



GEOMORFOLOGIA DEL CAMINO DE SANTIAGO

Por Clemente Sáenz Ridruejo

HABLAR del Camino de Santiago es referirse a la ruta más importante de España, cordón umbilical que nos unió con Europa durante muchos siglos. Aunque con el tiempo llegase a haber caminos con más tráfico que este —y la vía jacobea lo tuvo muy importante— ninguno alcanzó tan enormes influencias religiosas, culturales, de surgencia y consolidación de núcleos urbanos, de construcciones monumentales, de conocimiento externo de nuestro país, etc.

Los aspectos citados han sido exhaustivamente expuestos en múltiples publicaciones y se han ocupado de ellos los más competentes historiadores y críticos de arte, al tratar otras

Es vana empresa querer añadir novedad a las cosas antiguas (Plinio)

cuestiones correlacionadas o en monografías específicas. Algunas, como la de Vázquez de Parga, Lacarra y Uría han sido un hito en la historiografía del Camino. Recientemente, el ingeniero de caminos Arturo Soria, ha sacado a la luz un libro magnífico sobre la materia.

El objeto del presente artículo es muy concreto: resaltar la buena adaptación a la estructura territorial de la vía compostelana.

Sin entrar en excesivos detalles, conviene precisar lo que voy a entender aquí por Camino de Santiago, pues, como se verá, hubo varios itinerarios y además la traza cambió con el tiempo. Me voy a referir al trazado «francés», dentro de su variante jaquesa, aunque luego defina

—brevemente— las de Roncesvalles y San Adrián. Es decir a la parte española del itinerario que pasa por Jaca, tal como viene descrita en el Codex Calixtinus, de mediados del siglo XII, cuando el Camino había «fossilizado» prácticamente. Pasa entre otras poblaciones, por Somport, Jaca, Puente la Reina, Logroño, Burgos, León, Astorga, Ponferrada y Portomarín.

Como estamos en el ámbito de la ingeniería civil, convendrá preguntarse acerca de quiénes trazaron este camino. Está claro, de entrada, que no se trata de una obra preconcebida, con un «proyecto» único, sino que, en cierto modo, se ha hecho camino al andar, según la ya muy manida y afortunada acuñación de don Antonio Machado. A mi modo de ver, la traza «definitiva» es resultado de un tejer de generaciones (tal vez, a veces, también destejer), de personas que en su mayor parte han quedado anónimas. Sin duda sufrió un proceso de «tanteo y error», con aproximaciones sucesivas a un óptimo bastante bien alcanzado, de difícil superación desde el punto de vista fisiográfico.

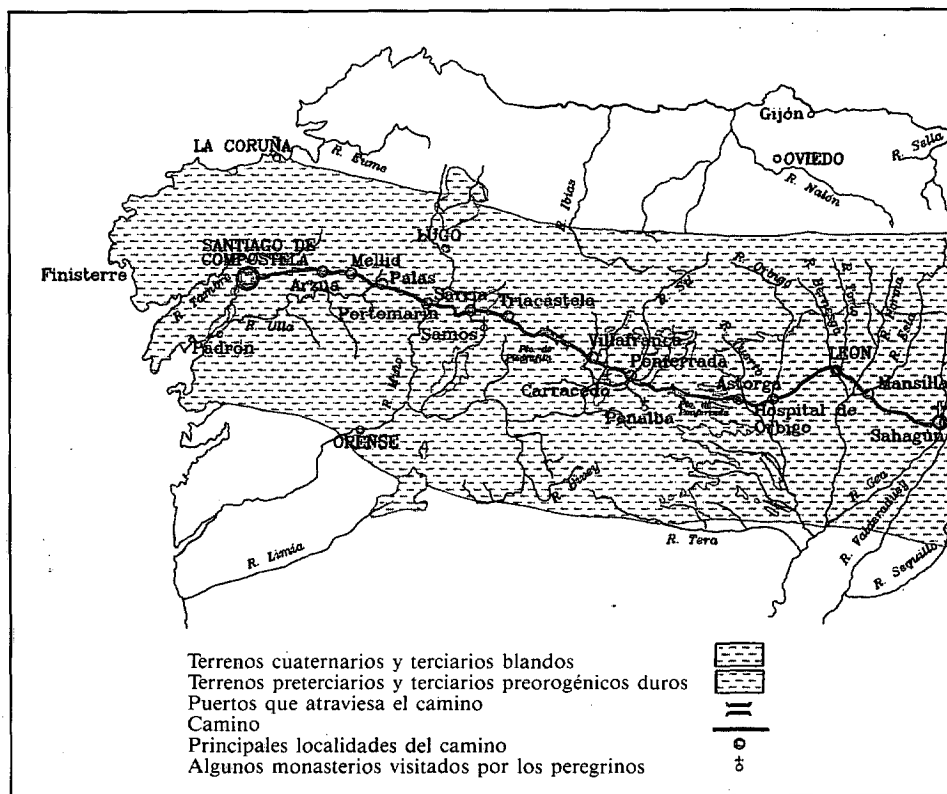
El Camino de Santiago es un ejemplo de «ingeniería popular». Pero ¿qué hemos de entender por tal? ¿Es acaso «el pueblo» capaz de hacer ingeniería? Dependerá, creo, de lo que entendamos por pueblo y por obra popular. Si la obra popular es aquella cuyos autores no se conocen, es evidente que la vía de Compostela puede concepirse así (como las cañadas mesteñas o casi todos los puentes medievales). Con esta materia ocurre lo mismo que con los versos de la juglaría o con los refranes. Alguien hubo de inventarlos alguna vez, pero luego el uso y la transmisión oral los han ido esquematizando sincopando, dando fuerza y estilo «populares». Es el pulimiento propio de los cantos rodados, productos de la usura sucesiva de la glera, arrastrada por la corriente y el tiempo (he oído en un lugar de Castilla el siguiente «refrán»: «c'a uno es c'a uno, y su circunstancia», que constata muy bien el rápido paso de la «clerecía» a la «juglaría».

