



I Edición  
**Becas de Investigación  
Camino Jacobeo**  
Año 2007

**Cámaras**  
Camino Jacobeo



I Edición

**Becas de Investigación  
Camino Jacobeo**

Año 2007

<b>Edita</b>	Asociación Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de los Caminos Jacobeos
<b>Subvencionado por</b>	Xunta de Galicia. Consellería de Cultura e Deporte. Dirección Xeral de Patrimonio Cultural
<b>Autores/as</b>	Luz Fernández Garrido, Alberto Gómez García, Patricia Cupeiro López, Andrés Romero Trillo, José Manuel Pérez Pintor
<b>Impresión</b>	Huella Digital s.l.
<b>Diseño y maquetación</b>	ográficodeseño

# Indice

<b>Luz Fernández Garrido</b>	El Camino Portugués.	<b>7</b>
<b>Alberto Gómez García</b>	Hospitalidad y solidaridad. Jacobea en la Ruta Aragonesa.	<b>41</b>
<b>Patricia Cupeiro López</b>	Patrimonio y turismo. La intervención arquitectónica en el patrimonio cultural a través del programa de paradores nacionales de turismo en las rutas Jacobeas. El Camino Primitivo.	<b>91</b>
<b>Andrés Romero Trillo</b>	El Camino del Norte, la peregrinación de la fachada cantábrica y su relación con las vías del ferrocarril.	<b>129</b>
<b>José Manuel Pérez Pintor</b>	El camino Jacobeo de la Vía de la Plata: caracterización, estructura y potencialidades socio-económicas.	<b>161</b>



## Curriculums de los autores

**Luz Fernández Garrido** nació en Pontevedra en el año 1977. Ciudad donde estudió la EGB y el Bachillerato.

• Licenciada en Historia del Arte por la Universidad de Santiago de Compostela. Especialista en Patrimonio Artístico e Historia del Arte Moderna. Máster en Gestión de Patrimonio Cultural por la Universidad de A Coruña. Actualmente es Intérprete de patrimonio en la Catedral de Santiago de Compostela.

---

**Alberto Gómez García** reside entre Jaca (Huesca), su ciudad natal, y Barcelona, su ciudad de acogida. Realizó sus estudios de Historia Medieval y su tesis de licenciatura en la Universidad de Barcelona. Durante muchos años ha realizado excavaciones arqueológicas en Barcelona y en el resto de Cataluña, así como estudios de arqueología de la arquitectura, del urbanismo y del territorio en el Pirineo aragonés y catalán. Sus investigaciones se han centrado en el estudio histórico del Pirineo central, con especial dedicación a la Alta Edad Media, a los desarrollos prefeudales y al proceso de feudalización. Entre los numerosos temas analizados, se incluye el del fenómeno jacobeo. Es miembro fundador de la *Associació Catalana per a la Recerca en Arqueologia Medieval* (ACRAM).

---

**Patricia Cupeiro López** (Ferrol, 1982), licenciada en Historia del Arte con las especialidades de "patrimonio cultural", "historia del arte contemporáneo" e "historia de la música" (2005), master en "Renovación Urbana y Rehabilitación" (2006) y DEA del doctorado "Estudios sobre Historia del Arte y de la Música" (2007) por la Universidad de Santiago de Compostela, ha impartido clases de patrimonio cultural en la Escuela de Turismo de la Universidad de A Coruña (2007) y actualmente realiza su tesis doctoral sobre Paradores de Turismo y rehabilitación.

---

**Andrés Romero Trillo** nace en 1981, en la localidad gallega de Fisterra.

Es licenciado en Historia del Arte por la Universidad de Santiago de Compostela, y estudia un año en la Università degli Studi di Milano, un curso dedicado a la conservación del patrimonio en el año 2005.

Ha colaborado con el departamento pedagógico del Museo Eugenio Granell de Santiago de Compostela.

Durante 2006 y 2007 ha trabajado como educador de patrimonio en la Catedral de Santiago de Compostela, en el Museo de la Catedral.

El último año ha trabajado para la asociación francesa Solidarité Jeunesse, en varios proyectos de restauración del patrimonio en la Provenza francesa.

---

**Pérez Pintor, José Manuel** (Cáceres, 1981). Licenciado en Geografía y Ordenación del Territorio por la Universidad de Extremadura (2004). Máster en Desarrollo Local Sostenible: Agenda 21 (2007) y Máster en Urbanismo y Ordenación del Territorio (2008). Ha participado en diferentes proyectos de I+D financiados en convocatorias públicas y en proyectos de investigación de especial relevancia con empresas y/o Administraciones. En la actualidad es investigador del departamento de Expresión Gráfica en el Centro Universitario de Mérida (Badajoz) y miembro de FUNDICOTEX (Asociación Interprofesional para la Ordenación del Territorio, el Ambiente y el Desarrollo Sostenible).



Luz Fernández Garrido  
El Camino Portugués





## **El Camino Portugués**

La gran vía histórica entre Galicia y Portugal.

La cultura enológica en el Camino Portugués.

*“La ruta del vino”.*

*Luz Fernández Garrido*

## Indice

Introducción.....	11
1. El Camino Portugués: La gran vía histórica entre Galicia y Portugal.....	12
1.1. Contexto histórico .....	12
1.2. El Camino Portugués. Origen y desarrollo .....	12
1.3. Peregrinos a Compostela por el Camino Portugués.....	14
1.4. El Camino Portugués. Ruta Central .....	15
2. La Cultura enológica en el Camino Portugués. Culto, Tradición y Leyendas.....	16
2.1. Origen, desarrollo e influencia .....	17
2.2. El camino, el vino y el peregrino.....	17
2.3. Relatos de los peregrinos .....	18
2.4. Culto, tradición y leyendas en el Camino Portugués.....	22
2.5. Camino, vino y arte .....	23
2.6. La hospitalidad en el camino .....	25
3. Proyecto de creación de “La Ruta del vino en el Camino Portugués” .....	27
3.1. Introducción.....	27
3.2. Objetivo general.....	28
3.3. Objetivos específicos .....	28
3.4. Marco geográfico .....	29
3.5. La vid y el vino .....	30
3.6. La Ruta del Vino en el Camino Portugués a Santiago.....	32
Otras propuestas .....	34
Diagnóstico (D.A.F.O.).....	38
Conclusión.....	37
Bibliografía .....	38

## Introducción

El Camino de Santiago, es uno de los grandes recursos culturales, turísticos y socioeconómicos con los que cuenta nuestro país. Un camino con unas señas de identidad propias: su historia, sus tradiciones y leyendas, su paisaje, sus valores etnográficos y su patrimonio. Un camino que debemos de valorar, mantener y proteger, sólo de esta manera podremos dejar legado a las futuras generaciones.

No debemos olvidar que el Camino de Santiago, como vía de peregrinación, nace, crece, se desarrolla y mantiene gracias a sus protagonistas, los peregrinos, y a ellos también hay que respetarlos. A lo largo de los años los peregrinos han recorrido nuestras tierras, unas veces por afán religioso, otras por vivir una aventura o experiencia nueva, pero todos han contribuido a la creación de la mayor ruta existente hoy en toda Europa, el Camino de Santiago.

Las diferentes rutas que llevan a Compostela tuvieron una gran importancia en la Edad Media, y a pesar de las diferentes etapas de decadencia que nos cuenta la historia en torno a la peregrinación, sabemos que, en mayor o menor afluencia, siempre fueron recorridas por peregrinos de diferentes ídoles y clases. El peregrino nunca se olvida de su camino.

Hoy, el Camino de Santiago sigue transcurriendo en la mayor parte de su trazado a través de aquellos mismos senderos, muchos por vías y calzadas romanas o medievales; y mantiene también a sus fieles seguidores, los peregrinos, al igual que su meta: Santiago de Compostela. Pero este mismo camino cada vez cobra más importancia para el turismo y el desarrollo económico de las ciudades y pueblos vinculados a las rutas de peregrinación. Hay un cambio en la sociedad, más posibilidades de movilidad geográfica, avance tecnológico, importancia de los medios de comunicación, y una atracción turística fortísima hacia nuestra comunidad y más concretamente en torno al Camino de Santiago, por ello en este presente trabajo intentaré afrontar un proyecto de dinamización en torno al Camino Portugués en el siglo XXI, siempre recordando a los peregrinos, y a lo que ellos buscan en el camino: espiritualidad, hospitalidad, solidaridad, libertad, aventura, y respeto al camino y a la peregrinación jacobea.

Pensando en esa nueva sociedad y en los peregrinos del siglo XXI, que demandan para sus momentos de ocio aspectos culturales, sociales y también gastronómicos; y en la dinamización del Camino de Santiago, plantearé la creación de la ruta del vino en el Camino Portugués, con el objetivo de potenciar esta ruta de peregrinación y las diferentes zonas por las que transcurre, siempre manteniendo la esencia del camino, pero al mismo tiempo planteando nuevas alternativas alrededor de la ruta.

# **1. El Camino Portugués: La gran vía histórica entre Galicia y Portugal**

## **1.1. Contexto histórico.**

Galicia siempre ha mantenido una relación especial con Portugal, sobre todo con su zona norte, porque tuvieron una historia común hasta su escisión como reino independiente (siglo XII)

En los primeros siglos de la Edad Media se mantuvieron las buenas relaciones que se habían iniciado en la época castreña y romana, pero es a partir de la segunda mitad del siglo IX cuando la situación empieza a cambiar. Un hecho destacado es la reconquista de Porto, en el año 868, y como consecuencia la formación del condado de Portulacense en los primeros años del siglo XI, que el rey Alfonso VI entregó como dote a su hija Teresa al casarse con Enrique de Borgoña. Así, Enrique en su pretensión de independizarse de Castilla y León, intenta desvincular la iglesia de Braga de la de Santiago. En 1139, su hijo, Alfonso Enríquez, se proclama rey de Portugal, aunque no será reconocido como tal hasta 1179 con Alejandro III; la sede episcopal se instalará en Braga; todas estas circunstancias fueron provocando el alejamiento entre Galicia y Portugal, y con ello la autonomía política.

Galicia y Portugal tomaban caminos distintos, pero su proximidad y las buenas relaciones entre sus gentes hicieron que el Camino Portugués siga siendo la gran vía histórica entre los dos países. Es el camino que une a dos pueblos.

## **1.2. El Camino Portugués. Origen y desarrollo.**

Dentro de este contexto, vemos que cuando se descubre la tumba del apóstol Santiago, Portugal formaba parte del único reino cristiano que existía en la península Ibérica, y la devoción al apóstol debió iniciarse pronto, en el año 862 se le dedicó la iglesia de Castelo de Neiva, donde hay un epígrafe con una dedicatoria al santo hecha por el obispo Nausto de Coimbra y posteriormente se le donaron al apóstol diferentes propiedades. La reconquista portuguesa dio lugar a que las tropas de don Alfonso Enríquez invocaran a Santiago antes y durante el combate. Santiago caballero también realiza sus milagros en la vieja Lusitania contribuyendo a la toma de Coimbra (s. XI) y, como en la batalla de Clavijo, peleando como un guerrero más en la batalla de Ourique (1139, el conde de Portugal Alfonso Enríquez derrota a los moros con la invocación del apóstol Santiago)

Según López-Chaves, el inicio de los Caminos Portugueses es parejo con el nacimiento de la nacionalidad de Portugal. La peregrinación es casi coincidente con la coronación del primer rey portugués y que los primeros hospitales-alber-

gues para peregrinos fueron construidos por Doña Teresa, madre de D. Alfonso Enríquez, en Alvergueria Velha y por su esposa Doña Mafalda, en Chaves.

La influencia inglesa en Portugal va sustituyendo el culto a Santiago, a fines ya del siglo XIV, por el de San Jorge. Este distanciamiento “*intencionado*” de la monarquía portuguesa al culto del apóstol Santiago no impidió que, sobre todo, en el Norte del país continuase la devoción jacobea. También nos da buen testimonio de ello, el profesor Marqués cuando dice “*que existe, y lo demuestra, una extraordinaria importancia patente en los sermones medievales portugueses, como soporte y estímulo de la peregrinación lusitana a Santiago de Compostela*” y resalta la importancia de una figura fundamental en la sermonería medieval portuguesa: San Antonio de Lisboa y Fray Paio de Coimbra (S.XIII, hay trece sermones dedicados a Santiago, para procurar difundir su culto y veneración, y también habla de sus milagros y la protección a los peregrinos). Esto nos relata que, ni Galicia ni el apóstol Santiago se habían olvidado en el país vecino.

El Camino Portugués a Santiago se mantiene vivo a lo largo de los siglos a pesar de las diferencias sobre todo políticas, entre los dos países, fiel reflejo de ello es el continuo paso de los peregrinos, los hospitales, posadas y las parroquias que hay bajo la advocación de Santiago en todo el país. Portugal se formó como un nuevo y sólo país, pero las relaciones con Galicia y sobre todo en la veneración al apóstol Santiago y a la peregrinación se mantuvieron vivas hasta llegar a nuestros días, aunque, está claro que, hay momentos de auge y decadencia en el número de peregrinaciones (en el siglo XVI, hay un descenso debido a causas políticas y religiosas, y en el siglo XVII se produce un resurgimiento, de hecho sabemos que en el S.XVIII todavía existen hospitales entorno al camino), cabe destacar aquí las numerosas iglesias que hay en torno al camino), que tienen como advocación al apóstol Santiago, el profesor Marqués llegó a inventariar hasta 125 iglesias y 33 capillas, sobre todo, en el entorno del Duero y del Miño (ver mapa)

El *tramo gallego* del Camino Portugués tiene desde Tuy a Santiago 100 km de historia. Algunos historiadores sitúan a Santiago como evangelizador de Tuy, punto de entrada de esta ruta jacobea en Galicia. Santiago incluso designaría a uno de sus discípulos, San Epitacio, como el primer prelado tudense. Pontevedra, ciudad que albergó en el Castillo de Cedofeita, en Lérez, a Alfonso Enríquez, en 1163 y que dos años más tarde vería firmar la paz entre Alfonso Enríquez y Fernando II, ciudad que tiene tres iglesias protagonistas del camino: la iglesia de Santiago del Burgo, la Virgen del Camino, y la Virgen Peregrina. Pero es Padrón, en esta misma ruta, el principal escenario de la predicación del Apóstol en el noroeste peninsular. Así se evidencia, sobre todo, en el promontorio de Santiaguíño do Monte, lugar en el que el peregrino puede encontrar huellas que, según dice la tradición, recuerdan sus milagros y pisadas.

Iglesias en honor a Santiago



Pero más importante aún que la estancia de Santiago en vida en estas tierras es el viaje que realizó después de muerto, conocido como la “Traslatio”. La traslación del cuerpo de Santiago el Mayor -desde Palestina a Galicia hacia el año 44 d.C.- está contenida en el “Codex Calixtinus” (Libro III, Capítulo I) y en la “Historia Compostelana”, dos textos fundamentales del acervo jacobeo.

Según estos textos, la nave que transporta el cuerpo del Apóstol Santiago, tras navegar por el Mediterráneo y la costa portuguesa, desembarca en Padrón. Desde aquí, después de amarrar el barco a un “pedrón” que se conserva bajo el altar de la actual iglesia padronesa de Santiago, los dos discípulos que custodian el cuerpo sufren toda suerte de persecuciones y asechanzas, particularmente de la pagana reina Lupa, cuyo palacio sitúa la leyenda en el Castro Lupario, muy cerca del actual Camino y de la propia ciudad de Santiago.

Finalmente, los discípulos conseguirán continuar su camino, vía romana adelante, hasta llegar al bosque de Libredón y dar sepultura al cuerpo del Apóstol, en lo que es actualmente la ciudad de Santiago.

La afluencia creciente de peregrinos portugueses a Santiago se debe, pues, a las buenas relaciones existentes entre Galicia y el Norte de Portugal desde tiempos remotos.

En los albores del S.XXI, el Camino Portugués, según las estadísticas consultadas en el Arzobispado de Santiago (oficina del peregrino) es, después del camino francés, el más utilizado por los peregrinos que buscan su meta en Compostela.

### **1.3. Peregrinos a Compostela por el Camino Portugués.**

La peregrinación de reyes y reinas lusitanos que mostraron el interés jacobeo de la corte lusa emprendiendo en persona la peregrinación. Así lo hicieron Don Enrique de Borgoña y su mujer, la infanta Teresa en 1097, Alfonso II en 1220, Don Sancho en 1244, la reina Santa Isabel de Portugal, que peregrinó a Compostela en dos ocasiones, una de ellas, en 1325, después de la muerte de su marido D. Denis, y la otra en 1335, según cuenta la tradición, de incógnito, como simple peregrina. Santa Isabel, casada a los doce años con el monarca Denis, el célebre rey-poeta de múltiples cantigas de amigo, es una de las mujeres más singulares de la época, especialmente por su capacidad negociadora, pacificadora y caritativa. Está enterrada en el convento de Santa Clara de Coímbra, por ella fundado, y su devoción jacobea quedó patente al querer ser amortajada con atuendo jacobeo y bordón de peregrino. También peregrinaron el conde Don Pedro o Don Manuel I, el Afortunado, en 1502, quien a su regreso funda la iglesia matriz de Vila do Conde.



peregrinos que la han recorrido a lo largo de los siglos, concretamente en este estudio me basaré en el relato del anteriormente citado Juan Bautista Confalonieri, siguiendo la ruta central: LISBOA – COIMBRA – PORTO – BARCELOS - PONTE DE LIMA - VALENÇA DO MINHO – TUY - PORRIÑO-REDONDELA - PONTEVEDRA - CALDAS DE REIS-PADRÓN - SANTIAGO DE COMPOSTELA.

Cabe destacar que parte de esta ruta central, transcurre por una vía romana, es la vía XIX, itinerario de “Antonino”, tiene su centro en Braga, continuando por Tuy, Pontevedra y Caldas de Reyes.

El Camino Portugués, también confluye con la ruta marítima-fluvial del Mar de Arousa y Ulla en el término de Padrón.

A lo largo de este camino central plantearé la ruta del vino del Camino Portugués y diferentes propuestas para la dinamización del mismo.

## **2. La cultura enológica en el Camino Portugués. Culto, Tradición y Leyendas**

### **2.1. Origen, desarrollo e influencia.**

Los primeros en la introducción del vino en estas tierras fueron los romanos, nos dan buena muestra de ello las ánforas encontradas en el castro de Troña (Ponteareas), Santa Tecla, o Vila Nova de Cerveira (Portugal), recordando el transporte de vino que los romanos hicieron por el Miño y sus tierras próximas.

Pero el desarrollo del cultivo de la vid entra en estos campos unido a la colonización de las zonas del camino por parte de los monjes benedictinos, a partir del siglo X. Al pasar los monasterios a depender de Cluny se introducen nuevas roturaciones de tierras y el uso de técnicas de mejoras en las tierras de cultivo. Según avanza la Reconquista hacia el sur, este tipo de cultivo se va extendiendo y recuperando los terrenos que ocupaban anteriormente en tiempos romanos, en la zona de la cuenca del Miño.

Algunas teorías apuntan a que la dinastía de Borgoña (sede de los monjes benedictinos de Cluny), venida a Galicia en el siglo XII por la boda de Raimundo de Borgoña con la reina Urraca, son los que traen los sabores del vino del corazón de Europa. Los monjes de Cluny se encargan de extenderlo y de traer consigo nuevas formas de cultivo y elaboración francesa. Destacar que la casa de Borgoña dominó también Portugal, desde la autoproclamación de Alfonso Enríquez como rey en 1139.

Podemos afirmar que la viticultura debe su mayor desarrollo a la propagación del cristianismo, por ser el vino necesario para la celebración de la misa. Durante la Edad Media la elaboración del vino constituyó importante menester en los monasterios, cada uno poseía su propio viñedo, de donde se extraían los vinos litúrgicos.

Los monjes comenzaron la repoblación de cepas, porque el rito cristiano exige la producción de vino. El camino fue una vía de comunicación e intercambio de ideas, conocimientos y culturas, y por él entraron nuevas variedades de uva. El camino fue gran impulsor del comercio de vinos.

Como ya señalamos, fueron los romanos y luego los monjes los que introdujeron y desarrollaron el cultivo de la vid, pero su desarrollo hasta nuestros días se debe a los naturales de la región, del pueblo gallego y portugués que, durante generaciones y generaciones, se han mantenido fieles a métodos de producción como la plantación de viñedos en terrazas (zona del Duero portugués) y el pisado de la uva, aunque con los nuevos tiempos muchos también se han modernizado con las técnicas más avanzadas, pero manteniendo siempre la calidad de los vinos.

Vemos que los vinos portugueses y gallegos tienen orígenes similares, aunque luego siguen sus propios métodos, pero mantienen algo en común, su influencia y desarrollo a través de su camino, el Camino Portugués. Sabemos que los puntos de descanso del camino se convirtieron en un hervidero de comerciantes, puestos y peregrinos, el vino llegó a ser incluso moneda de cambio, y es que la influencia del camino en el vino es notoria. A su paso encontramos zonas vitivinícolas muy importantes: Duero, Miño, Rosal, Condado, Salnés, Ulla.

Tanto Portugal como Galicia poseen una riqueza vinícola de enorme magnitud y la mayoría de sus viñas son atravesadas por miles de peregrinos que año tras año recorren el Camino Portugués a Santiago.

## **2.2. El camino, el vino y el peregrino.**

El vino fue muy importante en el mundo de la peregrinación, era una joya muy apreciada, los peregrinos eran agasajados con posada y vino tras el largo trayecto recorrido. Para los romeros el vino no fue sólo alimento del cuerpo sino también del espíritu. Ya sea por su valor religioso, al ser utilizado para la consagración como símbolo de la sangre de Cristo, su valor reconstituyente, tras los largos recorridos de los peregrinos, o por su valor medicinal y terapéutico, el vino era uno de los bienes más preciados.

Los viñedos desde que se hizo el Camino fueron y son compañeros inseparables de los peregrinos, su cultura y cultivo dieron ocupación rentable a los labradores de aquellos pueblos que jalonaban la ruta santiaguesa. El camino hizo mucho por la viticultura, en la época de auge de la ruta es cuando comenzaron a perfilarse las zonas vitícolas con una personalidad más diferenciada.

Los peregrinos no sólo recibían vino como agasajo, también muchos lo compraban y lo daban a conocer. Los puntos de descanso del camino se convirtieron en un hervidero de comerciantes, puestos y peregrinos. El vino fue limosna pero también, en algunas ocasiones, moneda de cambio. El viñedo se pegó a la realidad socioeconómica del Camino Portugués. Según estudia la profesora Elisa Ferreira *“en el siglo XIV, el vino era el principal artículo de exportación de Galicia a los mercados Bretones”*

El vino es desde los inicios de la cristiandad un símbolo religioso y hoy es también un símbolo laico de hermanamiento entre los pueblos y los peregrinos.

Por todo ello, he elegido este tema ya que tanto el vino, como el camino, con sus peregrinos siguen siendo actualidad en la época actual y por ello los hago protagonistas del estudio.

Hoy en día el vino sigue siendo altamente admirado por miles de turistas y peregrinos que se acercan a nuestras tierras, cada vez es más demandado, y es un producto interesante con excelentes resultados a nivel económico para toda la población, de manera directa o indirecta. Podríamos decir que existe el llamado turismo *“del vino”* siempre ligado a su hermana, la gastronomía.

Galicia es una potente comunidad en ambos casos y por ello debemos de promocionarlos y plantear nuevos proyectos, y el Camino de Santiago, y en este caso concreto el Camino Portugués juega un papel muy importante.

A lo largo del Camino Portugués hay grandes bodegas, empezando desde O Porto hasta la entrada a Galicia, en la zona del Rosal, el Condado y el Salnés, culminando en la ciudad santa, y por estos pueblos y lugares es por donde planteremos la creación de la ruta del vino.

### **2.3. Relatos de los peregrinos.**

Se conservan noticias y relatos de peregrinos que atestiguan el aprecio que se tenía por los vinos de los pueblos y zonas por donde pasaba el camino, de hecho, hay un dicho que se mantiene hasta nuestros días, y que vale para las distintas rutas que llevan a Compostela: *“con pan y vino se hace el camino”*.

Una de las fuentes más destacadas para este estudio es la literatura odepórica, que engloba las cartas de viaje, guías y los diarios de los peregrinos (la literatura de peregrinación), son el testimonio más vivo de la peregrinación.

A continuación describimos algunos de ellos:

Una de las primeras fuentes es el Códice Calixtino, en su Libro I, describe los buenos y malos caldos a lo largo del Camino Francés. Aunque sabemos que el aprecio del vino se desarrolla en las diferentes rutas a Compostela, aquí me basaré en relatos de peregrinos del Camino Portugués, que es el protagonista en estas líneas.

Wenzeslaus Schaschek (s.XV), relato de su peregrinación encargada por Leo de Romitzal:

*“...en esta región abundan mucho los higos, las almendras y el vino mulso, que nosotros llamamos vino de Grecia...”*

*“... la principal ciudad de Portugal es Porto, en sus alrededores, cobra el hermano del rey un gran tributo sobre el vino, que allí suele estar ya bueno y clarificado el día de San Juan Bautista, y si no se lo pagan en vino, recibe en dinero la equivalencia...”*

Hablando de las costumbres de Tomar, dice:

*“... cuando alguno muere llevan a la iglesia vino, carne, pan y otros manjares...”*

Gabriel Teztel (s.XV), al igual que el anterior, describe también la peregrinación de Leo de Romitzal:

*“...teníamos que comprar vino y pan a los que yacían enfermos o que tenían personas enfermas en sus casas y dormir donde ellos...”*

*“... luego se lleva a la iglesia como ofrenda vino y pan... en la iglesia se ha encendido un gran fuego y en él queman un poco de vino y pan...”*

Georg De Ehingen (s.XV), en su obra, relata algunas de sus experiencias en sus viajes y recuerda:

*“... los exquisitos vinos con que el Rey de Portugal le agasajó en Lisboa...”*

*“... Portugal es un país bien cultivado, con prósperos frutos y exquisitos vinos...”*

Andrew Borde (s.XVI), inglés peregrino a Santiago:

*“... llegamos a Compostela y encontramos vino y comida en abundancia...”*

*“... Portugal depende mucho de sus especies, de la fruta y del vino...”*

Jakub Sobieski De Polonia (s.XVII), sobre la ciudad de Coímbra dice:

*“... los bosques de olivos en todas partes, las viñas y los ríos que allí corren, presentan un espléndido panorama de la ciudad...”*

Lucas Rem De Ausburgo (s.XVI), comerciante de profesión:

*“... el tiempo que estuve en Portugal realicé numerosos y extraordinariamente grandes negocios comerciales... compré muchas especias... y continuamente compré aceite, vino, marfil y algodón...”*



*Peregrinos reparando fuerza.  
Grabado de Lucas van Leyden, 1508.*

Münzer (s.XV), dice:

*“...desde Lisboa a Santarém, recorrido muy fecundo en todo y principalmente en aceite y vino...”*

Nicolás Cleonardo (s.XVI), dice:

*“... en Galicia tienen un vino magnífico, que no hace echar de menos a ningún otro...”*

Nicola Albani (s.XVIII), peregrino italiano cuyos relatos con ilustraciones son de las grandes descripciones que tenemos sobre el Camino Portugués, dice:

*“...en Redondela tuve también tanto vino, que no tuve fuerzas para beberlo todo, por lo que le di gran parte a la hospitalera...”*

*“... a cinco leguas de Redondela, encontré pan vino, pescado y leña....”*

*“...tuve un pedazo de pan y llena la cantimplora de vino...”*

Cosme de Medicis (s.XVII), dice de Pontevedra:

*“...en su puerto arriban barcos...para cargar vino...”*

Estas citas extraídas de los relatos de peregrinos por el Camino Portugués a Santiago, nos muestran que el vino siempre está presente en la ruta, definiendo su paisaje a través de los viñedos, como buen compañero de viaje para los caminantes, como moneda de cambio en algunas situaciones, o reflejando su uso para algunas costumbres de las gentes y pueblos de la época.

Hoy, ese paisaje de viñedos les sigue acompañando en su camino, más florecientes que nunca a la espera de que el peregrino le *despoje* alguna uva al racimo para saciar su sed y continuar hasta Compostela.



## 2.4. Culto, tradiciones y leyendas en el Camino Portugués.

El culto al vino a lo largo del Camino Portugués a Santiago siempre estuvo presente, ya como limosna, moneda de cambio, símbolo religioso, reflejo de riqueza de los pueblos o como buen manjar en una tarde de descanso. En nuestros días, este culto se ha visto incrementado, no sólo por los nuevos peregrinos, sino también por los turistas que deciden visitar estas tierras en busca de buena gastronomía y buen vino, todo acompañado de un paisaje espectacular y un patrimonio cultural y artístico exquisito.

Una de las tradiciones más arraigadas al Camino Portugués, que tiene como protagonista la ciudad de Pontevedra, y que hoy se mantiene viva, es aquella que nos cuenta que, cuando el apóstol vino a España y se encontraba predicando en la zona, le sobrevino el agotamiento y el hambre. Pidió entonces alimentos y un lugar para descansar en una humilde casa de la parroquia. Sus moradores atendieron lo mejor que pudieron al huésped y éste en señal de su agradecimiento les prometió que su finca daría los primeros frutos de otoño y que esos frutos estarían maduros el día en que se conmemorase la fecha de su muerte. Este es el origen de la procesión que cada 24 de julio recorre el Burgo de Pontevedra, para recoger las uvas y el maíz que se le entregarán al apóstol en signo de veneración. Una fiesta que cada año atrae a más ciudadanos y turistas curiosos en busca de conocer la historia representada.

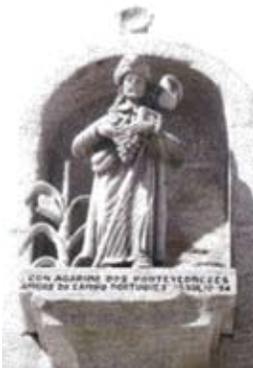
En la foto, aparece la representación de Santiago con el racimo de uvas y el maíz, situada en la fachada de la iglesia de Santiago del Burgo, en Pontevedra.

En Galicia la festividad de Santiago se celebra en toda la comunidad con numerosas romerías y fiestas en su honor.

En Portugal, destacar la iglesia de Modelos, en Paços de Ferreira, cerca de O Porto, en donde la devoción al apóstol aparece como abogado del vino. Además, en este municipio de Portugal también se celebran romerías en: Santiago de Carvalhosa y Santiago de Figueiró.

Son tradicionales romerías, donde se une lo sacro y lo profano, y que se mantienen en los dos países vecinos año tras año.

Uno de los milagros más conocidos, es el que les sucede a unos peregrinos que hacen un alto en su camino en una taberna de Barcelinhos, en el camino que desde O Porto lleva a Ponte da Lima. El tabernero denuncia injustamente un robo por parte de los peregrinos. Es juzgado y llevado a la horca, el peregrino declara previamente ante el juez, quien se disponía a cenar copiosamente un gallo con sus amigos: *“soy inocente, y como prueba de ello, ese gallo cantará cuando me ahorquen”*.



Santiago del Burgo. Pontevedra

Hubo risotada general, y el peregrino es llevado a la horca. Cuando se le cuelga, el gallo se levanta del plato y empieza a cantar. Un cruceiro situado en la iglesia Matriz de Barcelos recuerda el milagro. Hoy, el gallo es el símbolo de Portugal.

## 2.5. Camino, vino y arte.

Desde los orígenes de la ruta, éstos son tres conceptos que van unidos. El Camino Portugués a Santiago puede presumir de ser el reflejo de una gran riqueza patrimonial, paisajística y vitivinícola, promocionada principalmente por los propios peregrinos.

Camino, vino y arte, tres nombres que engloban el patrimonio común de dos países. Un patrimonio, material e inmaterial, muy extenso con ganas de ser estudiado, valorado y dinamizado.

El arte románico nos dejó muchos ejemplos en las pequeñas iglesias de la zona, donde las escenas decorativas que aluden a la vid y al vino, hojas, racimos, vides, están presentes en algunos capiteles, canecillos y pinturas. Aunque todavía necesitan un estudio pormenorizado, creo que estas representaciones revelan, el trabajo rural de la época, la importancia del cultivo para la vida diaria y el desarrollo económico, y también, probablemente, se alude al vino como símbolo religioso. No aportó ninguna foto, ya que en mi trabajo de campo me topé con las iglesias cerradas lo cual me impidió un estudio pormenorizado sobre el tema.

Partiendo este camino desde Lisboa y en dirección a Santarém, pasamos por la zona del vino del Alentejo, todos los pueblos nos dejan buenas muestras de sus ricos viñedos y recuerdos de la devoción a Santiago y del paso de los antiguos peregrinos, entre ellos, la reina Santa, cuyo sepulcro se encuentra en Coímbra, donde también nos encontramos con una iglesia dedicada a Santiago. En O Porto, admiramos una bella urbe, cuna del barroco portugués, dominada por el río Duero, y con su sabor del vino reflejado en las numerosas bodegas que tiene hoy la ciudad. Barcelos, es el reflejo de un pueblo que se conserva fiel a su historia y tradiciones, aquí es donde surgió la leyenda del Gallo, hoy emblema turístico de Portugal, y que adorna todos sus esquinas. El paseo por esta ciudad es sorprendente, el edificio que hoy alberga la cámara municipal era el antiguo albergue de peregrinos. Ponte da Lima, es un punto clave en el encuentro de los peregrinos, en esta ciudad vemos el puente, el río Lima, que tantos peregrinos ha visto desembarcar. Esta ciudad es la primera en tener una flecha amarilla, señalización de la Asociación Gallega de Amigos del Camino de Santiago, localizada a la entrada del Puente de Lima.





Portada de la Catedral de Tui

Desde Barcelos hasta Ponte da Lima, notamos ya la presencia de los viñedos del llamado, en Portugal, el vinho verde (albariño gallego) y las quintas que lo producen.

Llegados a Valença, notamos la cercanía con Galicia, una ciudad todavía fortificada y muy ligada al camino de Santiago.

Ya en territorio gallego, entramos en Tuy, nos saluda el río Miño y la catedral. Estamos aquí entre dos de las zonas más ricas en vino del Camino Portugués, el Rosal y el Condado.

Continuamos hacia Porriño y Redondela, hasta llegar a Pontevedra, capital del Camino Portugués en Galicia, ya que en ella se encuentra la iglesia de Santiago del Burgo, hoy vemos un templo de nueva construcción cercano al original, que estaría situado, cruzando el puente del Burgo, sobre el río Lérez, en el mismo Camino Portugués a Santiago, el Santuario de la Virgen Peregrina, con su planta en forma de concha de vieira y la iglesia de la Virgen del Camino. En esta ciudad se encuentra la sede del Consello Regulador de la Rías Bajas, teniendo su sede en el Palacio de Mugartegui.

Camino adelante nos vamos adentrando en los maravillosos parajes del albariño, con su capital en Cambados, y así hasta llegar a Caldas, donde destacamos sus aguas termales, y Padrón ciudad legendaria y punto donde confluyen dos caminos: el portugués y la ruta marítima fluvial de Arousa-Ulla. Llegamos a Santiago atravesando las tierras del Ulla, que dan nombre a un vino todavía por reconocer.

Vemos que desde O Porto a Santiago, el peregrino recorre el camino del vino de O Porto y del Duero hasta los verdes Miñotos y los albariños de las Rías Baixas, y que junto con las iglesias, ermitas, fuentes, puentes, cruceiros, petos de ánimas y un largo etc, forman parte del patrimonio de esta vieja estrada jacobea.



## 2.6. La Hospitalidad en el camino.

Creo que merece un apartado en este trabajo la hospitalidad en el camino. Gracias a los albergues y a los hospitaleros que trabajan en ellos de forma voluntaria, el camino y el peregrino siguen teniendo un apoyo fundamental.

Hospital y albergue, son dos términos, que fueron utilizados, a veces como sinónimos, sobre todo en época románica, aunque, normalmente se utilizaba el término de hospital; lo que nosotros llamamos albergues, en tiempos pasados eran hospitales de atención a los peregrinos, y también funcionaban para dar un servicio de descanso en el camino, aunque el albergue también existía como tal, para albergar a los peregrinos que iban de camino a Compostela.

Hoy, hay una red de albergues a lo largo del camino, que se adaptan a los tiempos modernos, muchos de ellos reflejando la nueva arquitectura. En el Camino Portugués nos encontramos una gran red hospitalaria, ya descrita desde la antigüedad, en los relatos de peregrinos, a los cuales me he referido anteriormente, Albani dice que en el s.XVIII hay una red hospitalaria muy importante que atiende a los peregrinos. La descripción de los hospitales fue muy destacada en todos los diarios de los peregrinos, al fin y al cabo, era su lugar de descanso, de reencuentros y de atenciones.

Nos vamos a detener en los hospitales-albergues situados en la zona Norte de Portugal y en Galicia.

En Portugal hay albergues en O Porto, San Pedro de Rates, Ponte da Lima, Rubiaes, y Valença do Minho. Casi todos ellos de reciente construcción, y en ciertos momentos, insuficientes para la acogida de todos los peregrinos, sobre todo en temporada estival, al igual que ocurre en el tramo gallego.

El primer hospital antiguo de peregrinos que nos encontramos cuando entramos en Galicia es el de Tui, hoy es el Museo Diocesano de la ciudad.

Porriño contaba ya en 1569 con un pequeño hospital, situado cerca del Ayuntamiento.

El más antiguo recuerdo de la existencia de un hospital en Redondela es de 1502, situándolo en las inmediaciones de la Iglesia de Santiago. Confirma la ausencia de hospitales anteriores a esa fecha el relato del peregrino alemán Jerónimo Münzer, que llega en 1494 a Redondela y tiene que albergarse en la casa de un compatriota al no encontrar albergue alguno.

Tareixa Pérez Fiota (16 de Julio de 1439) se funda el hospital pontevedrés de Corpo de Deus, luego de Corpus Christi. En 1597 será totalmente recons-



truido por fundación del teniente de alcalde Alonso Maza, encargándose de su administración los hermanos de San Juan de Dios.

Hoy, el albergue de Pontevedra se encuentra situado al lado de la estación de ferrocarril y cercano a la estación de autobuses, y es atendido por los hospitaleros, muchos de ellos pertenecientes a la Asociación de Amigos del Camino Portugués de Pontevedra.

También de nueva construcción nos encontramos el albergue de Briallós, en Portas.

Caldas de Reis tuvo hospital propiedad de la Mitra. El peregrino Juan Bautista Confalonieri nos relata que se hospedó en un buen albergue, con muchos cuartos, añadiendo que existía, además, un lazareto.

La leprosería de San Lázaro de Regueiro ocupaba en Pontecesures el lugar donde hoy se sitúa la nueva parroquia.

Pero es Padrón, con las continuas idas y venidas de romeros, lo que impulsó al prelado Rodrigo de Luna a donar un terreno, el 22 de Abril de 1456, para construir un hospital.

Durante un tiempo el albergue estuvo en el convento del Carmen, que fue el primero en crearse en esta ruta, actualmente se ha habilitado un nuevo edificio para los peregrinos cerca del convento.

Xoán de Vigo, franciscano de Herbón, estaba ya en 1458 como capellán, en una tradición de atención al peregrino que los monjes de Herbón seguirán practicando de manera admirable hasta nuestros días.

Antiguos hospitales y hoy, nuevos albergues hacían y siguen haciendo del Camino Portugués una gran vía hospitalaria que acoge a sus caminantes de manera admirable.

### 3. Proyecto de creación de “La Ruta del Vino en el Camino Portugués”

#### 3.1. Introducción

Después de haber hecho una reseña sobre el Camino Portugués a Santiago, el origen y desarrollo del vino por estas tierras y analizar las relaciones entre camino, vino, peregrino y turismo, planteo el proyecto de creación de la Ruta del Vino, intentando en primer lugar la dinamización del Camino Portugués y del sector vinícola, y las posibilidades de desarrollo con criterios de sostenibilidad.

Debemos tener en cuenta, que estamos en un momento en el que la sociedad está cada vez más interesada por nuestro patrimonio, concretamente el camino y el vino, están de moda, y se va dando cuenta que es un valor a conservar para las generaciones futuras y también para disfrutar en el presente, por ello debemos divulgarlo para que todo el público pueda disfrutarlo de la mejor manera posible, a través de una buena dinamización y gestión que permita generar recursos económicos en la población local, que sea de disfrute para ellos, para los visitantes y, por supuesto, para los peregrinos, que cada año van en aumento.

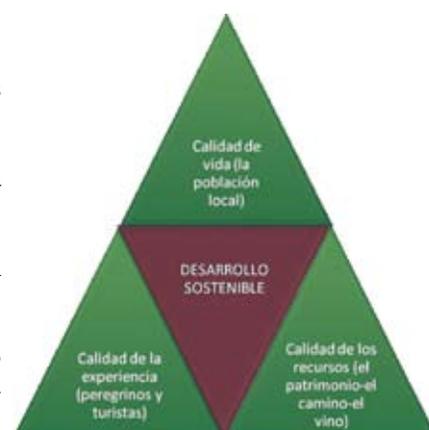
El patrimonio cultural y natural no está aislado del contexto socioeconómico y territorial, sino que está absolutamente interrelacionado con el resto de las actividades humanas. Por ello hay que huir de las actuaciones en patrimonio que se planteen de forma aislada y descontextualizada, al margen de unas estrategias globales de desarrollo.

El desarrollo en el ámbito del patrimonio, debe plantearse a partir de proyectos territoriales que analicen los recursos culturales y naturales y su posible promoción socioeconómica, siempre dentro del modelo de *desarrollo sostenible*, el cual permite satisfacer las necesidades del momento presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.

El desarrollo sostenible se fundamenta en:

- la existencia de límites reales a la disponibilidad de los recursos naturales y culturales.
- el ser humano forma parte de la naturaleza, por lo que su destino no resulta inseparable.
- se pueden obtener beneficios (económicos, sociales, culturales...) con un uso equilibrado de los recursos culturales y naturales.

El desarrollo sostenible debe de ser la base para toda actuación, en este caso más todavía, porque no debemos de convertir el camino en un parque temático, debe de mantener su esencia, su riqueza y su valor espiritual.



A través del desarrollo sostenible conseguimos el equilibrio deseado para la puesta en valor, mediante el que se alcanza la *calidad de vida de la población local* (implicación de la ciudadanía, generación de recursos económicos, creación de puestos de trabajo directos o inducidos...), la *calidad de la experiencia en peregrinos, turistas y visitantes* (hospitalidad, emociones, sensaciones, positividad...) y la *calidad de los recursos* (el camino, su valor patrimonial cultural y natural, la relación hombre-naturaleza, paisaje, contemporaneidad, libertad, descentralización del patrimonio...).

Con este proyecto intentaremos la divulgación y puesta en valor del Camino Portugués, como un recurso destacado del Turismo Cultural y de la Naturaleza, que permita al ciudadano, al peregrino y al turista participar e integrarse de un modo participativo en el patrimonio y en el paisaje, y para ello planteamos la Ruta del Vino.

### 3.2. Objetivo general

Planteamiento de la ruta del vino en el Camino Portugués y creación de ofertas turísticas para la dinamización de la misma.

Esta ruta potenciará y posibilitará el conocer de cerca el camino y el rico patrimonio vitivinícola que posee, situándonos en enclaves privilegiados tanto por su valor paisajístico como por su importancia histórica.

### 3.3. Objetivos específicos

**Relación** del hombre y la naturaleza a través del camino, el arte y la cultura enológica.

**Conexión** arte-peregrino-turista.

Participación de la población local en al camino y su cultura.

**Desarrollo económico** para las localidades próximas al camino, creación de empleo.

**Desestacionalización** del turismo.

En la gestión: coordinación de lo público y lo privado.

Consideración **unitaria** de todos los bienes naturales y culturales, patrimonio material e inmaterial.

