, las viviendas de sobera o techo del Bierzo o la Maragatería, con sus distintas modalidades, hasta viviendas más evolucionadas como los caseíos navarros, con balcón-solana y sus organizaciones de gran programa, construidas sus fachadas en magníficas fábricas pétreas.

En Castilla y León, aparece especialmente agravado el proceso destructivo de esta arquitectura, en relación a otras comunidades autónomas, por razones culturales y de mayor evolución de los ejemplares existentes.

Es quizás uno de los problemas centrales en el Camino. En la transformación de esta arquitectura, se está imponiendo una igualación de los modelos. Se incorpora una casa encalada, con huecos horizontales y carpinterías de aluminio. En realidad es parte del proceso general cultural de globalización, eso sí de un modo que puede calificarse de «cutre».

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

Si analizásemos mínimamente la arquitectura del área, veríamos que junto a los revocos de barro, a partir del siglo XIX, se emplean revocos de cal, arena y barro local, que se dotan de recercados y dibujos a base de rascado. Solución de tratamiento externo que permite proteger mejor las fábricas de barro, sin que necesariamente cambie radicalmente su color.

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

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

Si en el mundo urbano existe una experiencia en materia de rehabilitación, que comienza a partir de las primeras legislaciones que proponen la reutilización del patrimonio edificado existe, en especial de la vivienda, frente a toda la política anterior de nueva edificación, en el mundo rural esta experiencia apenas es puntual hoy todavía.

Si escogemos otras arquitecturas en el Camino, como las de techo de paja de centeno de los Montes de León, con el ejemplo singular del núcleo de El Ganso, veremos que estas están total-

mente abandonadas, con las techumbres caídas, o a punto de derrumbarse. Si las comparamos con los ejemplares de los modestos «cottages» irlandeses, también de una sola altura y con el tejado de paja, recuperados y mantenidos como parte de su identidad, e incluso incorporados normalmente como alojamientos rurales, pondremos de manifiesto que es la falta de comprensión social de su auténtico valor cultural la causa fundamental de esa situación.

Frente a este panorama, sin embargo, en el Camino se ofrecen luces positivas. Se está intentando en algunos lugares que no sea la demolición el destino único de esta arquitectura. En lugares de Maragatería o del Bierzo se intenta mantenerlo, aún cuando el empleo de rejuntados y revocos de cemento sobre las fábricas pétreas, la incorporación de carpinterías inadecuadas, etc. hace que sea preciso un mayor esfuerzo dirigido a la recuperación concreta de soluciones locales constructivas.

El color del barro anaranjado maragato, por ejemplo, es esencial en el color final de sus fábricas pétreas, aún cuando sea solamente en el rejuntado final, eliminando los dañinos morteros de cemento en las fábricas pétreas.

Estos intentos junto a la aplicación de las experiencias de las escuelas taller en materia de rehabilitación rural, los intentos de recuperar técnicas concretas con artesanos jubilados que transmitan su oficio, las políticas de creación de alojamientos de turismo rural rehabilitando arquitectura popular, incluidos en distintos programas públicos, etc., hacen que se ofrezca una luz de esperanza en este difícil campo.

En nuestra experiencia que parte tanto del desarrollo de los primeros programas españoles de turismo rural, en Taramundi, La Vera y el Maestrazgo Turolense, de rehabilitaciones privadas y públicas, como del continuado estudio y documentación de la arquitectura popular, en el mundo rural, el ejemplo se demuestra

andando. Es decir un buen ejemplo de rehabilitación rural, resulta tremendamente útil, como demostración práctica de que es posible rehabilitar y de cómo hacerlo.

En el Camino, en concreto, además de aquellos primeros ejemplos rehabilitadores de antiguos hospitales, este criterio se está extendiendo a otros edificios del Camino, como algunas casas rectorales. Asimismo empiezan a aparecer en el ámbito de Castilla-León, como en Rabanal del Camino los primeros ejemplos de nuevas edificaciones destinadas al turismo rural, que emplean fábricas exteriores similares a las tradicionales.

Problema añadido a estas experiencias es la falta de normativas urbanísticas que generalicen y especifiquen estos acercamientos respetuosos. Todavía en gran parte del territorio, especialmente en Castilla y León, los numerosos pequeños municipios no disponen de planeamiento específico. Y si lo tienen normalmente no existe un mínimo acercamiento o intentos de adaptación de la nueva arquitectura a la tradicional existente. Y parece que ha llegado el momento, dado aquellas experiencias y aprovechando el impulso público de la declaración del Camino de Patrimonio de la Humanidad para intentar cubrir este hueco.

A MODO DE COLOFÓN: LOS PLANES DE PROTECCIÓN DEL CAMINO

Como hemos indicado desde los distintos problemas analizados del Camino, continuidad y recuperación de tramos perdidos, protección de tramos específicos de infraestructura, racionalización de lugares de acogida, creación de áreas naturales de descanso, protección de la imagen del Camino y de la arquitectura popular, la legislación nos ofrece un instrumento urbanístico que nos permita abordar racionalmente estos problemas: Los Planes de Protección.

El carácter territorial del mismo, su magnitud y las competencias específicas autonómicas, hace que éstos tengan que ser generados desde los gobiernos regionales. En tal sentido además parece necesario establecer la correspondiente coordinación concreta, empleando mecanismos como la Comisión Nacional o en un terreno más práctico entre las autonomías vecinas, a fin de evitar problemas en las áreas limítrofes, como podía ser por ejemplo proyectos conjuntos para dar continuidad a tramos contiguos del Camino.

Desde luego el desarrollo de este planeamiento especial, por ejemplo en el caso de Castilla y León, dada la importancia de incorporación de los pequeños municipios en la difícil tarea de protección del Camino, parece lógico que se desarrolle a nivel provincial, con la consiguiente coordinación de nuevo en las áreas limítrofes. Estos planes se están poniendo en marcha en la actualidad, mediante convenios de las Diputaciones Provinciales con la Junta de Castilla y León, siendo la mayor dificultad, en su puesta en marcha, la falta de cartografía adecuada en el ámbito rural.

Pero lo fundamental, para que estas figuras de planeamiento no sean meros documentos de papel, es que sean realmente asumidos por los distintos niveles de la administración que tienen capacidad de actuación sobre el territorio y el patrimonio. A fin de posibilitar unas adecuadas actuaciones convenientemente coordinadas, que puedan atajar los problemas enunciados y con la base de las experiencias previas existentes.