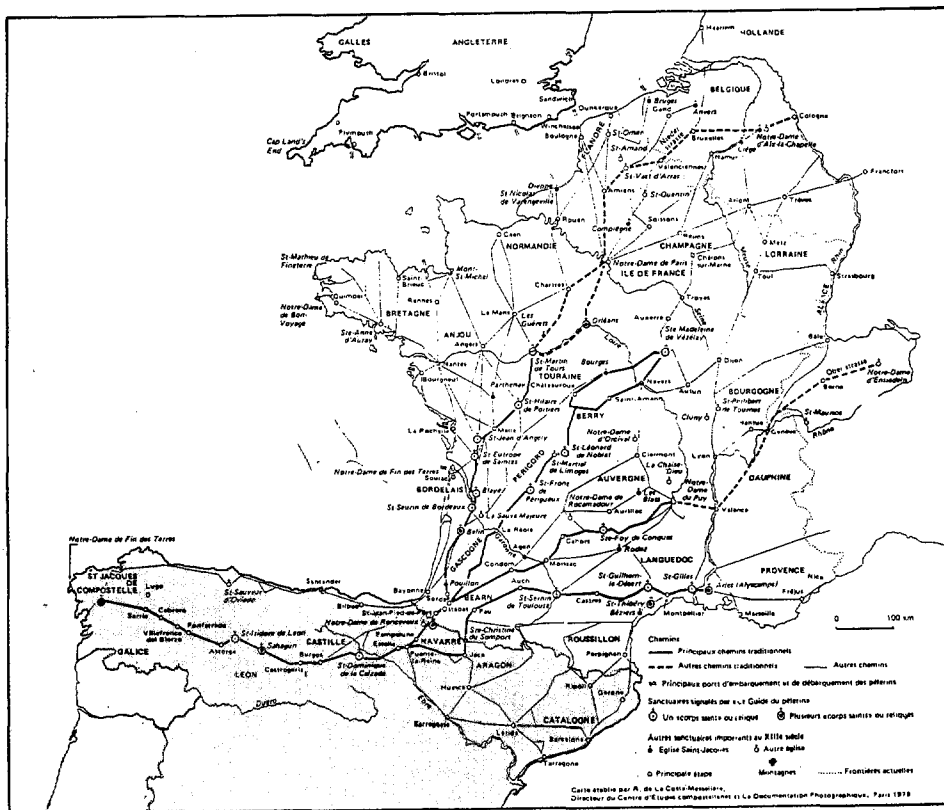
Muchas veces la investigación erudita descubre, siglos después, autorías que estaban olvidadas. En la vía

que nos ocupa sabemos de «ingenieros» que rectificaron la traza: Domingo de la Calzada y Juan de Ortega —aparte de diversos puentes, alberguerías y templos— hicieron al menos ocho leguas de camino nuevo. Pedro «el Peregrino» reconstruyó el puente sobre el Miño en Portomarín, hacia 1120; Diego Gelmírez, el gran arzobispo, fue el *viator* que recompu-so —en los mismos años— los 130 km que median entre Rabanal del Camino y Portomarín. San Lesmes, San Amaro y otros, levantaron hospederías y hospitales, etc. La ciudadanía (en denominación tan en boga, y tan decimonónica, para designar al común de vecinos, pero que deja fuera a aldeanos y villanos) participó, como es lógico, poniendo la mano de obra y sin duda luego contribuyó a la conservación y reparación por medio de los servicios comunales de facendera, extendidos desde la Edad Media.

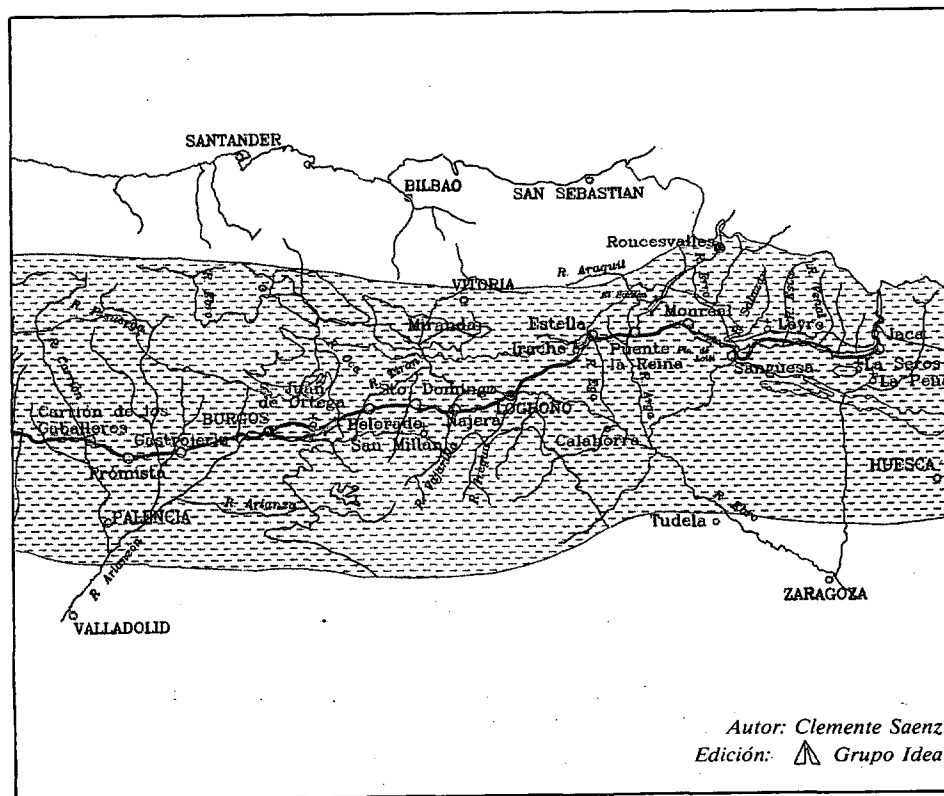
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS. Las exigencias que pudiéramos llamar técnicas del Camino de Santiago no estuvieron entre las más fuertes. Aunque los peregrinos solían agruparse por cuestiones de seguridad y apoyo mutuo, y aunque los grandes personajes

El Camino de Santiago es un ejemplo de «ingeniería popular»





El camino de Santiago. Documentación fotográfica (París 1977).



Autor: Clemente Saenz
Edición: Grupo Idea

que vinieron —reyes, príncipes con sus séquitos, ricos comerciantes— arrastraban copiosas comitivas, ni la cantidad ni la concentración de viandantes fue tanta como en las principales rutas comerciales y militares. Por ejemplo, el galaico «camino de Castilla» parece ser que soportaba, tras la Edad Media, un mayor tráfico que el jacobeo. Las concentraciones de tiro de las carreterías, con sus interminables convoyes, fueron muy superiores a las de los séquitos enunuciados. El tipo de tráfico santiagouero incluyó muy poca rodadura, y por tanto el camino, aunque fuese «calzado», en largos tramos, lo estaría por el tráfico inducido de abastecimiento y de interrelación entre las villas que atravesaba. Es evidente que las precedentes calzadas romanas se hicieron bajo exigencias constructivas muy superiores a las de las vías de los peregrinos, quienes venían andando o en acémilas.