Desarrollo **equilibrado** y no agresivo de la oferta cultural y turística procurando una buena calidad de los servicios para un turismo de calidad.

### Conservación y protección.

**Concienciar** a la gente que el camino es un bien de todos y que hay que cuidarlo y preservarlo.

Nuevas ofertas culturales y turísticas de cara al próximo **Xacobeo 2010**.

- Con esta iniciativa se pretende dar la posibilidad de:

Conocer (el camino y su riqueza)

Difundir (rutas, catas, fiestas, ferias)

Enseñar y aprender (el camino, su historia; el producto procedente de la vid y producción de vino)

### 3.4. Marco geográfico.

Debido a la extensión geográfica que abarca el camino, y a que, concretamente, la ciudad de O Porto ya cuenta con un reconocido prestigio, a nivel internacional, de sus vinos, y patrimonio, la ruta del vino se aplicará a la zona norte de Portugal, provincia de Pontevedra y Sur de la provincia de A Coruña hasta entrar en la ciudad de Santiago de Compostela, meta del camino. Seguiré la delimitación del Camino Portugués a Santiago y sus áreas más influyentes.

Las **zonas de producción** son muy numerosas a lo largo de todo el camino portugués. Comenzando en Lisboa, destaca la zona del **Alentejo y Ribatejo**, que recorre el camino lusitano por localidades como Santarém, y Tomar.

El discurrir del Duero por Portugal es una continua sucesión de comarcas vinícolas, la más destacada es la de **O Porto**, pero otra zona de gran relevancia es la que produce los **vinhos verdes**, el llamado albariño en Galicia, su capital es Monçao, y la que a nosotros nos interesa porque el camino portugués transcurre en su mayor parte por esta zona del norte de Portugal, por localidades como Ponte de Lima, Rubiaes, Paredes de Coura o Valença.

Ya en Galicia, entrado por Tui, nos encontramos con dos zonas destacadas en la producción vinícola, la del **Condado do Tea**, a la margen derecha del río Miño, y el Rosal, en la desembocadura del río Miño. Continuando el camino se llega a Pontevedra y a la zona del **Salnés**, cuya capital es Cambados, y ya llegando a Santiago, nos encontramos con la última zona vinícola del camino, la del **Ulla**.



En la Galicia litoral y valle medio del Miño, predominan suelos graníticos, permeables, con mucha sílice, ricos en potasio y nitrógeno, adecuados para producir vinos blancos ligeros, de gran finura y elegancia.

En Galicia hay una gran variedad de vid, el camino de Santiago y los monasterios, grandes impulsores de la vitivinicultura gallega, fueron los que posibilitaron la penetración de variedades de uva europea. Entre las blancas: albariño, godello, loureira blanca, treixadura; entre las tintas, destaca el caíño, o la loureira tinta, entre otras.

El albariño, del valle del Salnés, se elabora a partir de cepas del mismo nombre; el rosal con un mínimo del 70% de uvas de albariño y de loureiro; y el condado con un mínimo del 70% de uvas de albariño y treixadura. El vino de la Ribera del Ulla con un mínimo del 70% de uva alvariña y otras variedades.

En el tramo del norte de Portugal, a su paso por el Camino Portugués, el vino más destacado es el vino verde ("*vinho verde*").

El clima de estas tierras es similar al de Galicia, separada, y unida al mismo tiempo, por un patrimonio común, el río Miño. La mayor parte de la región tiene suelo granítico y con poca profundidad. Los niveles de fertilidad son bajos, pero la acción del hombre y el sistema agrario utilizado a lo largo de los años ha hecho que el suelo sea lo suficientemente fértil como para la producción de vinos de gran calidad.

Dentro de los llamados *vinhos verdes*, hay diferentes variedades: *vinho verde* blanco, tinto, rosado, los espumantes. Son vinos ligeros a partir de uvas de loureiro, treixadura, arinto o avesso, recogidas en fase prematura de maduración, los más destacados son los *alvarinhos*.

Tanto los gallegos como los portugueses, son vinos que armonizan perfectamente con la rica gastronomía de estas tierras y buenos acompañantes en momentos de tertulias y descansos en el camino.

Actualmente sigue teniendo una labor importante el bodeguero que recoge su propia cosecha para degustación propia y casera, pero cada vez es más común las grandes bodegas que comercializan sus vinos, promocionando así, no sólo, el vino sino también la zona y todo su potencial gastronómico, cultural y artístico.





### 3.6. La Ruta del Vino en el Camino Portugués a Santiago

El valor del paisaje, uno de nuestros grandes recursos patrimoniales, radica en sus características naturales e históricas. El camino, el río, el monte, las construcciones que reflejan la identidad de los pueblos, monasterios, ermitas, iglesias, puentes, son, entre otras cosas, espacios y escenarios dominados y construidos por el hombre. En ellos han dejado su huella los diferentes pobladores, contribuyendo a que el paisaje se personalice. Este paisaje es el que enmarca nuestra historia y la creación de la ruta del vino.

#### Ruta del vino del Camino Portugués

Como hemos visto a lo largo de este estudio, creo que el camino, es un valor, no sólo a conservar, sino de un potencial turístico envidiable. El camino es para los peregrinos, pero también nos aporta nuevas visiones de futuro. Un camino que puede ser recorrido también por turistas, curiosos y visitantes que buscan nuevas experiencias y alternativas al turismo de sol y playa, por ello es un camino que debe dar más posibilidades y nuevas alternativas a los que buscan alejarse del llamado “*turismo de masas*”.

Ésta es la primera y principal ruta del trabajo, como su nombre indica es la que coincide por las localidades por donde pasa el Camino Portugués a Santiago.

Podemos partir desde **Ponte de Lima**, punto de salida de muchos peregrinos a Compostela, en esta localidad se pueden degustar los *vinhos verdes* típicos de la zona. Este tramo está rodeado de quintas y viñedos que acompañan a los caminantes en su recorrido. Continuamos hasta el municipio de **Paredes de Coura**, donde podemos disfrutar de uno de los mejores ejemplos del románico rural portugués, en la iglesia de San Pedro de Rubiaes. Llegamos a **Valença**, la zona del Miño que produce ricos vinos, el rey quizá sea el *alvarinho* que tiene a **Monçao** como capital, localidad situada frente a Salvaterra do Miño, aquí nos encontramos con una de las grandes bodegas de toda la ruta, el Palacio de Breixoeira, dicen los de la zona que es el señor de los albariños portugueses, o por lo menos el que más fama tiene junto con los Anselmo Mendes.

Ya en territorio gallego, cruzamos el puente sobre el río Miño y llegamos a **Tui**, localidad que separa la zona del **Condado** de la del **Rosal**, dos de las grandes áreas vinícolas de Galicia. En esta zona, nos podemos hacer una escapada al Mosteiro de Oia, dicen que sus monjes trajeron la uva *alvarinha* del Rhin. Podemos saborear en estas tierras tanto el vino albariño como el del Rosal, obtenido de la mezcla de las uvas de albariño, loureiro y caíño blanco, y que anualmente celebra su feria del vino. Un valle donde las viñas nos persiguen en el caminar.

La zona del **Condado** tiene como capital a Salvaterra de Miño, el paisaje es muy similar, su vino es protagonista de una de las fiestas de más atractivo turístico de la zona, la fiesta del Vino del Condado, y en Arbo podemos visitar el Centro de Interpretación del Vino y la Lamprea.

Seguimos la ruta por **Porriño** y **Redondela** hasta entrar en Pontevedra, capital de las Rías Bajas, y como canta su himno "*Pontevedra é boa vila da beber a quen pasa....*" aquí podemos apreciar los mejores caldos de la tierra en los numerosos restaurantes de su casco histórico, uno de los más bonitos de Galicia; es en esta ciudad donde está la sede del *Consello Regulador de las Rías Bajas*.

Salimos de Pontevedra en dirección a Santiago, y ya nos encontramos con la uva albariña 100%, es la zona del valle del **Salnés**, atravesamos **Barro**, vemos la ferverza del río Barosa lugar muy apetecible para hacer un descanso, y llegamos a **Caldas**. La zona del Valle del Salnés tiene su capital en Cambados, es la capital de Albariño, una zona llena de bodegas, algunas visitables, y recorridos bajo viñedos de gran extensión. Su vino albariño es el más prestigioso, y también tiene su celebración, la fiesta del albariño en Cambados, declarada de interés turístico nacional. En Cambados podemos visitar el Museo Etnográfico del Vino, dedicado a la difusión de la vitivinicultura.

Pasando Caldas y la zona del Salnés entramos ya en **Pontecesures**, nos saluda el Río Ulla. El vino de la **Ribera del Ulla**, quizá sea el menos conocido de los que vimos hasta ahora, pero su calidad y producción van creciendo año tras año, y los nativos del lugar le tienen un gran aprecio.

Llegamos, como no, a Santiago de Compostela, meta de la peregrinación, lugar de unión de culturas y pueblos, y meta también de la ruta del vino del Camino Portugués.

La creación de la ruta del vino en el Camino Portugués, promoverá el desarrollo sostenible de la zona al dinamizar el sector turístico en la misma. Ayudará a articular y ordenar una oferta cultural en torno a la vía de peregrinación. Se intenta así que el camino portugués, además de una vía de tránsito de peregrinos, sea la recuperación del camino como una actividad económica local, ofreciendo actividades y satisfacciones a las necesidades del ocio del viajero moderno. Potenciar la oferta turística en el Camino Portugués a Santiago y conocer un territorio que sabe convivir con sus costumbres y tradiciones, el paso del tiempo y adaptarse a las nuevas tecnologías. Esta ruta se podría enlazar con la gastronómica que planteo más adelante, con la realización de comidas en las bodegas, catas, etc.

## Otras Propuestas:

### Rutas temáticas:

**1. Ruta gastronómica**, realizar visitas a restaurantes que coincidan por el paso de la ruta santiaguesa y que los visitantes puedan probar un menú de degustación con la gastronomía típica de la zona. Proponer también a los hosteleros crear el *menú del peregrino*. Estos establecimientos, previo convenio con los órganos competentes, tendrían un sello o logo identificativo a modo de pegatina en sus puertas de entrada, con el objetivo de ser reconocidos por los visitantes y peregrinos que de manera individual quieran hacer una parada en su camino; también les implicaría en dinamizadores de la ruta portuguesa, y en definitiva de su valor histórico y cultural, y además crearía la fidelización del visitante y peregrino.

**2. Ruta románica**, a lo largo del camino Portugués hay grandes ejemplos del románico con ganas de ser valorados. Esta ruta permitiría dar a conocer un patrimonio ilustre y que es fiel reflejo de un arte dominante en Galicia y en el Norte de Portugal.

**3. Ruta de los Castros**, por los ejemplos más destacados: Santa Tecla, Castro de Troña, Monte do Facho, Castrolandín, etc. En Portugal, destacar sobre todo la zona del camino de la costa, en Viana do Castelo: Castro de San Cayetano, Castro de Cossourado, Castro de Lovelha...

**4. Ruta de las ciudades**, visitas guiadas por las ciudades más importantes del Camino Portugués en Galicia, promocionándolas de forma conjunta: Tui, Pontevedra, Caldas de Reyes y Padrón.

Las diferentes rutas ofertarían nuevas alternativas a los peregrinos y turistas, nuevas oportunidades de ocio y la difusión del Camino Portugués.

### Vinobus.

*Vinobus ¿Subes?* - Servicio para grupos, excursionistas o turismo de congresos. Buscando la comodidad y aprovechamiento del tiempo, sería un servicio aplicable a un día o a un fin de semana. Lo podríamos titular "*Día-Fin de semana de vino y camino*". Funcionaría como un paquete turístico ofreciendo: recorrer algún tramo del camino, comida en bodegas con catas de vinos y visita a las mismas. Posibilitaría el dar a conocer el camino a gente que no dispone de tiempo para hacerlo, conocer el patrimonio etnográfico, la arquitectura del vino (las bodegas), las costumbres y formas de trabajo, concretamente, la época de la vendimia se podría convertir en un gran oferta turística, incluso dando la opción de involucrar a los visitantes interesados en sus diferentes trabajos y actividades.

### **El camino para los niños.**

El objetivo es que el camino entre en la escuela proponiendo talleres didácticos, cuentacuentos sobre las leyendas de camino y cortos recorridos a pie para que vean, entiendan y vivan *“in situ”* la importancia del camino para sus pueblos y ciudades.

### **El vino del Camino Portugués.**

Llegar a un acuerdo con las diferentes bodegas y consellos reguladores de Galicia y Portugal, y crear el vino del Camino Portugués con una etiqueta común. Un vino que sería el resultado de la mezcla de sabores de las diferentes uvas con las que se hacen los vinos ya existentes en el camino. La etiqueta podría llevar el dibujo de una calabaza, ya que se asocia totalmente a los peregrinos y era donde ellos llevaban el vino o el agua.

### **Hermanamiento de Cambados con la ciudad de Monçao.**

Estas dos ciudades son las capitales del albariño: Cambados, en Galicia y Monçao, en Portugal, las dos celebran la fiesta del albariño cada año, que atrae a miles de turistas. El hermanamiento de ambas ciudades posibilitaría la promoción y comercialización de sus vinos y la participación de sus bodegas en las ferias y fiestas.

### **Exposición itinerante.**

De cara al próximo año santo, realizar una exposición itinerante sobre la cultura enológica en el Camino Portugués en las distintas localidades de paso y áreas de influencia de la ruta. Con el objetivo de dar a conocer a la población local sus distintos recursos patrimoniales y sus posibilidades de futuro para el desarrollo económico de la población reflejando el Camino Portugués como una vía destacada e influyente en el sector vitivinícola.

### **Creación de una marca – *Leiv motiv*.**

Para la atracción de los peregrinos, visitantes y ciudadanos, crear una marca que relacione el camino y el vino, y que aparezca en las diferentes rutas propuestas, en spots publicitarios y campañas de difusión. Por ejemplo: *“Camino-Vino Pasión”, “Vive el camino, Vive el vino”*.

A continuación, he llevado a cabo un diagnóstico sobre el territorio en estudio, para poder planificar su desarrollo futuro y la puesta en marcha de las iniciativas anteriormente citadas.

### **D.A.F.O**

**DEBILIDADES:** escasa conciencia de la importancia económica del camino en la población local, acoso urbanístico en el paisaje, señalética del camino.

**AMENAZAS:** degradación del patrimonio existente en el camino, maleza de vegetación en algunos tramos.

**FORTALEZAS:** paisajes, calidad vinícola y gastronómica, unión de arte y naturaleza, buena red de albergues, el vino como identificativo de la tierra, arquitectura del vino (pazos, bodegas)

**OPORTUNIDADES:** desarrollo económico para la población local, atracción turística, potenciación del turismo enológico y de congresos, nuevas alternativas de ocio, colaboración entre Galicia y la región Norte de Portugal en materia de vinos y del camino puede ser fructífera desde el punto de vista económico, empresarial, turístico y cultural.

## Conclusión

Este trabajo pretende mantener la esencia del camino y lo que éste significa para sus peregrinos, pero también promover el desarrollo local, plantear nuevas alternativas alrededor de la ruta para poner al descubierto un patrimonio cultural poco conocido pero de gran relevancia para la zona, colaborando de ese modo en su preservación y difusión, también supondrá la implantación de nuevos y relevantes recursos turísticos que dinamizarán el Camino Portugués. Revitalizar el turismo enológico, así como crear la fidelización de los peregrinos y turistas que visitan el camino.

La Ruta del Vino tiene como objetivo la preservación, difusión y dinamización del Camino Portugués y del sector vinícola de la zona, y las posibilidades de desarrollo con criterios de sostenibilidad.

## Bibliografía

- *Actas del congreso sobre o camiño Primitivo. O camiño de Santiago para o século XXI. O Camiño Primitivo.* Xunta de Galicia, Lugo, 2006.
- *Actas del congreso sobre o camiño Portugués. O camiño de Santiago para o século XXI. O Camiño Portugués.* Xunta de Galicia, Pontevedra, 2007.
- Albani, N., *Viaxe de Nápoles a Santiago de Compostela*, ed. Xunta de Galicia, 2007.
- Arribas Briones, P., *El vino en la estrada santiaguesa*, Actas del Congreso de Estudios Xacobeos.
- Associação dos Amigos do Caminho Português de Santiago, *Caminho Português Porto Santiago*, Ponte de Lima, 2004.
- Baquero, H., *Portugal na memoria dos peregrinos*, Xunta de Galicia, 2002.
- Campelo, A., *Lendas do Vale do Minho*, Valença, 2002.
- Caucci Von Sauchen, Paolo G., *La vía lusitana en los relatos de los peregrinos italianos, I Congresso Internacional dos Caminhos Portugueses de Santiago de Compostela*, Edições da Távola Redonda, Lisboa, 1992.
- Confalonieri, G.B., *El Camino portugués*, ed. Juan M. López-Chaves, Asociación Amigos de los Pazos, Vigo, 1988.
- Ferreira Priegue, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval*, tesis doctoral, Universidad de Santiago de Compostela, 1988.
- Marques, J., *Culto de S.Tiago em Portugal e no antigo ultramar português*, Xunta de Galicia, 1988.
- Izquierdo Perrín, R., *Los Caminos a Compostela. El arte de la peregrinación*, Ediciones Encuentro, Madrid 2003.
- Caucci Von Sauchen, Paolo G., et al., *Santiago. La Europa del peregrinaje*. Lunwerg Editores.
- <http://www.amigosdelcamino.com>
- <http://www.archicompostela.org>
- <http://www.caminhoportuguesdesantiago.com>
- <http://www.caminosantiago.com>
- <http://www.camminosantiago.org>
- <http://www.doriasbaixas.org>
- <http://www.eixoatlantico.com>
- <http://www.galicias.com/cs/portugues.htm>
- <http://www.riasbaixas.org>
- <http://www.traslatio.com>
- <http://www.vinho-verde.pt>
- <http://www.vinosalvarino.com>
- <http://www.xacobeo.es>





Alberto Gómez García  
Hospitalidad y solidaridad  
Jacobeas en la Ruta Aragonesa



## Indice

Introducción.....	43
1. Prescripción religiosa y voluntad solidaria.....	47
2. Religiosidad medieval y peregrinaciones .....	48
3. Los peligros y las necesidades del camino.....	51
4. El Camino de Santiago en Aragón.....	53
5. Rutas por la Jacetania y el Viejo Aragón.....	55
6. Equipamientos y servicios.....	57
7. Hospitales y albergues .....	66
8. Promotores de la caridad y la limosna .....	75
9. Las motivaciones.....	78
10. Modelos hospitalarios .....	79
Conclusión.....	87
Bibliografía .....	89

## Introducción

En este artículo presentamos una investigación histórica que estudia la íntima relación del Camino de Santiago con lo que hoy llamamos *solidaridad* y, antaño, *caridad* (amor al prójimo) y *hospitalidad* (entrega y acogida altruista). La importancia que hoy en día adquiere la *solidaridad* con el desfavorecido otorga interés a este trabajo, que analiza sus variadas formas y destinatarios, en el contexto jacobeo y medieval. Nuestra *voluntad solidaria* tiene mucho que aprender de la de nuestros antepasados, con sus aciertos y sus errores.

La peregrinación jacobea se caracterizó, desde su origen, por la constante y perentoria necesidad de *hospitalidad* y *asistencia*, a lo largo de todo su recorrido. También hoy, cuando se trabaja por ampliar su reactivación. En la Edad Media, innumerables particulares, comunidades vecinales e instituciones públicas y eclesiásticas se afanaron por atender tal necesidad, ofreciendo lo mejor de sí mismo. Para ello, promovieron la fundación de cofradías e instituciones asistenciales. Y la construcción de **albergues**, que entonces se denominaban *hospitales de pobres y peregrinos*. Con este fin, los métodos para financiarlos y gestionarlos lograron movilizar la participación del conjunto de la sociedad y optimizar al máximo el *auxilio al necesitado*.

A la par, los gobernantes, potentados y simples altruistas, se esforzaron por ofrecer su **protección** al desvalido caminante, que transitaba una ruta espiritual..., pero que se enfrentaba a peligros y dificultades básicamente materiales. Se esmeraron por renovar la **infraestructura** viaria y asistencial de la red jacobea. Y multiplicaron sus *equipamientos* y *servicios* construyendo vías, puentes, hospitales, iglesias y un largo etcétera sin el que **no habría sido posible** el inusitado esplendor alcanzado por la peregrinación a Compostela.

Pero la documentación medieval insiste en otro aspecto fundamental. Los cientos de hospitales jacobeos no sólo auxiliaban al peregrino, sino a los **pobres** y **mendigos** que se concentraban en los tramos del Camino. Miles de ellos transitaban la vía penitencial, con idéntico protagonismo que los romeros, pero con distinto objetivo. Atraídos masivamente por la desbordante caridad allí desplegada, obtenían el auxilio de las obras piadosas agolpadas a cada paso.

A partir del estudio de los documentos conservados en los archivos nacionales y locales, y de otras fuentes históricas, hemos podido analizar más de **130 hospitales** e instituciones asistenciales del **Pirineo central**, repartidos por las distintas comarcas franco-españolas (Bearn, Bigorra, Jacetania, Alto Gállego, Sobrarbe, Ribagorza, Cinco Villas, Hoya de Huesca y Navarra). De ellos, 46 se localizaron en la Jacetania. En Jaca, se han documentado 14 de época medieval y otros 5 modernos, además de 8 cofradías asistenciales.

Nuestro ámbito de estudio se centra en la comarca de la **Jacetania**, estratégico territorio de montaña donde se juntan las rutas compostelanas procedentes del norte, del este y del sur. Y en la ciudad de **Jaca**, nódulo jacobeo de primer orden. Para comprender los fenómenos analizados, ha sido necesario estudiar los paralelos más cercanos y los nexos establecidos con los **territorios circunvecinos**: las citadas comarcas de su entorno inmediato.

De esta manera, presentamos un estudio histórico que analiza la **experiencia centenaria** de nuestros antepasados, en el contexto de la solidaridad con el transeúnte (peregrino o mendigo) y el necesitado. Con ello se pretende divulgar el tema y obtener pautas de actuación que, todavía hoy, puedan ser útiles en el diseño de las modernas ONGs y de la reactivación de las peregrinaciones. E incluso corregir sus errores y mejorar planteamientos. En definitiva, ofrecer un **instrumento de reflexión, inspiración y guía** para todo el que, en la actualidad, se halle inmerso en la tarea de transitar, conocer y recuperar los Caminos de Santiago, desde una u otra responsabilidad.

En este volumen, ofrecemos un **resumen** del trabajo original, que esperamos pueda publicarse íntegro en un futuro cercano. La enorme limitación de espacio y de tiempo nos ha obligado a suprimir muchos ejemplos, argumentos, textos, cuadros y toda referencia documental y bibliográfica. Esperamos que tanto recorte no haya desdibujado nuestro discurso, y que el resumen de sus aportes no desmerezca al esfuerzo investigador invertido.

## Ámbito Territorial

Este estudio sitúa su contexto espacial en el **tramo aragonés** de la *ruta Tolosana* del *Camino Francés*. El territorio donde se localiza corresponde a la comarca de la **Jacetania**, con su bimilenaria capital, la ciudad de **Jaca**. Ocupa el sector noroeste de la provincia de Huesca, limítrofe con Francia y Navarra, en el corazón mismo del **Pirineo Central**. El carácter más destacable de esta zona es su secular vocación fronteriza, de puente y de barrera. Y de receptor, crisol y redistribuidor de los más diversos influjos y corrientes culturales.

Orográficamente, la zona destaca por su **carácter de montaña**, que desde siempre ha marcado a sus gentes, sus formas de vida y también sus plasmaciones viarias, jacobea y asistenciales. Su relieve define dos áreas diferenciadas. Lo más agreste de los puertos de montaña del **Pirineo axial**, plenos de dificultades y peligros para los viajeros de otras épocas. Y la mayor amabilidad viaria de las sierras y de las cuencas intermedias **prepirenaicas**.

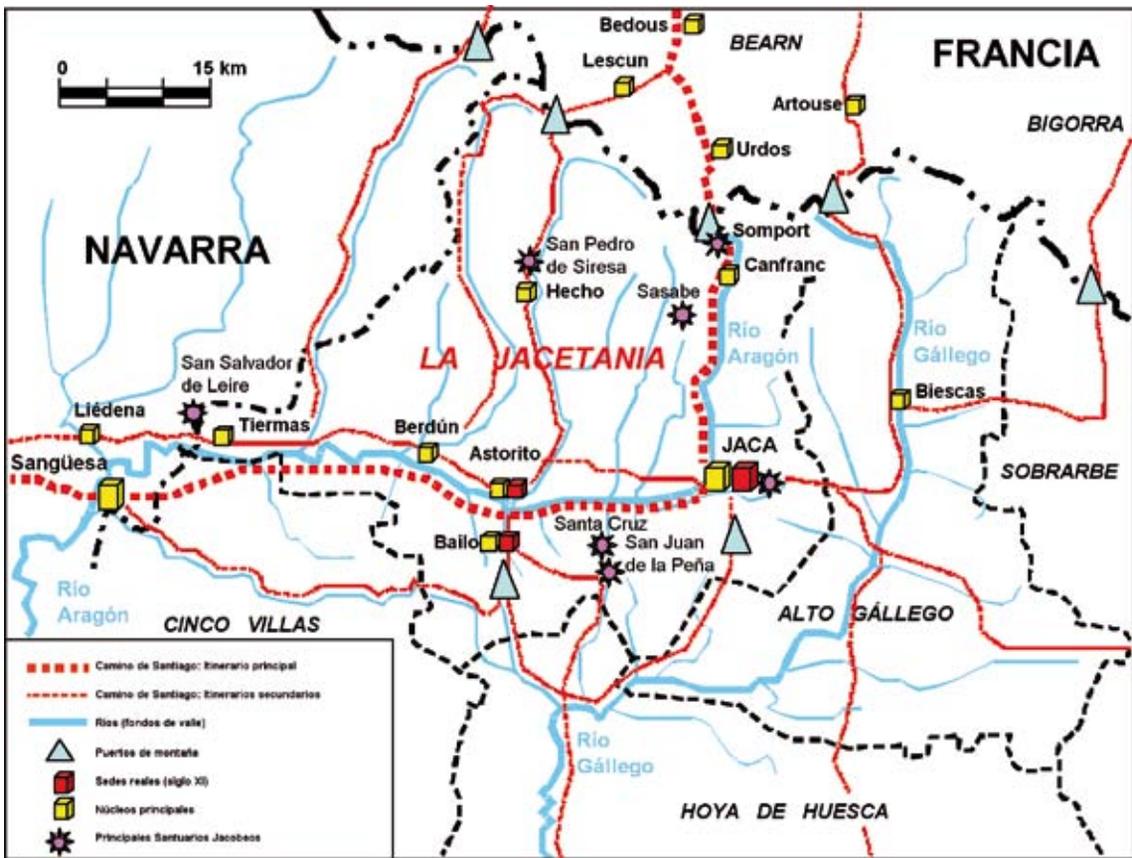
Históricamente, el territorio de la *Jacetania*, se definió como solar del **condado de Aragón** (siglos IX-X). Más tarde, capitalizado por la ciudad de Jaca, se convirtió en la cuna del **primigenio reino de Aragón** (siglos XI-XII). En sus montañas y valles, los primeros monarcas aragoneses diseñaron su política abierta a los influjos europeos y al patrocinio del fenómeno jacobea. Allí edificaron la primera catedral del reino, prototipo románico repetido a lo largo del Camino de Santiago. Allí fundaron sus pioneros grandes monasterios y ciudades-mercado, que concentraban a peregrinos y visitantes. En suma, este territorio se reveló como un punto clave de contacto entre el mundo cristiano y el musulmán, entre la cultura hispánica y la europea, entre la mentalidad de **montaña** y la de la **tierra llana**. Sin olvidar su relevante posición central entre los puntos de partida y de destino de los Caminos de Santiago europeos.

La comarca de la Jacetania está integrada por varias **subcomarcas**:

- LA CANAL DE BERDÚN. Tramo intermedio del valle del río Aragón, entre el Campo de Jaca y Sangüesa (60 km). Pertenece a la *Depresión Intermedia Altoaragonesa*, integrada en la vía natural que iba del litoral catalán a Galicia; después fue calzada romana (Jaca-Pamplona) y, luego, Camino de Santiago.
- EL CAMPO DE JACA. Situado al este de la Canal de Berdún, corresponde al fragmento oriental del valle medio del Aragón.
- ALTOS VALLES JACETANOS. Al norte de la Canal de Berdún y Campo de Jaca, se alinean paralelos los altos valles del Pirineo axial: de Fago, Ansó, Hecho, Aragüés, Aisa, Borau, Canfranc (*alto valle del Aragón*) y Garcipollera. Les flanquean los valles de Tena y Acumuer (Alto Gállego); y de Roncal (Navarra).
- EL BAILÉS. Subcomarca situada al sur de la Canal de Berdún capitalizada por la localidad de Bailo.
- SODUROEL. Somontano meridional de la sierra de San Juan de la Peña y de Oroel, perteneciente a la cuenca del río Gállego (*Galleguera*).

Además, en el entorno de la comarca jacetana, se definen una serie de **territorios circunvecinos** que comparten una misma región (Pirineo Central), cuyas características, historia y desarrollos jacobeos son inseparables:

- **BEARN.** Antiguo vizcondado de la vertiente pirenaica francesa. Departamento de los Pyrénées-Atlantiques. Sito al norte de la Jacetania y del Alto Gállego.
- **BIGORRA.** Antiguo condado de la vertiente pirenaica francesa. Departamento de Hautes-Pyrénées. Situada al este del Bearn y al norte del Sobrarbe.
- **GASCUÑA (País Vasco Francés).** Antiguo ducado de la vertiente pirenaica francesa. Departamento de los Pyrénées-Atlantiques. Situada al oeste del Bearn, al norte de Navarra y ocupando el litoral atlántico.
- **ALTO GÁLLEGO.** Comarca del Pirineo aragonés, situada al este de la Jacetania y al oeste de Sobrarbe. Definida como cabecera del río Gállego (altos valles de Acumuer y Tena, y valles prepirenaicos de Basa, Galleguera y Guarguera).
- **SOBRARBE.** Antiguo condado y reino anexionado (1043) al reino de Aragón. Comarca del Pirineo aragonés, al este de la Jacetania y al oeste de Ribagorza.
- **RIBAGORZA.** Antiguo condado anexionado al reino de Aragón (1043). Comarca del Pirineo aragonés sita entre el Sobrarbe y el Pirineo catalán.
- **HOYA DE HUESCA.** Comarca altoaragonesa sita al sur de la Jacetania y del Alto Gállego, capitalizada por la ciudad de Huesca. *Tierra llana*, al pie del Pirineo.
- **CINCO VILLAS.** Comarca altoaragonesa situada al suroeste de la Jacetania, al oeste de la Hoya de Huesca y al este del área prepirenaica navarra.
- **NAVARRA.** Antiguo reino y actual comunidad autónoma cuya franja septentrional ocupa el Pirineo occidental. Sita al sur de Gascuña y al oeste de la Jacetania.



# 1. Prescripción religiosa y voluntad solidaria

## 1.1. Caridad y hospitalidad

Hebreos, cristianos y musulmanes tuvieron desde siempre mucho en común. Entre otras cosas, el ejercicio de la *caridad* y la *hospitalidad* como precepto básico para ganar la salvación del alma. Durante la Edad Media, compartieron también los métodos para promover la limosna en sus comunidades y para gestionarla. Con este fin promovieron y multiplicaron la fundación de cofradías, comunidades e instituciones asistenciales. También la construcción de edificios hospitalarios. Las llamadas *alberguerías* u *hospitales* fueron las más características, ligadas a la atención de los pobres y peregrinos.

La Biblia se ocupa ampliamente de los *pobres*, los *necesitados*, los *oprimidos*, ante todo como víctimas de la injusticia y a favor de todos los cuales (es decir, de la justicia social) predicaban constantemente los profetas del Antiguo Testamento. La hospitalidad y la limosna eran muy alabadas en la antigüedad y no se podían rechazar. Por ello, las **comunidades hebreas** medievales organizaron en cada *aljama* la recogida de limosnas y la asistencia hospitalaria.

Por su parte, el Nuevo Testamento no disimula su predilección por los pobres y los humildes. La **religión cristiana** considera a la *caridad* una de las tres virtudes teologales, basada en el mandamiento de “*amar al prójimo como a uno mismo*” y entendida como sinónimo de *amor fraternal*. La prescripción emanada de los Evangelios (“*dad y se os dará*”, “*lo que a otros hagáis a mí me lo hacéis*”) invita a la caridad como uno de los requisitos básicos para acercarse a la salvación espiritual: “*Venid, benditos de mi Padre, heredad el reino preparado para vosotros desde el principio del mundo. Porque tuve hambre y me disteis de comer, tuve sed y me disteis de beber, fui peregrino y me acogisteis, estuve desnudo y me vestisteis, enfermo y me visitasteis, preso y vinisteis a mí*” [SAN MATEO, 25, 34]. De hecho, las interpretaciones sobre los textos de San Pablo respecto a la hospitalidad [ROMANOS, 12; HEBREOS, 13] iban más allá, llevando la caridad al extremo de no sólo asistir al necesitado, si no de salir a buscarlo, asegurando que nadie quedaba desasistido: “*No nos hemos de contentar con recibir al huésped que viene a nuestra casa, sino que le hemos de buscar y marchar solícitos y seguirle y volver a buscarle con diligencia para que no se quede en la plaz o haya de dormir al raso*”.

Por último, una de las cinco obligaciones principales de la **religión islámica** es la limosna legal (*zakât*). Después de la oración, es la práctica que aporta al creyente más grande recompensa en el otro mundo. Recomendada por el Corán, con el tiempo se convirtió en un impuesto sobre el patrimonio, única contribución económica impuesta a los musulmanes. Se destinaba al socorro de pobres y necesitados, al rescate de esclavos, a ayudar a los viajeros y a sufragar la guerra contra los infieles. Otro tipo de limosna era el reparto de alimentos y

dones a los pobres al acabar el ayuno del ramadán. También existía la limosna espontánea no reglamentada (*sadaqa*). La acogida caritativa se expresó en los albergues del desierto (*caravanserais*) que respondían a la necesidad de supervivencia y que acogían a las caravanas de peregrinos que se dirigían a sus santos lugares: La Meca, Medina y Jerusalén.

*Caridad* es sinónimo de **amor fraterno**, de empatía, de entrega al prójimo, de misericordia, de piedad, de compasión. Son diversas las formas en las que la caridad se obtiene: limosna religiosa, aportaciones solidarias, donaciones piadosas, legados testamentarios o servicios personales. Y son varias las formas en la que se reparte: limosnas, comida, vestido, cobijo y acogida, cuidados primarios, hospitalidad, asistencia médica y, en muchos casos, auxilio espiritual y adoctrinamiento religioso. El estímulo que animaba a nuestros antepasados a la caridad era sobre todo religioso: ganar la salvación del alma y el perdón de los pecados. Aunque muchos otros, las almas más elevadas, estaban sencillamente motivados por una desinteresada **voluntad fraternal**, *solidaria*, hacia los habitantes más desfavorecidos de su entorno.

## 1.2. La limosna en la sociedad medieval

Con la cristianización de Europa, la limosna piadosa sustituyó a la *ofrenda mortuoria* practicada por todas las **sociedades paganas** precedentes, desde tiempo inmemorial. Pese a todo, su objetivo seguía siendo el mismo: conciliar para sí el favor de las fuerzas misteriosas que gobernaban el más allá. Hasta el siglo IX, las sepulturas cristianas estaban provistas de *objetos votivos* de naturaleza más o menos preciosa. Pero pronto se impuso la costumbre de dar a la iglesia lo que antaño se enterraba en las tumbas. Y así, junto a las reliquias de los santos venerados en los grandes monasterios y catedrales, empezaron a amontonarse las joyas que los vivos consagraban a la salvación de las almas de sus difuntos, conformando los primeros tesoros de la Iglesia.

Pero la porción mayoritaria de los legados estaba constituida por **bienes inmuebles** y, esencialmente, por la tierra. Las familias campesinas la donaban trozo a trozo, mientras que los nobles y reyes legaban dominios enteros, que incluían la población servil que los cultivaba. En la Alta Edad Media predominó la **limosna pánica**, es decir, la que estaba motivada por el terror a la muerte y a la "*segunda muerte*". La creencia en el poder salvador del legado piadoso estaba entonces generalizada, por lo que poderosos y humildes se afanaban por desgajar de sus bienes una porción para los pobres y necesitados.

Después, en el siglo XII, se dio paso a unas manifestaciones más espiritualizadas de la piedad, intentando recuperar el sentido evangélico del *amor fraterno*.

Lo que cambió principalmente fue el destino de la limosna y la intención con que se daba. A partir del siglo XIII, las órdenes mendicantes (cuya esencia era la práctica de la pobreza y la caridad) se convirtieron en las principales destinatarias, en detrimento de los grandes santuarios, que veían dañada su popularidad a causa de los excesos y escándalos de sus gestores.

A nivel socioeconómico, la limosna aparecía como una forma masiva de **transferencia de riquezas**, que se producía en menoscabo de los patrimonios de la aristocracia laica y, especialmente, del campesinado. En efecto, fue un factor clave para explicar la mengua y desaparición de la pequeña propiedad. A la inversa, la limosna hizo la fortuna de la Iglesia medieval, con su inmenso patrimonio territorial y riqueza mueble. Ello convirtió a los altos eclesiásticos (obispos, abades, priores, comendadores) en grandes señores feudales, que gestionaban su patrimonio y que ejercitaban su poder como tales: participaban en el gobierno político, en las luchas de poder, en la guerra, etc.

La **redistribución** de los beneficios generados por la devoción de los fieles varió muchísimo. En primer lugar, una parte se reservaba a la asistencia a los pobres y peregrinos, que es la que en este trabajo nos interesa. En segundo lugar, el mantenimiento del clero necesitaba mucho más, a causa de ser muy numeroso y frecuentemente muy derrochador, como denuncian los eclesiásticos de la época. En tercer lugar, otra porción servía para glorificar a Dios y a los santos, y para atender a su culto: las actividades litúrgicas y la construcción de los templos. De esta forma, parte de la riqueza captada mediante la limosna se invirtió en las grandes obras del arte medieval.

## 2. Religiosidad medieval y peregrinaciones

La **peregrinación** a lugares sagrados siempre fue una prescripción común a muchas religiones, que otorgaron al itinerario físico un sentido de camino penitencial, de purificación y acercamiento a la divinidad. Los iberos ya peregrinaban hasta sus santuarios locales y regionales para pedir y agradecer favores a sus dioses, ofreciéndoles exvotos. Las **romerías** anuales, presentes hoy en muchos lugares, son sus herederos. Los musulmanes, por su parte, han de peregrinar una vez en la vida a los santos lugares de Medina y La Meca.

Los **grandes centros de peregrinación** de la Cristiandad medieval nacieron alrededor de santos sepulcros: Jerusalén, Roma y Santiago. Como señaló LACARRA (1971, 196), puede afirmarse que el extraordinario desarrollo que alcanza el culto a Santiago y la peregrinación a su sepulcro, obedece a los mismos impulsos

que popularizaron otras peregrinaciones en la Alta Edad Media: la fe en el poder taumatúrgico de unas reliquias santas.

Pero otros muchos templos y santuarios de segundo orden atraían a los peregrinos en cada país, región y comarca, gracias a las **reliquias**. En la Edad Media, el afán por conseguir las estimulaba grandes gastos, luchas y peligrosas expediciones. Por ejemplo, la llevada a cabo por los aragoneses hasta la Almería andalusí para obtener el cuerpo de San Indalecio, que fue traído al santuario de San Juan de la Peña, necesitado de reliquias, en el siglo XI. Todos los santuarios y catedrales ambicionaban su posesión, que atraían multitud de peregrinos, donaciones y cuantiosos legados. El sempiterno miedo a la muerte, la necesidad de lo sobrenatural y la fe en el milagro convertían su custodia en una lucrativa fuente de ingresos y de prestigio, por la que competían los grandes y pequeños centros eclesiásticos.

La peregrinación hacia tales lugares se alimentaba de la esperanza en la curación del alma y del cuerpo, al final del camino. Los **ritos de lavamiento** que realizaba el peregrino en cada etapa y al final de su itinerario, simbolizaban la limpieza de su *mácula* (mancha, impureza) de enfermedad y de pecado.

La peregrinación fue en su origen un fenómeno espontáneo, pero con el paso del tiempo se fue institucionalizando. Las órdenes religiosas y militares mediante la fundación de **hospitales** para la asistencia de pobres y peregrinos, fijaron los grandes caminos de peregrinación y fueron sus mayores publicistas. Algunas de ellas, como la orden de los *Hospitalarios de San Juan de Jerusalén*, se fijaron como objetivo específico la protección y albergue de los peregrinos. El papado también contribuyó a estimular la práctica de la peregrinación mediante la concesión de *indulgencias* y la organización de *jubileos*, que permitían a sus beneficiarios menguar la carga de sus pecados, descontar días de padecimiento en el purgatorio y acercarse a la salvación.

Sin embargo, la naturaleza de la peregrinación no era sólo religiosa. Toda una masa abigarrada de mercaderes, vagabundos, ladrones, juglares y prostitutas se mezclaba en los caminos con los auténticos peregrinos. En el ámbito económico, el camino de peregrinación se convirtió muy pronto en una **ruta comercial** de primer orden, coincidiendo con el momento (siglos X-XI) en que se produce una fase de crecimiento económico, renacimiento urbano y revolución comercial. De esta forma, a su paso, la ruta jacobea concitó la fundación de ciudades y mercados; hizo la fortuna de los núcleos urbanos; enriqueció a sus regiones y las abrió a las **corrientes culturales** de la época.

Lo mismo sucedió en Aragón y en las ciudades, villas y mercados que se poblaron al paso del Camino de Santiago por la Jacetania: Canfranc, Jaca, Berdún,

Ruesta y Tiermas fueron los núcleos principales, dotados con hospitales y con ferias y mercados. Lugares que también se contagiaron de las diversas influencias y aportaciones jacobeadas: espirituales, piadosas, caritativas, asistenciales, mercantiles, picarescas, etc.

La **atracción de peregrinos y penitentes** se fue multiplicando cada vez más, incluyendo entre sus filas fieles de toda condición, género y edad. Muchos buscaban acercarse a la salvación eterna. Otros sólo anhelaban la aventura de un viaje que podía alargarse durante años. Abundaban los **inmigrantes**, desheredados que llegaban de otras regiones europeas en busca de tierras que colonizar. La proliferación de la religiosidad también atraía la picaresca, como la de los mercaderes que se hacían pasar por peregrinos para evitar los impuestos. O como los vendedores de reliquias, que estafaban con huesos de perro y otras argucias, como denuncian los clérigos de la época. Por otra parte, la proliferación de limosnerías, alberguerías y hospitales (lo que hoy llamamos *centros de acogida*) atraía masivamente a todo tipo de **mendigos**, marginados y desheredados. Se desplazaban a lo largo del recorrido, aprovechando la acogida dispensada en caminos, monasterios y ciudades a todos los *“pobres de Cristo”*. El itinerario sagrado se convertía así en una **ruta asistencial y sanitaria**, también plagada de mendicidad y de caridad piadosa y solidaria.

### 3. Los peligros y las necesidades del Camino

Para el peregrino que organizaba su viaje, los peligros que se le avecinaban eran tantos que uno de los principales preparativos era otorgar su testamento y disponerlo todo por si no podía volver. Como cualquier viajero o aventurero de la época, los peligros eran tan abrumadores y diversos que era más probable perder la vida en el camino que volver sano y salvo a casa.

Antaño los caminos, alejados de poblado, siempre fueron peligrosos. Los lobos y alimañas, las tormentas y las nieves, eran tan temidos como los ladrones, salteadores y bandoleros. Y siempre eran potenciales lugares de contagio y dispersión de enfermedades y epidemias. Además, los señores feudales más ávidos de acrecentar fortuna solían abusar de su poder, forzando a los viajeros a pagar peajes y tasas ilegales a su paso por el territorio de su señorío. Igual artimaña empleaban los alcaides de los castillos y los funcionarios corruptos encargados de cobrar los peajes y pontajes.

Así, la **protección real y señorial** se hacía más necesaria que nunca. Los primeros reyes aragoneses, para potenciar la economía local y el comercio

internacional, renovaron la red viaria, construyeron infraestructuras adecuadas y ofrecieron su salvaguarda a mercaderes y transportistas. Igualmente, para estimular la llegada de peregrinos, mejoraron y crearon vías y equipamientos, y proclamaron su protección. La primera medida fue promulgar leyes que eximían a los peregrinos del pago de las tasas cobradas en puertos y aduanas (*peajes, teloneos*), puentes (*pontajes*) y ciudades (*portajes*). Desde el primer establecimiento de estos pagos, los peregrinos ya aparecen **exentos de peajes**. El *precoz arancel de aduanas* de Jaca y Pamplona (LACARRA, 1950), que debió establecer Sancho III (1004-1035), diferencia entre los romeros jacobeos simplemente devotos y los que, a la vez, ejercían el comercio.

Como ejemplo de los abusos contra los peregrinos jacobeos, citaremos las noticias del *Liber Sancti Iacobi* del **Códice Calixtino** (siglo XII), una guía de ruta del Camino de Santiago. Su autor, el clérigo francés Aimerico PICAUD, describió los peligros del viaje (fuentes tóxicas, ríos peligrosos, asaltos de maleantes, etc.) y los abusos de funcionarios (barqueros criminales, cobradores de peajes corruptos) y bandoleros que, al parecer, sufrió en propia carne. Incluso cita los ataques y robos que les inferían algunos montañeses que, además de asaltarlos, se entretenían humillándolos y matándolos.

Según su autor, el mandato divino que supuestamente se recibió para redactar esta obra, incluía la necesidad de denunciar “*los crímenes de los malos hospederos del Camino de mi Apóstol*”. Por lo que este código, además de publicitar la figura de Santiago y de ayudar a la peregrinación a Compostela (ofreciendo una guía de viaje), respondía además a una última motivación. La de divulgar los abusos y crímenes que sufrían los romeros, con el fin de avisarles de los lugares y servicios que debían evitar o donde habían de extremar la precaución. Y a fin de presionar a los monarcas de los territorios donde se cometían a atajar estas prácticas escandalosas que atentaban contra el peregrino y con las que indirectamente se lucraban. Para ello, expresó su más directa amenaza: “*por lo cual, exigimos y rogamos ardientemente que estos recaudadores, juntamente con el rey de Aragón y demás personas acaudaladas que de ellos reciben el dinero de los tributos, así como aquellos que lo consienten (...) sean diligentemente excomulgados (...)*”.

Pese a todo, los mismos monarcas que se veían obligados a permitir los abusos que sus magnates aplicaban en sus feudos, extremaban la **protección al peregrino**, optimizando las medidas conforme el paso del tiempo multiplicaba los abusos y la picaresca. Igualmente, las autoridades laicas y eclesiásticas se aplicaron a idear nuevas formas de protección para contrarrestar los peligros que, cada vez más, planeaban sobre el fenómeno del peregrinaje.

Pero además, los **rigores invernales** de la alta montaña pirenaica planeaban sobre los viajeros y peregrinos, haciendo que los refugios, mesones y hospitales viarios fuesen equipamientos especialmente necesarios en sus pasos y puertos. Cruzarlos implicaba, entre otros muchos peligros, el de ser sorprendido por las tempestades, ventiscas y nevadas. La nieve y las persistentes heladas obligaban a cerrar puertos y caminos durante meses, siendo lentos los trabajos vecinales de reapertura que los distintos altos valles realizaban. El hielo también hacía estragos sobre el estado y conservación de los caminos y puentes, que debían ser reparados una y otra vez.

#### 4. El Camino de Santiago en Aragón

Integrado en el *Camino Francés*, el **primer itinerario aragonés** (*ruta primitiva*) atravesaba los Pirineos por el puerto del Palo (valle de Hecho), pasaba por el famoso monasterio de **San Pedro de Siresa** y se dirigía a Ruesta y Pamplona. El primer tramo de esta ruta seguía la calzada romana internacional Zaragoza-Lescar que recorría el valle de norte a sur. Al alcanzar la Canal de Berdún, torcía su dirección hacia occidente, integrándose a la calzada Jaca-Pamplona. Como ejemplo precoz del uso penitencial de esta vía, San Eulogio, obispo de Córdoba que visitó la Jacetania en el año 848, señalaba que en Siresa se atendía exquisitamente a los peregrinos.

Pasado el tiempo, en el siglo XI, los primeros reyes de Aragón, reconstruyeron y mejoraron la **red de comunicaciones** de su territorio, reparando las vías romanas todavía en uso, obrando otras nuevas, y construyendo puentes, hospitales y baños vinculados a las rutas principales. Así sucedió con el Camino Jacobeo, transitado desde hace tiempo por muchos peregrinos que necesitaban de la **protección de los reyes y obispos**. Tal protección se explicitó, primero, en la construcción de hospitales. Segundo, en la exención de los peajes e impuestos que gravaban el tránsito. Y, tercero, en procurar su salvaguardia frente a ladrones y bandoleros, y frente a los abusos físicos y fiscales de los señores feudales cuyos castillos jalonaban el camino.

En aquellas fechas en torno al año mil, la ruta del valle de Hecho cedió el protagonismo al camino del **puerto del Somport**, donde transitaba la ruta de comercio internacional más importante del nascente reino, que atravesaba el alto valle del Aragón (valle de Canfranc) y pasaba por Jaca. El *peaje* que gravaba el tránsito mercantil se cobraba en el castillo de Candanchú, en Canfranc y en Jaca, y de él estaban exentos los peregrinos. Bajo la mirada del castillo de Candanchú se situó el **Hospital de Santa Cristina de Somport**, que fue la mayor

y la más famosa institución de acogida de todo el reino y de todo el Camino. Regida por una comunidad de canónigos y dotada de significativas reliquias, poseía docenas de delegaciones asistenciales, hospitales y cofradías vecinales asociadas en innumerables núcleos del camino jacobeo, repartidos por seis principados (Bigorra, Bearn, Gascuña, Aragón, Navarra y Castilla).

Al llegar al Campo de Jaca y a la Canal de Berdún, el camino cambiaba su dirección norte-sur por la de este-oeste, siguiendo la ribera del Aragón hasta Tiermas y Sangüesa, en la frontera con Navarra. Dirección que no abandonará ya hasta alcanzar la tumba del apóstol, siguiendo la *ruta de las estrellas*.

Este camino, en realidad, era una **densa y extensa red viaria** que incluía centenares de tramos y de ramificaciones. Los ramales partían de los diversos puntos de origen: zona centroeuropea, Inglaterra, Francia, Flandes, Italia y de todos los rincones de la Península Ibérica. La mayoría de estos ramales se juntaban en los Pirineos, para atravesar sus pasos principales. Otros iban por mar, alcanzando puertos como Barcelona y Valencia, y después subiendo hasta Zaragoza, Jaca y Astorito, para sumarse a la ruta principal. Los peregrinos hallaban, en todas las ciudades, catedrales que custodiaban o decían custodiar las reliquias de grandes santos. En la **catedral de Jaca** se veneraba a Santa Orosia, patrona regional (*viciediosa de la Montaña*), y otras reliquias como un brazo de San Pedro y un maxilar de San Andrés.

La proliferación en época medieval de grandes **monasterios y santuarios** –propietarios todos ellos de reliquias famosas–, también provocaba la creación de **nuevas rutas** que se bifurcaban de los itinerarios principales para acercar a los peregrinos hasta sus iglesias. Un ejemplo cercano lo tenemos en **San Juan de la Peña**, hasta donde se desplazaban muchos peregrinos jacobeos a su paso por el tramo aragonés. Allí se veneraban las osamentas de San Indalecio, obispo almeriense del siglo IV a quien se creía discípulo del apóstol Santiago; las de los santos eremitas fundadores del cenobio (Voto y Félix); y el mismísimo Santo Grial. También muchos peregrinos se apartaban del camino, desplazándose hasta **San Pedro de Siresa** o hasta **San Salvador de Leire**, custodios de otras tantas reliquias.

## 5. Rutas por la Jacetania y el Viejo Aragón

Como es bien sabido, el Camino de Santiago definía **cuatro rutas principales** que recorrían Francia convergiendo en los puertos del Pirineo aragonés y navarro. Todas ellas partían de ciudades en las que, a su vez, convergían numerosas ramificaciones procedentes de los puertos del Canal de la Mancha, Países Bajos, Alemania, Italia y puertos mediterráneos. Además había innumerables tramos de **intercomunicación** que permitían pasar de una a otra, diseñando recorridos individualizados a las necesidades o deseos de cada peregrino. En cuanto a su destino, la vía Tolosana (ruta de Arles y su variante de *Piedemonte*) desembocaba en el puerto aragonés de Somport, mientras que las otras (rutas de Le Puy, de Vezelay y de Tours) se unían en la localidad gascona de Ostabat para alcanzar el puerto navarro de Roncesvalles.

En esta relación, es importante resaltar el paso de estas vías por los antiguos **vizcondados de Bearn** (Pyrénées-Atlantiques) y de **Bigorra** (Hautes-Pyrénées), limítrofes con la Jacetania. De hecho, la historia hospitalaria de ambos principados es fundamental para este trabajo por varias razones. Por el de Bearn pasan tres de las cuatro rutas francesas. Por la Bigorra atraviesa una de ellas y la variante del *Piedemonte*. Sólo estudiando las dos vertientes puede comprenderse la profusión hospitalaria y su dispersión territorial en el ascenso a los peligrosos puertos del Pirineo central. La política eclesiástica, jacobea y hospitalaria de los primeros reyes de Aragón fue de la mano con la de los vizcondes de Bearn, que eran sus vasallos, amigos y compañeros de armas.

Los territorios de la Jacetania, Bearn, Bigorra, Gascuña y Navarra, eran verdaderos **cuellos de botella** en el tráfico jacobeo, que se veía obligado a cruzar los escarpados puertos del Pirineo Central. Por eso no es de extrañar la gran cantidad de hospitales e instituciones de acogida que se concentraban en estos principados medievales. Pero la Jacetania, además, recogía el tráfico procedente del sur y del levante peninsular, que convergía en Zaragoza y que ascendía hasta el Pirineo aragonés para visitar su más famoso tesoro: el Santo Grial custodiado sucesivamente en el monasterio de Siresa (siglo IX), en la sede episcopal de Sásabe (siglo X), en la catedral de Jaca (siglo XI) y, de forma más definitiva, en San Juan de la Peña (siglos XI-XIV).

Por todo ello, los itinerarios que confluían en la Jacetania **procedían de tres direcciones**: de norte (Bigorra, Bearn y Gascuña); del este (Sobrarbe, Ribagorza y Cataluña) y del sur (Levante, Zaragoza y Huesca). La mayor parte de ellos confluían en Jaca y en la Canal de Berdún, cruzando al territorio navarro, con la plaza fronteriza de Sangüesa y el monasterio benedictino de Leire, para continuar después hasta Puente la Reina (nexo de unión con la vía de Roncesvalles) y hasta Santiago de Compostela. Los itinerarios que pasaban por el territorio de la Jacetania, con distintos orígenes y direcciones, son:

- ITINERARIO PRIMITIVO (por el valle de Hecho, siglos IX-X).  
*Puerto del Palo-Monasterio de Siresa-Hecho-Astorito-Sangüesa.*
- ITINERARIO PRINCIPAL (por el valle de Canfranc, desde el siglo XI).  
*Puerto de Somport-Canfranc-Jaca-Astorito-Sangüesa.*
  - Variante por la orilla izquierda del Aragón (*Santa Cilia-Arrés-Ruesta*)
  - Variante por la orilla derecha del Aragón (*Javierregay-Berdún-Tiermas*)
  - Variante por el Bailés y la Valdonsella (*Astorito-Bailo-Longás-Sos*)
- ITINERARIOS POR LOS ALTOS VALLES ORIENTALES (por los puertos de Cotefablo o de Serrablo hasta Jaca):
  - POR EL VALLE DE TENA (ruta del Alto Gállego).  
*Puerto del Portalet, Secotor, Sallent, Tramacastilla, Biescas, Larrés, Monasterio de San Martín de Cercito, Sabiñánigo, Orante y Jaca*
  - POR EL VALLE DE BROTO (RUTA DEL ALTO SOBRARBE)  
*Hospital de Bujaruelo-Torla-Broto-Cotefablo-Biescas-Jaca.*
  - POR EL VALLE DE BIELSA (RUTA DEL ALTO CINCA).  
*Hospital de Parzán-Bielsa-Hospital-Ainsa-La Guarguera-Jaca.*
  - POR EL VALLE DE GISTAIN (RUTA DEL CINQUETA).  
*Puerto de Portilón-Gistain-Plan-Ainsa-La Guarguera-Jaca.*
  - POR EL VALLE DE BENASQUE (RUTA DEL ALTO RIBAGORZA).  
*Hospital de Benasque-Benasque-Campo-Ainsa-La Guarguera-Jaca.*
  - POR EL VALLE DE ARÁN (RUTA DEL NOGUERA-RIBAGORZANA).  
*Vielha-Bonansa-Obarra-Roda de Isábena-Graus-Barbastro-Huesca.*
- ITINERARIOS POR LOS ALTOS VALLES OCCIDENTALES (por los puertos de Zuriza y Belagua hasta Tiermas):
  - POR EL VALLE DE ANSÓ.  
*Puerto del Palo-Ansó-monasterio de Ciellas-Berdún-Tiermas-Sangüesa.*
  - POR EL VALLE DE RONCAL.  
*Puerto de Belagua-Roncal-Salvatierra-Sigüés-Tiermas-Sangüesa.*
- ITINERARIOS MERIDIONALES (desde Huesca y Zaragoza):
  - POR AYERBE Y EL BAILÉS.  
*Ayerbe-La Peña-Puerto de S<sup>a</sup> Bárbara-Bailo-San Juan de la Peña y:*
    - Variante hacia Astorito-Tiermas-Sangüesa
    - Variante hacia Valdonsella-Sangüesa
  - POR LOARRE Y EL SODUROEL.  
*Loarre-Triste-Ena-Botaya-San Juan de la Peña-Santa Cilia-Astorito.*
  - POR AYERBE Y PUERTO DE OROEL  
*Ayerbe-Riglos-La Peña-Bernués-Puerto de Oroel-Jaca.*
  - POR ARGÜÍS Y PUERTO DE MONREPÓS.  
*Argüis-Monrepós-Monasterio de Fanlo-Sabiñánigo-Orante-Jaca.*

A lo largo de su ruta, el caminante encontraba numerosas **encrucijadas** de camino, lugares estratégicos donde se entrecruzan las vías naturales y los caminos sobrepuestos, multiplicando el tráfico y el número de usuarios. En ellas solían concentrarse diferentes equipamientos viarios (puentes, mesones, hospitales) y también sirvieron de punto de encuentro para la periódica celebración de mercados y ferias. Por ello, frecuentemente eran elegidas para fundar en ellas pueblos y ciudades. Llamamos **nódulos viarios** a las encrucijadas que sirvieron de enlace a varios caminos de primer orden y que acumularon la presencia de tales equipamientos, llegando a generar poblados o ciudades. El tránsito jacobino con su masivo flujo de viajeros y su enorme diversificación de rutas, generó

a lo largo de su dilatado recorrido gran cantidad de nódulos viarios, lugares estratégicos donde confluían y se bifurcaban los diferentes itinerarios, variantes y desvíos del camino hacia Santiago. Como los demás, estaban caracterizados por la aglomeración de equipamientos viarios, a los que se sumaban específicamente los servicios asistenciales y hosteleros propios de las vías de peregrinación (hospitales, albergues, limosnerías, etc.) Y fueron muchas las poblaciones que nacieron a la vera del camino jacobeo, aprovechando sus estratégicas encrucijadas. En la Jacetania y en su entorno inmediato, y ligadas a los caminos jacobeos, podemos citar los siguientes:

- CANFRANC (Alto valle del Aragón, Jacetania)
- BIESCAS (Tierra de Biescas, Alto Gállego)
- JACA (Campo de Jaca, Jacetania)
- ASTORITO (Puente la Reina de Jaca, Canal de Berdún, Jacetania)
- BAILO (Bailés, Jacetania)
- BERDÚN (Canal de Berdún, Jacetania)
- RUESTA (Canal de Berdún, Altas Cinco Villas)
- TIERMAS (Canal de Berdún, Jacetania)
- SANGÜESA (Navarra)

## 6. Equipamientos y servicios

Todas las redes de comunicación e infraestructuras viarias necesitaban una serie de equipamientos y servicios auxiliares que permitiesen y facilitasen su utilización. Cuanto más importante y concurrida era una vía, más complejos y abundantes eran los equipos que la auxiliaban. Al igual sucedía con el Camino de Santiago, cuyo abigarrado flujo de viajeros obligó a construir innumerables puentes, refugios, mesones, fuentes, baños y un largo etcétera.

Algunos eran de uso generalizado para todo tipo de vías y de tráficos, por lo que los peregrinos los compartían con el resto de viajeros (puentes, baños, fuentes, etc.) mientras que otros eran específicos del tránsito jacobeo (hospitales, limosnerías). De hecho, los equipos viarios estaban acompañados frecuentemente por equipamientos hospitalarios, siendo común que los puertos de montaña o los puentes se vieran flanqueados de hospitales y albergues.

En el siglo XI y en el ámbito jacetano, los **primeros reyes de Aragón** acometieron una política de rehabilitación de las infraestructuras viarias y de sus equipamientos, vinculada a la promoción del comercio internacional y del tránsito jacobeo. Ello llevó a la familia real a promover muchas obras de reparación y construcción de equipos y servicios, que fue imitada por los señores feudales del reino (nobles, obispos y abades) y, después, por los municipios y comunidades de valle, perpetuándose en el tiempo.

Aunque el uso de los equipamientos viarios solía ser gratuito para los peregrinos pobres, algunos se convirtieron en un **lucrativo negocio** que gravaba su empleo por parte de los demás viajeros. Así, su construcción estaba motivada tanto por la piedad de auxiliar al necesitado, como por el deseo de lucro. Dentro del contexto histórico del *proceso de feudalización*, los monarcas y señores laicos y eclesiásticos fueron sus principales promotores, explotándolos en régimen de monopolio feudal a partir del siglo XI. También los municipios acabaron participando de este y otros **monopolios señoriales**, así como de las promociones piadosas. A continuación los detallamos.

### 6.1. Caminos, calzadas y vías

La **infraestructura viaria básica** era el mismo camino. Eran los caminos, variantes, desvíos y ramales que se bifurcaban y que confluían en la compleja y entrecada ruta jacobea. La peregrinación aprovechaba **antiguos caminos** de larga distancia, como las calzadas romanas, y caminos regionales o específicos de otra actividad, como las vías pecuarias. El **mantenimiento** de estas vías, cuya vida se alargaba durante siglos e incluso milenios, era casi permanente. El desgaste, destrucciones (nevadas y aludes de alta montaña), avenidas, desprendimientos del terreno y otros avatares obligaban a ello.

### 6.2. Puentes, vados y barcas

En montaña o en llano, el principal obstáculo que los caminos habían de salvar eran los ríos. Además de los **puentes en piedra** conservados (romanos, medievales y modernos), fue habitual el empleo de **barcas** para vadear el río, servicio que se ofrecía mediante el cobro de una tasa. En los ríos de montaña, abundaron los **pontones de madera**, puentes colgantes y pasarelas, más frágiles ante las avenidas, pero más fáciles de construir. Las periódicas guerras y crecidas arrasaban sus riberas con todo lo que contenían: huertos, molinos, presas y puentes de madera y de piedra. Por tanto, las **reparaciones** eran recurrentes, siendo destruidos y reconstruidos una y otra vez. Frecuentemente, la construcción de un puente generaba el nacimiento de una **encrucijada** mediante el desvío de caminos que necesitaban confluir en él. Ello determinó que los puentes medievales se acompañaran de cruceros, ermitas u otros elementos religiosos que los sacralizaban; por **mesones** y **hospitales**, que los dotaban de ámbitos de hospedaje y avituallamiento; y por otros equipamientos.

### 6.3. Puertos de montaña

Otra de las grandes dificultades con que topaban viajeros y peregrinos al cruzar las regiones pirenaicas eran los pasos y puertos de montaña: ascensión escarpadísima, peligrosos desfiladeros, desprendimientos, nevadas, aludes, ventiscas, etc. Muchos de los situados en el Pirineo axial permanecían cerrados durante el invierno y los que se mantenían abiertos debían ser despejados de la nieve una y otra vez. Los viajeros intentaban evitar estos pasos durante el invierno. Pese a todo, estos puertos de tráfico internacional, mantenían el resto del año un **tráfico extraordinariamente fluido** y una vida floreciente, gracias al importante tráfico comercial internacional y al masivo **tráfico transhumante**. A ello se sumaba el tráfico de viajeros de todo tipo y de peregrinos. Su afluencia obligaba a equipar los puertos con mesones, refugios y todo tipo de equipamientos y servicios. Y el abultado tráfico de peregrinos jacobeos determinó la presencia obligada de **hospitales alpinos**.

Desde la Bigorra y el Bearn, el **Pirineo axial** contaba con numerosos puertos para acceder a las comarcas altoaragonesas de la Jacetania, Sobrarbe y Ribagorza (Palo, Somport, Portalet, Bujaruelo, Bielsa, Gistaín, Benasque). Igualmente, las **sierras prepirenaicas** exteriores e interiores tenían muchos puertos de montaña que conectaban la llanada oscense con las vaguadas de las comarcas pirenaicas (Monrepós, Oroel, Santa Bárbara, Cuatro Caminos); o que interconectaban lateralmente sus valles (Solano, Cotefablo, Serrablo).

### 6.4. Refugios camineros

Como hemos visto, entre los muchos peligros que acechaban al viajero, estaban las tormentas, ventiscas y heladas. Lobos, osos y otras alimañas atenzaban al viajero, no menos que los salteadores y bandoleros. En los caminos, había muchos motivos para tener que buscar refugio. Además de posadas y hospitales, los peregrinos necesitaban refugios viarios que permitieran la ocasional protección en los largos tramos despoblados, que se multiplicaban en las zonas montañosas, multiplicando también sus peligros. Frente a ello, cuevas y abrigos naturales, cabañas y cobertizos, casetas de uso agrario, refugios de pastor, o la simple sombra de un árbol centenario, todo valía para obtener el mínimo resguardo. Eran humildes refugios de pequeña entidad, contruidos con otra finalidad, aunque pudieran ser aprovechados para acoger a cualquier peregrino o caminante necesitado de amparo.

## 6.5. Mesones, posadas y ventas

La necesidad de lugares de avituallamiento y albergue para peregrinos y pobres atraídos por la ruta solía ser asumida por los muchos *hospitales* mantenidos por cofradías e instituciones públicas y religiosas. Pero se negaba la acogida a quien podía pagárselo, debiendo **costearse su estancia** en cada parada del itinerario. Por eso, además de hospitales, existían otro tipo de hospedajes: las *fondas, posadas, ventas y mesones*, que también ofrecían a los clientes la venta de vituallas. Los había en las ciudades y villas principales, aislados en despoblado, a pie de camino, junto a los puentes y encrucijadas, y en los puertos más ásperos. Mediante pago, acogían indistintamente a todo tipo de viajeros, ofreciendo comida, víveres, baño, refugio y reposo.

Su presencia multiplicada era característica de las ciudades, especialmente en los accesos urbanos y arrabales, donde también se concentraban los hospitales de peregrinos. Además, los equipamientos hosteleros estaban presentes en muchos pueblos y en los **caminos y despoblados**, distribuidos a lo largo de las distintas rutas, dotando a las encrucijadas, puentes y puertos; o acompañando los tramos más inhóspitos.

## 6.6. Tiendas y tabernas

Todas las ciudades y villas importantes solían contar con otros equipos, que también solían ser monopolios municipales cedidos a terceros. Las **tabernas** eran a la vez tiendas para la venta al por menor de vinos y licores, y locales para su consumo y el esparcimiento lúdico. La importancia del vino (y del pan) como base dietética de la sociedad medieval y su importante aporte calórico, disparaba su consumo cotidiano. Los peregrinos pobres lo recibían en los hospitales y los que tenían recursos lo adquirían en las tabernas.

Las **tiendas** también eran visitadas por los romeros al llegar a una población, para aprovisionarse de pan y comida. Las tiendas más típicas de la ciudad medieval eran las panaderías, carnicerías y pescaderías. Las verduras, frutas, cazas, pescas y otros productos se vendían en los mercados urbanos. Los viajeros también aprovechaban su estancia en las urbes para comprar otros productos necesarios, como prendas, calzados y manufacturas, que eran vendidas a pie de taller. Y utilizaban estos **talleres** para reparar sus enseres de viaje: zapateros remendones, herraduras y aperos de caballerías, etc.

## 6.7. Fuentes, abrevaderos y pozos

A lo largo del camino, a cada paso, la **provisión de agua** para viajeros y caballerías era una necesidad ineludible. Fuentes y abrevaderos eran, por tanto, un equipamiento básico en toda vía de comunicación y también en las rutas jacobeanas. Las fuentes solían ubicarse en sitios despoblados y en los accesos a las aldeas que jalonaban la senda. En las poblaciones, se distribuían por los diferentes barrios y calles, y era común el verlas ante las iglesias y en las plazas. Sus aguas eran extraídas de arroyos y pozos y vertidas a pilas y abrevaderos para consumo humano, de monturas y ganados. En su ausencia, cualquier riachuelo permitía saciar la sed del atribulado caminante, aunque siempre con el peligro de ser sorprendido por la **toxicidad de sus aguas**, que muchas veces eran mortales, como recalca el *Códice Calixtino*.

## 6.8. Baños

Los peregrinos, que permanecían meses y años en ruta, siempre estaban necesitados de **higiene**. Además, la peregrinación obligaba a realizar **rituales de lavamiento** en cada etapa del camino y al final del itinerario, simbolizando la limpieza del pecado, la curación del cuerpo y la purificación del alma. Los romeros solían bañarse en las **fuentes y ríos** que hallaban a su paso, aunque las gélidas temperaturas no facilitaban la tarea. A veces se topaban con unas **fuentes caldas**, estaciones termales y curativas, que sí invitaban a acometer el cuidado higiénico y a embeberse en su terapia mineral.

El **mundo medieval** cristiano heredó de la cultura romana y la vecindad musulmana el empleo de **casas de baños**. Tenían sistemas de calefacción; servían a la higiene como a los lavados rituales; eran centros de encuentro; y generaban pingües beneficios obtenidos por el cobro de tasas a sus usuarios, de las que estaban **exentos** los peregrinos, como en los Baños de Tiermas, donde disfrutaban gratis de sus aguas termales y del vecino hospital.

Además de los baños urbanos, proliferaron las casas de baños situadas sobre manantiales de **aguas termales** y de **propiedades curativas**, que eran aprovechadas desde época romana, como en Tiermas y Panticosa. En ellos, a la práctica higiénica y ritual se sumaban las **prácticas terapéuticas**: aguas sulfurosas o ricas en otros minerales, cada una apropiada para la curación de ciertas dolencias (piel, hígado, riñón, digestivas, menstruales, etc.) Muchos se situaron en los caminos jacobeanos, siendo empleados por los peregrinos.

## 6.9. Monasteriolos y pequeños cenobios

Mucho antes de la aparición de los grandes monasterios conservados (siglo XI) y muy alejados de la idea que de ellos tenemos hoy, existieron otros cenobios menores, que los textos coetáneos denominan **monasteriolos**. Eran pequeños y rudimentarios monasterios rurales, poblados monásticos de propiedad privada o comunal. Integrados por unos pocos *hermanos*, contaban generalmente con una **miserable dotación** patrimonial que les obligaba a labrar la tierra y a padecer como un campesino más la carestía y la pobreza. Sus templos e instalaciones eran igual de pobres, acordes con su patrimonio. Proliferaron de forma extraordinaria en los siglos IX-X, cuando el fenómeno jacobeo comenzaba a despegar, contándose por docenas en cada comarca del Pirineo aragonés, con **densidad abrumadora**. Algunos de ellos se localizaban junto a las vías jacobeanas, ofreciendo al peregrino sus humildes oratorios y su **hospitalidad**, obligada por los Evangelios. Por ello, prestaban un servicio fundamental al tránsito jacobeo, revelándose como equipamiento viario básico, en una época en la que el Camino de Santiago todavía carecía de una dotación asistencial específica. Pese a su importante papel de **precursor asistencial jacobeo**, han pasado desapercibidos por su extrema humildad, por su temprana desaparición carente de ruinas y por la escasa documentación.

## 6.10. Monasterios carolingios, condales y reales

En la misma etapa (siglos IX-X) en que los *monasteriolos* plagaban el Pirineo y los peregrinos comenzaban a abrir las rutas a Compostela, surgió otro tipo de monasterios, con mayor riqueza y esplendor: los cenobios fundados por gobernantes o reconvertidos bajo su tutela. La Jacetania y el Alto Gállego conformaron el **condado de Aragón**, inicialmente sumiso al Imperio carolingio (833-864); después desligado de tal dependencia (864-911); y luego integrado en el **reino de Pamplona** (911-1035). Estos sucesivos dominios conllevaron la imposición de sus políticas eclesiásticas y monásticas. Como la aparición de fundaciones *benedictinas* que introducen la floreciente **regla de San Benito**.

Los primeros condes pirenaicos, delegados de los emperadores francos, promovieron en sus condados las reformas monásticas imperiales, con clérigos franceses que reforman monasterios como San Pedro de Siresa (valle de Hecho) y fundan otros nuevos, como San Martín de Ciellas (Canal de Berdún). Después, el expansionismo navarro en territorio aragonés (850-1035), lo sometió a su política eclesiástica erigiendo los monasterios de S<sup>a</sup> María de Fuenfría (Salvaterra) y San Juan de Maltray (Ruesta), y el **obispado de Aragón**, con

sede en San Adrián de Sásabe (valle de Borau). El estrecho vínculo de estos cenobios con el poder político y la protección condal y real, les otorgó una gran **riqueza material** que les permitía mantener un número mayor de monjes; poseer siervos que trabajaran sus tierras; y construir iglesias de piedra. Los nuevos monasterios jacetanos jalaron el **itinerario primitivo** del Camino de Santiago. O, mejor dicho, el nacimiento de su peregrinar aprovechó la hospitalidad de los monasterios situados en las vías principales para diseñar un óptimo recorrido, asegurando los lugares de acogida. Además, estos cenobios obtuvieron las **primeras reliquias**, que también atraían a precoces peregrinos.

Si los *monasteriolos* ofrecían una pobre **hospitalidad** a los transeúntes, los enriquecidos monasterios de inspiración carolingia y benedictina regularon y multiplicaron su obra asistencial. La regla de San Benito exaltaba la atención al necesitado, la acogida al forastero y el hospedaje más esmerado al peregrino. De hecho, reguló la obligación de incluir en los complejos monásticos **enfermerías** donde cuidar a los enfermos y **hospederías** con dormitorio y cocina independientes para hospedar a visitantes, viajeros y mendigos.

## 6.11. Santuarios y grandes monasterios

Muy lejos de los humildes *monasteriolos* y los florecientes monasterios de la fase anterior, los **grandes monasterios feudales** surgieron en el siglo XI, dentro del *proceso de feudalización* generalizado en Europa, del nacimiento del reino de Aragón y de las grandes reformas que se siguieron. Sancho III (1004-1035) promovió en ellos la reforma benedictina; y Sancho Ramírez de Aragón (1065-1094) acometió la reforma litúrgica romana y la monástica cluniacense. Sus protagonistas fueron los monasterios de San Victorián (Sobrarbe), San Juan de la Peña (Jacetania), San Salvador de Leire (Navarra) y San Millán de la Cogolla (Rioja), que absorbieron decenas de monasteriolos. Y lo mismo ocurrió con las **catedrales** de Jaca y de Roda de Isábena (Ribagorza).

Además, los privilegios con que los reyes los dotaron y las donaciones aportadas por nobles y campesinos, los convirtieron en poderosos **señoríos feudales eclesiásticos** con enormes patrimonios territoriales y riquezas. Como feudales actuaron sus abades y obispos, asesorando al rey, acompañando a la corte y tomando parte activa en la política del reino, las reformas, los fastos y la guerra. Ello les permitió mantener una gran comunidad monacal y edificar grandes basílicas y complejos constructivos que incluían los edificios regulados por la regla benedictina para el auxilio del necesitado (*hospitales, enfermerías, hospederías y limosnerías*) y otras *casas de acogida* en las vías jacobeanas.

La creencia en la eficacia de la intercesión de los santos para obtener el perdón de los pecados y la proliferación de **reliquias** en todas las catedrales y grandes monasterios, hacía que cualquier itinerario de peregrinación se viera dilatado por numerosas paradas y desvíos. Los monasterios y catedrales no eran equipamientos jacobeos, pero el flujo ingente de romeros que atraían les hacía congregar toda una serie de equipamientos y servicios asistenciales. Las reglas monásticas y el Evangelio les obligaba a ejercer la caridad y hospitalidad con cualquier visitante, peregrino o mendigo que acudiese a sus puertas. Por ello, todos estaban obligados a incluir dichos **equipamientos**: *hospederías* para visitantes y eclesiásticos foráneos; *hospitales* para la acogida de pobres y peregrinos; *limosnerías* donde se repartían comidas, limosnas y vestidos; *enfermerías* para los clérigos enfermos e impedidos; y *cementerios* donde proporcionar descanso cristiano a los visitantes y peregrinos fallecidos en el camino. Los principales centros religiosos de la Jacetania medieval, fueron:

· HOSPITAL DE SANTA CRISTINA DE SOMPORT (valle de Canfranc)

Sito en el puerto de Somport, frente al castillo de Candanchú, en la calzada romana Zaragoza-Jaca-Lescar. Tuvo un refugio de peregrinos regido por un eremita. La promoción de su ruta como itinerario jacobeo principal (siglo XI) lo convirtió en uno de los entes hospitalarios más famosos del Camino jacobeo y del orbe cristiano. Monasterio alpino definido como *hospital de hospitales*, para la acogida de pobres y peregrinos. Poseía decenas de hospitales en las vías jacobeanas en Bigorra, Bearn, Gascuña, Aragón, Navarra y Castilla.

· CATEDRAL DE SAN PEDRO DE JACA

En 1040-1063, los obispos de Aragón se mudaron a la sede real de Jaca. En 1077, Sancho Ramírez la promovió a ciudad, legalizando la irregular existencia del obispado rural. Su hermano, el infante García, primer “*obispo de Jaca*”; inició las obras de la catedral (1077-1139), estableció en ella una canónica *agustiniana* y fundó su Limosnería (1080) que después integró el *Hospital del Santo Espíritu*. El traslado de la ruta jacobea principal a Somport y Jaca, convirtió la ciudad y su catedral en parada obligada para los peregrinos.

· MONASTERIO DE SANTA MARÍA EN SANTA CRUZ DE LA SERÓS

Monasterio real, único cenobio femenino del primitivo reino de Aragón, sito al pie de la montaña de San Juan de la Peña. Se benefició del crecido tráfico jacobeo que se desviaba del itinerario principal para acudir a San Juan de la Peña. Tuvieron (1086) un refugio de peregrinos en el puente de Astorito.

· MONASTERIO DE SAN JUAN DE LA PEÑA

Monasterio más importante del tramo aragonés jacobeo, sito en la sierra de San Juan de la Peña. Custodió la reliquia más famosa de la Cristiandad: el Santo Grial (1071-1399). *Cuna* del reino de Aragón, equiparable a Covadonga o Montserrat. Acogió un eremitorio rupestre y, en el siglo X, un monasteriolo. En 1027, se fundó el monasterio y panteón real. Asumió el protagonismo monástico del reino, difusor de las reformas eclesiásticas. Refundado bajo la reforma cluniacense (1071). De los más poderosos señores feudales eclesiásticos de Aragón. Durante siglos, atendió a los peregrinos en su limosnería y hospedería, y en el camino jacobeo regentó el hospital de Annol.

· MONASTERIO DE SAN SALVADOR DE LEIRE (NAVARRA)

Sito en la frontera entre Aragón y Navarra, en el extremo occidental de la Canal de Berdún, El centro monástico se cita en 842. Disfrutaba ya del protagonismo eclesiástico, cultural, económico y político, ligado a la monarquía pamplonesa. Pronto acumularon propiedades en la Jacetania. Desde el siglo X, fue panteón y monasterio real. Muchos peregrinos lo visitaban.

## 6.12. Iglesias, ermitas, oratorios y cruceros

Un camino de peregrinación debía ofrecer a sus usuarios lugares de oración, auxilio espiritual y atención sacramental. A cada paso, necesitaban orar y expresar la penitencia de su marcha, para lo que encontraban muchos **equipamientos espirituales** en cualquier jornada de tránsito jacobeo. Cada población ofrecía al peregrino sus **iglesias urbanas**: parroquias, catedrales, monásticas y hospitalarias. Y, en la ruta, los grandes **monasterios** le brindaban todo tipo de asistencia espiritual. En sus templos podían oír misa, recibir los sacramentos, ejercitar sus penitencias y dar o recibir caridad. Incluían altares dedicados a Santiago y a los santos de devoción jacobea (San Julián, San Ginés, etc.) o protectores del viajero (S<sup>a</sup> Bárbara, San Cristóbal, etc.). En los largos tramos despoblados, era habitual encontrar **oratorios viarios**, donde el penitente paraba a orar y suplicar protección. Los había específicos del camino jacobeo, creados para alimentar la devoción del peregrino. Otros le eran ajenos aunque, por situarse en sus vías, eran aprovechadas por él. Se localizaban en cualquier lugar de la ruta y a veces acompañaban puntos clave (encrucijadas, puentes, puertos). En cuanto a su **tipología**, ofrecían un abanico dispar: desde las parroquiales rurales, hasta las sencillas ermitas, pasando por los zoques (oratorio viario típico del Pirineo aragonés), cruceros y cruces de término, pilones, exconjuraderos, arrodilladeros y otros elementos de devoción viaria.

## 6.13. Cementerios

Los peregrinos muchas veces enfermaban y morían durante el largo y azaroso viaje. Simplemente viajar, abandonar lo poblado, ya era un peligro. En el peor caso, una tempestad, accidente, epidemia o asalto de bandidos o lobos podía sorprenderles en el camino, siendo enterrados junto a él. Si hallaban la muerte en un poblado, eran sepultados en los cementerios urbanos que había junto a todos los templos. Hospitales y monasterios disponían de necrópolis específicas para los romeros y pobres acogidos. La prescripción evangélica de ayuda al prójimo (*dar de comer al hambriento, posada al peregrino, etc.*) incluían la **obligación de enterrar a los muertos**. Por ello esta tarea aparecía entre los servicios inherentes a muchos hospitales de peregrinos; y cualquier devoto debía enterrar a un cadáver hallado insepulto. La **arqueología** ilustra este hecho, con las necrópolis excavadas en la Jacetania y en otros territorios jacobeos, que ofrecen numerosas sepulturas acompañadas por *veneras*.

## 7. Hospitales y albergues

Entre los distintos tipos de equipamientos que dotaban y conformaban la ruta de peregrinación, sobresale el **equipamiento jacobeo** por antonomasia: los *hospitales*, *albergues* y *limosnerías*, que ofrecían sus servicios a mendigos y peregrinos. Por una parte, les facilitaban auxilio, hospedaje y avituallamiento. Por otra, canalizaban y gestionaban la caridad de los individuos, instituciones y comunidades que deseaban hacer su aportación. La *caridad* (en el sentido evangélico de amor al prójimo), la *hospitalidad* (acogida al forastero y al desheredado) y la *limosna* (auxilio al pobre) eran los conceptos clave que movían a todos los estamentos de la sociedad medieval a prodigarse en la solidaridad con el necesitado. Y, entre ellos, el peregrino forastero -alejado de su patria y abandonando sus bienes materiales- ocupaba un lugar protagonista.

En definitiva, los hospitales eran el lugar donde los peregrinos, alejados de los bienes de este mundo (“*déjalo todo y sígueme*”), se convertían en mendigos –conviviendo con ellos- y se abrían a recibir la caridad ajena, como una práctica más del sacrificio penitencial auto-impuesto por el peregrinaje. Y, a la par, eran el lugar donde el resto de la población podía ejercitar, de una forma organizada, la caridad con el prójimo y la hospitalidad con el forastero, desprendiéndose a su vez de una parte de sus bienes materiales.

Su **distribución territorial** permitía al peregrino y al transeúnte diseñar su itinerario asegurando el hospedaje a lo largo del recorrido. Por ello, para promocionar una nueva variante o el desvío a un santuario, se construía una serie de hospitales que invitaran a sus potenciales usuarios a desviarse.

A lo largo del trayecto, en ciudades, pueblos, encrucijadas y puertos, fueron multiplicándose las instituciones hospitalarias que, plasmando el espíritu evangélico (*fui peregrino y me acogisteis; dad y se os dará*), ofrecían su cobijo al necesitado, en general, y al peregrino, en particular. Eran fundadas y mantenidas por reyes, nobles, instituciones y órdenes religiosas, cofradías y grupos vecinales. Sin embargo, a veces, era necesario recurrir a las posadas o a la inemperie ya que el flujo de peregrinos se multiplicaba en algunas épocas del año o en los años santos, cuando las hospederías se saturaban.

## 7.1. Orígenes hospitalarios y evolución

En el mundo cristiano, la palabra de Jesús y los textos de sus discípulos promovieron que una de las principales obligaciones del cristiano fuese el socorro al prójimo. *“Aunque hable todas las lenguas (...), y aunque conociera todos los misterios y toda la ciencia, y aunque tuviera toda la fe hasta trasladar montañas, si no tuviere caridad, nada soy”* (I CORINTIOS, 13). Por ello, desde época paleocristiana, los fieles se afanaron en la práctica hospitalaria, guiados por **obispos** que debían ofrecer su ejemplo. En los primeros siglos medievales, la enorme difusión de los **fenómenos ascéticos** (*eremíticos y monásticos*) protagonizaron la evangelización de las regiones del extinto imperio Romano, todavía muy paganas, y el cumplimiento del precepto de la caridad. La hospitalidad revistió otras dos formas: la de los particulares en sus casas (caritativa o retribuida) y la recibida en hospitales de grandes propietarios.

Sin embargo, el origen de la **hospitalidad organizada** se halla en la *regla benedictina*, escrita por San Benito de Nursia (siglo VI) para regular la vida conventual. Fue determinante que esta regla monástica se convirtiera en la más importante de Occidente (siglos VIII-XI). Su generalizada aplicación hizo surgir a la puerta de cada monasterio la **hospedería**, para recibir a cualquiera. Y la **enfermería**, para atender a los miembros de la comunidad e incluso a personas ajenas a ella, enfermas e impedidas. De esta forma, en una época en la que había muy pocas ciudades, los **monasterios** fueron posada obligada de los viajeros de toda índole: gobernantes, peregrinos, vagabundos, etc.

A partir del siglo XI, los documentos nos permiten observar la **evolución** sufrida por las *hospederías*, que aparecen reservadas para el hospedaje de los visitantes menos humildes (clérigos foráneos, nobles, realeza); mientras que la acogida al pobre y al peregrino empobrecido comienza a ser segregada en los nuevos hospitales y limosnerías monásticas. También las catedrales regularon su caridad mediante **hospitales** y **limosnerías**, prescindiendo ya de las hospederías. Pero todas seguirán compartiendo el uso de las *enfermerías*.