En el extremo opuesto de los requerimientos técnicos —más bien de su ausencia— estuvieron las cañadas de la Mesta. En ellas, aunque los rebaños fueron copiosísimos, el tráfico humano fue mínimo: unos pocos miles de pastores al año, repartidos en casi una decena de rutas principales. Hacían noche al sereno; a menudo rehuían las poblaciones importantes; apechugaban con las vargas, sin temor a las pendientes; buscaban alturas, fuentes y prados; no había medio alguno de rodadura... Solamente en los grandes ríos, desgraciadamente tan escasos en España, necesitaban puentes. El resto los podían vadear, desde sus mulas hateras.

Resumiendo: el camino compostelano necesitaba hilvanar villas y ciudades, donde los santiagoueros dispusiesen de protección, abastecimiento y hospedaje; debía acercarse a los santuarios en los que, según el calixtino, reposan los «cuerpos de santos... que han de visitar los peregrinos»; requería de puentes para cruzar los torrenciales ríos de Hispania (en algunos lugares hubo barcas) pero su «pliego de condiciones» apenas hubo de fijarse en minucias de pendientes, anchuras o radios.

Otro asunto importante para los piadosos viandantes fue, sin duda, el climático. Al igual que ahora los turistas europeos, procedían de climas dispares, pero casi siempre más llu-

viosos: Como dice Chaucer en sus Cuentos «los peregrinos buscan alegres las rutas del sol». El Camino Jaqués está muy bien trazado desde esta perspectiva. Aunque *velis nolis* ha de pasar el Pirineo y atravesar Galicia, más de los dos tercios del recorrido lo hace por la Hispania Seca, entre las isoyetas 600 y 400.

CONDICIONANTES HISTORICO-POLITICOS. El Camino Jaqués se desarrolla, en el escenario de la Reconquista, condicionado por el movimiento de avance de los dominios cristianos. El paso de unos a otros reinos o condados no era óbice: el carácter de «romero» servía de «pasaporte» suficiente entre Aragón, Navarra, Castilla y León, sin que importase gran cosa el estado momentáneo de las relaciones mutuas entre ellos.

Otra cuestión bien distinta fue la de mayor o menor proximidad de los poderes califales o taifales. A pesar de la tan cantada convivencia de las tres religiones monoteístas, esta sufrió explosivos altibajos, y es natural que los europeos —venidos de tan lejos, en época de tanta desinformación— procurasen no acercarse demasiado a los territorios musulmanes. En especial durante las asperezas del «siglo de hierro», en el que surgió realmente el Camino, aún con precedentes en el IX.

Las algaras fulminantes, destructivas, representaban un peligro real, aunque fuese remoto en términos de probabilidad. Podrían ponerse variados ejemplos: el año 924, los ejércitos de Abderrahman el Grande, «numerosos como las arenas del desierto», hicieron la Campaña de Pamplona (tan bien estudiada por el ingeniero de Obras Públicas Cañada Juste) y recorrieron el tramo navarro del Camino de Santiago. Más tarde Almanzor, en sus aceifas veraniegas, aterrorizaría las poblaciones del Camino en más de una ocasión y sí, en su Campaña de Compostela respetó la tumba del Apóstol y al viejo monje que sobre ella oraba (aunque se llevase puertas y campanas), el año 1002 mató a doscientos frailes del «Monasterio» por antonomasia, San Millán, al borde de la ruta jacobea.

Por ello el primitivo Camino iba directo a Burgos desde Guipúzcoa y, cuando bajó al Ebro, lo hizo muy ríjo

Los peregrinos buscan alegres las rutas del Sol»

arriba, en Logroño. Téngase en cuenta que el valle central ibérico estuvo en manos agarenas hasta el siglo XII: Tauste cayó definitivamente del lado cristiano en 1107, Zaragoza en 1118 y Tudela, la última, en 1119. Esa es la causa de que el Camino haga como dos escalones, uno en Jaca y otro en Estella/Logroño, correspondientes al progreso de la Reconquista que, como es sabido, corrió lenta en Aragón (hasta Alfonso el Batallador), más rápida en Navarra (los pamploñeses habían llegado a las cabeceras del Duero en el s. X) y mucho más en el reino de León. Nuestra vía de peregrinos podría haber pasado el Prepirineo, Gállego abajo, en el estrecho de la Peña y haber corrido las Bardenas, por tierras más llanas y soleadas, pero hubo de protegerse por las sierras de Guara, Gratal y Santo Domingo. En sus tramos orientales el Camino se ampara en los montes, en los occidentales marcha a campo abierto (Tierra de Campos), muy alejado de las extremaduras en el entresiglo de su fosilización (XI-XII).

Aún con todas las susodichas precauciones, el santiaguero sufría también peligros provenientes de las propias poblaciones autóctonas. Son famosas las invectivas de Aymeric Picaud, canciller del papa Calixto II y

autor de una guía de la peregrinación en el s. XII, cuando se refiere a las costumbres de vascos y navarros, a los que atribuye toda suerte de comportamientos salvajes, alertando a los peregrinos de las calamidades que les acechan en su territorio y de los tributos injustos y vejaciones que allí les esperan (Aymeric tenía una animadversión visceral hacia los vascos, gran prevención hacia los castellanos y mejor opinión de los gallegos, que «entre los pueblos incultos de España son los que más se asemejan a nuestra nación gala, si no fuera porque son muy iracundos y litigiosos»). Visceralidades aparte, parece ser que los contratiempos en el Pirineo fueron auténticos, que seguían siéndolo en el s. XIV —según nos transcribe el profesor Bravo Lozano de un peregrino inglés— y que eran extensivos a otros territorios, como el bandidaje en la comarca de Juarros y Montes de Oca, en el s. XII, o las humillaciones de don Suero de Quiñones a los caballeros que hacían el Camino, en el s. XV.

VERSIONES ULTRAMONTANAS DEL CAMINO. No es este el lugar de referirse a los peregrinos más occidentales del Apóstol —miles anualmente— que llegaron a Santiago por mar, ahorrando una parte de las penalidades del viaje, aunque se sometieran a los peligros de las olas o de los normandos. El hecho es que hubo numerosos desembarcos en Castro Urdiales, Santoña y otros puertos cántabros y también asturianos, cuyos protagonistas iban luego, o bien a incorporarse por Oviedo a León, junto al puente de San Marcos, o bien atravesaban por los montes lucenses. Como los hubo que arribaban en Vivero, La Coruña (a veces atestado su puerto de naos del peregrinaje), Laxe, Corcubión y Noya. Y en Padrón, el más cercano a Compostela, apeadero del Apóstol, tras desafiar la «costa de la muerte».

Aunque hay opiniones para todos los gustos, parece que la versión más antigua de la ruta fuese —dentro de las peatonales y recogiendo alguna de las marítimas— la costera del Cantábrico, que si bien estaba alejada de los fragores de la Reconquista, era a su vez la más tortuosa y pasada por agua. Dentro de las dificultades cantábricas, el camino hilvana las depresiones cuando las hay, interiorizán-



El Camino de Santiago a su paso junto al despoblado de Urbe. Cirauqui (Navarra).

Las fosas tectónicas que aprovecha el Camino están orientadas según el paralelo

dose. Ya de entrada se acoge a la canal de Oyarzun (trás pasar la frontera de Hendaya). Al llegar a Vizcaya toma por el eje del sinclinal terciario, de terrenos más viables, que va de Elgóibar a Punta Galea, evitando la costa, por el norte de la Ría. A partir de Laredo, de nuevo se acoge a las facilidades del corredor de Torrelavega (aunque hubiese algunos peregrinos que fuesen por la costa, por Santander). En Asturias hay otro corredor, el de Infiesto, cuyos terrenos blandos permiten ir a Oviedo y mas allá, desde Arriondas, por la depresión intramontañosa. A partir de Oviedo, algunos iban a León. Otros se aventuraban en un subir y bajar montes, por la Espina, Tineo, Allande, Puerto del Palo, Salime, Fonsagrada, Lugo y Pallas de Rey, donde enlazaban con el Camino Jaqués. Aunque no entre en detalles, cabe observar aquí que las fosas tectónicas que aprovecha el Camino están orientadas según el paralelo y que esta disposición (con el resultado de la penetrabilidad este-oeste y las dificultades meridianas) es consustancial a todo el territorio español y una gran ventaja aprovechable por las rutas que van de oriente a poniente.

La siguiente versión del Camino Francés es la que antes he llamado de San Adrián, por Alava. Corresponde

a un momento en que los peregrinos más occidentales no tuvieron ya temor a asomarse a la depresión del Duero en su sector castellano, pero todavía se hacía un buen tramo ultramontano. Y por supuesto, seguirían utilizándolo posteriormente muchos «romeros» que entrasen por Irún; aunque la mayor parte de los jacobinos del eje atlántico pasaban por Valcarlos, dadas las mediocres condiciones de ruta y albergue existentes en la zona vascopirenaica.

La versión alavesa del Camino iba desde Irún a Oyarzun, Tolosa, Villafranca de Oria e Idiazábal, a pasar la divisoria cerca del Aitzgorri, entre Cegama y Zalduendo, por el famoso túnel-cueva de San Adrián. Luego seguía por el llano de Vitoria, a introducirse en la cubeta de Miranda, cruzando el Ebro en esta ciudad, para llegar a Burgos tras alcanzar Briviesca, colándose en la Bureba por el estrecho de Pancorbo.

No es necesario subrayar que los habitantes de las regiones lejanas a estas rutas también visitaban la tumba del Apóstol y que había otros caminos que acudían a estos troncales, de los de Lara o los cameranos, de los portugueses o catalanes. Cuando progresó la Reconquista, nuevas poblaciones se sumaron al peregrinaje, creándose una gran red de caminos subsidiarios del de Santiago, aún mal estudiada. Sobre tan interesante tema se hizo un simposio en Calahorra, en 1980, organizado por Hispania Nostra.

MORFOLOGÍA GENERAL DEL CAMINO JAQUES. Obligadamente, se trata de pasar los Pirineos y correr el paralelo por la cara meridional de la Cordillera Cantábrica. Ya se han señalado las forzadas dificultades con que hay que apechugar en dicho paso y en la intrincada topografía del nudo galaico. También se han hecho ver las ventajas que en casi toda España suponen los trazados que buscan el Poniente, como es el caso que aquí nos ocupa.

Si zonificamos la Península con la vieja —y metodológicamente eficaz— división de Hispania Arcillosa, Hª Calcárea e Hª Silíceas, la primera representa un conjunto de terrenos blandos, en general erosionados y de morfologías más suaves que en las otras dos, que rellenan fosas y cube-

Por encima de los dos tercios del desarrollo del Camino Jaqués se hizo por la España de las arcillas

tas o depresiones costeras. La Hispania Arcillosa es la que presenta mejores características para la marcha de las comunicaciones, aunque adolezca de algunos defectos secundarios, como el mal drenaje del suelo o la poca fijeza de los cursos fluviales (y peores estribos para sus puentes). En líneas generales se trata de terrenos terciarios (no todos) y pueden añadirse los grandes glaciares y rañas, las terrazas de los ríos y poco más. La Hispania Caliza y la Silíceas son mucho más anfractuadas y, por tanto, menos aptas para el trazado viario.

Pues bien, por encima de los 2/3 del desarrollo del Camino Jaqués se hizo por la España de las arcillas, o en marcha franca o hilvanando habilidosamente cubetas adecuadas. El programa de este hilván puede enunciarse así: en su tramo inicial el Camino, tras saltar la divisoria con la mayor brevedad posible, se coloca entre Pirineo y Prepirineo, para ponerlo a cubierto, por medio de este último, de los peligros bélicos expuestos. Las diversas «concas» intrapirenaicas tienen el inconveniente de estar fuertemente individualizadas por la erosión (lo que es la causa de que nunca haya existido una carretera estratégica longitudinal en el lado



español y también, en la alta Edad Media, de la gran compartimentación en condados y reinos separados). Pues bien el río Aragón es el único que «barre» el Pirineo, por medio de la Canal de Berdún, marchando paralelamente al eje montañoso. Por la Canal va la vía jacobea. Más al oeste hay otro llano intrapirenaico: la cuenca de Pamplona. Está menos individualizada geológica (véase plano) que morfológicamente. A ella se dirige la ruta, tras remontar la modesta divisoria entre Aragón y Arga.

Aprovechando el esguince de Estella, los trazadores metieron el camino en la fosa tectónica del Ebro. En Estella lleva ya 170 km en el territorio español. Luego el Francés remonta el valle del Ebro, cruzando el río, y aprovechando una circunstancia única: las fosas terciarias españolas son independientes; sus rellenos no se tocan, pues están separados por guirnaldas montañosas; solamente las depresiones de Ebro y Duero juntan sus sedimentos terciarios en el pasillo de la Bureba. Por la Bureba accede el camino a la fosa del Duero (circunstancia que no supo beneficiar el ferrocarril, empeñado en introducirse en la cubeta de Miranda por el boquete de las Conchas de Haro, en-

En el Camino de Santiago se aprovechan en parte las calzadas y, en parte, sus ideas rectoras

Señal de piedra entre Manjarín y El Acebo (León).



redándose en los Obarenes). Así nuestra ruta se planta en Burgos, cumpliendo los 325 km.

Desde Burgos a Astorga el Camino Jaqués avanza, sin especiales dificultades, por la fosa del Duero. En Astorga la distancia recorrida está ya cercana a los 540 km.