Entre los siglos XI-XIII, el desarrollo de la sociedad medieval y de la peregrinación a Santiago y a los grandes santuarios regionales, mediatizó un nuevo impulso, optimizando y diversificando sus equipamientos y servicios. Muchos **monarcas**, enzarzados en políticas de reactivación comercial y en la promoción del Camino jacobeo, invirtieron grandes sumas en mejorar la infraestructura viaria y en fundar hospitales, puentes, baños y otros equipos. Por su parte, los grandes monasterios y catedrales, poderosos **señores feudales** con grandes riquezas e influencia política, fundaron multiplicadas instituciones de acogida donde atender a los también multiplicados pobres y peregrinos que se acercaban a sus

puertas. A la par, surgirán las **órdenes hospitalarias** y militares (siglo XII, templarios, hospitalarios, etc.) cuyos *monjes-guerreros* alternaban el uso de la espada para conquista de Santos Lugares, con la escolta al peregrino en caminos peligrosos y con la acogida al necesitado en sus propios hospitales. Después nacieron las **órdenes mendicantes** (siglo XIII, franciscanos, dominicos, etc.), integradas por *frailes* con *voto de pobreza* y con un papel fundamental en la acogida al pobre y al peregrino, recuperando las hospederías y regentando numerosos hospitales.

El simultáneo nacimiento de los **gobiernos municipales** implicó su inmediato interés en favorecer a los necesitados de la propia comunidad y a los transeúntes foráneos, fundando sus propias limosnerías. En la misma fase, las asociaciones vecinales del tipo **cofradía** se multiplicaron por toda Europa. La mayoría dedicó parte de sus recursos a obras pías, socorriendo a sus cofrades caídos en necesidad y al resto de necesitados. Mientras que otras se dedicaron específicamente a la atención asistencial, manteniendo sus propios hospitales. Por último, los legados de muchos miembros de la realeza, la aristocracia y la pujante burguesía urbana conllevarán la fundación de **hospitales privados**.

Como consecuencia, la enorme multiplicación del número de hospitales e instituciones en cada región y ciudad, permitió otro paso en su evolución: su **especialización** en distintos tipos de casas de acogida y de obras pías. Unas eran leproserías para contagiosos; otras asilaban expósitos y huérfanos, o locos, o ancianos y convalecientes. Algunas dotaban a doncellas pobres, rehabilitaban prostitutas o auxiliaban viudas indigentes, vecinos empobrecidos y campesinos en apuros. Aunque en los lugares donde sólo había un hospital, las funciones seguían solapándose, acogiendo a todo tipo de necesitados.

En los siglos XV-XVI, los hospitales fueron objeto de un nuevo avance, que otra vez optimizaba la asistencia al necesitado con el nacimiento, en las principales ciudades, de **hospitales generales**. Eran entidades que surgían de la fusión de varios hospitales, sumando rentas y recursos y erigiendo centros de mayor entidad. Ello permitió incluir distintos pabellones para los distintos tipos de acogidos, multiplicando el número de camas y con médicos y cirujanos por fin contratados para una **asistencia médica** continua que, hasta entonces, había tenido una oferta circunstancial. Muchos llegaron en uso al siglo XX.

## 7.2. Hospitales viarios y urbanos

Los albergues **viarios** se localizaban en los despoblados, en los puntos más transitados y en los pasos más peligrosos. Unos se sitúan junto a puentes o en

los cruces de caminos. Otros, los *hospitales portuarios* o *alpinos*, eligen los pasos de montaña más abruptos, donde el auxilio es más imprescindible.

Los centros hospitalarios **urbanos** se situaban en los accesos y en el interior de ciudades y pueblos. Cuanto mayor eran, más se multiplicaba su número. Jaca tuvo catorce, la mitad situados en el arrabal del Burnao. En Sangüesa (Navarra) había trece y en Zaragoza diecisiete. En los **arrabales** (barrios *extramuros* en los accesos a la ciudad) se concentraban muchos hospitales, mesones y conventos de órdenes mendicantes, confiriéndoles cierto carácter de **ciudad sanitaria y asistencial**. Justificaba tal proceder la necesidad de albergar a los numerosos peregrinos y viajeros que accedían a ella continuamente; de mantener alejados a leprosos y potenciales portadores de epidemias; y de atender a los pobres que abundaban en todas las ciudades.

### 7.3. Prestaciones e instalaciones

El *hospital* medieval era una institución de caridad y también un edificio específico destinado a ejercer la *hospitalitas*. Estaba destinado a los mendigos y peregrinos pobres, que decidían prescindir de su riqueza imitando a Cristo, o que caían en necesidad durante el viaje. Por contra, los romeros que viajaban con dinero, debían pagarse un mesón. La *limosna* (*almosna*) incluía los óbolos monetarios y los alimentos habitualmente repartidos entre los pobres.

Ofrecían a los vagabundos forasteros y a los peregrinos necesitados su **albergue** durante uno, dos o tres días y noches. Aunque ante circunstancias adversas (inclemencias climáticas, enfermedad del acogido, etc.) podían disfrutarlo más tiempo. De hecho, los *hospitales para pobres y peregrinos* eran hospicios destinados al **albergue provisional**. Solían contar con un comedor y ofrecían periódicamente sopa-bobas y convites. Repartían limosnas, alimentos y vestidos. Los enfermos recibían **cuidados médicos**. Los contagiosos se llevaban a la leprosería más cercana, donde se les aislaba. Y ofrecían el **auxilio espiritual** de un capellán encargado. En definitiva, gestionaban la caridad y la solidaridad de la sociedad, a modo de ONG medievales.

**Constructivamente**, los hospitales adoptaban distinta forma y volumen, dependiendo de su entidad. Los más humildes ocupaban una casa común, cedida por algún donante, donde se apretaban los ámbitos destinados al hospitalero encargado, a los visitantes acogidos y a los víveres. En el otro extremo, las grandes instituciones hospitalarias como el Hospital de Santa Cristina de Somport o el Hospital de Roncesvalles integraban enormes complejos constructi-

vos similares a los grandes monasterios y que incluían varias iglesias, edificios, cementerios, instalaciones y ámbitos productivos y de almacenaje, además del hospital propiamente dicho. Entre uno y otro extremo, los había de diferente tamaño. El **prototipo** más usual solía contar con una casa-hospital, una pequeña capilla y cementerio anexos. Dicha casa incluía algunos dormitorios con grandes camas donde apretujar a los acogidos; una cocina para preparar las comidas; un comedor; granero, pajar, lagar y bodega para almacenaje de víveres; y un establo. Y, a veces, una estancia para vivienda del encargado (hospitalero) y un huerto para el autoconsumo. Si lo gestionaba una comunidad eclesíastica, incorporaba los edificios apropiados.

Otro elemento fundamental en las casas de acogida eran las **camas**. Los muebles y utensilios domésticos eran muy escasos y valorados: fue común en los testamentos donar un lecho con su ropa a un hospital. Lo normal en la Edad Media era que en cada uno durmiesen varias personas y que algunos dormitorios contaran con varias camas. En los hospitales, aun de poca entidad, era habitual separar los aposentos de hombres y mujeres. Los más pequeños poseían sólo dos camas, mientras los más grandes tenían varias decenas. En Zaragoza, por ejemplo, los hubo con ocho, doce y hasta treinta camas.

Como señala LACARRA, por la vena se reconocen mutuamente el peregrino y el hospital. A ser posible, el encargado de **recibir a los peregrinos** debía saber lenguas extranjeras. En los hospitales sencillos los romeros sólo recibían cama, sal, agua y fuego durante una noche. Aunque la mayoría repartía alimentos en especie (pan, vino, queso, etc.) o comidas. A partir de este mínimo, las **prestaciones** se podían multiplicar hasta cubrir cualquier necesidad imaginable, según los recursos disponibles. Se cuidaba mucho el **lavatorio de pies** de los acogidos, ritual de humildad a imitación de Jesucristo el día de la Cena. Incluso el sacrificio extremo, de amor al prójimo, se recreaba con prestaciones alejadas de todo escrúpulo, como el despiojado; el baño de los más necesitados de higiene; o la limpieza de yagas y tumoraciones.

En síntesis, se evidencia un denodado esfuerzo que intenta cubrir absolutamente todos los aspectos que un necesitado pudiera necesitar. Muchas **prestaciones** son comunes a la mayoría de centros asistenciales; otras son minoritarias o excepcionales. Unas sirven para todo tipo de acogidos, foráneos o vecinos, peregrinos o indigentes, mientras que otras son específicas de un grupo. En suma, son tantas, tan variadas y tan precisas, que es obligado ofrecer un inventario esquemático de las que hemos podido documentar en unos **130 hospitales e instituciones** de la región central pirenaica:

- Acoger pobres y peregrinos.
- Salir de propio a buscarlos, por las calles y plazas y por los caminos.
- Guiar a los peregrinos, pobres y viajeros perdidos en el camino (por los puertos nevados, por la niebla y la ventisca, por los bosques selváticos), bien acompañándolos, o bien realizando toques de campana y otras señales.
- Transportar a los enfermos e impedidos a caballo o en sillas de mano o en litera hasta el siguiente hospital más próximo.
- Auxiliar a peregrinos y viajeros en peligro (pasos portuarios, ventiscas, nieblas, bandoleros, y demás inclemencias del viaje).
- Socorrer a peregrinos y viajeros accidentados o siniestrados.
- Limpiar caminos y abrir puertos (cerrados por la nieve y por desprendimientos).
- Reparar o construir caminos, puentes, fuentes, albergues, etc.
- Darles alimentos (pan, carne, pescado, queso) y bebida (agua, vino).
- Darles sal, agua y aceite (a falta de otras prestaciones alimenticias).
- Darles comida preparada (potajes, sopas y guisos).
- Proporcionarles vajilla y ropa de mesa.
- Dar lecho, ropa de cama, mantas de abrigo, y proporcionar lumbre, luz o velas para iluminarse en la noche.
- Dar camas y estancias separadas y con vigilancia a las mujeres, intentando protegerlas de potenciales abusos masculinos.
- Permitir uno, dos o tres días y noches de estancia gratuita, aunque no más, excepto en el caso de que el acogido se hallase enfermo o que las condiciones climáticas impidieran el caminar. Tal plazo cubriría de sobra las necesidades del peregrino, que debía continuar su ruta. Y, al limitarlo a un albergue provisional, se intentaba evitar que los mendigos se perpetuaran en un hospital.
- Dar fuego o leña para soportar el frío de la noche.
- Lavado ritual de pies, como símbolo de humildad y servicio cristiano.
- Despiojado, baños higiénicos, limpiezas, cura de yagas y heridas.
- Dar víveres y vituallas (repartos en limosnería de pan y especias).
- Vestir, dar ropa de abrigo y calzar pobres.
- Repartir limosnas entre los pobres y necesitados locales y foráneos (en dinero y en especie) (limosnas generales y limosnas particularizadas cotidianas).
- Procurar a los enfermos asistencia médica, curas y medicamentos oportunos (limpieza de yagas, sangrías, baños terapéuticos, herboristería, etc.)
- Asegurar la asistencia espiritual a pobres y peregrinos (misas, confesión, sacramentos, consuelo espiritual, etc.)
- Ofrecer asistencia veterinaria para las caballerías de los viajeros y de los peregrinos más pudientes.
- Prestar dinero o cereal al necesitado, aunque sin interés.
- Proporcionar préstamos de simiente al campesino en años de carestía, en apuros económicos o al borde de la ruina.
- Acoger al *donado* o lego (niños, adultos sanos, impedidos, ancianos, etc.)
- Proporcionar casa y cuidados oportunos a los locos, leprosos, y demás tipos de enfermos, impedidos y disminuidos.
- Ayudar a viudas y huérfanos, entregados a la indigencia.
- Acoger y cuidar a los ancianos e impedidos sin familiares que los cuiden.
- Proporcionar nodriza y cuidados a los niños expósitos.
- Casar doncellas pobres y huérfanas, proporcionándoles el dinero de la dote.
- Costear los estudios básicos a los niños; proporcionar formación profesional a los huérfanos, o incluso estudios superiores (becas) a los más adelantados.
- Rescatar cautivos en manos musulmanas, y pagar los rescates.
- Rescatar prostitutas y proporcionarles otra forma de vida (dotes matrimoniales o formación profesional).
- Asistir a los reos y ajusticiados, visitarlos en la cárcel, consolarlos en el patíbulo y enterrar cristianamente a los condenados a muerte.
- Acompañar moribundos en el trance de la muerte.
- Velar a los muertos.
- Costear el funeral, entierro y sufragios a peregrinos y fallecidos sin recursos.

#### 7.4. Protección, mantenimiento y autofinanciación

Ya hemos señalado los peligros que hallaban los romeros y la protección con que las autoridades los contrarrestaban. Idéntico amparo dieron a los centros de asistencia: el poder laico y eclesiástico **protegió a los hospitales** de los abusos y rapiñas con diversos privilegios: concesión de inmunidad a sus propiedades; exenciones fiscales; y prohibiciones para evitar daños a sus bienes (enajenaciones, gestiones negligentes, malversaciones, etc.) Respecto a ello, es frecuente la intromisión del clero y la nobleza en la administración de los bienes de los hospitales (CARRASCO, 1983, 25), tanto para vigilar su buen funcionamiento como para lucrarse con ellos, dependiendo de su honestidad.

Como ejemplo de esta protección citaremos al Hospital de Santa Cristina de Somport. En 1100, Pedro I de Aragón eximía a sus vasallos del servicio militar para que sus rentas no fueran perjudicadas por la guerra. Alfonso I (1104-1134), Ramiro II (1134-1137) y Pedro II (1208), confirmaron sus bienes, añadieron otros nuevos y lo ayudaron en sus conflictos con los valles vecinos. Y los pontífices Pascual II (1116), Honorio II (1125), y Eugenio III (1151), que lo tomaron bajo su protección, confirmando sus enormes posesiones y privilegios.

Los hospitales eran fundados y sostenidos por potentados, cofradías, centros eclesiásticos y municipios. Pero los diferentes tipos de fundaciones comparten un **modelo de gestión común**: debía aportarse un **patrimonio fundacional** cuyas rentas cubrieran su mantenimiento a perpetuidad. Esto aseguraba la autofinanciación y garantizaba su perdurabilidad frente a los avatares del tiempo. Alguno fue ejemplarmente precavido, como el burgués Blasco de Les (siglo XVI) que previó las fatalidades que pudieran arrasar su obra pía de Canfranc, (guerras, incendios, crecidas del vecino río, etc.) regulando qué hacer y destinando dinero para solventarlos (GARCÍA, 1997).

Este patrimonio, más humilde o espléndido según la entidad del hospital, estaba integrado por un conjunto de **propiedades inmuebles**, rústicas (tierras, fincas, campos, etc.) y urbanas (casas, molinos, hornos, baños, etc.) En la economía de montaña, fue común que incluyesen un pequeño **rebaño**, que anualmente produjera crías, lana y queso, además de usar sus productos para el consumo de los acogidos. Como en el hospital del Santo Espíritu de Jaca, cuyas cabras les proveían de salazones y leche. En grandes hospitales como el de Somport, sus cabañas ganaderas eran tan inmensas como sus pastos. Muchos disfrutaron **censales** (inversión crediticia que genera una renta anual). Si el fundador era un feudal, podían recibir **equipamientos monopolísticos** (molinos, hornos, baños, etc.) y otros derechos (pastos, bosques, caza, etc.)

Por ejemplo, la Alberguería de Canfranc, promovida por la condesa Sancha, poseía un palacio, un molino y un horno. El Hospital de Artieda se mantenía con las aportaciones y colectas de la cofradía local de Santa Cristina y con las rentas de un molino, un horno y otras heredades. Como contrapunto, la Limosnería de San Juan de la Peña (LAPENÑA, 1989, 405) tenía abultadas propiedades (villas, pardinas, heredades, campos, iglesias, palacios, casas, molinos, diezmos, etc.) en 36 poblaciones, cuyas rentas costeaban el oneroso sostenimiento de sus igualmente importantes y diversificadas obras de caridad.

Las **rentas generadas** por todas sus propiedades aseguraban el mantenimiento de las alberguerías. Además, era habitual que la dotación inicial se acrecentara con posteriores **donaciones pías** y legados testamentarios de sus patrocinadores, de sus cofrades o de otros particulares. Su financiación se completaba con las **limosnas** cotidianamente colectadas entre la población.

La **gestión** la ejercían encargados *hospitaleros* o *limosneros*: canónigos o monjes en las de patrocinio catedralicio y monástico. Pero suele ser un hombre o un matrimonio laico asalariado (*hospitaleros*) quien se encarga de cuidar directamente a los acogidos y de servir la casa y la cocina del albergue. En otros muchos casos, eran regidos por comunidades de *frailes* de las llamadas *órdenes mendicantes* (franciscanos, dominicos, etc.) y de *órdenes hospitalarias* o asistenciales (San Juan de Jerusalén, de la Merced, etc.)

## 7.5. La decadencia hospitalaria

Sin embargo, el correr de los tiempos agravó una dificultad que afectó a estas instituciones, haciendo desaparecer a muchas y condenando a otras a la **decadencia** y a reducir al mínimo su obra asistencial y sus prestaciones. En efecto, los patrimonios acumulados que inicialmente cubrían su mantenimiento, algunos siglos después se hallaban completamente desvalorizados, por diferentes causas que se solapaban, empeorando sus funestos resultados.

Entre las **causas** de tal decadencia sobresalían algunas que hallamos generalizadas en el tiempo y en las diferentes instituciones estudiadas, y que son denunciadas por sus coetáneos. Unas eran consecuencia de la decadencia de las instituciones gestoras. Como la *división de rentas* generalizada en los monasterios y catedrales en los siglos XIII-XVI (iniciando su propia crisis), primer varapalo para sus centros asistenciales. Y no digamos la relajación del clero. Unas se deben a actuaciones internas, con gestiones negligentes, enajenaciones indebidas y malversaciones. Otras son producto de abusos externos, como

las expropiaciones hechas por señores feudales; o la sisa o negación de propiedades por arrendatarios. Y otras se deben a coyunturas generales: saqueos y destrucciones de guerra, persistente devaluación monetaria, devastadoras calamidades naturales y recurrentes incendios.

En el ejemplo de Santa Cristina de Somport, el cronista LALANA (siglo XVIII, 68-83) detalló las causas de su decadencia. Comenzó en el siglo XIV con la división de rentas entre el prior y los canónigos, y la decadencia conventual que se siguió. Los priores, para su comodidad, dejaron de residir en Somport y desatendieron su función. Los pocos canónigos que quedaron se entregaron a una vida disoluta, entregándose a vicios profanos. Desde tiempo atrás, muchos señores que tenían asignados temporalmente feudos del Hospital se negaron a devolverlos. Después vinieron las enajenaciones de tierras, casas y posesiones que los canónigos arrendaban a sus parientes con el fin de beneficiarlos, y que éstos acaban apropiándose. Como resultado, en el año 1464, la mayor y mejor parte del fabuloso patrimonio del Hospital había sido enajenada. Pero en los siglos siguientes, el proceso siguió agravándose. Muchas propiedades fueron expropiadas por simples arrendatarios, que negaban el pago de rentas y su propiedad. O por envalentonados municipios y valles que aprovechaban la situación caótica, como ocurrió cuando 200 vecinos armados de los valles de Aisa, Borau y Canfranc lo asediaron (1563). La implantación de la *herejía* luterana en el Bearn causó la incautación de las inmensas propiedades de Santa Cristina en tierras francesas (1571). La misma guerra de religión provocó el traslado de los canónigos a Jaca y el abandono del hospital. Hubo un intento de reactivación con su traspaso a los dominicos (siglo XVII), pero el frío extremo, los incendios y las guerras impusieron la devastación y el abandono.

Como resultado de todo ello, entre los siglos XVI-XVIII, a la par que languidecían muchos monasterios y canónicas y que otras instituciones civiles se veían asfixiadas por dificultades financieras, la mayor parte de los pequeños hospitales heredados de época medieval fueron desapareciendo. Poco a poco y por las causas citadas, sus rentas menguaron hasta ser insuficientes para mantener sus obras de caridad. Los edificios que los acogían sufrieron el mismo proceso de degradación y ruina. En el siglo XIX, la *Desamortización* extinguió muchos monasterios, arrastrando consigo su obra asistencial. Después, sólo sobrevivió un número reducido de hospitales generales, casas de convalecencia, casas de beneficencia y asilos, algunos fundados de nuevo.

## 8. Los promotores de la caridad y la limosna

En el mundo cristiano, la caridad, la limosna y la hospitalidad pertenecen a la esfera privada de la **religiosidad individual**. Cada persona decide en qué forma y grado debe esmerar su práctica, para ganar la salvación del alma. Esta **iniciativa particular** afecta a todos los estamentos sociales, a ricos y pobres, laicos y eclesiásticos, campesinos y gobernantes. Y se plasma en todos los grados, desde la más humilde limosna o gesto hospitalario hasta la más grande fundación. Su forma más básica es la **limosna**, que se desprende de una pequeña cantidad de dinero (*óbolo*) o especie para auxiliar al necesitado. Al alcance de cualquiera, era practicada cotidianamente por el pueblo llano y los nobles, de acuerdo con la voluntad solidaria y la generosidad de cada cual.

Pero la documentación medieval señala otras formas más sustanciales de solidarizarse con el prójimo, antaño generalizadas: los *legados*, *mandas testamentarias* y *fundaciones particulares*. Los **legados** eran una limosna de gran entidad que un particular otorgaba a una institución. Los campesinos solían donar algún campo, cuando ello no afectaba a la herencia familiar que aseguraba la supervivencia de los hijos. Los nobles podían legar importantes rentas, propiedades y monopolios feudales, sin turbar su inmenso patrimonio. Las **mandas testamentarias** eran un tipo de legado para el momento de la muerte, ordenando a un albacea cumplir sus disposiciones. Se generalizaron tanto que la mayoría de los testamentos medievales, humildes u opulentos, incluyen algún apartado en beneficio de las obras pías de su comunidad. Por último, las **fundaciones particulares** eran el grado más generoso de ayuda al prójimo y, por su elevado coste, estaba reservado a los más ricos (realeza, nobleza laica y eclesiástica, y burguesía). Se trataba de destinar una gran cantidad de dinero o propiedades con el fin de fundar un nuevo hospital u obra piadosa institucionalizada, de tal forma que sus rentas permitieran perpetuarla.

Pero, conviviendo con la iniciativa particular, toda sociedad promueve **iniciativas colectivas**. De hecho, las sociedades antiguas mantienen fuertes vínculos comunitarios que desarrollan una trascendente **solidaridad social**. Gracias a ella, cualquier miembro caído en desgracia es auxiliado rápidamente por la comunidad, mediante diversas estrategias. Con el paso del tiempo y el desarrollo de las relaciones sociales, en el seno de cada sociedad surgen *asociaciones comunitarias* (vecinales, gremiales, etc.) que comienzan a preocuparse por los problemas del colectivo y por sus soluciones. También de los necesitados de su comunidad y de las obras pías que han de socorrerles. En el Occidente cristiano medieval, aquellas asociaciones tomaron la forma de **cofradías**: corporaciones vecinales, gremiales y asistenciales que defienden los intereses de su colectivo, caracterizadas por alentar unos fuertes vínculos de **solidaridad interna** y auxilio mutuo entre sus miembros. Muchas de ellas, teniendo otros

objetivos prioritarios, dedicaron parte de sus recursos a la caridad con el desfavorecido ajeno a su asociación (promoviendo periódicas limosnas y prestando ayuda a los pobres). Y las **cofradías asistenciales** se fundaron con el objetivo fundamental de ejercer la caridad, construyendo un hospital y manteniéndolo. Las comunidades hebreas y mudéjares, presentes en las ciudades aragonesas medievales, tuvieron sus propias cofradías piadosas.

En tercer y último lugar, la iniciativa hospitalaria particular y colectiva convivió con las **iniciativas institucionales**. Cuando una sociedad evoluciona en sus relaciones de poder, desarrolla instituciones políticas y religiosas que se atribuyen funciones sociales que antaño pertenecían al colectivo. Igualmente, la solidaridad interna y externa del grupo es gestionada por las mismas instituciones, que monopolizan todo liderazgo social. Así sucedió en época medieval, cuando las instituciones civiles y eclesiásticas asumieron el protagonismo asistencial, aun dejando lugar a la iniciativa privada y comunal.

Por una parte, las **instituciones civiles** se esforzaron por atender la necesidad social de atención asistencial, tanto de familias desfavorecidas, como de pobres y peregrinos forasteros. Con el nacimiento del reino de Aragón (1035) y el consiguiente desarrollo institucional tal iniciativa fue protagonizada por los **monarcas** y miembros de la realeza. Fundaron obras pías y hospitales, y realizaron grandes legados a otras instituciones dedicadas al auxilio del prójimo, especialmente, eclesiásticas (monasterios, catedrales, órdenes religiosas). Con el paso del tiempo y en el *proceso de feudalización* (siglos XI-XIII), los reyes delegaron grandes cotas de poder y de posesión territorial a los nuevos **señores feudales**. A la vez que asumían funciones antaño privativas del rey (gubernativas, militares, fiscales, judiciales, represivas), se atribuyeron cierto tutelaje con los desfavorecidos, imitando las iniciativas regias. En el siglo XIII surgieron las **administraciones municipales**, a las que los monarcas también otorgaron cierto poder y funciones de autogobierno (fiscales, militares, judiciales y asistenciales). Desde su nacimiento, los gobiernos municipales se hicieron un relevante hueco entre los promotores de la hospitalidad. A tal fin, colaboraron con las instituciones pías y crearon otras nuevas mantenidas por ellos. Por ejemplo, el *Concejo de Jaca*, nacido el año 1212, ya poseía en 1223 una importantísima obra social y de beneficencia, las *Caridades de Jaca*, que auxiliaba a los ciudadanos y a los transeúntes foráneos pobres y necesitados.

Esta multiplicada **respuesta institucional** (real, señorial, municipal) a las necesidades sociales más perentorias adquiere sentido por su papel fiscal que, teóricamente, les obligaba a revertir parte de lo recaudado en beneficio del **bien común**. Recordemos que, en esa sociedad de abundantes mendigos, discapaci-

tados e inmigrantes desheredados, cualquier contingencia (una mala cosecha, sequía, guerra, epidemia, etc.) condenaba a cientos de familias a la pobreza. A ellos se sumó el masivo tráfico de peregrinos, de pobreza auto-impuesta. Todo esto provocaba un complejo problema social al que la iniciativa particular, colectiva e institucional debía dar respuesta.

Por su parte, las **instituciones eclesiásticas** ofrecieron similar respuesta. Tanto los fieles y sacerdotes que integraban la Iglesia como sus instituciones (diocesanas, monásticas, órdenes religiosas) se embarcaron en la práctica del amor al prójimo, cumpliendo con sus preceptos religiosos. Los **eclesiásticos** estaban doblemente obligados a ello por sus votos y por las reglas conventuales. Y, como guías espirituales, tenían la obligación de predicar la necesidad de ejercer la caridad para ganarse la indulgencia divina.

Los obispos y abades debían esmerarse en la caridad por diferentes motivos. El Evangelio señala la hospitalidad entre las principales cualidades de los promovidos al episcopado. El **alto clero**, dotado con el poder económico por proceder de familias nobles y por el ejercicio de su cargo, intentaba cumplir los mandatos de Jesús y promover su cumplimiento por parte de los fieles. Además, conformaron una *aristocracia eclesiástica* que participaba en las funciones gubernativas laicas (fiscales, militares, judiciales, represivas), incluyendo la tarea de atender el bien común y la asistencia al necesitado.

Los **centros religiosos** (monasterios, catedrales) tuvieron un papel fundamental no sólo en la promoción hospitalaria, sino en su gestión directa. Los hospitales, limosnerías, enfermerías y hospederías instituidos por ellos, que luego veremos, son el mejor ejemplo. Y no se ha de olvidar la intensa práctica caritativa de los *eremitas*, que fueron millares en la Alta Edad Media. Incluso hubo **eremitas viarios** dedicados en exclusiva a la asistencia al romero jacobeo y a la construcción y mantenimiento de sus caminos y equipos (Hugo de Sompert, Santos Felicia y Guillén, S<sup>o</sup> Domingo de la Calzada, San Juan de Ortega, San Lesmes). Ni tampoco la de los **simples fieles** devotos, empeñados en el esmero por ser buenos cristianos. Unos y otros vuelven a referirse a una iniciativa individual y generalmente anónima, cuyo volumen era importante, pero que los documentos medievales han marginado en la ignorancia.

## 9. Las motivaciones

Humildes que ejercían la limosna; propietarios que legaban bienes; potentados que realizaban fundaciones; instituciones que multiplicaban su oferta asistencial. Todos ellos compartían unas motivaciones para el ejercicio de la caridad. Mientras que otras eran específicas de un grupo concreto.

Entre las compartidas por todos, resalta la **piEDAD sincera**, la empatía con el desfavorecido, el deseo altruista de auxiliarle. Dentro de esta motivación hay dos actitudes: las que tienen un fondo espiritual y las que carecen de él. En el primer caso, el motor principal es la caridad (*amor al prójimo*) de **motivación religiosa**. En el segundo, la *empatía* (comprensión e identificación plena con el prójimo) es la que provoca el auxilio al otro, por una **voluntad solidaria** laica. Entre las motivaciones religiosas tuvo un papel esencial el **temor a la muerte** y al infierno, como consecuencia del pecado que atenaza a todo cristiano. Ello obligaba al temeroso de Dios o al constreñido por su mala conciencia a prodigarse en prácticas que le granjearan la remisión de los pecados: ejercicios espirituales, peregrinación penitencial y práctica de la caridad. Al respecto, la creencia en el poder salvador del legado piadoso era generalizada, por lo que poderosos y humildes desgajaban de sus bienes una porción para los pobres.

Sin embargo, las motivaciones religiosas y solidarias, de espíritu sincero y fraternal, se vieron empañadas por actitudes más materiales y desvirtuadas, más perversas. Por ejemplo, la que mediante un ostentoso ejercicio de la caridad busca obtener el **prestigio** y el reconocimiento social, como denuncia Jesucristo en los Evangelios, recomendando que esta práctica sea discreta.

Otro motivo aún más viciado para el ejercicio de la piedad era el **interés lucrativo**. La fundación de un hospital atraía una cascada de donaciones que podía reunir un gran caudal de bienes inmuebles y dinero. Y ello podía atraer la ambición de los personajes más deshonestos, que sólo buscaban beneficiar el propio interés. Aunque, eso sí, disfrazado bajo la capa de la generosidad falaz.

También fue habitual el **interés político**, lógicamente privativo de los grupos de poder, que podía llegar a manipular las prácticas hospitalarias. Recordemos cómo el rey de Francia obtuvo del Papa permiso para extinguir y reprimir a la orden militar y asistencial del Temple, con el fin encubierto de lucrarse con su astronómica fortuna y de beneficiarse políticamente.

Las mismas motivaciones participaron del desarrollo de la **peregrinación jacobea**, que movilizó grandes capitales y patrimonios, e importantes intereses económicos y políticos. Según CALASTRENC (2006, 143), los poderes laicos y eclesiásticos, comprendieron pronto el interés de las vías de comunicación transpirenaicas y del Camino de Santiago, con su tráfico comercial extraor-

dinario. Con el fin de proteger a sus usuarios crearon una red de hospitales, a la par que afirmaban su presencia en esta zona de gran potencial económico. Aunque la misión de refugio sirvió para justificar su presencia en la región, algunas adquirieron gran importancia gracias a sus posesiones a ambos lados de la cordillera. Por ejemplo, el Hospital de Gavarnie (Hautes-Pyrénées) tenía propiedades en las dos vertientes del Pirineo. Santa Cristina de Somport poseía un número inmenso de propiedades y hospitales en cinco principados pirenaicos. La Orden de los Hospitalarios de San Juan de Jerusalén, que actuaba en todo el orbe cristiano, contó con numerosos hospitales en el Pirineo, y con una enorme influencia política.

## 10. Modelos hospitalarios

### 10.1. Hospederías

Según la regla de San Benito (cap. 53), la acogida en los monasterios ha de ser obligada, cuidadosa, solícita y esmerada con todo tipo de forasteros, “*que nunca faltan en el monasterio*”; pero atendiendo con especial celo a los pobres y peregrinos, “*como a Cristo, ya que él un día ha de decir: fui forastero y me acogisteis*”. Para ello regula la presencia de la hospedería en el convento: un pabellón dotado con camas suficientes, con una cocina independiente para no perturbar la rígida vida conventual y con un monje dedicado a su gestión.

Por esta exitosa normativa, a las puertas de los cenobios medievales surgieron las hospederías, a modo de mesones gratuitos para todo el que lo solicitase. Pero, con el tiempo, se creería inoportuno hospedar en un mismo espacio a los huéspedes nobles (realeza, cortesanos, alto clero) y a los pobres. Esto debió de provocar la **segregación** de la atención monacal separando las **hospederías**, para uso exclusivo de huéspedes, de los nuevos **hospitales**, donde se atendía a peregrinos y mendigos. Esto significaría el nacimiento del *hospital para pobres y peregrinos*, hacia el siglo XI (coincidiendo con el impulso jacobeo), fecha en que los textos aragoneses comienzan a hablar de ellos.

Por ejemplo, en el monasterio de San Victorián de Sobrarbe (DURAN GUDIOL, 1991), la *limosnería* socorría a los romeros y pobres. Y su hospedería albergaba a los *extranjeros* (visitantes eclesiásticos y nobles), a los clérigos de la casa residentes fuera del convento, y al rey con sus familiares y cortesanos.

## 10.2. Hospitales

El concepto medieval de *hospital* es más cercano a lo que entendemos hoy por hospicio, lugar donde el “*sin-techo*” es acogido recibiendo un **albergue provisional** gratuito. Allí obtiene cama, comida y algunas prestaciones básicas. Por el contrario, la acepción de *hospital* como **centro sanitario** que tenemos hoy en día, no surgió hasta la Edad Moderna. Los demás detalles ya han sido expuestos en el capítulo 7. En los textos coetáneos es citado como **hospital para pobres y peregrinos**, remarcando su función y sus destinatarios. Pobres los había en todas partes, por lo que los hospicios surgían en cualquier lugar. Pero su número se multiplicaba en las vías de peregrinación, asegurando la manutención de los **peregrinos**, que debían mendigar su acogida y alimento. Por ello, debían distribuirse a lo largo de los itinerarios, asegurando en cada tramo techo y sustento a los romeros. En estas rutas, la multiplicación de obras de caridad hacía que el número de **mendigos** atraídos a ellas se acrecentase de forma exponencial. Vagabundos cuya forma de vida era un constante andar de ciudad en ciudad, de hospital en hospital, compartidos con los peregrinos.

## 10.3. Refugios y Albergues

Así se citan los hospitales de ínfima entidad, tan rudimentarios que no se consideraban como tales, carentes de rentas y patrocinios para mantenerse. Eran humildes construcciones (una simple cabaña o casa) erigidas a pie de camino por eremitas-viarios que las usaban de vivienda, ofreciendo su mísera ayuda, su frugal mesa e incluso su pobre camastro a los caminantes. No tenían almacenes repletos de vituallas ni dormitorios multiplicados. Tan sólo el calor de sus paredes, techo, hogar y algún pobre jergón que ofrecer a los romeros y mendigos. Y los alimentos que su gestor pudiera recolectar, cazar o pescar en su entorno o cultivar en un pequeño huerto. Como ejemplo, tenemos las tres casas que el ermita Hugo (siglo XI) mantuvo en Somport, Canfranc y Astorito.

## 10.4. Hospitales Portuarios

Ya en época romana, la construcción de las grandes calzadas que unían Roma con todas sus provincias, se equipó con **mesones y refugios** facilitando el tránsito en los largos tramos despoblados y pasos de montaña. En época medieval, el auxilio al viajero se acentuaba en regiones agrestes como las de montaña, donde era muy necesaria una red de **albergues de montaña** que redujese su

riesgo mortal. Así surgieron los *hospitales portuarios* o *alpinos* que mucho tiempo permanecían enterrados por la nieve y sometidos a inclemencias extremas. Con el impulso de la peregrinación jacobea, casi todos los puertos pirenaicos se dotaron con uno o con una serie de ellos, en los valles de ambas vertientes. En la española, los hubo en los puertos de Somport (Jacetania), Secotor (Alto Gállego); Bujaruelo, Pineta, Parzán y Gistaín (Sobrarbe); Benasque (Ribagorza); y Roncesvalles y Belate (Navarra). Y, en la francesa, los de La Peyrenera, Lescun y Gabas (Bearn); Gavarnie y Rioumajou (Bigorra).

Los hospitales alpinos eran como cualquier hospicio, pero con ciertas **peculiaridades** propias de su ubicación extrema. Como vimos, los puertos de montaña solían concentrar distintos equipos que auxiliaban su dificultoso paso (hospitales, refugios, mesones, ermitas, baños termales, castillos, cementerios, etc.) En muchos, era común avisar a los viajeros extraviados en la ventisca o en la niebla con señales acústicas, y proporcionar leña y agua caliente para combatir las gélidas temperaturas. La mayoría daban comida aunque no alguno que, como el Hospital de Gavarnie, tenía derecho a vender vituallas. Otros, como el de Rioumajou, se obligaban a reparar los caminos y puentes, y a despejarlos de nieve (CALASTRENC, 2006, 139-143). Algunos ofrecían ropa de abrigo y calzado adecuado. Otros extremaban la atención médica e incluso veterinaria, más necesaria por lo agreste del terreno. Cuando un hospital era el único equipamiento de un puerto, desprovisto de mesón, la acogida se hacía extensiva a cualquier viajero, aun adinerado. En el caso excepcional de Somport, el mesón que albergaba a los pudientes también era gratuito.

### 10.5. Comedores y Convites

Otra forma habitual de caridad fue la **distribución de alimentos** (pan, vino, queso) y los **convites** a comidas. En los testamentos fue común dejar una manda para repartir pan o para dar de comer a unos pocos pobres o a varios centenares, dependiendo de la riqueza del testador. También las bodas y otras celebraciones de personajes pudientes solían acompañarse por estos repartos. Igualmente, las cofradías hacían este gesto periódicamente. Algunos hospitales contaban con *sopas bobas* y ranchos cotidianos y con convites extraordinarios. Las *limosnerías* monásticas y catedralicias sobresalían repartiendo comidas. Las *mensas* canónicas y monacales reservaban diariamente la **ración de los pobres** para cierto número de indigentes, independiente de las comidas dadas en sus hospitales. Y las *limosnas generales* y los **convites extraordinarios** se realizaban a las puertas de las limosnerías en celebraciones relevantes.

## 10.6. Limosnerías y Casas de Caridad

Las *limosnerías* eran una institución catedralicia o monástica que solía englobar las numerosas obras pías fundadas por cada centro. Gestionadas por el canónigo o monje *limosnero*, servían para administrar la caridad conventual, cobrando las rentas asignadas y costeando las obras dependientes (hospitales anexos, delegaciones hospitalarias, mandas testamentarias, convites, comedores, repartos de raciones, vestidos y dotes, préstamos, etc.)

En general, las *limosnerías* tienen una doble acepción que no siempre coincide. Por un lado, de institución y centro administrativo; y por otro, de centro asistencial. En el primer caso, se trata de una **oficina** desde la que el limosnero lleva sus cuentas y distribuye el dinero y especies destinados a las diversas obras pías que de él dependen. En el segundo caso, suele hablarse de una **Casa de la Limosna**, edificio físico sito en el complejo claustral, donde se reparte cotidiana y extraordinariamente limosna en forma de dinero, alimentos, vestidos y raciones de comida. A veces, funcionan como un hospital donde se hospeda al necesitado, como en el caso de la de San Juan de la Peña. Pero fue más común que se especializaran en el reparto de limosnas y raciones, derivando la acogida a otros hospitales propios situados a sus puertas o más alejados. Por ejemplo, la catedral de Jaca contaba con una Casa de la Limosna en el claustro donde se daba limosna a los pobres; y con un Hospital del Santo Espíritu situado enfrente, donde podían dormir.

## 10.7. Enfermerías, Casas de Convalecencia y Boticas

Las enfermerías, obligatorias en toda catedral y monasterio, acogían a los clérigos enfermos, convalecientes y ancianos, proporcionándoles cama, comida, atención sanitaria y todo lo necesario para facilitar su postración. Se situaban dentro del complejo claustral y podían ser una habitación o un gran pabellón o edificio con diferentes ámbitos. Cumplían la **triple función** de servir como centro sanitario, casa de convalecencia y asilo de ancianos e impedidos.

En el mundo medieval, los monasterios tuvieron un papel clave en lo relativo a la asistencia sanitaria. Las enfermerías monásticas, reservadas para los **miembros de la comunidad** (que habían de enfermar, envejecer y morir sin abandonar su clausura), acogían excepcionalmente a **enfermos ajenos** a ella, eclesiásticos y laicos. En el siglo IX, la enfermería del monasterio de Cercito (Alto Gállego) acogía al presbítero Ellebonus, impedido por una enfermedad ocular. Un bebé que cayó de los brazos de su nodriza en la huida por la llegada

de Almanzor (999), quedando cojo de por vida, fue donado años después al cenobio de Ciellas (Canal de Berdún). Estos precoces ejemplos ilustran con claridad el servicio de **asistencia sanitaria** y la **función de asilo** que los conventos asumían con sus miembros y con desamparados ajenos.

La regla de San Benito manda, al citar los *hermanos enfermos* (cap. 36), que se les cuide “*como a Cristo en persona, pues el mismo dijo: “Estuve enfermo, y me visitasteis” y “Lo que hicisteis a uno de estos más pequeños, a mí lo hicisteis”*. Por ello regula que en sus monasterios se destinara para ellos una habitación aparte y un servidor competente. Su uso generalizado marcó la presencia de las **enfermerías monacales** y de un **monje-enfermero** entre las dignidades que los gobernaban. Las enfermerías, como las limosnerías, contaban con un patrimonio y rentas asignadas, desligadas de los bienes del centro, para poder hacer frente a sus onerosos gastos, siendo habituales receptoras de legados que iban incrementando sus recursos con el tiempo.

Los monjes y canónigos **enfermeros** carecían de formación sanitaria, siendo su función la de administrar las rentas asignadas por la comunidad para el mantenimiento de la enfermería, y la de proporcionar una alimentación especial y unos cuidados oportunos a los enfermos y convalecientes. Y vigilaba la atención a sus acogidos, que era acometida por algún criado.

La **asistencia médica** solía ser contratada con un médico, que acudía periódicamente o cuando se le avisaba de urgencia a visitar a sus pacientes. Las **terapias** más comunes eran las normas dietéticas e higiénicas, las recetas de compleja composición, el empleo de aguas medicinales y las sangrías.

Las enfermerías también contaban con **asistencia farmacológica**, imprescindible para su tarea. A tal efecto, muchas catedrales y monasterios tenían **boticas** regidas por un farmacéutico asalariado. La importancia de estas farmacias era tal que acudían gentes de toda la comarca en busca de paliativos para sus dolencias, por lo que equipaban no sólo al centro eclesiástico, sino a toda su área de influencia. En 1193, ya se documenta a un *boticario* en Santa Cristina de Somport. Y la botica catedralicia de Roda de Isábena (Ribagorza), según un inventario de 1699, contenía más de 300 botes, frascos y cajas para guardar las medicinas, jarabes y aceites, numerosos instrumentales boticarios (morteros, alambiques) y algunos libros de farmacopea (CASTILLON, 1981).

## 10.8. Leprosías y Casas de enfermos contagiosos

Las *leproserías* (*lazaretos*) eran hospicios para enfermos contagiosos. Allí se aislaba a los leprosos y a vecinos o visitantes con síntomas de las enfermedades más temidas de la época. Como la **peste**, conocida ya en la Antigüedad y que recorrió repetidamente Europa en calidad de epidemia devastadora. O la misma **lepra**, una de las más graves dolencias del mundo medieval. El “**mal de San Antonio**”, otra enfermedad contagiosa muy común en la época, también propició la construcción de hospitales específicos. El terror al contagio multiplicó el número de leproserías, y condenó a los leprosos a la más absoluta **exclusión social**, reclusos en un brutal *apartheid*.

Los núcleos urbanos importantes, que tenían varios hospitales, incluían una leprosería aislada, siempre situada **en las afueras**. Las ciudades con un tráfico masivo de forasteros (pasos fronterizos, puertos de montaña y costeros, vías comerciales y de peregrinación) estaban más expuestas al contagio. Así sucedió en Jaca (leprosería de San Andrés) o en Sangüesa (leprosería de San Lázaro). La de Jaca existía ya en 1097, junto al acceso desde Francia utilizado por los peregrinos. En Zaragoza había un hospital de San Lázaro (patrón de los *lazaretos*) en la otra orilla del Ebro. Quienes accedían a Barcelona por el barrio del Raval topaban con el Hospital de Sant Antoni, para los afectados por el *mal de San Antonio*, y con el Hospital de Sant Llätzer, para los leprosos.

Las leproserías, puestas bajo la protección de la Iglesia, solían contar con una capilla anexa o vecina, donde los apestados también veían segregada su religiosidad. En los siglos XIII-XV, la gestión de muchas fue asumida por los órdenes mendicantes, cuyos sacrificados frailes y hermanas se dedicaron al cuidado de estas gentes a quien nadie osaba rozar. La leprosería de Jaca fue gestionada desde el siglo XIII por hermanas de la orden de San Agustín. Y el lazareto de Zaragoza fue entregado en el siglo XV a los frailes mercedarios.

## 10.9. Hospicios, Asilos y Casas de Beneficencia

El característico albergue provisional, ofrecido por los hospitales, era del todo insuficiente para quienes, por su condición o enfermedad, necesitaban de unos cuidados continuos e incluso perpetuados a lo largo de su vida. Por lo que el esquema hospitalario se revelaba incompleto. Las enfermerías eclesiásticas acogían a cuantos podían, pero eran muy limitadas para atender a los siempre numerosos individuos que requerían este tipo de atención.

Por este motivo, con el paso del tiempo, apareció un **nuevo tipo de hospitales** especializados en la acogida y auxilio de niños expósitos, huérfanos, disminuidos, locos, y viudas y ancianos desvalidos. Toda esta pléyade de gentes, abundantes en cada comunidad y cuya condición los hacía especialmente vulnerables, movía a la sociedad a interesarse por la atención de **sus propios vecinos**, condenados a una pena que podía sorprender a cualquiera. Por ello, acabaron surgiendo los hospicios para niños, los asilos de ancianos y los hospicios de locos y deficientes psíquicos. Solían estar regidos por comunidades de hermanas o por criados asalariados. Su sostenimiento era el mismo que cualquier otro hospital (rentas, testamentos, limosnas, etc.)

Los **hospicios para expósitos y huérfanos** contaban con nodrizas para amamantar a los bebés y con algún clérigo para proporcionar la adecuada formación religiosa. Su misión era educar a los menores; instruirlos en un oficio que les permitiera integrarse en la sociedad al llegar a la mayoría de edad; y dotar a las adolescentes para que pudieran casarse.

Las **casas de beneficencia** y *casas de misericordia* eran instituciones de enorme cabida que intentaban cubrir la gran demanda social. Nacieron en la Edad Moderna, cuando la atención a los citados grupos ya había culminado su segregación de los hospitales. Éstos, por su parte, habían alcanzado la plena especialización en la atención sanitaria, derivando hacia otros centros la asistencia a contagiosos, locos, niños y ancianos. Este fue el caso de la Real Casa de la Misericordia de Zaragoza, nacida en el siglo XVII y mantenida con los beneficios de los festejos taurinos de la vecina plaza de toros (el *Coso de la Misericordia*). La Casa de La Misericordia de Jaca era un gran hospicio para niños expósitos fundada en el siglo XVIII y que, en 1845, acogía a 124 niños.

## 10.10. Hospitales Generales

Entre los siglos XIV-XV, numerosos hospitales de peregrinos pasaban por graves **dificultades financieras**, por las razones ya expuestas, y muchos acabaron sucumbiendo. Sin embargo, la **tendencia centralizadora** que caracterizó a la Edad Moderna, alcanzó también a la organización de los hospitales urbanos. Éstos aspiraban a la fusión de varios de ellos en uno principal, esperando que la suma de sus rentas hiciese más eficaces sus servicios. De este modo, desde el siglo XV se impuso la tendencia a **fusionar los hospitales** antiguos, pequeños y pobremente dotados, en nuevos hospitales que sumaban sus rentas y multiplicaban su capacidad (CARRASCO, 1981, 55). Tenían decenas de camas, pudiendo sobrepasar el centenar, y contaban con médicos propios y

con **diversos pabellones** para segregar mendigos, convalecientes, locos y simples enfermos. Recibieron el nombre de *hospitales generales* y, por vez primera, su aparición significó la contratación de médicos y cirujanos no de forma esporádica sino continua, acercándose al concepto de **hospital moderno** con asistencia sanitaria profesional.

El *Hospital General* de Jaca nació en el año 1540 como resultado de la fusión de dos hospitales medievales, con sus rentas: el *Hospital del Santo Espíritu*, perteneciente a la catedral, y el *Hospital de San Juan Bautista*, de la cofradía vecinal del barrio de la Puerta Nueva. Su decadencia les hacía incapaces de poder recoger, servir y alimentar a los pobres y peregrinos que a ellos acudían. Por lo que su fusión era obligada. A ellos se sumó el Concejo municipal por medio de su obra pía: las *Caridades de Jaca*. El nuevo centro atendía a los pobres enfermos de la ciudad y todavía ofrecía tres días de acogida a los transeúntes, incluyendo salas para convalecientes y peregrinos. Funcionó como hospital hasta hace pocos años, cuando se construyó el nuevo Hospital Comarcal de Jaca. Hoy en día ejerce como *Albergue de Peregrinos*.

## Conclusión

En este trabajo hemos analizado más de 130 hospitales e instituciones asistenciales medievales del Pirineo central, repartidos por distintas comarcas franco-españolas y con 46 de ellos localizados en la Jacetania. Documentamos una verdadera movilización social frente al padecimiento del prójimo: todos los colectivos y estamentos sociales se implicaron en el auxilio al necesitado. Se intentaba acoger a todos los tipos de desfavorecidos y mendigos, siendo los peregrinos uno más entre ellos. Y se desarrollaron todo tipo de fórmulas y modelos para canalizar la caridad de la población y para gestionarla, intentando si no solucionar un problema, sí aliviarlo. En suma, se evidencia un denodado esfuerzo por el que se intenta cubrir absolutamente todos los aspectos que un necesitado pudiera necesitar, y en todas las modalidades.

Muchas instituciones asistenciales funcionaron durante siglos, gracias al esfuerzo solidario y caritativo (*empatía, amor al prójimo*) de las gentes, y a la aportación económica y laboral de todos los grupos sociales. Con el paso de los siglos, soportaron males, daños coyunturales, abusos y negligencias que acabaron arrastrando a muchas a la decadencia y la extinción. En algunas, su paulatina desaparición estuvo motivada por las acciones escandalosas de personas más centradas en el propio interés que en la ayuda al prójimo.

Quién desee obtener más ejemplos de las estrategias ennoblecedoras y corruptoras de la solidaridad, no tiene más que ojear los periódicos. Hoy, como ayer, las innumerables obras e instituciones solidarias, están plagadas de gentes generosas y desinteresadas; por entes públicos y privados, laicos y eclesiásticos voluntariosos. Aunque, sus mismas páginas, también aparecen recurrentemente salpicadas por individuos capaces de hacer negocio con la miseria ajena. A gran escala, escatimando la ayuda internacional a los países desfavorecidos del planeta, o atenazándolos con la lacra usuraria de la deuda internacional.

En la Edad Media, muchos eran, como hoy, los necesitados. En el siglo XXI, el elenco de desfavorecidos y víctimas de la desigualdad social se ha multiplicado en número y en formas. Los inmigrantes del Tercer Mundo o los refugiados de guerra son sólo algunos ejemplos y, en todas nuestras ciudades, proliferan los excluidos. También se han multiplicado las instituciones de asistencia. Las ONG, de alcance internacional, se concentran en las ciudades, y se instalan en los países más empobrecidos. A los auxilios clásicos de ayudas en dinero, albergue, alimentos, cuidados primarios o asistencia médica, se han sumado otros nuevos, como la asistencia técnica, jurídica o psicológica. Las gentes de hoy en día gestionan como mejor pueden la práctica de su generosidad hacia el necesitado del entorno local y del Tercer Mundo.

Hoy en día, en el siglo que nos ha tocado vivir, los nuevos peregrinos se llaman *inmigrantes*. El nuevo santuario se llama Europa o Norteamérica. Y la

salvación que tratan de ganar en su arriesgada peregrinación es dejar atrás el hambre, la guerra y la desolación. Quizás en los métodos que emplearon en el pasado para atender a los necesitados tengamos algo provechoso que aprender, que se muestre certeramente eficaz con las situaciones presentes.

Al fin y al cabo, este trabajo nos recuerda que la solidaridad hacia el desfavorecido, en esencia, no era muy distinta ayer de hoy. Sino que se define un continuo en la ética y en la voluntad de las personas. Así pues, no olvidemos, desde este contradictorio siglo XXI, seguir sembrando la semilla de la fraternidad, ahora globalizada, y ofreciendo nuestro mejor aporte a esta Historia planetaria que nos enfrenta y nos une, que nos diferencia y nos iguala.

## Bibliografía

CALASTRENC CARRÈRE, Carine: "Relaciones históricas con el Norte", en *Comarca de Sobrarbe*, Severino Pallaruelo (coord.). Colecc. Territorio, núm. 23. Gobierno de Aragón. Zaragoza, 2006, 133-144.

CARRASCO, J.; ARGUEDAS, A.; ABAD, C.; MAGALLÓN, R.: *La vida hospitalaria en Jaca*. Jaca, 1983.

DURÁN GUDIOL, Antonio: "El monasterio de San Victorián de Sobrarbe desde el siglo X a XIII", en "Aragonia Sacra", núm. 6 (Zaragoza, 1991), 7-54

CASTILLON CORTADA, Francisco: "La enfermería medieval de la catedral altoaragonesa de Roda de Isábena", en "Argensola", núm. 92 (Huesca, 1981), 227-266

GARCÍA DUEÑAS, Felipe: *Don Blasco de Les. El gran mecenas de Canfranc en el siglo XVI. Historia de un olvido*, en "Aragonia Sacra", núm. 12 (Zaragoza, 1997), 97-108.

LACARRA, J. M<sup>a</sup>: "Un arancel de aduanas del siglo XI". Separata (Iº Congreso Internacional de Pireneístas, San Sebastián, 1950). CSIC. Zaragoza, 1950.

LACARRA, J. M<sup>a</sup>: "Espiritualidad del culto y de la peregrinación a Santiago antes de la Primera Cruzada", en *Estudios de Alta Edad Media Española*. Editorial Anubar. Valencia, 1971.

LALANA, Fray Francisco: "Historia de el Monasterio Real de Santa Christina de Summo Portu de Aspa del Orden de Predicadores de la Ciudad de Jacca", segunda mitad del siglo XVIII. Edición facsimilar de Felipe García Dueñas. Instituto de Estudios Altoaragoneses. Huesca, 1989.

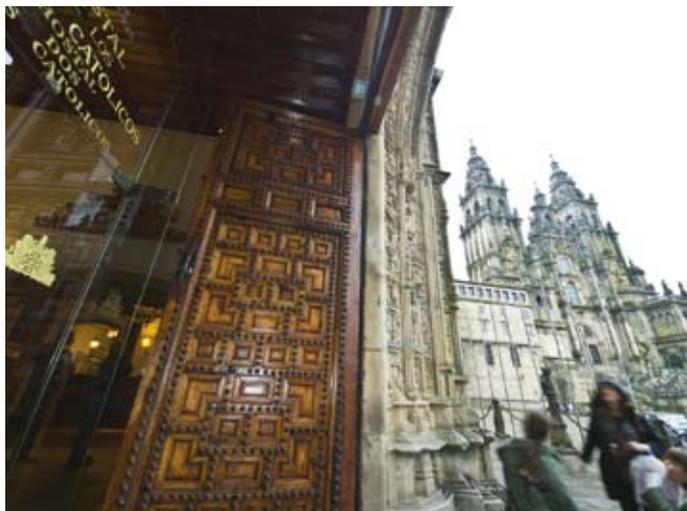
LAPEÑA PAUL, Ana Isabel: *El monasterio de San Juan de la Peña en la Edad Media (desde sus orígenes hasta 1410)*. C.A.I. Zaragoza, 1989.



Patricia Cupeiro López

**Patrimonio y turismo.**

**La intervención arquitectónica en el patrimonio cultural a través del programa de paradores nacionales de turismo en las rutas Jacobeas. El Camino Primitivo.**



## Indice

1. Introducción .....	93
2. El Hostal de los Reyes Católicos en Santiago de Compostela.....	99
2.1 Breve introducción a la historia del Hospital Real de Santiago de Compostela...	99
2.2 De Hospital Real a Parador de Turismo .....	101
3. El Hostal de San Marcos en León.....	114
3.1 El Convento de San Marcos .....	114
3.2 La reforma de los años 60 .....	115
3.3 El proyecto de 1988.....	119
4. Parador de Turismo de Villalba .....	121
4.1 Introducción.....	121
4.2 El proceso de adaptación del Parador de Villalba .....	122
5. Parador de Turismo “Molino Viejo” de Gijón.....	126

## Introducción

El estudio sobre el tema del patrimonio cultural y la rehabilitación, desde el punto de vista histórico-artístico, de edificios emblemáticos como los Paradores de Turismo de España en su vertiente de Paradores Históricos, es una idea que me atrajo desde el segundo año de mis estudios de doctorado en la Universidad de Santiago de Compostela. Documentar en qué sentido afecta a estos inmuebles su remodelación con fines turísticos y qué criterios se han seguido a la hora de realizar este tipo de intervenciones, puede ser de ayuda a la hora de buscar la mejor solución para este tipo de trabajos en el futuro.

El éxito de este tipo de establecimientos radica en el florecimiento del turismo cultural en España como alternativa al turismo de sol y playa. La red de Paradores Nacionales de Turismo, tiene su origen en las primeras décadas del siglo pasado con la finalidad de subsanar las carencias de un sector prácticamente inexistente en aquella época. La idea de dotar al país de una infraestructura de establecimientos hoteleros surge en 1910 y un año después se aprueba el primer proyecto en la Sierra de Gredos, inaugurado en 1928.

Tras la inauguración del que fue el primer Parador de Turismo, se constituía la Junta de Paradores y Hosterías del Reino dependiente del Patronato Nacional de Turismo, con la misión de mejorar esta idea, creando establecimientos con fines de alojamiento y confort en parajes naturales de especial relevancia o monumentos histórico-artísticos, que sirvieran como elemento dinamizador del núcleo en que fuesen instalados.

Fue en los años 60 del siglo pasado, ya avanzada la Dictadura, cuando se le da el mayor impulso a esta red nacional única en Europa a excepción de las *pousadas* portuguesas, como un instrumento más de política turística. El Ministerio de Información y Turismo con Manuel Fraga a la cabeza, aumentó considerablemente el número de paradores entre los años 1962 y 1967. <sup>(1)</sup> La Administración Turística Española (ATE), organismo autónomo dependiente de la Dirección General de Turismo, se encargaba de la gestión de la red en la que entraban paradores como el de Villalba.

La Empresa Nacional de Turismo (ENTURSA) dependiente del Instituto Nacional de Industria, que nace en 1963 para favorecer la construcción hotelera, crea por otro lado, el Hostal de San Marcos y comienza a gestionar el Hostal de los Reyes Católicos. Cuando ENTURSA se privatiza, estos inmuebles entran a formar parte de la cadena de Paradores de Turismo.

En todos los casos, se pretendía demostrar los efectos positivos que el turismo aporta a una zona determinada y también mejorar la imagen de España en el extranjero mediante la impresión que los turistas se llevaban de estos entornos privilegiados:

(1) MORENO GARRIDO, A.:  
*Historia del Turismo en España  
en el siglo XX*, Editorial Síntesis,  
Madrid, 2007, p. 251.

*“La utilidad de la restauración monumental como agente turístico de una zona patrimonial se constata en la conversión de algunos edificios con memoria histórica en Paradores y Hoteles durante el periodo franquista.”<sup>(2)</sup>*

España entraba de este modo en un periodo donde la política turística se superada en muchos casos a la restauración patrimonial, como nueva vía de desarrollo económico al mejorar la oferta turística, que al mismo tiempo sirve de propaganda de los ideales franquistas (fundamentados en la recuperación del pasado), creando una imagen respetable de España hacia el exterior alejada moralmente del turismo de sol y playa. El Camino de Santiago, se vio entonces como alternativa turística a la vertiente del turismo vacacional, por lo que trataron de potenciarlo.

*“A orixe do Camiño de Santiago está fóra da gran capital galega, está en Oviedo, e correspóndelle a Afonso II –o rei criado en Samos– a distinción como inventor do sepulcro do Apóstolo e da primeira viaxe a Compostela, o monarca que descubriu a sepultura apostólica aos que vivían fora, transformando a calzada cara poñente en Camiño Primitivo de Santiago ao que se irán agregando e no que confluirán outros camiños cada vez mais distantes que veñen ao lugar no que morre o Sol...”<sup>(3)</sup>*

Estas palabras de Ricardo Polín recalcan el origen del Camino de Santiago. La primera peregrinación a la capital gallega proviene de una ruta poco transitada en la actualidad y, hasta hace poco, escasamente conocida. Se trata del Camino Astur-Galaico del interior, el Camino Primitivo, que muchas veces por desinformación se ha asimilado a la Ruta del Norte. La primera de las rutas históricas a Compostela nace, como señala Polín, en la ciudad de Oviedo pero poco tiempo después aparecerá un desvío desde León a Oviedo.

Incluso en la legislación vigente, que urge modificar, el Camino Primitivo, la más antigua ruta a Compostela, se presupone integrado en el epígrafe que trata las rutas que no son el Camino Francés<sup>(4)</sup> y digo se presupone, ya que no aparece nombrado en ningún momento. Sí aparece el *Camiño do Norte*, que muchas veces se confunde con éste, ya que algunos denominan al Camino Primitivo como Camino del Norte “del interior” pero esa falta de documentación de los expertos legisladores, en la actualidad no se puede permitir, cuando contamos con numerosos historiadores e historiadores del arte versados en la materia que bien podrían tener más peso en los comités asesores.

El camino, es un bien patrimonial que, al igual que los bienes naturales no es renovable por lo que urge su delimitación histórica y artísticamente bien documentada y analizada (actualmente en desarrollo) para poder protegerlo y conservarlo en buenas condiciones y evitar que perdamos la riqueza que nos hace especiales y que aporta innumerables beneficios al sector turístico.

(2) CASTRO FERNÁNDEZ, B. M.: *La nueva imagen Xacobeá de Santiago de Compostela en el periodo franquista: El Hostal de los Reyes Católicos y los peregrinos de paradores*, en “Porta da Aira”, 11 (2006), p. 491.

(3) POLÍN, R.: *O Camiño primitivo na encrucillada: un alto ollando avante*, en “O Camiño Primitivo. Actas do Congreso O Camiño de Santiago para o século XXI. O Camiño Primitivo”, Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo, S. A. de Xestión do Plan Xacobeo, Lugo, 2006, p. 9.

(4) Lei 3/1996, do 10 de maio, de protección dos camiños de Santiago, Art. 1.4

Este estudio se presenta como el resultado de la elaboración de un proyecto para la convocatoria de la primera edición de las Becas de investigación “Camino Jacobeos” con el fin de documentar las intervenciones arquitectónicas en Paradores de Turismo del Camino Primitivo.

Cuando la Asociación de Cámaras Caminos Jacobeos me otorgó la beca, me surgió la duda de en qué punto del camino debería comenzar el trabajo. Consideraba en un primer momento que debía centrarme en los paradores que estuviesen en torno a la ruta partiendo de Oviedo. Sin embargo, el proceso de documentación llevado a cabo, me llevó a incluir en el trabajo el Hostal de San Marcos de León, uno de los paradores históricos más importantes junto al de Santiago de Compostela, teniendo en cuenta que el desvío León-Oviedo, aunque aparece en un segundo momento, también forma parte de lo que se considera el itinerario del Camino Primitivo de Santiago.

Recordemos brevemente la historia del Camino Primitivo: el rey astur Alfonso III “el Magno” es el primer peregrino a Santiago de Compostela históricamente documentado, realizando ese primer trayecto de Oviedo a Santiago, tras el descubrimiento del sepulcro del Apóstol Santiago (ca. 830), en el año 872. En el 874 regresa con doña Jimena.

Tras la toma de Zamora, Simancas y Dueñas a fines del siglo IX, Alfonso III traslada la capital del reino de Oviedo a León, lo que por un lado favorece la ruta León-Oviedo-Santiago pero que a la larga supondrá su declive en favor del conocido Camino Francés en los siglos XI y XII. <sup>(5)</sup> A finales del siglo XI, después de la reconquista de Toledo, se inicia un proceso de restauración de todos los puentes que conducían desde La Rioja a León, beneficiando de nuevo el tránsito del Camino Francés. Sin embargo, el camino que pasaba por Oviedo, continuaba teniendo cierta importancia debido a las reliquias que atesoraba el Arca Santa y las peregrinaciones al Salvador continuaron siendo promovidas por la realeza con las visitas que realizaban periódicamente.

En tiempos de Alfonso VI, en el 1075, se producía un milagro. El Arca Santa que había permanecido cerrada todo este tiempo, se abre por primera vez permitiendo así la visión de su contenido. El rey agradecido manda realizar la cubierta de plata que todavía hoy la cubre.

Las peregrinaciones a Oviedo se realizaban bien desviándose del trayecto del Camino Francés desde León a Santiago a la ida o bien en el regreso tras la peregrinación a Santiago por el Camino Francés haciendo el Camino Primitivo en sentido inverso Santiago-Oviedo-León. La continuación de las peregrinaciones siguiendo estos trayectos ha sido documentada a través de las donaciones derivadas de la fama del santuario. <sup>(6)</sup>

(5) SINGUL, F.: *Reflexiones en torno a la peregrinación jacobea por el Camino Primitivo*, en “O Camiño Primitivo. Actas do Congreso O Camiño de Santiago para o século XXI. O Camiño Primitivo”, Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo, S. A. de Xestión do Plan Xacobeo, Lugo, 2006, pp. 245-246.

BANGO TORVISO, I. G.: *El Camino de Santiago*, Espasa Calpe, Madrid, 1993, p. 296.

(6) ÍDEM: p. 247.

El culto a las reliquias asturianas genera lo que López Alsina considera los Caminos a Oviedo. El que partía de León hacia Pajares y el que a nosotros nos interesa, que comunicaba con Santiago por el puerto del Acebo, Proba de Burón, Castroverde, Lugo y Melide.

*“Con esta única excepción del camino asturiano, motivada por la existencia de un santuario de peregrinación en Oviedo, ninguna de las otras rutas de peregrinación más septentrionales parece que haya llegado a ser denominada en la Edad Media Camino de Santiago”<sup>(7)</sup>*

Será en el siglo XV cuando veamos más constante el vínculo de las peregrinaciones a Oviedo con las de Santiago de Compostela, estableciéndose de nuevo la ruta León-Oviedo-Santiago en ambas direcciones como eje vertebrador de la pervivencia en la historia del Camino Primitivo.<sup>(8)</sup> Es por ello, que al plantearme qué Paradores Nacionales incluiría en un trabajo sobre el Camino Primitivo, consideré oportuno iniciar la investigación en León, por justicia histórica y por ser el punto real donde los peregrinos que vienen del Camino Francés, pueden optar por continuar por el camino más popular o bien adentrarse en la aventura y el viaje de introspección que supone el Camino Primitivo, opción menos transitada y de tramos más complejos a nivel físico.

El resto de los paradores que se tratan en este trabajo son el Hostal de los Reyes Católicos en Santiago de Compostela, en la meta de todas las rutas de peregrinación jacobeanas, el Parador de Villalba situado a treinta y dos kilómetros de una de las ciudades más importantes de este itinerario, Lugo, Ciudad Patrimonio de la Humanidad, y una breve referencia al Parador de Gijón, a veinte kilómetros de la otra ciudad referente dentro de la ruta, Oviedo, como muestra de reaprovechamiento y ampliación de una arquitectura tradicional. Gijón y Avilés figuraban además como el inicio, hacia el siglo XII, de unas breves etapas alternativas para dar comienzo al recorrido del Camino Primitivo al ser puertos de mar. Los marineros que atracaban sus embarcaciones en estos puertos y por devoción decidían acudir al santuario de Oviedo, solían seguir la peregrinación hacia Santiago para visitar la tumba del Apóstol.

Estos paradores se escogieron teniendo en cuenta que en las dos ciudades más importantes del Camino Primitivo no existe actualmente ningún Parador de Turismo, lo cual resulta, cuando menos, curioso porque estos establecimientos serían un importante reclamo para el Camino Primitivo. Además estas dos ciudades no carecen de edificios históricos donde se pudiese acometer una rehabilitación de este tipo.

Esta circunstancia ha propiciado que se escogiesen dos paradores que se desvían unos kilómetros de la ruta pero que al estar en las inmediaciones no

(7) LÓPEZ ALSINA, F: “Caminos de Peregrinación”, en El Camino de Santiago. La ruta de las estrellas, Paradores de Turismo de España, S. A., Madrid, 1999, p.34.

(8) ÍDEM: p. 248.

resulta complicada la visita o incluso el hacer noche en ellos. El de Villalba además, forma parte de otra de las rutas a Compostela, el Camino del Norte.

El estudio que aquí se presenta se ha desarrollado en base a una metodología consistente en la documentación y el trabajo de archivo, así como en las visitas in situ a los Paradores. Se consultaron en un breve espacio de tiempo los archivos municipales de León, Gijón y Villalba, el Archivo del Reino de Galicia, el Archivo Histórico Universitario de Santiago de Compostela, el Archivo de la Subdirección General de Conservación y Restauración de Bienes Culturales de la Xunta de Galicia, el Archivo Histórico Provincial de León, el Archivo de la Comisión de Patrimonio Histórico de la Junta de Castilla y León, el Archivo Histórico Provincial de Lugo, el Archivo General de la Administración en Alcalá de Henares, y el Archivo del Instituto del Turismo de Turespaña en Madrid. De ellos se ha extraído gran cantidad de información que he tratado de resumir de la mejor manera posible, para lo cual se han obviado las últimas intervenciones realizadas a finales del siglo XX y principios del reciente siglo XXI, que sin duda formarán parte de nuevos trabajos en torno a una futura tesis doctoral.

En cuanto a la organización del trabajo, la redacción del texto atiende a un criterio cronológico, comenzando por Santiago de Compostela (1954), el primero de los paradores que aquí se tratan en ser rehabilitado, siguiendo con León (1965) y por último, Villalba y Gijón (1967).

Por último, antes de concluir este apartado de introducción, quisiera expresar mi más sincera gratitud hacia aquellas personas que directa o indirectamente, tanto en el ámbito académico como en lo personal, han contribuido al desarrollo del mismo.

En primer lugar, agradecer a la empresa Paradores de España, S.A. la rápida gestión para realizar las visitas y el trato recibido en cada uno de sus establecimientos y concretamente, a Esperanza Senande y Manuel Quintanar del Hostal de los Reyes Católicos; a José Lorenzo Vendaña y Gustavo F. Valenzuela del Parador de Villalba; a Jesús de la Cuerda del Parador de Gijón y Ángel M. Arribas y Salustiano Pablos del Hostal de San Marcos en León.

En segundo lugar, a los diferentes archivos municipales antes mencionados y al resto de archivos de la ciudad de León que he consultado durante la investigación donde se me ha tratado especialmente bien, al Archivo Histórico Universitario de Santiago de Compostela, al Archivo del Reino de Galicia, al Archivo General de la Administración, al Archivo del Instituto del Turismo de Turespaña y a Clara Brea de la Biblioteca del COAG.

Agradecer también a la Asociación de Cámaras de los Caminos Jacobeos, la iniciativa de creación de estas becas que son un impulso a los nuevos investigadores ya que cada vez es más frecuente que proyectos de investigación que no cuentan con ningún tipo de financiación, no lleguen a buen término por esta razón. Es un incentivo para nosotros y nos alienta a seguir adelante.

Mención especial deben tener mi tutor de tesis, el doctor Juan M. Montero Montero, profesor del Departamento de Historia del Arte de la USC, por su orientación, paciencia y dedicación; y el fotógrafo Xoan Diéguez (Ukaná) por ilustrar gran parte del trabajo con un gusto impecable.

Y no me resisto a dejar pasar la oportunidad de agradecer ya en el terreno personal a mis amigos, sobre todo a mis niñas de Ferrol, por ser mi soporte en los momentos buenos y en los no tan buenos. Y con permiso del resto, quisiera nombrar a aquellos que han formado parte casi activa del proceso de realización de este trabajo: Almudena Bouza Martínez, Ruth Pazo Olivares, Ana Álvarez de Cienfuegos Suárez-Inclán, Beatriz Fidalgo Fernández, Covadonga Castro Díaz y Alberto López García-Basteiro; y a Sonia Engroba Cabana, Violeta González Forte y Jaime García Prado por compartir inquietudes conmigo y ser un apoyo constante.

Por último a mi familia, en esta ocasión principalmente a la de Gijón y en concreto a María del Mar. A mis padres, mis abuelos y mi hermana, a quienes dedico este trabajo por mostrarme siempre “el camino” a seguir.

## 2. El Hostal de los Reyes Católicos en Santiago de Compostela

### 2.1 Breve introducción a la historia del Hospital Real de Santiago de Compostela

El Parador de Turismo de Santiago de Compostela se haya emplazado en el edificio del Hospital Real creado por los Reyes Católicos entre 1499 y 1543, bajo las trazas de dos maestros arquitectos de renombre Enrique Egas y Diego de Muros. Martín de Blas y Guillén Colás fueron los artífices de la portada principal en 1519, que fue reconstruida en 1678, dirigiendo la obra fray Tomás Alonso.<sup>(9)</sup>

Resumir la historia de un edificio tan emblemático es una tarea complicada. Su cédula fundacional, fechada en 1499, da testimonio de la funcionalidad del inmueble que ya desde sus inicios fue considerado lugar de hospedaje: *para hospedaje de peregrinos y capaz de dar cumplido y decoroso servicio a todos los devotos enfermos y sanos que a la ciudad llegaren.*<sup>(11)</sup> Existen documentos que constatan que en 1509 ya comenzaba a funcionar a pesar de que las obras tardarían años en completarse.<sup>(12)</sup>

Enrique Egas, arquitecto de renombre en la época, que ya había trabajado en el Hospital Real de Granada y por tanto tenía experiencia en este tipo de edificios, proyectó un edificio marcado por el concepto de hospital medieval, desempeñando a la vez las funciones de hospedaje de peregrinos y asistencia a enfermos (preferentemente peregrinos). Y a nadie se le escapa ante la contemplación de la capilla del Hospital Real, situada estratégicamente en el centro del inmueble, que el culto tenía un papel muy importante en un albergue de peregrinos si nos imaginamos lo arduo que debía ser el camino en la Edad Media y, al tiempo en la asistencia espiritual de los enfermos.

A partir del siglo XVI tenemos que añadir la tarea de recogida de niños expósitos de toda Galicia hasta el siglo XIX, momento en que se producen cambios sustanciales en el inmueble al convertirse en su cobertura asistencial, sirviendo además de sede a la Facultad de Medicina.

En un primer momento no se planteaban la construcción de un edificio “ex-novo”, sino que querían que fuese un establecimiento anexo al monasterio de San Martín Pinario para que fuesen los propios monjes los encargados de la asistencia a los enfermos. Esto resulta ser una curiosa coincidencia histórica, porque como veremos después, la idea de realizar un Parador en Santiago tampoco estaba pensada en un primer momento para el edificio del Hospital Real, sino que en ese caso se pretendía crear una edificación ex-novo.<sup>(13)</sup>



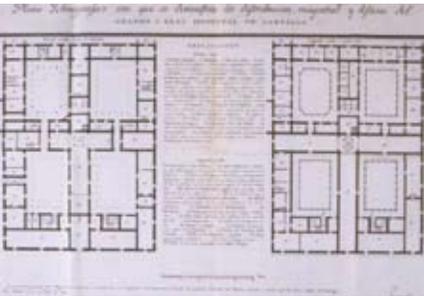
Portada del Hospital Real (10)



Detalle del interior de la capilla

(9) Para un estudio en profundidad de la iconografía de la fachada del Hostal de los Reyes Católicos, es de obligada referencia el texto de ROSENDE VALDÉS, A.: *El Grande y Real Hospital de Santiago de Compostela*, Madrid, 1999.

(10) Todas las fotografías del Hostal de los Reyes Católicos de Santiago de Compostela han sido realizadas por el fotógrafo Xoan Diéguez (Ukaná, [www.ukana.es](http://www.ukana.es))



Plano iconográfico con que se demuestra la distribución, magnitud y destino del Grande y Real Hospital de Santiago. (14)

(11) ONTAÑÓN, F. y ESLAVA GALÁN, J.: *Paradores históricos*, Lunwerg Editores, 1999, p. 34.

(12) VILA JATO, M. D. y GOY DIZ, A.: *Parador "Dos Reis Católicos" Santiago de Compostela, Un Hotel con quinientos años de historia. El más antiguo de Europa*, Paradores de Turismo de España, Secretaría de estado de Comercio, Turismo y de la PYME, 1999, p.63.

(13) VILA JATO, M. D. y GOY DIZ, A.: Op. Cit., p.58.

(14) En GOY DIZ, A.: "Al final del Camino: El Hospital Real de Santiago", en el *Hospital Real de Santiago de Compostela y la Hospitalidad en el Camino de Peregrinación*, Catálogo de la exposición celebrada en el Museo do Pobo Galego del 14 de julio al 29 de agosto de 2004, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo da Xunta de Galicia y S. A. de Xestión do Plan Xacobeo, Santiago de Compostela, 2004, p. 599. En este plano podemos ver la distribución interior del Hospital Real antes de ser transformado en Hostal.

(15) Estamos hablando de los patios delanteros, denominados como patio de San Marcos y patio de San Juan.

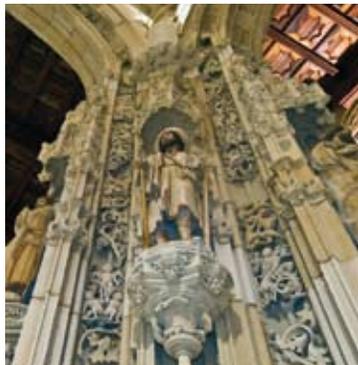
(16) VILA JATO, M. D. y GOY DIZ, A.: Op. Cit., p.78.

Su planta en forma de cruz con la capilla situada en el eje central y dos pabellones (uno para mujeres y otro para hombres) ventilados cada uno por su propio patio en medio pertenece al proyecto de Enrique Egas. Los patios posteriores por el contrario son del siglo XVIII, anteriormente ocupados por espacio de huertas y cementerio.

La piedra empleada en la construcción, como no podía ser de otra manera en Santiago fue el granito. Sin embargo para la capilla y los patios, (15) zonas donde se disponían la mayor parte de los motivos decorativos, se empleó piedra de Ança, mucho más maleable, traída de Portugal. El problema es que no da buen resultado, ya que no soporta bien la humedad de Santiago y el deterioro que sufrió, provocó la necesidad de que estos patios fuesen reedificados por Rodrigo Gil de Hontañón a mediados del siglo XVI, aunque siguiendo las proporciones góticas en las arcadas del primer cuerpo.



Patio de San Marcos



Escultura de Santiago Peregrino, labrada en piedra de Ança. Capilla del Hostal de los Reyes Católicos.



Patio de San Juan

Por su parte, las dieciséis esculturas que decoran la capilla se deben a la mano de Nicolás de Chanterenne, en 1510, a excepción de la representación de Santiago que se debe a Pero Francés. (16)

La adición de los patios traseros en el siglo XVIII, obra de Ferro Caaveiro, culminaba el esquema que Enrique Egas había realizado en un principio, asemejándose de este modo a los proyectos de hospitales italianos de Milán y Roma del siglo XVI, que calaron en España en ejemplos como el de Granada o Toledo. Uno de ellos, el denominado Patio de San Lucas, presenta una

peculiaridad, y es que las cuatro partes que dan al jardín se unen mediante tramos ochavados que generan una planta elíptica poco habitual en Galicia. (17)



Patio de San Lucas (18)



Vista del cielo de Santiago desde el Patio de San Lucas



Patio de San Mateo

## 2.2 De Hospital Real a Parador de Turismo

La vinculación del antiguo Hospital Real de Santiago de Compostela con el Camino de Santiago es sobradamente conocida. La vinculación del Hostal de los Reyes Católicos de Santiago de Compostela también. La fecha del 24 de julio de 1954, momento en que el Hostal entra en funcionamiento, da testimonio de ello: víspera de la celebración del día de Santiago Apóstol y coincidiendo, como no podía ser de otra manera, con el Año Santo Compostelano.

*“Paradójicamente, la historia menos conocida del edificio que albergó el antiguo Hospital Real es la más reciente, la que corresponde a su reestructuración como hotel de lujo, así como las intervenciones posteriores, algunas tan recientes que hace pocos meses que se han concluido”.* (19)

En la actualidad, ya contamos con alguna nueva publicación que viene a subsanar lo que Izquierdo Perrín afirmaba en 2004, no en vano han pasado cuatro años desde la exposición llevada a cabo para la conmemoración del Año Santo Compostelano *sobre El Hospital Real de Santiago de Compostela y la hospitalidad en el Camino de peregrinación*. En este momento, contamos con el catálogo (20) de aquella exposición como una referencia fundamental a la hora de adentrarnos a profundizar en el estudio del Parador de Santiago de Compostela desde su inauguración como tal, a lo que debemos añadir el artículo de Belén Castro para la revista *Porta da Aria*. (21)

A la hora de abordar un estudio sobre Paradores de Turismo, está claro que el Hostal de los Reyes Católicos es uno de los ejemplos más llamativos a nivel histórico, artístico, económico, turístico, patrimonial, etc. Si nos centramos en un estudio de los Paradores de Turismo ciñéndonos al marco del Camino

(17) VILA JATO, M. D. y GOY DIZ, A.: Op. Cit., p. 204.

(18) ÍDEM: p. 205.

(19) YZQUIERDO PERRÍN, R.: “Aproximación a las fuentes y bibliografía. Sobre la historia y el arte”, en *El Hospital Real de Santiago de Compostela y la hospitalidad en el Camino de Peregrinación*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Santiago de Compostela, 2004, p. 773.

(20) FREIRE NAVAL, A. B.: “La transformación del Hospital Real de Santiago de Compostela en Parador de Turismo”, en *El Hospital Real de Santiago de Compostela y la Hospitalidad en el Camino de Peregrinación*, Catálogo de la exposición celebrada en el Museo do Pobo Galego del 14 de julio al 29 de agosto de 2004, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo da Xunta de Galicia y S. A. de Xestión do Plan Xacobeo, Santiago de Compostela, 2004, pp. 529-546.

(21) CASTRO FERNÁNDEZ, B. M.: *La nueva imagen Xacobeo de Santiago de Compostela en el período franquista: El Hostal de los Reyes Católicos y los peregrinos de paradores*, en “Porta da Aria”, 11, 2006, pp.421-520.



*El Hostal Real en la meta de los Caminos de Santiago*

de Santiago, sin duda tiene un valor añadido ya que, además de ser uno de los edificios más emblemáticos de toda la ruta, es el Parador que está situado en la meta del camino. Y ya al hablar del Camino Primitivo, en el que sólo encontramos cuatro ejemplos en sus inmediaciones, desde luego a nadie se le escapa que se trata del que mayor relevancia cobra.

Situado en la meta física del Camino, enmarcando junto a otros tres edificios la Plaza del Obradoiro y a la izquierda de la Catedral, ha sido durante siglos albergue de peregrinos y Hospital Real. Es a mediados del siglo XX cuando entra a formar parte de la Red de Paradores Nacionales de Turismo, convertido en Hotel de Gran Lujo, tras una labor de recuperación del edificio que tardó en gestarse dos años pero se materializó en tiempo récord para estar presentable ante el gran suceso del Año Santo de 1954.

La idea de dotar a la ciudad de Santiago de Compostela de las infraestructuras necesarias para albergar una gran celebración como la que se desarrollaría en 1954, propició que ya en 1952, el Ayuntamiento de Santiago elevase una petición a la Comisión Gestora de la Empresa Nacional de Industria para que se construyera en la urbe una Hospedería de peregrinos.

En el Acta de la sesión de plenaria del Ayuntamiento de Santiago de Compostela del 22 de julio de 1952, se pone de manifiesto el interés que causa la ciudad de Santiago de Compostela como centro de peregrinación pero también por su patrimonio arquitectónico y cultural y la necesidad de dar acogida a los visitantes, que en Año Santo se multiplican.

*“Las rutas que conducen a Compostela, se ven cada vez más pobladas de peregrinos y turistas que acuden a esta ciudad para venerar los restos del Apóstol, admirar la belleza arquitectónica de sus edificios, y respirar el ambiente evocador y legendario de sus rúas y plazas. El hospedaje de tantos turistas es un problema que se agudiza al llegar a esta época, y máxime en los Años Santos, ya que a ninguno de los presentes se le ocultan las dificultades con que se tropieza para dar solución al mismo, pues los hostales y pensiones de toda clase resultan insuficientes ante la demanda de hospedajes, dejando muchas veces de concurrir a Compostela gran número de personas, por los inconvenientes de alojamiento. Es esta también una de las preocupaciones de nuestro Rvdmo. Prelado y de la Junta del Año Santo de 1954. Conocedora de estos extremos, la Empresa Nacional de Turismo envió a esta ciudad la Comisión Gestora de la misma, para que, sobre el terreno, estudiase la posibilidad de construir en Compostela una Hospedería del peregrino, capaz de solucionar este problema. En este sentido, el Instituto Nacional de Industria, dependiente de dicho organismo, redactó un proyecto de Hospedería, por un valor de treinta y cinco millones de pesetas...” (22)*

(22) Archivo Histórico Universitario de Santiago (En adelante, AHUS), Fondo del Archivo Municipal de Santiago (en adelante, AMS), Leg. Hostal de los Reyes Católicos (1952-1971), *Moción de la Alcaldía sobre la Hospedería del Peregrino*.

El Anteproyecto de la Hospedería de Peregrinos en Santiago de Compostela se encargó a los arquitectos F. Moreno Barberá, J. Gómez González, J. Cano Lasso y R. de la Joya.

Se trataba de un proyecto basado en la integración de la arquitectura con la trama urbana, para lo que se consideró que el material más adecuado sería la piedra, que unificaría así el conjunto con los edificios de la ciudad. La idea era una adaptación de diversos pabellones al terreno, mediante técnicas modernas de construcción, con espacios libres de vegetación entre ellos.