Ante la inminencia de las dificultades del nudo gallego, en plena Hispania Silíceo, los trazadores medievales emplearon una última argucia: hilvanar la cubeta del Bierzo. En Villafranca, al final de la comarca berciana, el recorrido es ya de más de 600 km. En adelante, hasta Santiago, que está en el kilómetro 775, las estrategias se convierten en tácticas, que luego detallo.

Un tema concomitante al de la estrategia del Camino es el del aprovechamiento del palimpsesto preexistente, en la práctica de las vías romanas. Aunque tenemos la tendencia a colocar un precedente romano a cada carretera actual, la adjudicación sistemática no es cierta o, al menos, es una verdad a medias. Depende, más que nada, de la evolución que sufrieron, en la «Edad Oscura» (de grandes cambios y destrucciones) los núcleos enlazados por cada *iter*.

En el Camino de Santiago se aprovechan en parte las calzadas y, en parte, sus ideas rectoras. En este segundo caso el camino marcha paralelo y no muy lejos de la vía matriz, habiéndose cambiado la traza al perder importancia unas ciudades en detrimento de otras. Como el ámbito de un artículo no da para más, me limito a un ejemplo: la surgencia de Nájera como núcleo clave del Reino de Navarra, hace que Domingo de la Calzada, —un siglo después de esa emersión— traslade un buen tramo del camino hacia el sur, separándose de la vía romana. Pero puede decirse que «va sobre ella», pues la idea es la misma: alcanzar Astorga desde Logroño (*Vareia*, el puerto fluvial inmediato), a través de la Bureba. En este sentido lato, podemos calcular que un 55 % del Camino Jaqués se hizo sobre las vías de los itálicos (puede ser algo más si se piensa que hay muchas pérdidas). La bajada a Jaca (*Summo Pyrinneo-Iacca*); el tramo Logrono-Burgos, de Burgos a León (en los 50 km del Pisuerga el *Iter* es más norteño), de León a Astorga y al

Cebrero, el camino se hace «sobre» las vías. Del Cebrero a Santiago sólo pueden certificarse los últimos 50 km.

PARTICULARIDADES DEL TRAZADO. La llegada a la frontera española se hace por la Gave d'Aspe, un curso cuyo valle se va estrechando por el retoque fluvial sobre las formas glaciares. La ascensión al puerto propiamente dicho comienza en Urdos. Arriba, en Somport (*Summo Portu*), estaba el hospital de Santa Cristina, que el «*Liber Sancti Jacobi*» califica de «lugar de recuperación para los bienaventurados peregrinos». El lomo del puerto es breve y está a la cota 1640. Enseguida comienza la rauda bajada a Canfranc, Aragón ayuso. Este río está —de momento— tan enfilado al meridiano, que permite salir rápidamente del Pirineo. La varga termina en Arañones, abriéndose el valle en Villanúa y mas aún en Castiello de Jaca, donde remata el glaciario cuaternario, con la morrena frontal más avanzada. Inmediatamente está Jaca. El camino, heredero de la vía romana de Caesaraugusta, cambia varias veces de orilla, en puentes que se conservan, entre frescos praderíos. De Somport a Jaca se recorren 30 km.

El excepcional dispositivo del Aragón en la Canal de Berdún (con cambio brusco de dirección en Jaca, donde los conglomerados de la Peña de Oroel cierran el paso) permiten que el camino de Francia siga el amplio valle, por sus fondones de desarrolladas terrazas. En principio circula por el lado izquierdo o meridional del río, para facilitar el desvío de los peregrinos a la balma salediza de San Juan de la Peña, que cobija un claustro —al que sirve de techo— y el enterramiento de los primeros señores de Aragón, cuyo dominio se ceñía a esta cuenca intrapirenaica. La paliza —con subida de 600 m— compensaba, sobre todo habida cuenta que en el mismo desvío visitaban la joya monástica de Santa Cruz de la Serós.

Al poco, en el Puente de Astorita, llamado «de la Reina», como el navarro, el camino cambia de margen. Con ello han de tenderse puentes para ir saltando los tributarios consecuentes que bajan de los valles pirenaicos: el Veral, de Ansó, y el Esca,

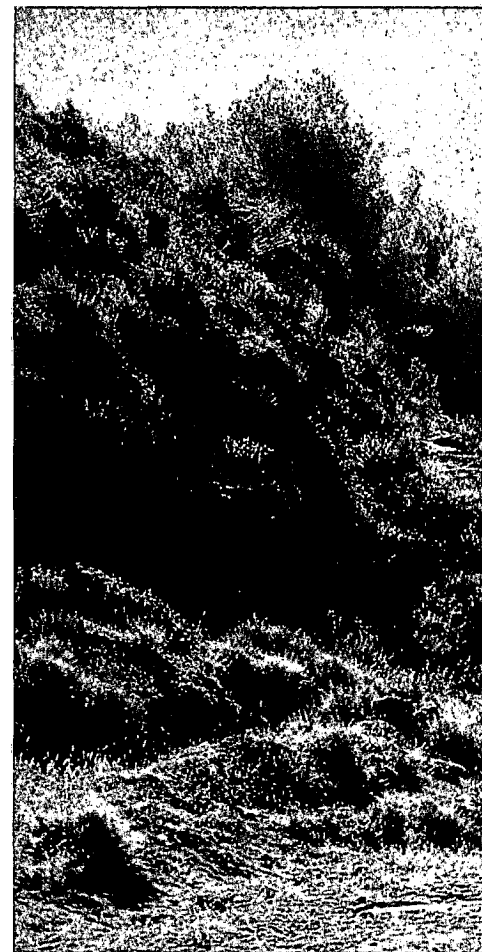
del Roncal (antes se ha evitado el paso del Aragón-Subordán, que drena el Valle de Hecho).

Tras de Tiermas —cuyo fondón está ahora ocupado por el embalse de Yesa— los concheiros se apartaban del Camino, remontando 250 m para orar en Leyre, que domina el valle como desde un púlpite. Allí, refugiado en las cuevas de la caliza, el anacoreta Virila se dejó arrullar durante un siglo por los pájaros (San Virila o Viril vivió también en Samos, otro de los monasterios santiagueros).

El siguiente afluente del Aragón, el Irati, se salta en uno de los numerosos puentes «del diablo» que tenemos en el noroeste peninsular (El Entremont, Jánovas, Martorell...). El río ha labrado allí un hendidísimo y breve cañón, a su paso por las placas calcáreas lutecienses, plagadas de numulites: la Foz de Lumbier. Enfrente de la hermosa grieta, enfilándola visualmente, un romano plantó su villa de recreo. Cincuenta metros a derecha o izquierda no habría disfrutado de la visión del desfiladero (puede ser un argumento contrario a la idea generalizada entre los críticos de arte, según la cual, el interés por el paisaje sea un logro del Renacimiento).