Esta iniciativa formaba parte de un plan para aumentar los ingresos económicos de España que el Instituto Nacional de Industria (en adelante, INI) pretendía llevar a cabo. El desarrollo del turismo fue una vía fundamental, siendo el proyecto compostelano uno de los primeros pasos hacia la revitalización del sector. Leyendo las notas sobre el anteproyecto, se puede observar una clara voluntad de continuidad con futuras medidas:

*“La Hospedería del Peregrino de Santiago de Compostela, no debe ser únicamente una finalidad en sí, sino que tendría que ser el punto de partida para una cadena de Hospederías de cierta capacidad, que permitiera organizar recorridos a los santuarios de España.*

*En este momento, las más importantes agencias de viajes europeas organizan recorridos turísticos cuyo título es simplemente “Los Santuarios del Sur de Francia”, “Santuarios italianos”, etc. efectuando algunas de ellas recorridos que llegan hasta Fátima. Desgraciadamente, estos grupos se ven obligados a pasar rápidamente por España sin poder detenerse en lugares tan importantes bajo el punto de vista religioso como Montserrat, Covadonga, Silos (...)*

*Así pues, el significado de la Hospedería de Santiago se sale del ámbito local para construir un jalón importantísimo en el turismo y en la economía nacional, por no hablar de la importancia que tiene para la España actual el que todos estos peregrinos aprecien el orden y prosperidad existente en nuestro país y difundan sus opiniones al regresar a su punto de partida.”* (24)

El documento, además de centrarse en motivaciones puramente económicas, resalta otros valores: la importancia monumental de Santiago de cara a la captación de turistas, sus posibilidades artísticas y la importancia como centro de culto, aunque siempre en una línea que contribuya a mejorar el rendimiento económico de la ciudad:

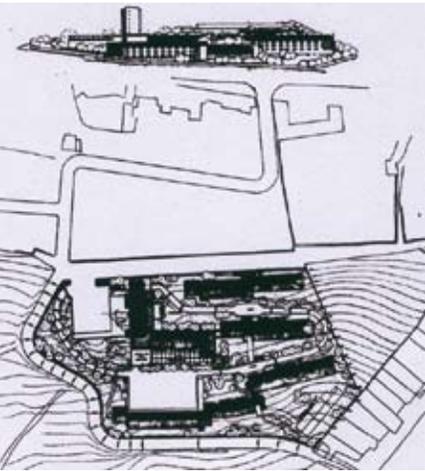
*“Aparte de los valores religiosos que atraen las peregrinaciones, los valores propios de Santiago para colaborar a este fin son extraordinarios. Monumentalmente contiene edificios sobre cuya importancia artística no es necesario extenderse; urbanísticamente*



Maqueta del conjunto (23)

(23) DE MIGUEL, C. (dir.): “Hostal de los Reyes Católicos en Santiago de Compostela”, en *Revista Nacional de Arquitectos*, 156 (1954), p. 3.

(24) AHUS, Fondo del AMS, Leg. Hostal de los Reyes Católicos (1952-1971), *Hospedería de Peregrinos en Santiago de Compostela. Notas sobre el anteproyecto.*



Planta y alzado del Anteproyecto de la Hospedería de peregrinos (27)

*constituye el conjunto más importante y mejor conservado de España. La relativa languidez económica en que han transcurrido los últimos cien años para esta ciudad ha permitido que el casco monumental se conserve intacto. El aprovechar estas posibilidades artísticas para retener a los peregrinos y turistas no es difícil.”* (25)

El emplazamiento elegido para este proyecto que no llegó a materializarse era la zona de La Estila, una zona cercana al casco histórico de la ciudad que reunía todos los requisitos necesarios para una obra de este tipo:

*“Se ha considerado oportuno situarla en una zona llamada La Estila, próxima al casco monumental, cerca de la zona de la catedral y en la parte de la ciudad opuesta a aquella por donde se desarrolla el ensanche. Una casualidad ha permitido el que en una región en que la propiedad está tan subdividida, existan en dicha zona dos fincas de una extensión conjunta de cuarenta y un metros cuadrados que constituye el emplazamiento ideal de este edificio...”* (26)

Sobre la disposición del conjunto, podemos destacar el interés por construir pabellones aislados para no crear alturas excesivas, aunque entre ellos destaca un edificio vertical que albergaba las habitaciones de categoría superior. Entre los edificios había espacios verdes para que se desarrollase la vegetación.

Este modo de construir permitía realizar los trabajos por etapas, además de atender a la funcionalidad, ya que en épocas de poca afluencia turística no sería necesario atender todos los pabellones, abriéndose sólo aquellos que fuesen necesarios y planteando la posibilidad de que en temporada baja se emplease alguno de ellos como residencia de estudiantes.

*“... los alojamientos que se proyectan constituyen una importante masa de edificación que si se construyese en bloque destruiría la silueta de la ciudad. El construir un edificio de gran volumen con las características de hotel que funcionaría lleno en una época corta del año, sería, desde luego, antieconómico. Conforme a este criterio, se proyecta la construcción de pabellones aislados de dormitorios con sus servicios de aseos, que se distribuirán adaptándolos al terreno y envolviéndolos en masas de arbolado. (...) El edificio del hotel principal servirá de acento arquitectónico del conjunto. La ventaja más importante de esta disposición es su elasticidad, pues permitirá tener en funcionamiento en todo momento sólo los pabellones que requieran la afluencia de peregrinos, teniendo en marcha permanentemente el pequeño hotel...”* (28)

En total, el proyecto contaba con capacidad para mil plazas, capacidad de dos trenes especiales, número que esperaban cubrir de cara al Año Santo.

*“Se ha calculado un alojamiento de hasta mil peregrinos, teniendo en cuenta que son quinientos los que pueden llegar en un tren especial.”*

(25) AHUS, Fondo del AMS, Hostal de los Reyes Católicos (1952-1971), Hospedería de Peregrinos en Santiago de Compostela. Notas sobre el anteproyecto.

(26) ÍDEM.

(27) DE MIGUEL, C. (dir.): “Hostal de los Reyes Católicos en Santiago de Compostela”, en *Revista Nacional de Arquitectos*, 156 (1954).

(28) AHUS, Fondo del AMS, Hostal de los Reyes Católicos (1952-1971), Hospedería de Peregrinos en Santiago de Compostela. Notas sobre el anteproyecto.

El servicio de comedor se planteó para dar cabida a quinientas personas, pudiendo ser también compartimentado en zonas más reducidas en aquellas épocas en que el establecimiento acusase una actividad más moderada.

Sin embargo, este proyecto no llega a materializarse ya que al finalizar las obras del Hospital del Seguro de Enfermedad, se pudo liberar el espacio que antes ocupaba la sanidad en el Hospital Real y se consideró que la rehabilitación de dicho edificio para devolverle la función de acogida al peregrino con que fue creado en el siglo XV, sería la mejor opción ya que los atractivos históricos y artísticos del inmueble proporcionarían al visitante unas instalaciones óptimas y un espacio único de atracción turística en sí mismo.

Se encargan del proyecto de consolidación y reforma del Hospital Real de Santiago para su transformación en Parador de Turismo y Albergue de Peregrinos, los arquitectos funcionarios del Ministerio de Información y Turismo José Osuna Fajardo, Jesús Valverde Viñas y Julián Luis Manzano Monis, <sup>(29)</sup> en diciembre de 1952. En el plan que presentaron nos encontramos una memoria explicativa, el pliego de condiciones, las mediciones y el presupuesto.

La memoria del proyecto aparece dividida en cuatro partes diferenciadas: una breve reseña sobre los antecedentes históricos como era habitual en la época (y desafortunadamente, en ocasiones, también en la actualidad), el estado actual del edificio, la parte dedicada a la adaptación del edificio, la parte dedicada a la construcción del mismo y el cálculo de los elementos resistentes de la estructura y una conclusión.

En el capítulo dedicado a analizar el estado del inmueble en aquel momento, se justifica como era natural en aquella época la reconstrucción total del interior del edificio. No hay que olvidar que estamos hablando de unas obras de rehabilitación que tienen lugar a mediados del siglo pasado, momento en que aunque en España regía la *Ley de defensa, conservación y acrecentamiento del patrimonio histórico-artístico nacional* de 1933, todavía estábamos lejos de la toma de conciencia hacia los valores patrimoniales de inmuebles y cascos históricos que empiezan a surgir en Europa en los 70.

El artículo 17 de dicha ley establecía que una vez incoado el expediente de declaración de un monumento (recordemos que el Hospital Real había sido declarado Monumento Nacional), quedaba prohibida la realización de obras en el mismo y el derribo de estos inmuebles. Sin embargo, de todos es sabido que los criterios de actuación en estos inmuebles <sup>(30)</sup> han sido un tanto arbitrarios a pesar de las obras debían ser autorizadas por la Dirección General de Bellas Artes. En este caso, primaron por encima del valor patrimonial, otros criterios como el económico o la premura en la realización de las obras:

(29) ROMERO SAMPER, M.: *Paradores 1925-2003. 75 años de tradición y vanguardia*, Paradores de Turismo de España, S. A., p.167.

(30) CUPEIRO LÓPEZ, P.: "Ciudades patrimonio de la humanidad y turismo. La interacción legislativa en los ámbitos del patrimonio, el turismo y los cascos históricos", (Trabajo de investigación tutelado inédito) Universidad de Santiago de Compostela, 2007. pp. 29-31 y 77-79.

*“Precisamente por tratarse de un edificio antiguo (su fundación data de 1503) es necesario confeccionar el proyecto con máximo cuidado, más aún teniendo en cuenta que es necesario respetar su carácter como monumento de interés histórico artístico. Por otra parte, la premura necesaria en ponerlo en servicio, pues el Año Santo en Santiago de Compostela comienza en Enero de 1954, no permiten disponer del tiempo necesario para efectuar este estudio en su totalidad antes de iniciar las obras.”* (31)

*“dada la antigüedad del edificio, su construcción parcial en épocas diferentes, que naturalmente implica cambios posteriores en la construcción, en atención a las necesidades funcionales que iban surgiendo, la falta de unidad de criterio en las obras que en el transcurso de los años se han venido ejecutando y en general el desgaste lógico sufrido por todos los elementos de la edificación, en consonancia con el clima y antigüedad –máxime tratándose de materiales hoy en desuso-, hace todo ello creer en la necesidad de una reconstrucción casi total del interior (...) con arreglo al programa de necesidades que exige su nuevo destino...”* (32)

El capítulo tercero de la memoria, trata más concretamente de las necesidades del edificio a la hora de ser adaptado a su nueva función: dar acogida en Santiago al gran número de peregrinos que a allí se dirigirían durante las celebraciones del Año Santo. La única directriz establecida a nivel patrimonial, fue la catalogación de la fachada principal del edificio como elemento “intocable” por su valor histórico-artístico. La distribución de macizo y vano que vemos en esta fachada, nos da una idea de la distribución interior existente con anterioridad a la recuperación del edificio con fines turísticos.

La Capilla del Hospital, fue una de las partes respetadas del antiguo Hospital Real. Se restauró, a excepción del bajo coro que fue sustituido por la nueva comunicación entre las alas derecha e izquierda del edificio, ya que la Capilla estaba situada en el eje transversal del edificio.

Este mismo capítulo aborda el tema de las instalaciones dedicadas al Jefe de Estado y las altas jerarquías del gobierno central. Para ellos, se habilitaría la zona delantera del edificio con estancias amplias, dotadas de la *dignidad debida*. Todo el ambiente interior del Hostal fue creado de nuevo. De este modo describían los arquitectos la impresión que les causaba el Hospital Real antes de acometer las obras:

*“Era un caserón lóbrego y ruinoso, donde dominaban la suciedad, la miseria, el abandono y el mal gusto (...) Poca luz, mala ventilación y malos olores; bajantes rotas, rezumando su contenido por las paredes; vendajes puestos a secar en las ventanas; cocina lóbrega y repugnante y letrinas pestilentes (...) se habían cortado los claustros, chapado con detestables azulejos muchos de sus paramentos, tabicado*

(31) MORENO BARBERÁ, F.: *Proyecto de reforma del Hospital Real de Santiago de Compostela. I. Reconstrucción de cubierta*, 8 de agosto de 1953. AHUS, Fondo del AMS, Leg. Hostal de los Reyes Católicos (1952-1971).

(32) AHUS, Fondo del AMS, Leg. Hostal de los Reyes Católicos (1952-1971), *Proyecto de consolidación y reforma del Hospital Real de Santiago de Compostela para su adaptación a Parador de Turismo y Albergue de Peregrinos*, diciembre de 1952.

*huecos y abierto infinidad de otros nuevos. De la antigua carpintería y herrajes no quedaba ni vestigio, y lo mismo ocurría con los pavimentos, que se habían ido sustituyendo por materiales de ocasión. (...) Lo que quedaba de valioso y auténtico se perdía y estaba oculto en medio de aquel ambiente.”* (33)

De ello se desprende que aunque hubieran exagerado un poco la realidad para justificar la necesidad de reconstruir todo el interior, el Hospital se encontraba en un estado bastante deplorable, por lo que su cambio de función propició no sólo que haya llegado a nuestros días sino que se apreciase una pieza importantísima de nuestra arquitectura que se estaba dejando morir, aunque actualmente hallemos el método de intervención demasiado agresivo.

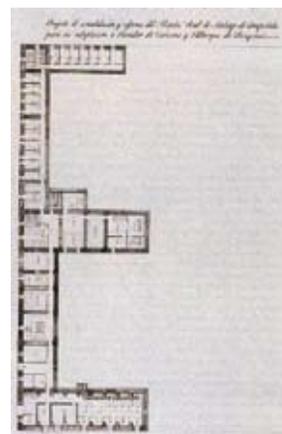
Su interior se realizó siguiendo un fuerte principio jerárquico de distribución de espacios; no obstante, podemos apreciar ciertas similitudes entre las diferentes zonas ya que cada franja del edificio está proyectada con mayor o menor lujo, pero con una serie de partes constantes en todas ellas como el zaguán, el vestíbulo de recepción con sus oficinas y el servicio de guardarropa, los teléfonos y ascensores, el salón de estar y los dormitorios.

Por todo ello, las diferentes plantas después de sufrir esta gran reforma, poco tienen que ver con el proyecto original. El semisótano, en el ala izquierda del antiguo Hospital, pasaba a acoger una serie de dependencias para uso del personal del Hostal: un vestíbulo con cuarto de aseo y taquillas para guardar la ropa, instalaciones para calefacción y agua caliente, dependencias administrativas, la oficina de control, el economato, las bodegas y almacenes generales, los locales para lencería, lavado, planchado y secadores mecánicos, el comedor con cocina para empleados y los cuartos de aseo y armarios.

Así mismo, se dispone en él el cuarto de calderas, que alojaría ocho calderas unidas a sus inyectores correspondientes para favorecer la circulación en todo el inmueble y salvar así la gran distancia horizontal que se presenta.

Cada caldera tenían una función distinta: una caldera servía para el funcionamiento de la calefacción y otra para el servicio de agua caliente en la zona reservada a las altas personalidades, dos más daban servicio de calefacción y una al agua caliente a las habitaciones y dependencias del Parador de Turismo y otras tres calderas, distribuidas de la misma manera que en el Parador, hacían la misma función en la Hospedería de Peregrinos. (34)

En la planta baja se sitúan los accesos a las tres partes principales del edificio. La fachada principal con su portada monumental y el amplio zaguán que la comunica con el interior del edificio, servía de ingreso a la zona residencial para la jefatura del Estado y las altas jerarquías aunque también comunicaba en



Plano de sótanos (35)

(33) DE MIGUEL, C. (dir.):  
*Hostal de los Reyes Católicos en Santiago de Compostela*, en “*Revista Nacional de Arquitectos*”, nº 156 (1954), p. 6.

(34) En este caso son dos para la calefacción y no una por considerar que al ser espacios más amplios y que en determinadas temporadas no estarán ocupados en toda su extensión, no siempre sería necesario que estuvieran encendidas las dos y así se ahorraría energía.

(35) Plano extraído de FREIRE NAVAL, A. B.: “La transformación del Hospital Real de Santiago de Compostela en Parador de Turismo”, en *El Hospital Real de Santiago de Compostela y la hospitalidad en el Camino de Peregrinación*, Catálogo de la exposición del Museo do Pobo Galego (14 de julio al 29 de agosto de 2004), Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo de la Xunta de Galicia y S. A. de Xestión do Plan Xacobeo, Santiago de Compostela, 2004, p. 534.

Se puede consultar el original en AHUS: Fondo del AMS, Leg. Hostal de los Reyes Católicos. 1952-1971, *Proyecto de consolidación y reforma del Hospital Real de Santiago de Compostela para su adaptación a Parador de Turismo y Albergue de Peregrinos*, diciembre de 1952.



Plano Planta Baja (36)

casos especiales al propio Parador de Turismo. A cada lado del zaguán seguían dos vestíbulos con el fin de servir de recibidores, uno para al Jefe de Estado y su séquito y otro para ministros y altas dignidades. Cada uno de ellos con un ascensor que comunica directamente con la planta noble y lo que en aquel momento era la zona de residencia de Franco.

En las crujías que daban hacia la fachada principal del ala izquierda del edificio, según el proyecto de 1952, se establecieron las dependencias para los jefes de las Casas Civil y Militar y el Cuerpo de Guardia.

Como comentábamos antes, el Parador de Turismo también contaba con entrada desde el Obradoiro, la puerta de la derecha con su propio zaguán de ingreso, vestíbulo con servicio de guardarropa, conserjería y centralita telefónica, y recepción y oficinas de Dirección a la izquierda del vestíbulo. Tenía igualmente un salón de estar con vistas al Obradoiro y una escalera principal que comunicaba la planta baja con la superior, el Bar y el Comedor.



Comedor Real



Cafetería-Bar



Recepción

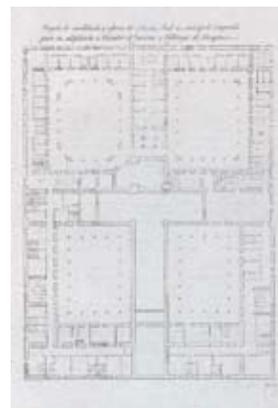
En la planta baja y en el ala izquierda, el Parador de Turismo contaba con cinco habitaciones con sus baños y aseos correspondientes y los arquitectos reflejan la conveniencia de que en el caso de que el séquito del Jefe de Estado se excediera en número en alguna visita, podrían ser utilizadas por su proximidad como dependencias para estas personas.

(36) Plano extraído de FREIRE NAVAL, A. B.: Op. Cit., p. 536. Para consultar el original, AHUS: Fondo del AMS, Leg. Hostal de los Reyes Católicos. 1952-1971, *Proyecto de consolidación y reforma del Hospital Real de Santiago de Compostela para su adaptación a Parador de Turismo y Albergue de Peregrinos*, diciembre de 1952.

Para la Hospedería de peregrinos se había habilitado una nueva entrada por la calle lateral derecha que en aquel momento se encontraba sin urbanizar. De nuevo, nos encontrábamos un zaguán de ingreso seguido de un vestíbulo con la recepción, las oficinas oportunas, el servicio de guardarropa, teléfonos, ascensores y un salón de estar, diez dormitorios dobles, cuatro cuartos de baño y aseos. En este caso además, cuatro escaleras comunicaban esta zona con las plantas superiores, una rehabilitada y tres de nueva construcción, de las cuales una estaría situada en el vestíbulo y las otras dos, calificadas de accesorias, daban acceso al comedor y a los servicios.

La primera planta, asentada entre la planta baja y la noble, se dedicó por completo a estancias del Parador de Turismo y la Hospedería de peregrinos, que ocupaban toda la superficie a excepción de la zona del zaguán y la capilla.

Las estancias se hallaban divididas en dos partes diferenciadas: la zona anterior del inmueble contenía las veintitrés habitaciones de dos camas del Parador, diecinueve con sus propios baños y el resto mancomunadas de dos en dos, todas con ventilación directa, con vanos que dan bien a la calle o bien a los patios interiores. Se trata de estancias con armarios empotrados y la mayoría con *“un pequeño vestíbulo de reparto para el acceso independiente al dormitorio y al cuarto de baño”*. Además, esta zona contenía también cuatro dependencias más, cuya función era de oficio y lencería. Para acceder a esta zona se habilitaron cuatro amplias escaleras, dos de ellas con la previsión de instalación de dos ascensores.



Plano Primera Planta

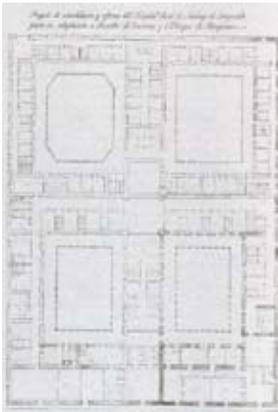
Por su parte, la zona destinada a Hospedería de Peregrinos, situada en la parte posterior del edificio, contaba con veintidós dormitorios dobles y dos sencillos con servicio de lavabo y armario empotrado en todos ellos, a lo que se añaden ocho cuartos de baño de uso común y siete aseos. Todo ello con ventilación directa hacia la parte posterior del edificio. El ala derecha de esta parte, se proyectó para ser dedicada a servicios varios y en el centro del ala, estaría situado el comedor.

La segunda planta destaca por ser el único lugar donde se conservó la altura total existente en la zona de la fachada principal para alojamiento del Jefe de Estado, ministros y otras altas dignidades, aquellas habitaciones que debían ser especialmente vistosas y donde se concentra la ornamentación.

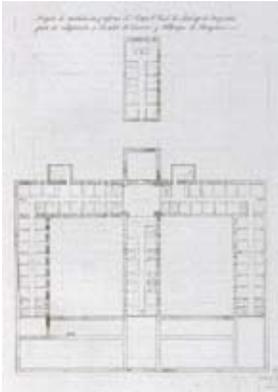
El resto de la planta se divide por el contrario en dos alturas, colocando entre ellas una entreplanta para poder disponer un mayor número de dependencias. Como las anteriores plantas, de nuevo estamos ante una nueva zona para la disposición de dormitorios y dependencias anejas a ellos.

La residencia del Jefe de Estado, se situaba en el ala derecha de la fachada que da al Obradoiro, constando de un recibidor con ascensor privado y un vestíbulo con acceso directo desde la galería de uno de los patios, el patio de San Juan, que quedaba independiente con respecto al resto del Parador. Así mismo cuenta con un despacho para el Jefe del Estado y otro para su secretario, un salón y el Salón Real que ocuparía el espacio que luego se dedicó a Museo Histórico. Hoy esta estancia es la denominada Suite Real y el espacio que comunicaba directamente con el patio de San Juan y con acceso directo al ascensor es un salón biblioteca con vestíbulo.

Patricia Cupeiro López



Plano Planta Segunda (37)



(37) Plano extraído de FREIRE NAVAL, A. B.: Op. Cit., p. 540. Para consultar el original, AHUS: Fondo del AMS, Leg. Hostal de los Reyes Católicos. 1952-1971, *Proyecto de consolidación y reforma del Hospital Real de Santiago de Compostela para su adaptación a Parador de Turismo y Albergue de Peregrinos*, diciembre de 1952.

(38) Plano extraído de FREIRE NAVAL, A. B.: Op. Cit., p. 540

El ala izquierda de esta fachada, se dedicó a las dependencias de los Ministros y las altas jerarquías del Estado, constando de dormitorio, cuarto de vestir y baño. El acceso a esta área tenía su propio ascensor y la escalera que se había conservado para este fin.

A medida que seguimos el plano del edificio de modo transversal en torno a las fachadas laterales, se disponían las estancias destinadas a habitaciones del Parador, siendo veinte dormitorios en total con armarios empotrados y un recibidor de reparto entre el dormitorio y el baño. Dieciséis de ellas son dobles y con un cuarto de baño independiente y cuatro más con un baño para cada dos. Todo ello, de nuevo con ventilación directa, mediante vanos que dan a las fachadas laterales o a las galerías que circundan los patios.

Por último, la zona posterior del inmueble contiene de nuevo estancias para peregrinos con la misma distribución que hemos visto para la planta primera, y con sus servicios de aseo, oficios y lencería correspondientes.

En la entreplanta que habíamos comentado, se colocaron ocho dormitorios con seis baños más para la zona destinada a Parador de Turismo y cincuenta y dos dormitorios con ocho baños, aseos y oficios para la zona de Hospedería de peregrinos que se encuentran separados en el plano en tres zonas debido al volumen de la cúpula de la iglesia. El acceso a estas zonas se realizaba por las escaleras que arrancan de la planta anterior.

En este tramo existen habitaciones que no cuentan con ventilación ni luz de los patios y, para subsanar esta carencia se proyectó un sistema mixto de lucernaria y huecos que dan al faldón posterior de la fachada que comunica con el vacío de la cubierta, sirviendo de cámara de circulación del aire.

Para llevar a cabo todo este proyecto, los arquitectos encargados del mismo decidieron eliminar cubiertas, forjados, carpinterías y pavimentos y se consolidaron muros y columnas inyectando en muchos casos cemento.

Las nuevas cimentaciones se realizaron con hormigón en masa de 200 kilogramos, sobre las que se asientan los muros en diversos materiales: sillería, mampostería o ladrillo macizo. Por su parte, la reposición de forjados y cubiertas, se hizo con placas de hormigón armado aligerado con ladrillo hueco doble. Las cubiertas se remataron con teja curva sobre la placa de hormigón.

Para el pavimento de vestíbulos y accesos principales se establecen losas de piedra granítica, mientras que se utiliza un entarimado de madera en las dependencias destinadas a las altas personalidades. El resto del pavimento era baldosín hidráulico de diferentes calidades según las zonas que cubrirían.

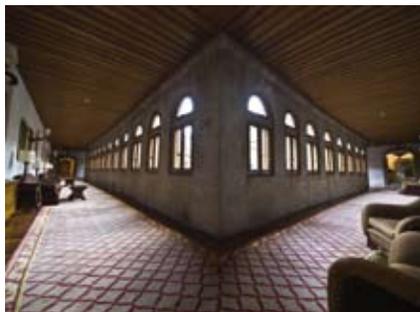
Para los servicios de aseo y cocina se estableció un alicatado de azulejo blanco en los suelos y paramentos pintados al óleo, excepto en la zona destinada a altas dignidades, cuyos aseos y cuartos de baño llevarían pavimentos solados en mármol y paramentos verticales del mismo material pero en diversas calidades dependiendo de la importancia de las dependencias. En puertas y ventanas se empleó madera de castaño de primera calidad para todo el edificio.

En cuanto a la decoración de las estancias poco se especifica en el proyecto, sólo dice que:

*“se empleará el empanelado de madera en paramentos verticales, la escayola en falsos techos, molduraciones y escocias y la pintura de paramentos, que será al óleo en toda la zona residencial y Parador de Turismo y al óleo y temple en la Hospedería de peregrinos...”*



Fotografía de los trabajos en curso (39)



Decoración interior de uno de los pasillos del Hostal (40)



Uno de los salones del Hostal



Habitación ornamentada con todo lujo de detalles

Los arquitectos, a pesar de las soluciones que empleaban, hoy del todo inadecuadas y criticables (como el empleo del hormigón para casi todo) pero comprensibles en una época donde el conocimiento sobre las técnicas de conservación y restauración del patrimonio era limitado; fueron conscientes del valor del inmueble y de su responsabilidad en las obras, ya que había sido declarado Monumento Nacional y lo dejan plasmado en el proyecto.

Por otro lado advierten de la premura con que hubieron de realizarse las obras para que el edificio abriera sus puertas durante el Año Santo y especifican que el desalojo del edificio debe realizarse con la mayor celeridad y que prevén jornadas de trabajo extraordinarias para los operarios. Una vez desalojado del edificio, dieron comienzo las obras el 31 de agosto de 1953.

*“La adaptación del edificio del Hospital Real a hotel se efectuó en nueve meses. Durante ese tiempo se demolieron y reconstruyeron 22.000 m<sup>2</sup> de cubiertas y*

(39) Imagen extraída de DE MIGUEL, C. (dir.): Op. Cit., p. 5.

(40) Para crear estas amplias perspectivas, se movieron de sitio la mayoría de los huecos góticos, de manera que se enfrentasen unos con otros al final de los corredores. DE MIGUEL, C. (dir.): Op. Cit., p. 14

*forjados horizontales, se levantaron 12.000 m<sup>2</sup> de muros de piedra, se pintaron 12 Ha. de paredes y techos, se colocaron 15.000 m<sup>2</sup> de azulejo, se hicieron 300 ml. de galería visitable subterránea y 20.000 m<sup>2</sup> de nuevos locales bajo tierra, se montaron instalaciones modernísimas por valor de 26 millones de pesetas....” (41)*

El equipo de arquitectos que se encarga de las obras, con Fernando Moreno Barberá (1913-1998) a la cabeza como arquitecto jefe de las mismas y Rafael de la Joya como director, lo formaban los arquitectos Juan Gómez González y Julio Cano Lasso, que junto con el aparejador Fernando Ortiz Echagüe y el constructor Rodolfo Lama aparecen retratados en los muros de cierre del Hostal en su lado Norte, junto a una escalinata del siglo XVIII, mostrando su sentido del humor al emular a los antiguos talleres medievales.



Constructor Rodolfo Lama



Arquitecto Director Rafael de la Joya y Aparejador Fernando Ortiz Echagüe



Arquitecto Juan Gomez, Arquitecto Jefe Fernando Moreno y Arquitecto Julio Cano Lasso

Para finalizar este apartado sobre la rehabilitación del Hostal de los Reyes Católicos, no me resisto a reproducir una serie de consideraciones de los propios arquitectos que aparecen en el artículo que se editó para la *Revista Nacional de Arquitectos* de 1954, como la comparación de las instalaciones con las de un transatlántico o la visión del turismo que tenían en el momento:

*“... se ha proyectado con un concepto social. Para buscar una comparación fácil podría decirse que la instalación es comparable a la de un transatlántico; existen habitaciones de todas las categorías, desde el departamento de gran lujo, con salón, hasta la cama en un dormitorio colectivo. Asimismo, el servicio de comedores: se ha instalado un restaurante de lujo, otro de tipo medio, una cafetería de servicio rápido y un local para cervicería y marisquería, todos servidos desde la misma cocina. (...) sin discriminación aparente, pues la entrada y los servicios de recepción son los mismos para todos los huéspedes, como corresponde al sentido cristiano que debe presidir una instalación de esta clase.”*

*“Se ha acometido la resolución del problema del “aburrimiento mortal” que afecta a la mayoría de nuestras ciudades turísticas. Después de visitados los monumentos artísticos, recorridas las calles pintorescas y tomadas las fotografías de rigor,*

(41) DE MIGUEL, C. (dir.): Op. Cit., p. 5

*al mediar la tarde el viajero, fatigado, se enfrenta con el vacío absoluto. Ni un café  
confortable donde sentarse a descansar, ni un espectáculo de aceptable categoría es-  
tética (...). A falta de todo esto, el viajero abandona, aburrido, nuestras más bellas  
ciudades y, al final, nuestro país...”*



Vista a la Catedral de Santiago desde el interior del Comedor Real



Vista del Restaurante "Dos Reis Católicos"

### 3. El Hostal de San Marcos en León

#### 3.1 El convento de San Marcos de León



Fachada del Hostal de San Marcos (44)

Declarado Monumento en 1844, el antiguo convento vinculado al Camino de Santiago por su emplazamiento situado en el margen izquierdo del río Bernesga, ya funcionaba como iglesia, casa conventual y hospital de peregrinos desde al menos 1175 (fecha de la bula fundacional de la Orden de Santiago), cumpliendo dicha función a lo largo de todo el medievo.

Existen datos del inmueble desde el siglo XII. En 1152 se fundaba allí la Casa Primada de la Orden de Caballeros de Santiago. A fines de siglo la infanta doña Sancha encarga la adición de una iglesia y un hospital de peregrinos.

Según los estudios sobre el edificio, lo que debió comenzar siendo un modesto monasterio medieval cuyos restos son inapreciables, debió tener una iglesia de traza románica y techumbre de madera flanqueada por un espacio arquitectónico dispuesto en torno a un claustro. Además, en lo que actualmente es la Plaza de San Marcos, estaba situado uno de los hospitales de peregrinos con más renombre de la Edad Media. Ese edificio fue sustituido en el siglo XVIII por el caserón que se encuentra hoy a la derecha de la fachada.

Su situación marginal con respecto a la ciudad, hoy sólo es una anécdota pero se aprecia ya que es una de las excepciones monumentales en León que se encuentran levemente alejadas del casco histórico. Antiguamente solo se unía a la ciudad mediante la Rúa Nueva (Renueva, hoy) vía de peregrinación.

El Hospital de San Marcos como tal nace en el siglo XVI, (42) obra de artistas como Juan de Badajoz, (43) Juan de Juni, Pedro de Ibarra y Guillermo Doncel. Al igual que en el caso de Santiago de Compostela, se trata de un edificio de fundación Real, siendo Fernando el Católico quien decide edificar una nueva obra conventual. Aunque en un primer momento el encargo fue para el arquitecto Pedro de Larrea, en 1515 figura como arquitecto Juan de Horozco.

La gran fachada telón al igual que el resto del convento fue ejecutada en dos momentos diferentes: la parte oriental junto a la iglesia sería el núcleo primario, posiblemente trazada por Juan de Horozco y continuada por Martín de Villarreal y Juan de Álava. Escultóricamente es una maravilla con diseños de Juni, Angers, Doncel y Jamete. La portada principal y la mitad occidental, que respeta la composición de la parte renacentista, constituyen la ampliación llevada a cabo en el siglo XVIII por Martín de Suniaga y Pedro de Valladolid.

En cuanto al Claustro hemos de decir que su ejecución corresponde igualmente a dos momentos diferentes. Del siglo XVI (entre 1528 y 1541) son la traza de Juan de Horozco y los mejores detalles ornamentales. En el siglo XVIII se comple-

(42) Obra de referencia para el estudio del renacimiento en León es CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA, M<sup>a</sup> D.: *El Arte del Renacimiento en León: las vías de difusión*, Universidad de León, 1992.

(43) CAMPOS SÁNCHEZ-BORDONA, M<sup>a</sup> D.: *Juan de Badajoz y la arquitectura del Renacimiento en León*, Universidad de León, León, 1993.

(44) Las fotografías del Hostal de San Marcos de León, son de elaboración propia.

ta el espacio con las alas Norte y Oeste. El claustro alto montado sobre el claustro bajo mediante galerías de arcos escarzanos (dos en cada tramo) está decorado con medallones y motivos fantásticos. Durante años albergó las dependencias del Museo Arqueológico Provincial, hoy es de uso exclusivo para clientes del Hostal. (45)



Galería del claustro



Jardín del claustro



Sala del artesanado

Por último, resaltar una de las estancias de mayor valor histórico-artístico del Hostal, la sala del artesanado, que se encuentra emplazada en la parte derecha del edificio, en el zaguán de entrada que antecede a la recepción. Fue sala capitular y posteriormente biblioteca y refectorio. El artesanado, labrado en lazo de a ocho, presenta casetones decorados con piñas, florones y pinjantes y un friso decorado con serafines. Hoy es un espacio sometido a un deterioro constante, puesto que está permitido fumar en él, algo que debería estar prohibido en este espacio y, de hecho, es la sala de fumadores del Hostal.

Para concluir este resumen histórico, comentar que a diferencia del Hostal de los Reyes Católicos, San Marcos tuvo usos muy diferenciados antes de convertirse en Parador. A partir de 1836, al quedar suprimidas las Ordenes Militares se dedica a Instituto de Enseñanza, Casa de Misioneros, Escuela de Veterinaria, Hospital, prisión civil, prisión eclesiástica, cuartel y por último, antes de reconvertirse en Hostal fue el 8º Depósito de caballos sementales del ejército. Uno de los personajes más ilustres que sufrió cautiverio entre sus muros fue el célebre Francisco de Quevedo.

### 3.2 La reforma de los años 60

El 5 de junio de 1965 y tras grandes trabajos de remodelación, el antiguo convento de San Marcos es inaugurado como Hostal de San Marcos, un hotel de lujo cuya rehabilitación se hizo a imagen y semejanza de la del Hostal de los Reyes Católicos. El Parador de Santiago sirvió de modelo y ejemplo a construcciones posteriores.

(45) VILA JATO, Mª D.: *Sonidos de un viaje milenario*, Paradores de Turismo de España S. A., Madrid, 1997, p. 150.

El proceso daba comienzo cuatro años antes, cuando en octubre de 1961, el entonces Alcalde de León, Don José Martínez Llamazares, sugiere a la Comisión Municipal Permanente la idoneidad del edificio del antiguo convento de San Marcos para dotar a la ciudad de un albergue de peregrinos a imagen del que se había realizado en Compostela, recalcando la importancia de León como lugar de interés turístico en el Camino de Santiago: <sup>(46)</sup>

*“El Año Santo Compostelano, que se celebró en 1954, originó una corriente de peregrinación (...) Entonces se puso de relieve la deficiencia existente, en cuanto a alojamientos, en muchas de las ciudades de la ruta (...)*

*Uno de los hitos fundamentales, en la ruta Jacobea fue siempre la ciudad de León. Buena prueba de ello es la persistencia, a través del tiempo, de la Casa de Peregrinos (...)*

*Por otra parte, la importancia de León, en el aspecto turístico, no es posible que sea desconocida, ya que la ciudad posee dos verdaderas joyas, una de estilo románico –San Isidoro- y otra de estilo gótico –la Santa Iglesia Catedral-. Ambas por su pureza son de una valía extraordinaria que no es preciso poner de relieve.*

*El Instituto Nacional de Industria instaló en Santiago de Compostela el hotel conocido con el nombre de “Hostal de los Reyes Católicos”, que ha alcanzado un extraordinario renombre. Para ello aprovechó un edificio de noble traza, que era monumento nacional y que, por sus peculiares condiciones, se prestaba a la transformación. También en León hay un edificio –San Marcos- destinado a Depósito de Sementales, que pudiera servir para finalidad análoga.” <sup>(47)</sup>*

En el documento podemos comprobar también como se hace la sugerencia de crear un espacio más amplio con la anexión al ex-convento de San Marcos de la Casa de Peregrinos de propiedad municipal. La Comisión Municipal Permanente aprueba esta iniciativa y se inician los trámites para conseguir la cesión del inmueble al INI por parte de la Junta Central de Acuartelamiento, que en ese momento era la propietaria del edificio, ya que San Marcos era en aquel momento el 8º Depósito de Sementales del Ejército; y la solicitud a Presidencia del Gobierno para que se construya el Hotel.

Aquí dan comienzo los avatares por los que ha de pasar el Ayuntamiento hasta conseguir el visto bueno del gobierno. En un principio, la respuesta de Presidencia es desfavorable, alegando que la ciudad de León es *fría e inhóspita* para que desarrolle un flujo turístico más allá del periodo estival.

El propio Alcalde expresaba su disgusto en una carta dirigida al Ministro Subsecretario de la Presidencia del Gobierno, el 27 de febrero de 1962:

(46) Si bien habla siempre de ruta jacobea y no de los diversos caminos de Santiago que pasaban por esa ciudad.

(47) A.M.L., Casa de Peregrinos.1961, Exp. 569 Central, Caja nº 10513, *Petición de construcción de un Hostal en el edificio de San Marcos.*

*“Han producido gran disgusto en la Ciudad los términos en que está concebido el informe referido, pues son de una violencia tal que hacen pensar que pudieran estar inspirados por razones ajenas a aquellas que se utilizan para fundamentarlos.*

*(...) quien redactó el informe no conoce la situación de León en cuanto a alojamientos se refiere (...) en el año que ha finalizado han pasado por León más de 50.000 visitantes. (...)*

*En verdad que esta afirmación nos ha dejado perplejos, pues es el mismo Ministerio de Información y Turismo el que, en la Ruta Jacobea o en sus inmediaciones, dentro de la provincia de León, tiene los paradores de Riaño y Pajares y los albergues de La Bañeza y Villafranca del Bierzo. – Si la zona es fría e inhóspita para la instalación del Hostal en San Marcos, creemos que tendrá las mismas características para las ya construidas por Información y Turismo.-*

*Dejando nuestra más enérgica protesta por esta calificación de fría e inhóspita (...)- No es cierto que ésta sea una zona turística deficitaria en un periodo de ocho o diez meses al año.- (...) se olvidó que en los meses de invierno (...) se produce una fuerte corriente de viajeros que, pasando por León, se dirigen a la zona Norte de la Provincia a practicar esquí... (48)*

De cualquier modo, no será este el único inconveniente que han de salvar antes de llevar a cabo la construcción del Hostal de San Marcos, ya que la titularidad del edificio no estaba clara y la Iglesia lo reclama. Sin embargo y como especifica un documento del Ministerio de Hacienda de 1963, el edificio era propiedad del Estado, parte del Ministerio del Ejército y parte del Ministerio de Educación Nacional que había establecido en él un Museo. En ese mismo documento, se señala que no es factible el traslado del Depósito del Sementales por parte del Ejército, lo que paraliza de nuevo las gestiones.

Sin embargo y pese a los engorrosos trámites iniciales, el 24 de Abril de 1964, la Dirección general de Bellas Artes concede la Licencia al proyecto de remodelación a Fernando Moreno Barberá, (49) proyecto que no se ha podido consultar porque su rastro se pierde entre los diferentes archivos que han podido custodiarlo desde la Dictadura. De cara a una futura tesis doctoral sobre Paradores de Turismo y rehabilitación, trataremos de seguirle la pista.

Quizás la reforma más drástica en el Parador de León, fue la sustitución del antiguo claustro occidental que organizaba las dependencias conventuales para instalar una de las estancias más lujosas del inmueble. Hoy en día se trata de un salón sobre pilares cuadrados que recuerdan el viejo trazado.

Sabemos que sólo se estableció una condición al plan de Moreno Barberá relacionada con este patio, que las arquerías del patio claustral fueran recons-

(48) A.M.L., Casa de Peregrinos.1961, Exp. 569 Central, Caja nº 10513, *Carta del Alcalde de León dirigida al Ministro Subsecretario de la Presidencia del Gobierno, reclamando la construcción del Hostal*

(49) Para un acercamiento a la figura de Moreno Barberá, tan presente en la arquitectura española de aquella época, tenemos el Catálogo de la exposición *Fernando Moreno Barberá. Arquitectura*, comisariada por Juan Blat Pizarro, editado en 2006.

truidas en su totalidad, <sup>(50)</sup> de modo que una parte pudiera ser aprovechada para ser colocada en la fachada que mira al río y el resto en alguna parte del jardín. La primera idea fue tomada en cuenta como podemos interpretar en las siguientes fotografías:



Fachada hacia el río Bernesga



Imagen del aprovechamiento de los arcos del antiguo patio claustral en la fachada hacia el río Bernesga

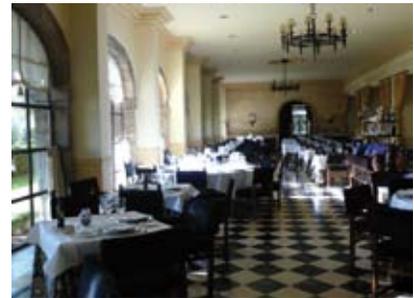


Imagen del interior del comedor donde se aprecian las antiguas arquerías reutilizadas.



Sala de estar con techo de Lucio Muñoz

Poco sabemos de este patio que fue cegado para extender las posibilidades de creación de nuevos espacios en el inmueble, ya que el edificio en general carecía de zonas amplias y sufrió una radical transformación a pesar de que se construyó una parte de nueva planta que bien podría haber albergado estas instalaciones. Donde antes el patio se abría al cielo, hoy se encuentra un techo en maderas tratadas por el artista abstracto Lucio Muñoz.

La última referencia que tenemos de aquel patio claustral, la encontramos en el Archivo Histórico Provincial de León, en una ficha urbana del Hostal del año 1935, donde todavía aparece dibujado en el croquis de lo que entonces era la Escuela de Veterinaria, un segundo patio de menores dimensiones que el que se conserva y por lo que hemos podido comprobar, si entendemos que las arcadas correspondientes a la fachada del margen del río son las que formaban parte de este patio claustral, de menor calidad artística. Fernando Moreno Barberá justificaba esta sustitución de la siguiente manera:

*“La fachada es a modo de un telón colocado delante de un modestísimo edificio. En San Marcos no existían locales de seis metros de ancho fuera de la fachada principal en los que fuera posible ubicar instalaciones hoteleras”* <sup>(51)</sup>

Otra de las modificaciones que sufrió San Marcos fue la de la escalera monumental del vestíbulo de entrada. Se derribó el muro que la cerraba, modificando su emplazamiento para aportar la majestuosa perspectiva que muestra en la actualidad. Consiste en un diseño zigzagueante de cuatro tramos que comunica la zona inferior y las habitaciones en torno al claustro alto.

(50) A.M.L., Casa de Peregrinos.1961, Exp. 569 Central, Caja nº 10513, *Notificación de la licencia para la realización del proyecto de remodelación del Hostal de San Marcos.*

(51) DEBEN, C.: *El Hostal de San Marcos*, Editorial Everest, León, 1972, p. 88. DEBEN, C.: *El Hostal de San Marcos*, Editorial Everest, León, 1972, p. 88. DEBEN, C.: *El Hostal de San Marcos*, Editorial Everest, León, 1972, p. 88.

En julio de 1965 Franco, acompañado de ocho de sus ministros y dieciséis embajadores extranjeros, inaugura lo que en aquel momento se consideraba el mejor establecimiento turístico y hotelero de Europa con 270 habitaciones, nueve comedores y dos salas de fiesta. Las obras se concluyeron en año y medio con casi mil empleados dedicados a ello, quedando listo para el flujo de peregrinación que se pretendía atraer hacia Santiago en el Año Santo de 1966.

### 3.3 El proyecto de 1988

Este año se cumplen 20 años de la segunda puesta a punto del Hostal. La licencia de obras data del 14 de abril de 1988 <sup>(52)</sup> y el proyecto proponía tres puntos fundamentales, donde se hace referencia a la nueva legislación en materia de patrimonio, ya que el edificio desde entonces es considerado “Monumento Histórico”:

*“1º. Remodelación de una serie de elementos que con el tiempo han quedado obsoletos (...)*

*2º. Renovación de instalaciones ya que en veintidós años de servicio se encuentran envejecidas y fuera de normas, con excesivo consumo energético.*

*3º. Restauración de diversos elementos, reparando el desgaste, sobre todo producido por las inclemencias climatológicas, para lo que se invertirá el 1% Cultural en el propio edificio al ser Monumento Histórico.”* <sup>(53)</sup>

La mayor parte de las obras de remodelación se realizan en la zona nueva del Hostal. En las habitaciones se sustituye la moqueta por madera, parquet y pegado de espiguilla y la fachada se modifica con un diseño nuevo con un tercio menos de acristalamiento para evitar pérdidas de calor. Se colocan mamparas de cristal en los vestíbulos de escaleras con fines de seguridad y para independizar la escalera del resto de las instalaciones.

En la zona antigua se realizan en concreto tres actuaciones, además de los trabajos generales de pintura y entelado de las zonas más desgastadas:

*“primero en la planta del salón eminencia, cambiar de imagen el pasillo y guardarropa, suprimiendo la tapicería tipo chester en este último y la mitad de la longitud del mostrador. El pasillo se dotará de bañadores de pared, así como de colgadores para cuadros, sustituyendo el entelado por pintura aplicada sobre texturglas. Segundo, la sustitución del solado del bar, actualmente en moqueta en mal estado y muy sucia para el servicio que requiere, por un solado de mármol, encuartelado en dos colores. La tercera actuación sería modificar ligeramente los locales que en el claustro alto lindan con la iglesia, a fin de convertirlos en exposición para elementos de alta calidad.”* <sup>(54)</sup>



Zona nueva del Hostal de San Marcos



Cafetería-Bar

(52) A. M. L., Remodelación Hostal San Marcos, Exp. 549/88 V. O., Caja nº 2332-6, Licencia de la Dirección General de Bellas Artes para la remodelación y modernización del Hostal de San Marcos en León.

(53) A. M. L., Remodelación Hostal San Marcos, Exp. 549/88 V. O., Caja nº 2332-6, Memoria del proyecto de remodelación y modernización en el Hostal de San Marcos de León, p. 2.

(54) A. M. L., Remodelación Hostal San Marcos, Exp. 549/88 V. O., Caja nº 2332-6, Memoria del proyecto de remodelación y modernización en el Hostal de San Marcos de León.



*Una de las habitaciones más lujosas*

Así mismo, el proyecto preveía la renovación de una serie de instalaciones, adaptándolas a las nuevas necesidades que van surgiendo con el paso de los años. Ascensores y montacargas, instalación eléctrica, cocinas, cuarto de calderas, climatización e instalaciones contra incendios se renuevan adaptándose a la normativa vigente en el momento.

Por último, se realizan obras de reparación de cubiertas, ya que en la primera rehabilitación solamente se habían intentado dos soluciones aisladas, la reconstrucción total de la cubierta entre el claustro y la iglesia y el retejado de la zona de habitaciones y claustro. En este momento se procede a retejar las cubiertas que están deterioradas, dejando las que aún estaban en buen estado para una futura rehabilitación. Por último, las dos primeras habitaciones de cada planta en la parte nueva se convierten en una habitación con salón.



*Sala de estar de la habitación*

## 4. El Parador de Turismo de Villalba

### 4.1 Introducción

*“La torre del antiguo castillo de los Andrade es maciza, octogonal y casi sin ventanas y fuera demasiado adusta y guerrera de no mitigarla la pincelada oscura del ciprés y la lujuriente yedra, ora verde, ora rojiza que la abraza”* (55)

El torreón, testigo otrora de las revueltas irmandiñas, había sido una concesión de Pedro I el Cruel a Fernán Pérez de Andrade y fue reconstruida en 1480. Se conoce con el nombre de Torre del Homenaje, y desde su adaptación a la función de Parador de Turismo en 1967 cuenta con cuatro plantas configuradas en piedra y maderas nobles. Se trata de uno de los baluartes más relevantes de Galicia dada la singular forma de su planta, octogonal, difícil de encontrar en otros ejemplos de la época.



*La torre de los Andrade con su yedra* (56)

En una de las caras exteriores de la torre figura el escudo de armas de la familia Andrade tallado en piedra, cuyos símbolos son el oso y el jabalí. Se accede a ella por medio de un puente levadizo simulado que da paso al salón principal, donde se exhiben pinturas murales de los condes de Villalba, los distintos señores de Andrade, creadas como ambientación del Parador.

La planta baja está dedicada a sala de reuniones y la primera planta se corresponde con el salón principal, mientras que las plantas superiores contienen

(55) ONTANÓN, F. y ESLAVA GALÁN, J.: *Paradores históricos*, Lunwerg Editores, 1999, p. 46  
MONTEROSO MONTERO, J. M.: “Galicia Finalmente”, en VILAJATO, M<sup>a</sup> D.: *El camino de...* Op. Cit., p. 330-331.

(56) Todas las fotografías del Parador de Villalba son obra de Xoan Diéguez (Ukaná, [www.ukana.es](http://www.ukana.es)).

las seis únicas habitaciones de la torre. Durante mucho tiempo, hasta que se acometió la ampliación de 1996, fue el Parador más pequeño de la red y, desde el punto de vista económico, no era rentable. Desde las almenas se puede admirar el fabuloso paisaje de “a Terra Chá”. (57)

## 4.2 El proceso de adaptación del Parador de Villalba

*“...produce mayor pesar la degradación por abandono y la falta de sensibilidad y que ha originado la desaparición de gran parte de la obra que todavía en el siglo XIX cabía contemplar. Escasos vestigios quedan de su grandeza, no obstante, la imponente mole de la torre del homenaje da testimonio de lo que antaño fue.” (58)*

Estas reflexión del arquitecto González Trigo en 1975, demuestran lo poco valorada que se encontraba la fortaleza antes de su transformación, a pesar de ser monumento nacional por Real Decreto, como sucede con muchas fortalezas que en la actualidad se encuentran en estado de abandono.



Escalera de la Torre



Una de las habitaciones de la Torre



Sala de estar de la habitación anterior

Del primer proyecto de rehabilitación de Jesús Valverde, arquitecto funcionario del Ministerio de Información y Turismo en el año 1967, poco sabemos a excepción de lo que se comprueba tras su visita y a la vista de la información hallada en proyectos posteriores a los que sí hemos tenido acceso. Este primer proyecto, se centró casi exclusivamente en la reforma interior de la Torre, su compartimentación en cuatro pisos, las transiciones entre pisos realizadas en madera y las seis habitaciones que lo convertían en el parador más pequeño de la red.

En el año 1975, se acomete el Proyecto de ordenación de las inmediaciones del Castillo y Plaza de los Condes de Villalba y aunque el proyecto se centra más en la ordenación urbana del entorno de la Torre del Homenaje, nos aporta datos interesantes sobre el estado del monumento siete años después de la rehabilitación:

(57) ONTAÑÓN, F. y ESLAVA GALÁN, J.: Op. Cit., p.46.

(58) GONZÁLEZ TRIGO, A: Memoria del proyecto de ordenación de las inmediaciones del Castillo y Plaza de los Condes de Villalba (Lugo) en Archivo General de la Administración (en adelante, A.G.A.), *Cultura*, IDD (03) 115.000, Sig. Caja 26/0078.

*“Hoy ofrece noble aspecto después de su restauración que ha afectado, sobre todo a su parte interior.*

*Los muros son de mampostería de pizarra con espesores en su base próximos a los 4 metros (...)*

*Está dotado de numerosos elementos de granito labrado destacando en particular el almenaje de coronación en voladizo, los esquinales, los enjambados y recercados de puertas y ventanas.*

*Se conservan las saeteras a la altura de la primera planta y en la segunda la puerta semicircular que comunicaba el puente de paso a uno de los torreones que la flaqueaban. Una de las ventanas de la planta tercera rematada con arco ligeramente apuntado se conoce con el nombre de “Mirador de la Condesa”. En la cuarta planta se conserva una sola ventana. Los dos últimos pisos se apoyaban sobre arcos semicirculares lo que parece ser que en algún momento y debido al empuje lateral, produjo algunos agrietamientos en la torre.*

*Todavía conserva en su fachada y bajo los modillones del almenado la figura tallada de un jabalí, el emblema de los Andrade.*

*El objeto del presente proyecto es señalar por una parte la importancia de los restos del Castillo que se conservan y que constituyen en la actualidad el Hostal de los Condes de Villalba, y por otra parte señalar la importancia del entorno sin cuya adecuada ordenación el Castillo quedaría desenmarcado y sin vistas.” (59)*

El proyecto del último cuarto del siglo XX, aprobado el 11 de junio de 1976, trataba de conservar los restos del Castillo y redefinir los volúmenes de la Plaza de Santa María y una nueva Plaza constituida por la confluencia de las calles del Alférez L. García, Roxeira y Coronel Pena. Es muy interesante la idea de valoración del ambiente en torno a los monumentos con anterioridad a la Ley de Patrimonio Histórico Español (LPHE) de 1985, de la que se debería tomar nota en la actualidad ya que en la visita al Parador hemos contemplado el estado de dejadez en que se hallan muchos de los edificios circundantes.

Por último comentar el Proyecto de Ampliación del Parador del año 1996, realizado por el arquitecto de Turespaña Carlos Fernández-Cuenca Gómez y llevado a cabo por él mismo y el aparejador municipal José L. Lozano Prado. El criterio seguido a la hora de llevar a cabo esta ampliación a todas luces necesaria para evitar el cierre del Parador, que con solo seis habitaciones no podía ser rentable, fue muy diferente del que podemos comprobar que se empleó en la construcción de la nueva ala del Parador de San Marcos de León.

Hay que tener en cuenta que el proyecto es posterior a la LPHE de 1985 y los criterios de rehabilitación que se planteaban en Europa en los años 70,



Sala de estar de la Torre



Salón de San Ramón, antiguo comedor. Hoy sala de conferencias.

Escalera de la Torre



Vista desde lo alto de la Torre del edificio de nueva planta y la galería que lo comunica con el baluarte.

habían llegado ya a España. Por ello, el arquitecto decide aislar la Torre del Homenaje, catalogada como Bien de Interés Cultural, y unirla al nuevo edificio sólo mediante una galería que no afecta a la visualización del monumento. Así mismo emplea criterios de homogeneización de la nueva arquitectura con la Torre, mediante el empleo de la piedra en los muros y la pizarra en los tejados.

*“La Torre, único elemento que quedaba de la fortaleza de forma octogonal y con restos de pinturas en su interior, fue restaurada y convertida en parador (...) En la actualidad, y mediante la adquisición de unas fincas se plantea la ampliación del establecimiento, aunque más exacto sería decir la construcción de un nuevo Parador, puesto que se hace totalmente nuevo.*

*El criterio seguido es mantener la torre con las seis habitaciones, pero dejándola completamente exenta, rodeada de jardín, para acusar al máximo su arquitectura, restaurando y eliminando añadidos. Con ello se consigue dar la máxima importancia al monumento, que se enlazarará mediante una galería acristalada de aluminio lacado autoportante, con el nuevo edificio.*

*Creo que la solución es válida desde el punto de vista de despojar el monumento de añadidos, y dejarlo aislado del resto de construcciones...” (60)*



Comedor, zona nueva.



Cafetería en el edificio nuevo



Galería hacia el jardín y la Torre de los Andrade

El edificio de nueva planta, de tres alturas más sótano para aparcamiento y zona de servicios es, por tanto, respetuoso con el monumento, adaptándose a él y a su entorno y armonizando con el conjunto. Resulta un edificio de planta en L al igual que el del Hostal de San Marcos y sin embargo el efecto de conjunto es completamente diferente.

La planta baja de este nuevo edificio alberga el zaguán y la zona de recepción, el acceso al resto del edificio mediante ascensores y escaleras, el bar con comedor de diario a continuación y la cocina a la izquierda de este. La sala de banquetes o de congresos es divisible por medio de paneles móviles. De esta

(60) Archivo Municipal de Villalba, *Anteproyecto de ampliación del Parador de Villalba (Lugo)*, 1996.

planta parte la galería de acceso a la torre, situada a la izquierda de recepción antes de la zona de bar y atravesando un espacio ajardinado.

El nuevo edificio cuenta con 20 habitaciones por planta, de las cuales la habitación que se encuentra en la zona achaflanada, es una suite con salón. El plazo de ejecución de las obras crece y, en este caso se trató de veinte meses.

Del proyecto básico, que prácticamente no amplía mucho la información del anteproyecto, al hablar de las demoliciones previas a la construcción del nuevo inmueble se desprende que existía un edificio anejo a la torre destinado a servicios como la cocina que comunicaba con la Torre y dependencias e instalaciones para servicios y personal. <sup>(61)</sup> La Consellería de Cultura y Comunicación Social da el visto bueno el 14 de abril de 1997.



*Vista desde la Torre*

(61) Archivo Municipal de Villalba, *Proyecto básico de ampliación del Parador de Villalba*

## 5. Parador de Turismo “Molino Viejo” de Gijón



Núcleo original del Parador “Molino Viejo”, hoy muy desvirtuado por las sucesivas remodelaciones (64)



Laguna al lado del Parador

Aunque este trabajo pretende tratar casos de rehabilitaciones en Paradores de relevancia histórica, la escasez de Paradores en torno al Camino Primitivo, ha propiciado que podamos hacer unas últimas consideraciones en torno a uno de los edificios más modestos de la actual Red de Paradores de Turismo que se encuentra a unos 20 kilómetros del Camino Primitivo, por lo que es factible pernoctar allí antes de iniciar las duras etapas del camino hacia A Fonsagrada. Gijón se encuentra además muy bien comunicado con Oviedo, (62) ciudad principal en esta ruta, que puede ser el origen o la primera parada privilegiada del trayecto si se enlaza con la ruta francesa que viene de León a tan sólo dos jornadas de Oviedo.

Pero no podemos olvidar tampoco como señala López Alsina, que Gijón y Avilés como puertos de mar hacia el siglo XII, son la primera parada de unas breves etapas alternativas para dar comienzo al recorrido del Camino Primitivo. Los peregrinos que por su devoción al atracar sus embarcaciones en estos puertos decidían acudir al santuario de Oviedo solían, en esta época, continuar hacia Santiago y visitar la tumba del Apóstol, siendo entonces punto de partida del itinerario primitivo para estos marineros las ciudades de Gijón y Avilés. (63)

Además, pese a su corta existencia con respecto al resto de los edificios tratados a lo largo de este trabajo, este inmueble ha sido ya objeto de numerosas remodelaciones y se encuentra muy desvirtuado con respecto a la primitiva construcción. En este caso, se trata de la habilitación de un tipo de arquitectura mucho más modesta y popular de casi un siglo de antigüedad, símbolo de las tradiciones y del trabajo agrario, pero que en la actualidad ya ha perdido todo ese carácter.

Los molinos eran lugar de trabajo, normalmente apartados de los núcleos poblacionales. Sin embargo, el devenir del tiempo lo ha situado en un espacio idílico en el interior de la ciudad, en el ensanche, en medio del entorno privilegiado del parque de Isabel La Católica y cercano a la playa de San Lorenzo. El Parador se ofrece al visitante como un remanso de paz en plena ciudad, acercando a la urbe lo más agradable del verdor del paisaje asturiano.

Poco después de su remodelación para ser adaptado a la función de Parador de Turismo, aumentando la antigua planta del molino a una planta en L; le sucede lo mismo que al Parador de Villalba, para que su explotación sea rentable se hace necesario ampliarlo. Por tanto y tras acuerdos previos con el Ayuntamiento ya que el plan de ordenación urbana vigente, que estaba en proceso de modificación, consideraba la zona del parque como zona verde, el 11 de abril de 1984 se aprueba la licencia para las reformas que se venía intentando aprobar desde 1979, acometiendo las obras el arquitecto Manuel Sainz de Vicuña, que en aquella época era el arquitecto de la Dirección General de Turismo, (65) junto al aparejador Valentín Roncedo. (66)

(62) De la estación de autobuses de ambas ciudades salen autobuses cada diez minutos, cuyo trayecto dura poco menos de media hora y con un precio perfectamente asequible para aprovechar y visitar las dos ciudades viniendo desde León o acercarse un rato a ver el mar.

(63) LÓPEZ ALSINA, F.: “Caminos de peregrinación”, en VILA JATO, M. D. (coord.): Op. Cit., p.

(64) Las fotografías del Parador de Gijón son de elaboración propia.

Poco podemos resaltar de este proyecto, ya que se trata de una arquitectura modesta y muy común que simplemente modificaba la volumetría del Parador añadiendo una nueva ala al edificio, pasando la planta a estar configurada en forma de U, permitiendo llegar al Parador a las cuarenta habitaciones. En el tramo construido en 1967 está situado el salón comedor, el salón de reuniones y la sala de estar.

La cafetería-restaurante estaría ubicada en el núcleo primigenio de la edificación, manteniendo todavía el carácter de construcción popular mediante el empleo de la piedra, a diferencia del resto del edificio que en se pintó de color rojizo en los años 80.



*Primera remodelación con planta en forma de "L"*



*Última adición*



*Comedor*



*Una de las habitaciones principales*

(65) ROMERO SAMPER, M.: *Paradores 1925-2003. 75 años de tradición y vanguardia*, Paradores de turismo de España, S. A., Madrid, 2003, p. 167.

(66) Archivo Municipal de Gijón, Expediente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Ficha nº 2.541 ofc. Fecha de entrada 14 de marzo de 1983, *Sobre ampliación del Parador Nacional "Molino Viejo"*.



Andrés Romero Trillo

**El Camino del Norte, la peregrinación  
de la fachada cantábrica y su  
relación con las vías del ferrocarril.**



## Indice

El Camino del Norte y sus vinculaciones con el Camino Primitivo .....	131
El Ferrocarril como reflejo de la industrialización en el norte de España.....	135
El problema del ancho de vía .....	135
La minería y la siderurgia .....	136
La industria en Asturias en el siglo XIX.....	138
La industria en el País Vasco en el siglo XIX.....	141
La construcción de los ferrocarriles del País Vasco.....	142
Los ferrocarriles industriales 1879-1890 .....	145
Propuestas para fomentar el turismo en el Camino .....	151
Vías Verdes.....	151
Trenes Turísticos.....	153
El Transcantábrico.....	154
Otros .....	154
Recuperación de las antiguas estaciones.....	156
Conclusión.....	158
Bibliografía .....	159

## El Camino del Norte, la peregrinación de la fachada cantábrica y su relación con las vías del ferrocarril

### El Camino del Norte y sus vinculaciones con el Camino Primitivo

El Camino de Santiago ha generado a lo largo de sus doce siglos de vida una extraordinaria vitalidad espiritual, cultural y social. Gracias su existencia se formaría la primera gran red asistencial de Europa y se crearon monasterios, catedrales y nuevos núcleos urbanos. Sin duda el Camino de Santiago ha sido la primera piedra en la construcción de la Europa de los pueblos en la que vivimos actualmente, por lo tanto debemos valorar el camino como un elemento natural, histórico, patrimonial que forma parte de nosotros. Nosotros somos camino.

El primer camino o el más conocido como el *Camino Primitivo*, no ha tenido la suerte de conservar toda su fuerza durante este tiempo, pero si su reputación y lo más importante sus peregrinos. El hecho de que desde la monarquía se decantase por el *Camino Francés*, tuvo como consecuencia a día de hoy que sea el camino principal, quedando el *Camino Primitivo* en segundo plano. Afortunadamente la situación está cambiando considerablemente, y cada vez más asociaciones de amigos del camino, historiadores, y las propias autoridades comunidades autónomas, ministerios, diputaciones,... se dan cuenta de la importancia de los orígenes de la peregrinación. Actualmente se intenta dar el reconocimiento más que merecido de Patrimonio de Humanidad a el Camino de Primitivo, al respecto tiene que decir muchísimo el Principado de Asturias que sin quererlo se ha visto agasallada con dos caminos; el *Camino del Norte* y el *Camino Primitivo* que vertebran su territorio, enriqueciendo la historia de la comunidad, si Galicia tiene la fortuna de ser el punto final del camino y por lo tanto la anfitriona de todos los peregrinos, Asturias sería la principal puerta de entrada. En su labor no detenerse simplemente en el reconocimiento del *Camino Primitivo* como elemento destacable de su riqueza histórica, porque olvidar el *Camino de la Costa*, es decir, el *Camino del Norte* sería un error gravísimo para su historia. Así que desde este trabajo me gustaría alentar a todos aquellos relacionados con el camino a intentar lograr la misma consideración para todos los caminos; que se reconozca su importancia como Patrimonio de la Humanidad sería fundamental para lograr su conservación, es obvio que primero se debe enmendar la deuda que se tiene con el *Camino Primitivo* pero también deberíamos ser mas exigentes e intentar lograr el mismo reconocimiento para todos los caminos que llegan hasta Santiago.

Nada tendría de particular un nombre u otro, si no fuera porqué en ello se encierra el principio de lo que tras muchos cientos de años, hoy en día vuelve a ser uno de los fenómenos de fe, de comunicación entre países, de intercambio de

conocimientos o simplemente vínculo entre naciones del mundo actual. Lo que se llamó entonces, y aún se llama *Camino de Santiago*, la ruta de peregrinación a uno de los tres puntos cristianos más importantes del mundo y un fenómeno que año tras año, mueve millones de personas y millones de euros. El *Camino Primitivo* es pues, mucho más que un título o una forma de denominar una ruta es, ha de ser de ahora en adelante parte fundamental de nuestro patrimonio.

En la península ibérica los grandes creadores de caminos que aún hoy conservamos fueron sin duda los romanos, y gracias a Cesar Augusto quién decidió crear un auténtico sistema viario para vertebrar el Imperio, los caminos tomarán una auténtica importancia política. Con lo primeros asentamientos militares romanos llegaron también la primeras ciudades en el Noroeste peninsular serian *Asturica, Lucus y Bracara* y de ahí la necesidad de una buena comunicación entre ellas, una de las primeras vías se crean serán la conocida como Vía Nova que será el nexo entre *Bracara y Asturica*, y que después irá creciendo y subdividiéndose hasta abarcar casi todo el territorio y con ellos podemos decir que se formalizó la romanización del noroeste peninsular.

Los romanos han desaparecido pero sin embargo sus caminos perduraron y aún hoy en día son utilizados, ellos serían los que sentarían las bases de la comunicación entre los distintos puntos europeos una vez ya entrada la edad Media.

El origen de la peregrinación de Santiago por la ruta de la costa astur-galaica se remonta a los momentos inmediatamente posteriores al descubrimiento de la tumba de Santiago. Los caminos del antiguo Reino de Asturias fueron pioneros en encauzar peregrinos a Santiago. La ruta de la costa gozó de una vitalidad semejante a la de los demás caminos jacobeos antes de que en los siglos XI-XII los monarcas hispanos potenciasen el *Camino Francés* como itinerario privilegiado. La promoción del *Camino Francés*, sin embargo no supuso la decadencia de los caminos astur-galaicos ya que la peregrinación en el tramo León a Oviedo se potenció desde finales del siglo XI.

El *Camino Norte* no es un camino costero local, para uso exclusivo de los asturianos ribereños. A través de esa ruta medieval constituyó una corriente jacobita internacional encauzada hacia los santuarios de Oviedo y Santiago de Compostela, no tan nutrida como la del *Camino Francés* pero con una vitalidad constatable hasta el siglo XVIII. Estos peregrinos venían por tierra desde Francia o por mar recalando en los puertos vascos y cántabros procedentes de países atlánticos (Inglaterra, Flandes, Alemania y Escandinavia). Después caminaban hacia el santuario de San Salvador y la Catedral de Santiago.

El carácter fundacional de este camino de peregrinación durante el siglo IX y X por los primeros peregrinos jacobeos procedentes de Oviedo remarca

su importancia. El *Camino Norte* es un camino de reyes; *Alfonso II El Casto* decide dirigirse hacia Galicia atendiendo la llamada de *Teodomiro de Iria Flavia* cuando en el 825 d.C. en *Asturum Regnum* se anuncia el descubrimiento del sepulcro del santo patrono del reino. Desde el siglo VIII la comunidad estaba organizada bajo la protección de Santiago y después se acabaría hallando la tumba de Jacobea. Las relaciones entre Asturias y Galicia no terminarán ahí. *Alfonso II El Casto* fue educado por los monjes del Monasterio de Samos. *Alfonso III El Magno* estrechó aún más sus vínculos con Galicia llevando a cabo una importante labor de repoblación, mejorando el santuario de Santiago, haciendo su peregrinación en el 872 d.C. y dos años más tarde volvería con la *Reina Jimena* para hacer una ofrenda, y sería él quien sufragaría los gastos que implicaban la creación del nuevo templo bajo la supervisión del *Papa Juan VIII*. En 899 d.C. asistiría a la consagración de la nueva basílica jacobea. A finales del siglo IX el rey *Alfonso III* toma Zamora, Simancas y Dueñas. Será entonces cuando cambiará la capital de Oviedo a León, será cuando el *Camino Asturiano* perderá parte de su protagonismo a favor del *Camino Francés*, a partir de entonces los reyes hispanos potencian el *Camino Francés* como estrategia para fortalecer y vertebrar los territorios cristianos de la nueva frontera; durante el siglo XI se produce la apertura a Europa de los reinos cristianos peninsulares propiciada por la monarquía navarra, y por lo tanto la consolidación del Camino Francés. Ya durante el siglo XIV la peregrinación sufre un gran impulso ya que se convierte en una práctica de la piedad dirigida por las elites eclesiásticas que otorgaban indulgencias y perdones a quién realizaba el camino. La *Guerra de los Cien Años* hizo que bajase considerablemente el número de peregrinos ultrapirenaicos y curiosamente empieza el auge de las peregrinaciones marítimas desde Flandes o las Islas Británicas que llegaban hasta los puertos de Ribadeo, Ferrol o A Coruña.

En el siglo XIII tenemos constancia de que *San Francisco de Asís* peregrinó de San Salvador de Oviedo hasta Compostela, muy probablemente por la ruta de la costa. Desde el siglo XV se produce un triángulo entre Oviedo, León y Compostela que atraerá el interés de los peregrinos, pero también muchos peregrinos elegían el *Camino de la Costa* como lo hizo el obispo *Martiros de Arzendjan*. Este prelado armenio viajó a Santiago a fines de de 1491 con un grupo de devotos de aquellas tierras. El grupo había estado en Roma, Colonia y París. Ya desde la capital francesa tomó el camino de Tours, uno de los más antiguos caminos jacobeos y en la península continúa por la costa pasando por País Vasco, Cantabria, y Asturias con la idea de visitar el santuario de San Salvador de Oviedo, debido a que se sabe que visitaron Betanzos durante su periplo, es más que probable en Asturias hubiesen decidido tomar el *Camino de la Costa* y no el *Camino Primitivo*.

Sería el obispo López Mendoza, el creador de uno de los impulsos definitivos al *Camino de Santiago*, se trata de la introducción del año jubilar compostelano en la historia de las peregrinaciones; en el 1400 se había celebrado el cuarto año santo romano con la coincidencia de ese año era la fiesta de Santiago, el 25 de Julio había coincidido en domingo. En 1423 se celebró el siguiente Año Santo Romano con la misma coincidencia. La fiesta de Santiago coincidía en domingo. Con estos precedentes a Mendoza se le ocurrió celebrar el año santo compostelano: Lo que haría aumentar el número de peregrinos que venían atraídos por la indulgencia plenaria. Que podría obtener cualquier día del año jubilar y el 25 de julio del resto de los años. Según el historiador López Alsina el primer año santo de la historia sería 1434, cuya celebración contó con el apoyo de la corona ya que *Juan II de Castilla* otorga un salvo conducto que facilitaba la aventura a Santiago a quienes quisieran ganar las indulgencias del Jubileo.

Ya en pleno siglo XV con los Reyes Católicos en enero de 1479, los reyes otorgaban al monasterio de Guadalupe un salvoconducto para todos aquellos que quisieran ir a Santiago de Compostela como peregrinos para obtener las gracias del Jubileo. Y en 1478 los principales centros de peregrinación cristiana eran Tierra Santa, Roma y Santiago de Compostela según un decreto del *Papa Sixto IV*.

En el siglo XVI existen dos relatos de peregrinos que siguieron una ruta parecida. *Antonio Lalaling Señor de Montigny* (1502) y *Bartolomeo Fontana* (1539) quienes siguieron una ruta parecida a la seguida por el obispo armenio *Martiros de Azerbaijan*. En época barroca encontramos los siguientes relatos sobre el *Camino del Norte*; *Jacobo Sobieski* (1611) padre del rey *Juan III de Polonia* realizó el *Camino Francés* hasta León, de ahí hasta Oviedo y después llegaría hasta Ribadeo. *Sebastian Gatti* en 1698 llegó también a Ribadeo por mar y continuó su viaje hacia Compostela. En 1726 el francés *Guillermo Manier* hizo el camino de regreso a Francia por el *Camino del Norte*, 64 años después sería *Jean Pierre Racq* quien recorrería los mismos pasos. Ya en el siglo XX, se vivirá una época de resurgir no como un fenómeno local sino como un elemento de repercusión internacional. Este hecho se verá refrendado en 1993 por parte de la UNESCO, con la declaración de Patrimonio de la Humanidad y el premio Príncipe de Asturias a la Concordia en 2004.

## El Ferrocarril como reflejo de la industrialización en el Norte de España

Si las vías romanas se convirtieron en la parte fundamental de la romanización y un regalo para la historia que aún hoy conservamos, siglos después tenemos en nuestro territorio otro regalo que merece la pena ser conservado, estoy hablando de, la industrialización. Y sobre todo de uno de los referentes de la industrialización en Europa; los trenes. Sus vías son hoy en día marcas sobre la tierra que nos recuerdan un período de nuestra historia en el cual se vivieron profundos cambios. Y estos cambios tendrían especial repercusión en el norte de la península; especialmente en Asturias y País Vasco.

El primer ferrocarril español fue construido en la Isla de Cuba, de la Habana a Guines. El 10 de Noviembre de 1837 se inauguró el primer tramo de la línea que abarcaría de Garcín a Bejucal. En la Península Ibérica la primera línea en servicio será la de Barcelona a Mataró inaugurada el 28 de octubre de 1848, a la que después le seguiría la de Madrid a Aranjuez con fecha del 1 de febrero de 1851 pero en realidad su construcción había sido empezada en 1846. España se incorporó con retraso al mundo del ferrocarril, además de la situación política y económica del país había que añadir otros factores como la orografía y el desarrollo tecnológico, el pulo de los caminos de hierro lo darían sobre todo los capitales extranjeros, mayormente franceses, quienes financiarían a ejecución de la red española.

### El problema del ancho de vía

Uno de los primeros problemas que se debe abarcar en cuanto a las características de la red ferroviaria española es el ancho de vía, en el informe *Subercase* en 1844 se pondrá de relieve porque se decidió el ancho de vía actual en España que sería de 1,67m (seis pies castellanos), además en mismo texto se alentaba a ejercer una política decididamente intervencionista en materia de obras públicas para tener el control de futuro desarrollo ferroviario en la península.

Esto convertiría a España en una auténtica isla dentro de Europa, ya que el ancho de vía más utilizado era el de 1,44 metros, y aún hoy en día estas decisiones tienen su reflejo en la actual estructura viaria europea. Hay quien alude que a pesar de que en toda Europa se estaba implantando el ancho era de 1,44 metros, y que desde el primer momento se sabía que un distinto ancho de vía podría encarecer el precio de los productos transportados y alargar la duración de los viajes se decidió, tomar ese ancho por razones militares ya que permitiría cortar el tráfico como arma defensiva.

Además se eligió para los raíles españoles un sistema arborescente; los troncos del árbol son las líneas principales, mientras que las ramas constituyen los enlaces con otras líneas ; Esto se observa sobretodo en el norte o en el noroeste de la península de la línea Madrid a Irún salen las conexiones con Galicia, Asturias, Santander y Bilbao que terminan en los puertos de mar sin establecer conexiones entre si.

### **La Minería y la siderurgia**

Durante los tres últimos decenios del siglo XIX se produce una espectacular expansión de la producción y exportación de minerales. España será uno de los principales países exportadores de minerales metálicos de importancia estratégica como; plomo, piritas y hierro. Pero es un caso un poco particular porqué la exportación de estos materiales fue desde el inicio inducida desde el exterior; solo la llegada masiva de inversiones extranjeras movilizó la riqueza minera, lo que supuso la salida también masiva de los beneficios alcanzados. Ese resultado fue ampliamente incentivado por la política del gobierno: máximas facilidades en el régimen de concesiones y mínima presión fiscal.

En el caso concreto del País Vasco existía una serie de factores que acostumbraban a resultar determinantes –capital humano, tradición siderúrgica y exportadora con centenares de años de tradición y de experiencia, fuerte desarrollo mercantil, etc-. Pero volviendo a la tardanza del despegue de la industria pesada española y a la política del gobierno, parece que habría que referirse al ferrocarril, como la gran oportunidad perdida. No porque fuera la única, sino porque fue la más importante. Según Gómez Mendoza la construcción del ferrocarril fue beneficiosa e incluso indispensable para el crecimiento económico en España, sin embargo hay quien piensa que el ferrocarril se construyó demasiado tarde y que eso tuvo una contribución en absoluto despreciable al atraso económico relativo del país.

La capacidad de la industria siderúrgica española era demasiado reducida como para satisfacer la demanda extraordinaria generada por el ferrocarril cuando se emprendió su construcción, con gran rapidez a partir de la ley de ferrocarriles del año 1855, la cual tampoco es discutible. El incremento de la producción siderúrgica vasca fue en los primeros años que siguieron a la puesta en funcionamiento de sus instalaciones modernas de 1878 en adelante , extraordinariamente veloz y cuando cayó la tasa de crecimiento el motivo no estuvo en su intrínseca incapacidad para expandirse, si no en la pérdida de sus mercados exteriores y no por la falta de competitividad de sus productos sino por el levantamiento de barreras proteccionistas como ocurrió con los nuevos aranceles italianos de 1888.

El ferrocarril pudo haberse construido más lentamente a un ritmo que la industria pudiese seguir, comenzando por las líneas para las que existía mayor demanda de transporte y que además eran las más rentables. Esto hubiera ahorrado al país el cataclismo financiero de la segunda mitad de la década de 1860. Por otro lado quedaba una segunda posibilidad a saber; hacer posible una participación creciente de la siderurgia y de la metalurgia de transformación españolas en la satisfacción y demanda ferroviaria mediante suspensiones parciales de la franquicia a la importación del material extranjero o bien mediante el manejo prudente y atento del arancel. Aún pudo haberse dirigido alguna parte de las subvenciones entregadas a las compañías constructoras del ferrocarril hacia la industria siderúrgica y mecánica española con lo cual el tendido de la red habría resultado igualmente incentivado.

Porqué del error ferroviario. En 1855 el año de las decisiones básicas sobre nuestra red ferroviaria la economía española se encontraba inmersa en una coyuntura excepcional. La *Guerra de Crimea* y la caída vertical de las exportaciones de cereales rusos hacia la Europa noroccidental provocaron un desabastecimiento de estos mercados y abrieron una oportunidad excepcional a los trigos españoles las ventas al exterior crecieron mucho en cantidad y mucho más en valor. La ley de ferrocarriles fue redactada entonces justo con el objetivo de movilizar rápidamente y con la máxima intensidad posible las reservas cerealeras del interior. En 1857 una mala cosecha terminó con las exportaciones e incluso hubo que recurrir a importaciones masivas para alimentar a la población. Concluyó la *Guerra de Crimea* y el ciclo excepcional de 1853 a 1856 quedó cerrado. El sueño de hacer España el granero de Europa se desvaneció.

Entonces no se modificó la política ferroviaria en función del cambio de circunstancias. Los poderosos intereses extranjeros instalados presionarían en contra de ello.

La concentración regional con el País Vasco y quizás Asturias como áreas de implantación industrial haría que se desarrollaran algunos sectores industriales de forma bastante importante, el consumo de energía eléctrica por persona en el País Vasco y en Cataluña era hacia 1930 cerca de cuatro veces mayor que en el resto de España. En la España del siglo XIX gran potencia minera, pero no desde dentro. Ciertamente es que la minería meridional española estuvo colonizada casi por entero, pero no por catalanes o vascos sino por británicos y franceses principalmente. La industrialización vasca ni catalana se han servido de materias primas obtenidas en Andalucía o en otras regiones de España, si no del mineral de hierro del propio país vasco y del algodón de Estados Unidos.

Una importante extracción e los beneficios generados por la explotación del subsuelo español en el siglo XIX; pero hacia el exterior, no hacia las zonas

avanzadas de España. Algunos historiadores españoles sostiene que la política arancelaria proteccionista fue, en resumidas cuentas, responsable principal del atraso agrario e industrial y por ello del escaso desarrollo español hasta el sXX.

### **La Industria de Asturias en el siglo XIX**

El comienzo del proceso industrializador en Asturias es tardío, al igual que en el resto de la España, pues no hay realizaciones que tengan continuidad hasta la mitad del siglo XIX, ya que los intentos previos no prosperan. Al ser una industrialización tardía, las necesidades de capitales eran mayores. Esos capitales no podían generarse en la región, ya que la difusión de cultivos nuevos; el del maíz y el de la patata, solo hicieron posible que aumentase la población. La actividad comercial que había era tan poca que resultaba imposible que diese recursos para invertirlos en desarrollos industriales. En el campo asturiano predominaba el autoconsumo y los perceptores de rentas lo que más podían hacer era vivir con decoro.

En el campo Asturiano no se cosechaban normalmente cereales suficientes para atender la demanda existente, por lo que había que compararlos a otras regiones; junto con el vino y la sal, las importaciones de principado, mientras que las exportaciones eran cítricos, frutos secos y madera. Cuando comienza a contemplarse la explotación de yacimientos de carbón, es difícil que tenga demanda en la región y resulta costoso transportarlo a otros lugares. Decía Jovellanos a la *Real Sociedad Económica de Amigos del País de Asturias*, el 22 de octubre de 1871, que; *“el comercio exterior es el que verdaderamente hace efectiva la riqueza de una provincia, proporcionando fuera de ella el comercio de las producciones sobrantes del consumo interior”*. La única posibilidad de aprovechamiento del carbón de piedra era sacarlo fuera de la región, atender la demanda extraregional. Para ello era preciso mejorar la explotación y disponer de una comunicación mejor con un puerto de mar, como paso primero. Una carretera desde las minas de Langreo al puerto de Gijón era ya una necesidad sentida, para poder sacar el carbón a precio competitivo. El punto de arranque de la carretera lo determinaba la cuenca con carbones de mejor calidad, dentro de los analizados hasta entonces y abundancia pues tenía carbón para *“abastecer a muchos siglos toda Europa”*. En un informe fechado en Madrid el 9 de abril de 1789 se crea el proyecto de canalización del Río Nalón, un proyecto caro y que acabaría destrozado en 1800 por una riada. Al no poder rebajar los costes, el carbón asturiano no competía con el británico. Rebajar los costes de transporte parecía logro suficiente, al hacer al carbón asturiano más competitivo, para fomentar el beneficio de las minas.

La carretera carbonera fue construida al fin por la iniciativa del banquero Alejandro Aguado, marqués de las Marismas del Guadalquivir, quién tenía intereses mineros en lo concejos de Langreo y Siero. Las obras comenzaron en 1838 y la carretera Langreo a Gijón quedó terminada en 1842. Con ella se desdoblaron los embarques; pues se pasa de 9.000 toneladas en 1838 a 18.500 en 1842. No obstante las importaciones de carbón británico fueron en ese año de 1842 de 52.400 toneladas, casi tres veces más que lo embarcado en Gijón. El aprovechamiento pleno lo conseguiría con la instalación de plantas siderúrgicas en Asturias, las cuales podían consumir el mineral de hierro asturiano y en todo caso transportarlo a Vizcaya. La localización ideal de las fábricas de hierro según las técnicas dominantes, era en la proximidad de las minas de carbón. De esta manera el ministro de Marina, interesado en la provisión de hierro para la armada, trata primero de conocer las posibilidades de La Cavada y después de que se monte una fundición en España. Serán los hermanos Lesoinne de Lieja, quienes consideran que Asturias es el lugar adecuado para levantar una fábrica de productos de hierro, porque tiene carbón y puede recibir el mineral de hierro de Vizcaya. El gobierno da todas las facilidades y por *Real Orden de Marzo de 1830* se le concede a la sociedad que se cree un régimen especial para las explotaciones mineras, y por otra de septiembre de 1832 se le reservan cotos importantes en la cuenca central de Asturias y otros de hierro en Vizcaya. El proyecto de levantar un gran centro siderúrgico costero no próspero y la compañía que se denominara *Real Compañía Asturiana de Minas de Carbón*, creada en Abril de 1834 por la familia Lesoinne que aporta un tercio del capital aunque tendría la dirección de la empresa y liberales españoles con los otros dos tercios quedo como explotadora de las minas de carbón de Arnao (Avilés). Una vez que se agota el mejor carbón se decide reorientar la compañía hacia el plomo y el cinc, lo cual hizo a partir de 1849, en varias etapas con ampliación del capital. El nieto de Nicolás Maximilien Lesoinne, Jules Hauzeur ingeniero de minas participará en la búsqueda de yacimientos mineros y consigue concesiones poco importantes de minas de blenda y sulfuro de cinc. La explotación primero de minas guipuzcoanas, de rendimiento bajo, no tenía un futuro próspero, pero en 1856 Hauzeur descubre el yacimiento de calamina (carbonato de cinc) de Reocín (Santander), abundante y de buena calidad que le da posibilidades nuevas y será el acierto industrial mayor de Asturias. En 1844 se produce la reapertura de la *Fabrica Nacional de Cañones de Turbia* donde comienza la fundición en horno alto en 1848. En 1844 se constituye la *Asturian Mining Company*, para explotar minas de carbón y montar fábricas de hierro en Mieres, donde se enciende un horno alto en 1849 que solo duraría un año. Algo lógico si pensamos en lo incomunicada que estaba la zona en la época. En 1852 es adquirida por la *Compagnie Minière et Metallurgique des Asturies*, constituida en París por Grimaldi y Compañía, que acabará formando parte de

la *Société Houillere et Metallurgique de Asturies*, quienes acabarían comprando la acerería de Villallana en Lena y todo este recorrido para acabar convirtiéndose en 1879 en la *Fábrica de Mieres*.