Pero no todos los viandantes pasaban el Irati, pues algunos tomaban una derivación del itinerario que sigue el Aragón hasta Sangüesa. El río abandona la Canal de Berdún y se abre paso hacia el S.O., desmantelando la alineación de serratas antepirenaicas de Santo Domingo y Luesia. Los que se acercaban a Sangüesa, habían de atravesar dos veces el río principal y las aperturas del Malpás. Ambas variantes confluyen antes del modesto puerto de Loyti (728 m), que dentro de la tejavana de rellenos del Terciario blando, separa la Canal de la Cuenca de Pamplona. Y en su afán de seguir a cubierto, el camino rodea por el norte la majestuosa cúpula cretácica de la Higa de Monreal, hoy bastante deteriorada a causa de las canteras. Por este último pueblo y por Campanas, la ruta va a brincar el Arga en Puente la Reina.

(A Puente la Reina llegaba también la otra gran variante del Camino Francés, la de Roncesvalle: por ella solían acceder los peregrinos de la costa atlántica, dada la inviabilidad



Camino de Santiago a la salida de Nájera.



Para pasar por
Nájera, palacio y mausoleo
de los reyes de Navarra...

del Bidasoa o Dancharinea en el medievo. Viniendo por St. Palais, Ostabat y San Juan de Pie de Puerto, remonataban el Nive para, tras el Puerto de Ibañeta (1.057 m), buscar el Urobi en la vertiente española. Entre hayedos y robledales, con una traza de quiebras y poco lograda en su morfología, los caminantes del Campo de Estrellas saltaban del Urobi al Erro y de este —por el paso de Roldán— al Arga, que alcanzaban en Zubiri. Siguiendo el río a través de un somontano agradable, se plantaban en Pamplona. A partir de la capital del reino de los vascones, el Arga da mucha vuelta y por ello el peregrinaje, en lugar de seguirlo, tiraba recto —como hoy la carretera— por el Alto del Perdón, en un secano de arcillas y conglomerados oligocenos. Dos leguas abajo está Puente la Reina).

Recuperando la Vía Jaquesa en el soberbio puente sobre el Arga, y prescindiendo nosotros aquí de los muchos sugerentes recuerdos y monumentos ligados al Camino, pronto se

llega a Estella. Pero antes hay que pasar al río Salado, en el puente de un ojo de Lorca. El canciller pontificio Aymeric aconseja a los peregrinos que las caballerías no abreen de su agua, pues caerán fulminadas por sus salmueras. Y claro está, de inmediato y según el «desapasionado admirador» de los vascones del siglo XII, aparecerán los navarros, que desollarán el rucio para vender su carne.

La salinidad del río proviene de los yesos del Keuper, aflorante en la zona en varios apuntamientos, yesos que tantos quebraderos de cabeza han causado a los ingenieros de la inmediata presa de Alloz. En el Keuper pueden encontrarse «jacintos de Compostela», los preciosos cristalitos de cuarzo hematoide en forma de prisma hexagonal bipiramidado. Es el único tramo del Jaqués en que pueden hallarse y es curioso constatar como los tratadistas, que tantas y tantas cosas nos cuentan de la peregrinación, se olvidan de estas pequeñas joyas, que los santiagoeros lleva-

ron a toda Europa, junto con los azabaches compostelanos y el pecten.

Estella, la corte del carlismo, es la ciudad en que medievalistas y protectores del camino más se han ocupado de este. Enfrente se alza el último paredón antes de la fosa del Ebro: Montejurra, constituido por los tiesos bancos de los conglomerados marginales. Los peregrinos lo faldean por el Monasterio de Irache —hospital de peregrinos, y de sangre en las guerras carlistas— para salir definitivamente a las llanadas del somontano. Por Los Arcos y Viana se enfila el puente sobre el Ebro, en Logroño. Es la cota más baja de Camino fuera de Galicia (370), como Somport es la más elevada.

El gran puente de Logroño, una de las obras magnas del Camino, lo hizo San Juan de Ortega (1080-1163), el discípulo del «Abraham de la Rioja» y patrono de los ingenieros de caminos (es probable que lo comenzase Santo Domingo). Le ayudó Alfonso VII, por haber intercedido ante su

padraastro, el Batallador de Aragón. Tuvo tres torres militares y un humilladero dedicado al canonizado pontonero, demolido hacia 1830, a resultas de daños de una gran crecida, que afectó al lado navarro (la ciudad hacía todos los años una romería a dicha ermita). Logroño está sobre la terraza baja del Ebro, donde este río empieza a dejar de estar clavado y se hace divagante. Hasta el inmediato Varea llegaban los pequeños barcos remontantes.

Ya he dicho como, de Logroño a Burgos, el instinto medieval buscó el pasillo idóneo: la Bureba. Como va inspirado en la calzada romana (*Iter I e Iter XXXII*), se aleja de la caja fluvial, según la costumbre de los trazadores itálicos. El corredor por el que se mete el Camino Francés tiene 30-40 km de ancho, entre las fallas y estribaciones de las sierras de Cantabria, del León y Obarenes (Subpirenaicas) de un lado y Cameros/Demanda (Ibérica) del otro. La vía del peregrinaje había de atravesar los

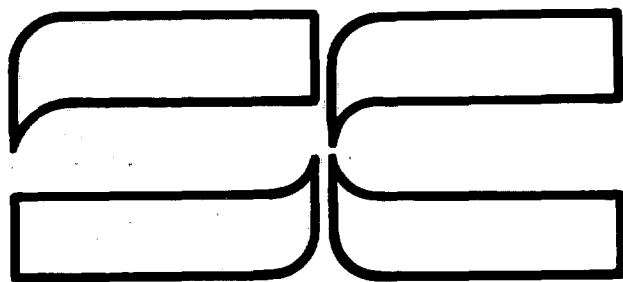
De Logroño a Burgos, el instinto medieval buscó el pasillo idóneo: la Bureba

modestos, pero torrenciales, afluentes del Ebro (Najerilla, Oja —que da nombre a la región y también se llama Glera—, Tirón, Oca...). Es la zona de actuación de nuestro patrón y su discípulo San Juan, que hicieron los puentes sobre estos cursos, desviando al sur —como he dicho— la vieja calzada, para pasar por Nájera, pala-

cio y mausoleo de los reyes de Navarra, y por la población fundada por Santo Domingo, y que hoy lleva su nombre.

Domingo (1019 —circa—, 1109), tenía las virtudes de laboriosidad y entrega a la obra bien hecha, propias de un ingeniero. Pero, seamos humildes, también tenía las limitaciones de un hombre de oficio aplicado. Al menos esa era la tesis, creo recordar, de don Tomás García-Diego, profesor que fue de nuestra Escuela de Madrid: rechazado de los centros especulativos —los claustros benedictinos de Valvanera y San Millán— y escaldado de la vida contemplativa de ermita en la Bureba, hubo de dedicar sus esforzadas dotes a la construcción de los caminos, los puentes y los edificios para los peregrinos. Así pues, abandonó el «ora» por el «labora». O, dicho en palabras más llanas, como no valía para teólogo desembozó en ingeniero/arquitecto.

Desde Nájera cabía subir a San Millán de la Cogolla, en un desvío de



SERCAL, S.A.

INGENIEROS CONSULTORES INDEPENDIENTES DESDE 1962

**Estudios y Proyectos
Control y Vigilancia
Dirección de Obras**

**Carreteras y Ferrocarriles
Aeropuertos
Obras Hidráulicas**

**Edificación y Urbanismo
Industrias de la Alimentación
Catastro y Expropiaciones**

Miembros de TECNIBERIA - CIVIL - Asociación Española de Ingenieros Consultores
y de ASINCE - FIDIC - Federación Internacional de Ingenieros Consultores.

Oficina Central: Plaza del Cordón, 2 - Madrid-28005 . Tfno. 559.35.52 - Fax: 541.93.56.
Delegaciones en Barcelona y Valencia.

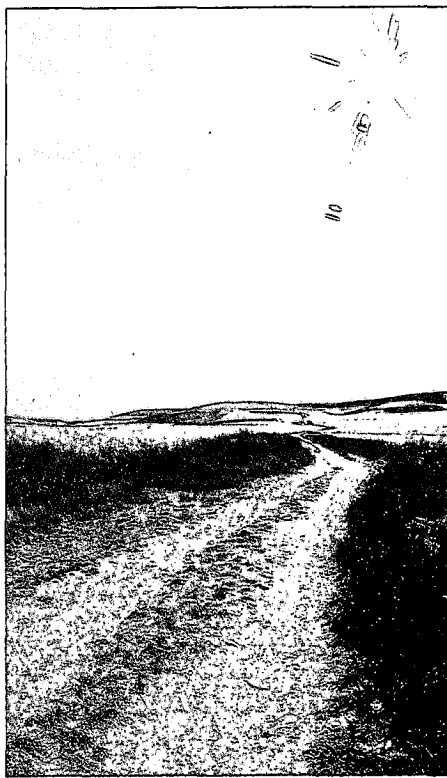
mas de tres leguas, para visitar otra balma de conglomerados de anacoretas —San Millán de Suso, el Viejo— en el borde de la fosa Ibérica. La subida es, «grosso modo», desde la cota 500 a la 800. También cabría ir a Valvanera pero, que hubiera dicho el coetáneo y coterráneo Berceo, «cae aluen». Los que iban a San Millán, volvían directamente a Santo Domingo, sin necesidad de hacer el tramo de Azagra.

El Camino empieza a subir gradualmente, abandonando la Rioja, de tierras rubias y vinateras, con algunos mesetones y terrazas en cinco niveles, en llanadas que allí llaman «rads». Por Redecilla (¿Radecilla? con sobrenombre «del Camino» tan proliferado en todo él) se pasa al pie de los ñañazos acarcavados de la Ibérica, entrando en Burgos, por Belorado, en unas facies de arcilla, margas y yesos, ya asimilable a la de la cuenca del Duero. El terreno empieza a ser pelado y en el Tirón se alcanza la cota 900. Pero aún se sube más, hasta la 1.100, en el páramo y puerto de la Pedraja, tras Vilafranca. Es un llano pedregal plioceno, de bosques, nieves y nieblas, plagado de bandoleros en el entresiglo XI-XII. Para proteger a los «romeros», San Juan de Ortega fundó allí su ermita y hospital, pues él mismo había sufrido los avatares del viajero, en su peregrinación a Jerusalén. Allí está enterrado.

Al llegar al borde del páramo la bajada a Burgos se hacía por las mesetas de Juarros, buscando el Arlanzón en Ibeas. Pero San Juan desvió la ruta por Agés (cuyo puente sobre el irascible riachuelo Vena construyó), Atapuerca (el pueblo de la cueva y de la batalla) y Rubena. Una y otra vía alternativa rodean y evitan la serrata anticlinal de Atapuerca, en calizas del Cretáceo Superior.

Burgos tenía más de veinte hospitales para los peregrinos. Allí se juntaba la ruta alavesa. Los de la jaquesa entraban por la puerta de San Juan —junto a la iglesia de San Lesmes, el monje francés— y salían por la mudéjar de San Martín, cerca de la judería (aunque en la época de las primitivas peregrinaciones la ciudad era abierta).

Tras Burgos, el Arlanzón se pasaba dos veces: la primera en el puente de Malatos y la segunda en el de la Tabla de Tardajos. Luego, el río Urbel



El Camino de Santiago entre Rabí de Las Calzadas y Hornillos del Camino (Burgos).

Ahora ya el Camino compostelano marcha por la llanura fría y abierta del norte del Duero

se atravesaba en Rabé de las Calzadas: ahora ya el camino compostelano marcha por la llanura fría y abierta de norte del Duero, y su principal obstáculo morfológico es el de ir saltando sobre todos los ríos, más o menos importantes, que bajan de la Cantábrica. Por dos veces remonta a los páramos terminales calizos. En Hornillos del Camino —con una calle longitudinal «caminera»— un puente de dos ojos atraviesa el Hormazuelos. Por Castrojeriz, tras el Odra, cuyos variados monumentos santiagueros son de piedra blanca del páramo pontiense, se van abandonando las tierras más frías e improductivas, de calizas, margas y yesos, a más de 900 m sobre el mar.

El Pisuerga se pasa junto a Itero del Castillo, sobre la gran obra de Puente Fitero, que mandó hacer Alfonso VII. Todavía hay algunas margas yesíferas y alguna placa calcárea, pero la vía se abre ya a las arcillas tortonienses rojas, con alguna pudinga. Estamos llegando a los Campos Góticos, que no hay que confundir con Castilla la gentil, como algunos escritores noventayochistas. Se pasan dos clases de ríos: los que tienen cabecera en la Cantábrica, de más caudal y más regulado, con grandes planas de glera y choperas, y los que no la alcanzan; como el Valderaduey, de rabiolas crecidas y arrastres arcillosos (El Cea es un caso intermedio).

Tras el Canal de Castilla viene Frómista (¡románico incomparable!), Villalcázar de Sirga (con la mejor iglesia gótica del XIII en Castilla), Carrión de los Condes, Calzadilla de la Cueva (el río de la Cueva está «descabezado», y es de la minoría de los femeninos en España) y la maravilla de Sahagún, con su importantísimo monasterio y sus iglesias de ladrillo —el material de Campos—, donde se pasa el Cea.

A partir de Calzada del Coto había dos caminos, relativamente próximos. Uno de ellos la vía romana (que más o menos fielmente venimos siguiendo) y el otro, netamente santiaguero. Se juntan al llegar al Esla, junto a Mansilla de las Mulas, heredera vigilante del castro astur de Lancia, que la domina. El Camino desvía algo su vocación occidental para ir a León. Tras el Esla en Mansilla (el puente romano estaba algo más arriba), el Porma se atraviesa en el de Vi-

llarente y el Torío en el del Castro. Todos ríos de grandes vegas arboladas entre sasos y oteros rojos.

La capital del reino está en el interfluvio del Torío y el Bernesga. Este se pasa en el puente de San Marcos, junto al gran hospital jacobeo del mismo nombre y cabeza de la Orden de Santiago, donde se incorpora el camino costero, como he dicho. Inmediatamente se sube la cuesta de la Virgen del Camino —siguen cinco o seis pueblos con este apellido y alguno «de la Calzada»— y de nuevo se accede a zona de páramos, como lo certifican también los sobrenombres de algunos pueblos (los regadíos han cambiado la fisonomía y la economía del Páramo leonés).

Entre Puento Orbigo y Hospital de Orbigo, se supera este río por medio de un puente disforme, de veinte ojos y diversos lomos, alineaciones y fábricas, con cerca de 300 m de longitud. Se acusan diversas épocas —con precedentes romanos— producto de las avenidas y los cambios del río dentro de su ancha caja. Aquí se produjo, en 1433, el famoso «paso honroso» de don Suero de Quiñones «con doce Caballeros e Gentiles-Hombres, en esta guisa: que a cualquier Caballero o Gentil-Hombre que por aquel camino pasase, harían con el tantas carreras por liza en arneses de seguir...». De resultados del largo trance —que relatan esquemáticamente la crónica de don Juan Segundo y otras con más pormenores— murió un alemán «de un encuentro por la vista que le dio Suero de Quiñones el pequeño, primo deste Suero de Quiñones que este paso mantuvo» y fueron heridos diversos hidalgos de Castilla y extranjeros. ¡Hay que ponerse en el pellejo de cualquier caballero lombardo o teutón, quien, con varios miles de kilómetros en las herraduras del caballo y en los riñones, llegaba al Orbigo y se encontraba cortado el paso por palenques, telas y tiendas de una cuadrilla de nobles insensatos! La época era así: la Corte vio en ese mismo año —lo cuenta la crónica, tras relatar la caída de un meteorito— las justas que mantuvo el marqués de Santillana y, en años inmediatos, los torneos organizados por don Alvaro de Luna.

El Camino se acoge a la «*urbus magnífica*» de Astorga, capital de los astures y de la minería del oro, revi-

En Galicia, la toponimia romance se superpone a la céltica

talizada la ciudad con el tráfago jacobeo. Aquí se termina el Terciario del Duero, apuntándose en el borde de la fosa las alineaciones paleozoicas de pizarras y cuarcitas. Astorga está sobre la cota 800.

Ahora el objetivo es hilvanar la cubeta del Bierzo, con sus facilidades. Pero se hace con una argucia: las tierras blandas y rañazos tienen varias digitaciones hacia el oeste, continuadoras de la fosa (en la Valderna, la Valderia, el Valtabuyo...). Se escoge una de ellas para que marche la ruta, por el Ganso y Rabanal del Camino, en el corazón de la Maragatería. A ambos lados se ven los enormes trabajos celtas y romanos de la minería aurífera, «que vencerían las obras de los gigantes» y han trastocado la morfología. Así se alcanza el puerto de Foncebadón (más de 1.400 m) y la Cruz de Ferro, sobre un milladoiro de piedras arrojadas por los peregrinos.

Se baja a Ponferrada por trochas en Paleozoico, atravesando Boeza y Sil. Más o menos como la vía romana Astorga-Lugo (iter XIX y XX; había otro XVIII por el Manzanal que también apeonaron muchos concheiros). De Molinaseca a Villafranca del Bierzo, hay cerca de 30 km en terrenos muy acogedores y viables (excepto la cogota de la «puente ferrada», que hizo de maderamen y grapas de hierro, en el s. XI, el obispo de Astorga Osmundo). Los suelos son llanos y feraces, el clima bueno, salvo algunas nieblas. Había peregrinos que remontaban por la Valdueza a los Montes del Silencio, para visitar

los cenobios de Santiago de Pañalba y San Pedro. Otros, a mitad de la llanada, se acercaban al inmediato monasterio y palacio real de Carracedo, muy importante en época de los monarcas de León.

En Villafranca del Bierzo, que fue cabeza de la comarca, se acaba el Terciario. Pero los trazadores se acogen a un último recurso para acceder a Galicia: el río Valcarce, tributario del Burbia, tiene la dirección y pendiente adecuadas para acercarse al puerto del Cebrero (1.109 m), pues es el único occidentalizado de los afluentes norteños del Sil. A partir de Piedrafitita el dovelamiento en bloques norte-sur y la clavazón fluvial obligan al camino a subir y bajar. Pero este ahondamiento de los cauces, que produce valles en forma de alas de pájaro en la Galicia interior, conduce a los trazadores a ir por los espolones montañosos, por los «lombos», huyendo de los tortuosos valles, dónde están los peñascos y la fraga.

Desde Triacastela los devotos del Apóstol podían acercarse al Monasterio de Samos, hermoso cenobio en hermoso paraje. En esta comarca se dan las calizas más occidentales de la ruta, llamadas «gema» en la zona, para distinguirlas de las inservibles dolimíticas «macho». Los peregrinos se cargaban con una piedra, que transportaban durante más de 100 km, para cal de la obra catedralicia de Santiago.

El paso del Miño se hacía en Portomarín, que ha sido inundado por el embalse de Belesar. El territorio no se hace plácido hasta la cuenca del Ulla, cuyo lado solano recorre la vía, una vez pasada la divisoria y bajado a Palas do Rei. Estamos ya en la Galicia externa, de valles abiertos, paisaje blando de rocas metamórficas o graníticas con suelos espesos, con pazos y viñedos emparrados, castros y «mamosas». La toponimia romana, abundantísima, se superpone a la céltica. La humanización es profunda y antigua. Por Mellid y Arzúa, se llega a Labacolla, desde donde el fatigado caminante alcanzaba la suave altura de Monte del Gozo,... del gozo de contemplar por fin su ansiado objetivo: Santiago de Galicia.■

Fotografías de Jaume Gual Carbonell tomadas del libro «El Camino de Santiago I. Vías, viajes y viajeros de antaño» de Arturo Soria y Puig. Ceditas por el autor.