De las dos cuencas principales de Asturias, solo una estaba relativamente comunicada con la carretera carbonera, la de Langreo. Mejorará la comunicación de esa cuenca con el ferrocarril de Langreo a Gijón. Que queda terminado en 1856, el ferrocarril daba salida a los carbones de al cuenca. La *Sociedad Metalúrgica Duro y Compañía* en 1859 enciende su primer horno alto, al que enseguida le acompañará otro y contara con talleres para la fabricación de hierro maleable. Y que tiempo después absorbería la *Sociedad Gil y Compañía* en 1864. Por el ferrocarril llegaba a La Felguera el mineral de hierro de Vizcaya, aunque Duro se surtía de las minas de hierro de varios concejos asturianos y por el ferrocarril salían los productos siderúrgicos de la fábrica. La fábrica de La Felguera empleaba, hasta un 40 por 100 mineral de hierro de Asturias; especialmente de Llumeres (Gozón), Naranco y Villaperi (Oviedo) Artedo (Cudillero) Aramil (Pola de Siero) y San Claudio (Oviedo).

En 1867 la fábrica de la Felguera recibió el primer pedido de material para ferrocarril. Fue un pedido de barras carriles y tablillas de juntas para línea León a Asturias. Para atenderlo la fábrica monto una tijera para cortar los railes en frío y una sierra circular, movida por una maquina de vapor, para serrar aquellas barras que por su grosor no podían ser cortadas por las tijeras además de una máquina para rematar los carriles. El pedido no justificaba esas inversiones pero dejar escapar la oportunidad hubiese sido una locura.

En 1872 *Duro y Compañía* fundió 28.707 toneladas de mineral de hierro y obtuvo 13.334 toneladas de lingote y 12.687 de hierro laminado. Mieres fundió 11.680 toneladas de mineral y obtuvo 3.894 de lingote y 4.615 de hierro laminado. Había una gran diferencia entre las dos principales fábricas de Asturias, pero hay que tener en cuenta que las comunicaciones aún eran más difíciles en Mieres, que les obligaba a emplear materiales en la región y de Villamarín, descartando los de Vizcaya. La incomunicación limitaba el crecimiento de la fábrica de Mieres, que acabaría condicionando el trayecto del ferrocarril de León a Gijón. Con todo esto entre Asturias y Vizcaya tendió a haber una cierta complementariedad, al ir carbón para la primera y orientarse las fábricas asturianas a la elaboración de artículos que requerían más carbón. No todo fue carbón y hierro en la industria asturiana del siglo XIX, pero sí lo más importante, aunque los resultados no hayan sido muy brillantes, sin duda por influjo de sus situación periférica y por los altos costes del transporte derivados de esa situación y de la tradicional incomunicación del Principado.

## La Industria del País Vasco en el siglo XIX

Entre 1858-1930 el País Vasco se convirtió en una de las regiones peninsulares que experimentaron un mayor crecimiento de la población. Situaron al País Vasco en el primer lugar del ranking español de crecimiento.

La población vasca paso de 429.186 habitantes en 1860 a 811.710 en 1930. En el ámbito provincial, este crecimiento se centró exclusivamente en Vizcaya, que casi triplicó su población y Guipúzcoa, que casi la duplicó, hecho que está ligado sin duda al proceso de industrialización de las dos provincias temprano y vigoroso en Vizcaya, y mas tardío y pausado en Guipúzcoa. Lo que permitió mantener fuertes ritmos de crecimiento natural de la población y absorber un importante contingente de población inmigrada, las dos provincias costeras vascas tienen un crecimiento natural fuerte.

Cuando en 1840 las aduanas comerciales que separaban a las provincias vascas del resto de la Monarquía fueron trasladadas a la costa, se inició una nueva etapa en la historia de la actividad industrial vasca. El periodo 1840 a 1876 asiste a la lucha de la vieja industria siderúrgica por modernizarse con la lenta pero continua adopción del sistema indirecto tanto con el carbón vegetal como al coque y de las modernas técnicas del procedimiento directo con los hornos Chenot y Gurt Fourangin, junto al surgimiento de toda una serie de industrias de bienes de consumo, nuevas en el país; textil, papelera, alimentación. Ambas atravesaron con fuertes estructuras industriales la crisis posbélica y se beneficiaron ampliamente de la política económica de la dictadura de Primo de Rivera

El transporte y la infraestructura de comunicaciones terrestres constituyen aspectos fundamentales para el análisis de la evolución económica. Los efectos que tuvieron en la sociedad en su conjunto fueron y son de enorme trascendencia. Los transportes continúan siendo una parte fundamenta del sistema económico.

## La Construcción de los Ferrocarriles en el País Vasco

Durante el siglo XIX la construcción de los ferrocarriles se convirtió en la principal ambición económica de los países europeos. En 1825 funcionó por primera vez un tren arrastrado por máquina de vapor, el ferrocarril minero Stockton-Darlington. Pronto se apreciaría que el nuevo medio de transporte estaba llamado a transformar súbitamente las mismas estructuras económicas. La inauguración en 1830 de la primera línea importante, la Liverpool-Manchester, abrió una fase en la que las principales capitales europeas y los centros mineros e industriales se dotaron de vías férreas.

En 1832 se creó el tendido de ferrocarriles ente Saint Etienne y Lyon de 58 kilómetros lo convertían en el primer ferrocarril francés. Con la línea de Nuremberg a Fuerth, sucedía lo mismo en Alemania.

Hasta los años 50 no se emprendió en España una verdadera red ferroviaria que uniese distintas regiones mediante grandes líneas. El retraso de la industrialización española y la escasa movilización de capitales y las convulsiones políticas características de la primera mitad del siglo XIX explican el retraso relativo con el que España llegó a la construcción ferroviaria. Los primeros ferrocarriles que afectaron a las provincias vascas no comenzaron a construirse hasta 1857 y el primer tren no circulo hasta 1863.

El País Vasco se dotó de una moderna infraestructura de comunicaciones, acorde con el despegue económico que se inició tras la última Guerra Carlista. Las vías férreas acompañaron al desarrollo industrial, del que fueron un componente importante. El ferrocarril impulsó una nueva dinámica social y económica, bien diferente a la de las sociedades tradicionales. Al permitir un comercio más fluido y de mayores dimensiones hasta el punto de que los enclaves tradicionales que quedaban fuera de las redes ferroviarias se veían condenados a perder rápidamente sus posiciones comerciales.

La agricultura experimentó también cambios decisivos por el impacto del ferrocarril, se rompieron definitivamente el tradicional autoconsumo comenzando a producirse para los mercados urbanos o para un mercado cada vez mas alejado de las comarcas productoras. El nuevo medio de transporte también traería consigo el hecho de remarcar la clase social a la que se pertenece, se distinguirá entre viajeros de primera, segunda y tercera. Esto hacía rentable el ferrocarril al mismo tiempo que hacia accesible un medio de transporte eficaz y rápido a gran parte de la sociedad. La construcción del ferrocarril significó una auténtica ordenación el territorio, fijando determinadas interconexiones, tanto internas como externas. Y al mismo modo al no unir ciertas zonas, descartaría definitivamente posibles

relaciones económicas, marginando incluso a algunas comarcas de un hipotético desarrollo industrial.

La red ferroviaria vasca se integró plenamente dentro de la red general española, al fracasar los intentos que primaban incorporar el ancho de vía europeo. Había por lo tanto un elevado grado de interrelación entre el nivel de desarrollo económico regional y la construcción de las férreas, líneas que se planificaron buscando abastecer unas concretas necesidades económicas. La construcción del ferrocarril se caracterizó, en general por los ferrocarriles tuvieron grandes compañías formadas o al menos controladas por capital francés. La estructura radial cuyo interés principal era la unión con el centro peninsular, Madrid, con la periferia la unión entre la agricultura de la meseta y los puertos exportadores.

El trazado de las grandes líneas el País Vasco solo resultó marginalmente afectado, en la medida que el trayecto Madrid Irún fue incluido. Otra compañía ferroviaria fue la que realizó otro de los trayectos más importantes para el País Vasco que recorría el Valle de Ebro, desde Tudela hacia Zaragoza. Esta línea tampoco figuraba entre las líneas planificadas inicialmente, al ser una línea transversal y por tanto de importancia secundaria dentro de los planteamientos de las grandes compañías ferroviarias. Empezaron la única opción viable ante el abandono que su economía sufría por las grandes líneas españolas: la construcción de unos ferrocarriles que, en la mayoría de los casos, los financiaron grupos integrados, en la sociedad vasca.

Al analizar la construcción de la red ferroviaria vasca hay que decir que se construyeron los ferrocarriles que se consideraron necesarios para el desarrollo económico interno. No hubo una anticipación con respecto a las necesidades concretas tal como sucedió en otras regiones españolas, que dispusieron de unas líneas construidas en base a hipotéticos resultados de un futuro impulso económico. Como consecuencia lógica, tampoco se subordinaron los trazados de los ferrocarriles locales a intereses exógenos: eran los intereses de los grupos locales que planificaron y llevaron a cabo la construcción ferroviaria.

A finales del siglo XIX, ya se había trazado lo fundamental de la red. Y puestos que al mayor dinamismo económico de la época se vivió en Vizcaya es normal que el resultado respondiese en lo fundamental a los planteamientos de los grupos hegemónicos en la sociedad vizcaína. Represento pues la elección por la burguesía vizcaína de un determinado modelo de desarrollo.

Aunque estamos hablando constantemente de la creación de los trenes en se debió a finales del siglo XIX lo cierto es que ya en 1829 había planes para la construcción, solo cuatro años después del construido en Stockton-Darlington,

cuando aun no había ningún ferrocarril fuera de Inglaterra, surgió la posibilidad de crear una línea entre Valmaseda y Bilbao que no se llevaría a cabo. Al igual que tampoco se realizo en proyecto conocido como concesión Vascongada datado de 1845. Pero si tuvo influencia posterior puesto que sus previsiones técnicas se incorporaron a líneas posteriores, se trataba de construir un Ferrocarril Madrid-Irún que pasase por Bilbao.

Otro punto importante de los ferrocarriles en el País Vasco son los trenes comerciales, La *Ley General de Ferrocarriles* aprobada en 1855, sirvió para empezar la planificación de las primeras líneas que surcaron el País Vasco, que se inician en 1857 y se concluyeron entre 1863-64. Estamos hablando de Mirando del Ebro a Irún incluido dentro del tramo Madrid Irún (fue construido por la *Compañía Caminos de Hierro del Norte de España* y el tramo de Tudela a Bilbao, creado íntegramente por capital bilbaíno que no se resignaban a una marginación con la meseta. La economía capitalista en el País Vasco era fundamentalmente la que dirigía la burguesía mercantil.

Los ferrocarriles Mineros. Sin duda uno de los puntos fundamentales de la estructura ferroviaria del País Vasco son los trenes. La explotación de hierro vizcaíno con destino a las modernas siderurgias europeas nacidas con la revolución industrial. El consumo masivo de las nuevas fabricas permitiría una explotación a gran escala, muy superior a demanda generada por las tradicionales ferrerías. Justifico que se proyectara y construyera una densa red de ferrocarriles mineros en la margen izquierda del Nervión que unían las minas con la ría, con vistas a posibilitar la exportación de hierro.

El primero de los ferrocarriles mineros fue el Ferrocarril de Triano, construido por la diputación de Vizcaya a la explotación sistemática. Pero los años dorados de la construcción de ferrocarriles mineros se iniciaron poco antes de la guerra carlista. Entre 1870 y 1872 se planificaron y en algún caso se inicio la construcción de otros cuatro ferrocarriles con tal carácter. El de Galdames, Orconera , Franco-Belga, y el del Regato, completaron con el de la Diputación lo fundamental de la infraestructuras permitirá la extracción del mineral de hierro. Planificados antes de la Guerra Carlista no se terminaron hasta la posguerra, a la altura de 1882 estaban ya construidos los principales tramos de esta red, que resulto decisiva en el devenir económico de Vizcaya ya que hizo que se iniciase el proceso de capitalización de los minero vizcaínos que después se convertiría en el grupo hegemónico de la burguesía vizcaína. A pesar de que fundamentalmente fueron llevados a cabo por compañías extranjeras ya que su destino era las siderurgia inglesas, francesas, belgas y alemanas.

## Los ferrocarriles industriales 1879-1890

El despegue industrial que experimento Vizcaya tras la guerra carlista justifico que se consolidase la influencia de la burguesía bilbaína en al toma de decisiones por las que se configuro la infraestructura ferroviaria. De Bilbao habían partido , hasta entonces, las principales iniciativas en orden a construir ferrocarriles en el País Vasco; el Tudela Bilbao y los trenes mineros. La concepción del trazado de los ferrocarriles construidos desde 1879 hasta 1890, tenia un punto de similitud, puesto que todos recorrían, las riberas fluviales del entorno bilbaíno. Desde Bilbao se tendió una red radial compuesta por pequeños ferrocarriles de vía estrecha. Bilbao y Portugalete, Bilbao y Las Arenas. Y más tarde Bilbao y Valmáteda. Estas líneas serían el punto de partida de lo que seria la red de ferrocarriles de vía estrecha del País Vasco, nacida por tanto a partir de la creciente importancia económica de la capital de Vizcaya, además estaba Amorebieta –Guernica.

Eran ferrocarriles industriales por el impulso motriz que les daba vida, que n era otro que el empuje de la sociedad industrial que tenia en Bilbao, como su principal centro urbano. Eran por lo tanto indispensables los servicios de comunicación para una población en crecimiento, que estaba modernizando. Si eran evidentemente industrial el tren de Bilbao a Portugalete también lo eran aquellos de Cadagua y el Ibaizabal que intentaban responder a la demanda de transportes ferroviarios de la incipiente industrialización de ambas cuencas fluviales. Esto además permitió la aparición de una zona residencial para la nueva burguesía bilbaína que dirigía el fenómeno industrializador. Posibilito también los cortos viajes de esparcimiento hacia la costo de una numerosa y creciente población urbana.

1890 Se prolongaron más allá de los límites provinciales de Vizcaya algunas líneas construidas durante la anterior etapa. Durango y Valmáteda fueron los puntos de partida de los nuevos ferrocarriles, que en definitiva, enlazaron a Bilbao con Santander, con San Sebastián y con las comarcas del norte de Burgos y León. A la unión con la meseta a través de Orduña que a mediados del siglo XIX se construyo con la línea que unía Bilbao y Miranda del Ebro se añadieron los enlaces con Santander, arrancando de Zalla, y con la Robla, a partir de Valmáteda la estación terminal de la misma línea. Después acabaría prolongándose hasta San Sebastián.

Desde 1900 están ya diseñadas las líneas básicas de la red ferroviaria vasca tanto a ferrocarriles de vía ancha como los de vía estrecha. Lo que se crearía una decisiva infraestructura de comunicaciones.

Varios tramos se dotaron de doble vía, algunos comenzaron a electrificarse ya durante los años veinte. Se levanto incluso una vía que unía todos los ferro-

carriles de vía estrecha importantes, mediante un vial denominado Mático-Azbarren que unía el ferrocarril de la margen derecha de Nervión con el Bilbao Santander y el Bilbao San Sebastián, ambos a su vez conectados desde finales de los años noventa.

La líneas que completaban la conexión de Bilbao con su entorno rural inmediato. Eran las siguientes; Bibao-Lezama y Bilbao- Mungía. Los ferrocarriles de cercanías que enlazaban San Sebastian a Hernani inaugurado en 1912 y San Sebastián a Hendaya.

Otras líneas serían por ejemplo El ferrocarril de Plazaola creado en 1919 con apoyo estatal y que permitió la unión ferroviaria directa de San Sebastián y Pamplona. O el Ferrocarril de Bidasoa que unía Irún y Elizondo y constituyó una segunda unión entre Guipúzcoa y Navarra. El Ferrocarril del Urola construido en 1924 por la Diputación de Guipúzcoa inaugurado en 1924 una Zumárraga y Zumaya.

El Ferrocarril Vasco Navarro, constituido en 1919. Con centro en Vitoria, se dirigía por un lado hacia Navarra uniendo la capital alavesa con Estella .Desde Vitoria se dirigía hacia el valle del Deva, conectando los Vascongados con Los Mártires, dentro del tramo Málzaga-Zumárraga. Llegó a integrar un ramal que integraba Oñate con la red ferroviaria vasca.

Las conexiones con el exterior le aseguraban , fundamentalmente , el Madrid- Irún y el Tudela Bilbao , las dos líneas de vía ancha construidas a mediados del s. XIX a las que después se unirían la de Triano y la de Bilbao-Portugalete Las siderurgias consiguieron, así una buena conexión con el mercado interior, esto es, con su natural mercado consumidor. Fuera de estas líneas se recurrió al la vía estrecha. De manera que para el enlace del País Vasco con el exterior se recurrió a la vía ancha , mientras que la vía estrecha servía para los interiores.

Los ejes fundamentales de la red a partir de iniciativas tomadas por el capital bilbaíno, las empresas netamente de Guipuzcua como el ferrocarril de Plazaola o de Urola , o el ferrocarril Vasco-Navarro concebido por los vitorianos. Que sirvieron para completar la red que se había creado durante el siglo XIX, además de subsanar deficiencias de la red preexistente de tipo social, atendiendo a poblaciones hasta entonces aisladas.

La red básica de vía estrecha se construyó a partir de las iniciativas que en primera instancia intentaban cubrir las inmediatas necesidades de la población de Bilbao. Que después acabaría determinando los trayectos de comunicación con Santander o San Sebastián e incluso los trazados de muchas líneas complementarias.

En un principio se abandono la idea de construir un ferrocarril costero entre Vizcaya y Santander, para optar por Bilbao-Santander que atravesaba una zona de escaso desarrollo económico y demográfico la comprendida entre Zalla y Colindres. Otro caso similar es el de Bilbao-Bermeo, que en un principio se ideó a través de Mungía y después siguió el recorrido Bilbao-Amorebieta y Amorebieta-Guernica Pedernales. Ya que se habían creado intereses suficientes como para que la conexión ferroviaria con Bermeo se realizara por el más largo trazado que seguía la ría de Guernica.

En ningún caso hubo una planificación conjunta de la red ferroviaria del País Vasco, debemos entenderla como un conjunto de iniciativas dispersas que tomaron distintos grupos empresarios. Ciertamente es que sería difícil de organizar una planificación, ya que no había ninguna circunscripción política o administrativa que englobara a todas las provincias vascas, si resulta llamativo que tampoco existiera ningún tipo de planificación a los niveles provinciales.

Las Juntas Generales y Diputaciones se posicionaron en los años cuarenta del siglo XIX en pro del Ferrocarril Madrid-Irún por Bilbao. A finales de los años 50 se produce la construcción de ferrocarril minero por la Diputación de Vizcaya, financiado y administrado totalmente por la institución pública. Por ejemplo en el caso del ferrocarril del Cadagua que tanta importancia tendría en el trazado con el que en último término se accedió de Bilbao a Santander, jugó un papel decisivo en la evaluación sobre las posibilidades mineras de la zona del Cadagua, que la historia demostraría escasas y todo caso pasajeras.

Cada uno de los principales ferrocarriles de vía estrecha, el de Bilbao-Santander y el de Bilbao San Sebastián los construyeron tres sociedades anónimas diferentes. Ferrocarril del Cadagua, Zalla Solares y Solares Santander. El de Bilbao-San Sebastián lo realizaron la Sociedad Ferrocarril Central de Vizcaya, la Durango-Zúmarraga y Eibar-San Sebastián. La diversificación de iniciativas se reflejó, también en casos como el enlace de las siderurgias vizcaínas con la cuenca huyera de León, conseguida en primera instancia mediante líneas, explotadas por otras compañías; la de Bilbao-Portugalete, la de Ferrocarril del Cadagua y del Ferrocarril Hullero de Robla-Valmaseda.

La extrema diversidad de compañías que explotaban las vías férreas del País Vasco supuso, necesariamente, una compleja y cara administración. La fusión de algunas sociedades atenuó el problema pero no lo eliminó totalmente. La formación de la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* por fusión de las tres sociedades que habían conectado Bilbao-San Sebastián contribuyó también a racionalizar la administración y explotación de esta línea. En todo caso pervivió la dispersión organizativa de la red ferroviaria del País Vasco, con administraciones separadas

de líneas que formaban una unidad como el caso de Bilbao-Amorebieta-Guernica o de la conexión entre Somorrostro y Bilbao, que exigía la colaboración entre el Ferrocarril de Triano y Bilbao-Portugalete.

De esta manera la diversidad y heterogeneidad de las compañías que explotaban los ferrocarriles vascos dificultaba la nacionalización de los tráficos. Téngase en cuenta que estaba repartida, cuando menos en las siguientes sociedades, de carácter, entidad, dimensiones e intereses bien diferentes.

La *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España*, explotaba en el País Vasco el tramo de Miranda de Ebro-Irún, así como el de Tudela Bilbao. Que eran en realidad parte de una explotación mucho más amplia.

Cuatro compañías extranjeras *Cantabrian Railway and Bilbao River*, *Orconera*, *Franco Belga* y *Luchana Mining* de intereses fundamentalmente exportadores explotaban otros cuatro trenes mineros, con características peculiares por la plena subordinación de las líneas al transporte minero y porque sus líneas eran solo parte de un negocio más amplio de las compañías que los dirigían, excepto el caso del ferrocarril de Galdames, propiedad de la *Cantabrian Railway*, no se concebían las líneas como una explotación aislada, sino como uno de los componentes que hacía posible su principal aspiración empresarial, esto es la extracción de hierro.

Una institución pública, la diputación de Vizcaya administraba el ferrocarril del Triano estas instituciones eran bien diferentes a los de las sociedades anónimas ya que no buscaban unos resultados económicos sino unos objetivos sociales o políticos. Se optó por levantar un ferrocarril minero para evitar situaciones de monopolio en la explotación minera. La Diputación de Guipúzcoa construyó la línea de Urola confiando acabar con el aislamiento de un valle hasta los años veinte no afectado por el moderno medio de comunicación.

Dos compañías, la *Compañía de los Ferrocarriles Vascongados* y a la del *Ferrocarril Santander-Bilbao* que a su vez administró las líneas de Bilbao-Plasencia. En todo caso estas compañías dependían de las principales comunicaciones internas de las Vascongadas al administrar los ejes ferroviarios que unían Vizcaya y Guipúzcoa y Vizcaya Santander, tenían a su cargo la participación asca en la línea que recorría el litoral del norte de España.

Una compañía independiente tenía a su cargo un corta línea ferrocarril de 12 kilómetros de importancia económica decisiva, sería el Bilbao-Portugalete, la línea de vía ancha que recorría la margen izquierda, conectaba las fábricas de esta comarca y las unía con el ferrocarril del norte de ahí deriva a la brevedad de la línea que tuviese a su cargo tráficos de índoles bien diferentes. La complejidad de la explotación la consagraba, por último, el amplio desarrollo

de su mercado de viajeros, generado por la población creciente de la principal comarca fabril de Vizcaya.

Varas sociedades explotaban los ferrocarriles locales, conectados a veces con líneas mas importantes de cuya explotación dependían en aspectos como la organización de los tráficos o los intercambios de material móvil. Era el caso del Ferrocarril del Urola, del Amorebieta, Guernica, Pedernales, y parcialmente el Vasco Navarro. Otras pequeñas compañías explotaban cortas líneas en las inmediaciones de Bilbao y San Sebastián. (Luchana, Mungía, Bilbao, Lezama, Hernani, San Sebastián e Irún) De esta forma la red ferroviaria del País Vasco fue explotada por diversas compañías. Una red que resultó cara de explotación, por la necesidad de multiplicar estructuras administrativas y de contar con material móvil, locomotoras y vagones en numero mas abundante que lo que en principio necesitarían los kilómetros explotados.

Las características básicas de la línea eran unir al País Vasco con el mercado interior, La industria siderometalúrgica de la margen izquierda estaba pues, correctamente unida con su mercado, el consumo nacional. Las líneas de via ancha Bilbao, Portugalete, Tudela y Bilbao. También Ávila y Guipúzcoa quedaron enlazadas con Castilla, a través del Madrid a Irún, si bien esta línea sólo afectó a algunas poblaciones industriales (Beasaín e Irún)

Para la mayor parte del territorio vasco la comunicación ferroviaria con el interior peninsular presentaba serias deficiencias, como en el caso del Valle de Cadagua, en el Ibaizabal y en la mayoría de los valles guipuzcoanos, a excepción de Oria atravesada por el Madrid-Irun; La comunicación del País Vasco con el mercado interior se presentaba mediante varios caminos además de de las vías propiedad de la *Compañía del Norte*; Vizcaya y Guipúzcoa enlazada por via estrecha con Santander y con la frontera francesa. Y con el ferrocarril del Norte, existían además del enlace de Bilbao y San Sebastián, el que los vascongados tenían en Zúmarra y el que el Vasco-Navarro consiguió en Vitoria.

Las comunicaciones interiores mediante una red de ferrocarriles de via estrecha conectados entre si. Las comarcas enlazadas sollo por la via estrecha carecían de una adecuada conexión con un ferrocarril clave, el que recorría la margen izquierda del Nervión. El entramado ferroviario vasco presenta características excepcionales, que le convierten en el resultado de un dinamismo empresarial desacostumbrado en el periodo. La misma densidad de líneas férreas, habla de un inusual servicio de comunicación. Casi ninguna comarca significativa con la excepción de la franja costera comprendida entre la ría de Guernica y el Deva y algunos valles navarros, quedo al margen de la modernidad que el transporte representaba. Interpretar globalmente la lógica que siguió

el tendido de vías férreas, lejos de construir un proceso anárquico, respondió a los impulsos sucesivos que provenían del modelo de desarrollo económico que se estaba desarrollando. La unión de las siderurgias con el mercado interior. Tal era el objetivo básico y casi el único, de su reducida participación en los negocios ferroviarios. La comarcalización del tendido ferroviario fue, una consecuencia derivada de la inhibición ferroviaria de la oligarquía vizcaína y del protagonismo de los pequeños y medianos inversores, que movilizaban sus capitales por la eventual rentabilidad que ofrecían unos tráficos concretos.

El 15 de Agosto de 1863 circulo por el País Vasco el primer tren el Ferrocarril de Tudela Bilbao., meses mas tarde se terminaría el tendido férreo entre Madrid e Irún, en 1864 quedaban unidas de esta forma Miranda del Ebro, Vitoria, Beasaín, Zúmarraga, Pasajes e Irún. La persistencia de una economía mercantil, con un notable desarrollo de los intercambios y en consecuencia del capitalismo comercial, y además del afán modernizador que se percibe en distintos ámbitos de la economía vizcaína. Permiten comprender el nacimiento del Ferrocarril Tudela-Bilbao.

En 1840 el desarrollo de la burguesía mercantil había convertida a esta actividad en la más característica de la economía bilbaína. La cuestión es qué intercambio protagonizaban tradicionalmente estos comerciantes, intermediarios en el comercio entre el mercado interior español y puertos del norte de Europa. Que participaban activamente en la exportación de lana castellana, intervenían en la importación de productos manufacturados, y en su distribución en el mercado español. En 1800 encontramos ya en Vizcaya, una economía con rasgos decididamente modernos. La estructura económica con los sectores y terciarios bien asentados distaba mucho de la que presentaban, en la época, las sociedades agrarias. En el primer tercio del siglo XIX surgieron los primeros problemas graves que amenazaban la estructura económica presidida por los comerciales bilbaínos. En el particular impacto de esta crisis encontramos, precisamente, una de las raíces de los primeros intentos ferroviarios del País Vasco. A rasgos básicos de este proceso, que permiten apreciar las implicaciones históricas de las primeras compañías ferroviarias. La producción de las herrerías entró en declive por la imposibilidad de que su producción compitiese con el hierro elaborado en los hornos de carbón mineral característicos de la primera revolución industrial inglesa, consolidada en las últimas décadas del siglo XVIII. Por la lana castellana una producción en quiebra tras la Guerra de Independencia. La nueva planta aduanera, es decir la entrada a la costa aseguraría, desde el punto de vista de los comerciantes, el acceso al mercado interior. El 29 de Octubre de 1841 se promulga el decreto; *Se colocaran en las costas y fronteras, a cuyo efecto se establecerán además de San Sebastián y Pasajes, donde ya existen en Irún, Fuenterrabia, Guetaria, Deva, Bermeo, Palencia y Bilbao.*

## **Propuestas para incentivar el turismo en el Camino del Norte; Programa “Vías Verdes”**

El ferrocarril es el medio de transporte más ecológico, nos proporciona nuevas fórmulas de transporte no motorizado a través de los trazados ferroviarios que quedan fuera de servicio.

En España existen más de 7.000 kilómetros de líneas que ya no tienen servicio de trenes, o que nunca llegaron a tenerlo por quedar inconclusas las obras de construcción. Este patrimonio de gran valor histórico y cultural, está amenazado de caer en el olvido y la desaparición total, a pesar de que ofrece un enorme potencial para desarrollar iniciativas de reutilización con fines eco-turísticos, acordes a las nuevas demandas sociales.

Las personas con movilidad reducida (especialmente minusválidos, ancianos y niños) son los mayores beneficiarios de estas infraestructuras seguras, fáciles y accesibles. La gran ventaja de las Vías Verdes es que garantizan la accesibilidad y la universalidad de usuarios, sin limitaciones de edad o capacidad física.

Desde 1993, estos antiguos trazados ferroviarios están siendo acondicionados para ser recorridos por viajeros un tanto diferentes a los que los transitaban en tren: cicloturistas y caminantes.

Es el objetivo del Programa Vías Verdes, desarrollado desde 1993 por el anterior Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y actualmente por el Ministerio de Medio Ambiente, en colaboración con ADIF, RENFE Operadora y FEVE. Participan muy activamente las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, así como grupos ciclistas, ecologistas y colectivos ciudadanos.

La existencia de este Programa, coordinado a escala nacional por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, proporciona a las diferentes iniciativas de Vías Verdes en España dos valores fundamentales. Por un lado, unas señas de identidad homogéneas, que permiten distinguirlas por su origen ferroviario, y definirlas como recurso novedoso y de calidad. Por otro, un importante proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos a nivel local. Las Vías Verdes constituyen un instrumento ideal para promover en nuestra sociedad una cultura nueva del ocio y del deporte al aire libre, de la movilidad no motorizada. Representan un claro apoyo a la cultura de la bicicleta, al generalizar su uso entre todos los ciudadanos, desempeñando un importante papel educativo, en especial para los más jóvenes.

El diseño de las Vías Verdes optimiza las ventajas cualitativas de los trazados ferroviarios sobre los que se desarrollan: suaves pendientes y amplias curvas. Ello proporciona a las Vías Verdes un máximo grado de facilidad y comodidad en su recorrido. Esta suavidad del trazado ferroviario garantiza una accesibilidad universal: No es preciso un esfuerzo físico importante para recorrerlas.

Su discurrir alejado de las carreteras les proporciona un elevado nivel de seguridad. Las Vías Verdes eliminan el perpetuo riesgo de accidente de tráfico que sufren ciclistas y caminantes cuando practican sus aficiones, o satisfacen sus necesidades de movilidad, en las carreteras y vías urbanas. Como norma general los cruces de las Vías Verdes con carreteras de un cierto nivel de tráfico se solucionan mediante pasos a diferente nivel. Estos cruces a desnivel se aprovechan para diseñar pasarelas o pasos inferiores que garantizan plenamente la seguridad, y que ofrecen además una agradable apariencia estética.

Las obras de acondicionamiento de las Vías Verdes también incluyen la reconstrucción de antiguos puentes y viaductos para salvar los cauces de los ríos, sea respetando la tipología del antiguo puente ferroviario o mediante la creación de vistosas pasarelas de diseño. En las intersecciones al mismo nivel que puntualmente se producen entre las Vías Verdes y otros viales de tráfico motorizado, se coloca señalización y restricciones al paso de vehículos a motor. Queda así preservada la integridad física y la tranquilidad de los usuarios. La reconstrucción de los viejos puentes ferroviarios permite mantener el suave perfil de nuestro itinerario, aunque atravesemos áreas de abrupta orografía.

Por otro lado, la reutilización de antiguas infraestructuras ya existentes garantiza su perfecta integración en el paisaje. No se produce una nueva intervención en la naturaleza, ni el consiguiente impacto ambiental. Los túneles son ahora galerías iluminadas que facilitan el paseo de ciclistas y caminantes. La iluminación sólo se instala en los túneles de gran longitud.

El Programa Vías Verdes brinda una excelente oportunidad para poner en activo el valiosísimo patrimonio ferroviario español que está actualmente en desuso, y que es mayoritariamente de titularidad pública. Permite la interconexión de espacios naturales, enclaves culturales y núcleos de población, mediante corredores accesibles y públicos. Por otra parte, las Vías Verdes calificadas como periurbanas por su proximidad a ciudades, en cuyos cascos urbanos penetran muchas veces, se convierten en un equipamiento deportivo y recreativo, a la vez que proporcionan un medio de desplazamiento no motorizado entre la periferia y el centro urbano.

El Programa Vías Verdes, iniciado en 1993, ha producido importantes frutos en estos años. A finales de 2007 existen ya en España casi 1.600 kilómetros (de ellas unos 200Km en obras o licitación) de antiguos trazados ferroviarios

acondicionados como 65 Vías Verdes, y han sido invertidos cerca de 70 millones de euros en el acondicionamiento como Vías Verdes de estas infraestructuras que no incluyen los costes de la rehabilitación de edificios ferroviarios.

El desarrollo de las Vías Verdes trasciende las fronteras españolas; En Enero de 1998 se creó en Namur (Bélgica) la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), presidida por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles hasta el año 2004. La AEVV cuenta con 26 miembros, representantes de 8 países, y seguro que pronto serán muchos más.

En junio de 2000 la AEVV editó, con la colaboración de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, un Manual de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa. Esta publicación (10.000 ejemplares en cuatro idiomas) tiene carácter gratuito para organismos e instituciones interesadas. Por otra parte, la AEVV ha recibido el respaldo de la Dirección General de Transportes de la Comisión Europea, así como de la Agencia Europea de Medio Ambiente.

## **Trenes Turísticos**

Uno de los aspectos importantes a destacar en cuanto al recorrido del Camino del Norte o Camino de la Costa, es la cantidad de trenes turísticos, que ofrecen una manera diferente de viajar en tren, al mismo tiempo que pueden presumir de un servicio de calidad impecable. Evidentemente la mayoría de los trenes turísticos de los que dispone el entramado ferroviario de nuestro país no coincide exactamente con el discurrir del Camino de la Costa, pero debido a que la costa cantábrica es especialmente rica en este tipo de trenes, que algunos de ellos son realmente impresionantes como puede ser el caso del Tren del Soplao, me resulta imposible ignorarlos porque pueden ser utilizados como un importante reclamo turístico tanto para peregrinos como para viajeros en general. Ya que este tipo de trenes tienen un potencial aún por explotar en nuestro país; resulta obvio decir que lo primero que se debe hacer es dar a conocer este tipo de pequeñas maravillas sobre raíles. Una buena publicidad e información turística desde la compañía ferroviaria a la que pertenecen, la FEVE, como desde los órganos de turismo en el exterior, así como las Comunidades Autónomas ya de una manera más local serviría para impulsar la consolidación de este tipo de trenes así como la creación de otros nuevos.

Los trenes turísticos que nos podemos encontrar relativamente cerca del Camino del Norte son; en el País Vasco, el Tren de la Historia y el Tren de Cadagua. En Cantabria, el tren de las Marismas y el Tren del Soplao. En Asturias, el Tren de la Biosfera y el Tren del Bajo Nalón y por último en Galicia, el Tren de Ferrol Ortegal.

## El Transcantábrico

Si nos planteamos la cuestión si es posible realizar el Camino de Santiago en tren, la respuesta se nos presenta bien clara, sí. En *Trancantábrico* se presenta como uno de los trenes de mayor prestigio en nuestro país por su nivel de calidad al mismo tiempo que es uno de los trenes míticos. El éxito del *Transcantábrico* y el alo de elegancia que recubre su nombre son indicativo del éxito que puede tener la unión entre el tren y el camino. El *Transcantábrico* es un auténtico hotel sobre raíles que recorre la fachada cantábrica, descubriendo al peregrino las maravillas paisajísticas, culturales y gastronómicas del norte de España.

El viaje regular del *Transcantábrico* dura ocho días y siete noches y va desde Santiago de Compostela a San Sebastián o viceversa, según la dirección que elija el cliente. Desde este tren, diseñado especialmente para el turismo de calidad, se obtiene una panorámica de la “España Verde” tan original como irrepetible. El viaje tiene como objetivo conocer el patrimonio cultural de Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco, donde se visitan, entre otros lugares, Santiago, Ribadeo, Cudillero, Gijón, Oviedo, Llanes, Cangas de Onís, los Picos y Lagos de Covadonga, Santillana, Comillas, Santander, Laredo, Bilbao y San Sebastián.

Todos los compartimentos de los trenes son tipo suite, con cama de matrimonio, minibar, escritorio, armario y baño con sauna, hidromasaje y baño de vapor, y que han sustituido a las primitivas habitaciones de literas. Las veinte suites del tren se completan con cuatro coches salón, verdaderas joyas ferroviarias por su diseño externo y su acabado y decoración interior.

La temporada regular transcurre desde finales de mayo hasta principios de octubre, tiempo durante el que cada semana se realizan los trayectos entre Santiago de Compostela-San Sebastián y viceversa. Fuera de dicha temporada regular, el Transcantábrico realiza su ruta en ocasiones especiales como este fin de año o se alquila para viajes charter de grupo. *Precios: Suite Doble 4000 euros (dos personas); Suite simple 3000 euros.*

## Otras iniciativas

Sin duda la versatilidad del tren permite muchísimas alternativas para potenciar el uso del Camino, pero también debemos señalar que hoy en día la red ferroviaria española, especialmente en el norte de la península esta muy fragmentada y puede llegar a ser un poco difícil su comprensión por parte de usuarios y turistas, especialmente si estos son extranjeros. Tenemos que tener en cuenta que nos encontramos ante red viaria con una gran cantidad de trenes

completamente distintos; la larga o la media distancia de Renfe, los Cercanías, el Euskotren... puede resultar un poco lioso en cuanto a la compra de billetes, transbordos, etc... por eso resulta inevitable fomentar un más aquellos trayectos que se dirijan hacia Santiago de Compostela y lo ideal sería que hubiese el mínimo número de cambios de tren. Ya que esto, hoy por hoy, resulta tremendamente complejo, mi propuesta consiste en simplificar otros aspectos del viaje para hacerlo más sencillo y llevadero.

Todo viaje en tren empieza con la compra de un billete, así pues este comienzo se puede simplificar al máximo creando un billete conjunto. El *Interrail*, puede servir como ejemplo, ya que solo pagando un billete se le permite al usuario utilizar una gran cantidad de trenes, con distintos horarios a su servicio. Ya que el *Interrail* ha sido un programa de grandísimo éxito; tanto por su servicio, ya que ha permitido a varias generaciones de jóvenes conocer toda Europa a unos precios más que razonables, como por su buena reputación a nivel europeo e internacional sirviendo a los jóvenes como estímulo para viajar y creando a la vez un nexo afectivo entre el tren y el viajero. Se podría aplicar este mismo sistema a los peregrinos, teniendo en cuenta que un peregrino es ante todo un viajero, se puede aprovechar este interés por el viaje para ponerlo en contacto con el transporte ferroviario español, además si consideramos que muchos peregrinos son reincidentes, puede resultar una actividad tremendamente rentable. Pero para ello hay que ofrecer al peregrino unos precios atractivos que le hagan considerar la posibilidad de descubrir nuevos trayectos, y por lo tanto nuevos lugares entorno al Camino sin que se tenga la sensación de estar perdiendo el dinero.

Este tipo de “Carta del Peregrino” podía servir además para incentivar en recorrido en tren en periodos del año en los que el número de visitantes baja considerablemente. Es bien sabido que la mayoría de las personas escogen sus vacaciones estivales como las mejores fechas para realizar su peregrinación, los peregrinos y turistas se multiplican exponencialmente en Junio, Julio y Agosto. El hecho de crear una “Carta del Peregrino” podría servir para alentar a estas personas a realizar su camino en los meses de menos afluencia como son aquellos de invierno, a través de interesantes descuentos, o ofreciendo por el mismo precio viajar en primera clase se podría lograr una descongestión de visitantes en verano y mantener un flujo constante de viajeros todo el año. De todas formas resulta evidente decir que se deberían reforzar los trenes con destino a Santiago en los meses veraniegos, y especialmente aquellos con capacidad para portar bicicletas.

## Recuperación de las antiguas estaciones de tren en desuso.

Como ya hemos visto en los anteriores puntos las *Líneas Verdes* son un excelente programa para la recuperación del patrimonio industrial, incentivar el contacto con la naturaleza y fomentar las actividades al aire libre en un entorno idílico. El proyecto *Vías Verdes* comprende, no sólo el acondicionamiento del trazado ferroviario, sino también la instalación de servicios y equipamientos complementarios: restauración, alojamiento, alquiler de bicicletas y caballos, eco-museos, etc. Éstos se sitúan, siempre que es posible, en las antiguas estaciones ferroviarias, rehabilitadas con este fin.

Esta rehabilitación suele realizarse a través de políticas nacionales de creación de empleo (Escuelas Taller, Casas de Oficio...), de desarrollo rural y de implantación de nuevas formas de turismo activo y de calidad. De este modo, las *Vías Verdes* fomentan el empleo local, en especial de los jóvenes.. Pero no siempre se puede recuperar toda una ferrocarril, para transformarla en una *Línea Verde* por distintos motivos; por ya no estar enmarcadas en un entorno tan “verde”, por tener una vía ferroviaria en servicio cerca o que incluso la atraviesa, y un largo etcétera. En muchos casos se da la situación de que la estación de tren queda completamente abandonada.

Hay muchos pequeños núcleos con pequeñas estaciones totalmente echadas a perder, cuando estos edificios podrían resultar tremendamente útiles para toda la sociedad. Sus usos pueden ser infinitos, efectivamente el más interesante sería su reconversión dentro de una *Línea Verde* pero incluso cuando esto no es posible tenemos aún infinitas posibilidades; estas elementos suelen estar en la mayoría de los casos en propiedad del ayuntamiento, por lo tanto la misma casa consistorial puede reutilizarlos como espacios que se pueden ceder a las asociaciones locales para desarrollar sus actividades, se puede intentar incentivar actividades en contacto con la naturaleza, desde crear rutas de senderismo o “trekking”, hasta alquilar bicicletas para conocer el entorno de una manera natural y sin resultar agresiva con la naturaleza.

En el caso de las estaciones más grandes se podrían llegar a crear museos industriales donde se narrase como fue la implantación del ferrocarril en la zona, cuales eran sus usos (minero, transporte de alimentos...), o si la estación en concreto está situada en un enclave de gran importancia natural se pueden desarrollar centros de interpretación de la naturaleza, o ecomuseos para proteger el entorno al mismo tiempo que sirve para profundizar en el conocimiento de la fauna y flora autóctonas, a las que se pueden añadir otro tipo de actividades como recolección de setas, miel, flores y otros.

Si las dimensiones de la estación lo permiten incluso se pueden permitir ciertos cambios, como por ejemplo convertirlas en pequeños hotelitos con encanto. Este tipo de iniciativas permiten una reactivación del mundo rural que siempre es bienvenida. La realización de actividades culturales, exposiciones, conciertos, o incluso ecomuseos o centros de interpretación de la naturaleza, puede servir para revitalizar una zona completamente con un desarrollo mínimo, y con una gran repercusión para la zona. Un ejemplo de reconversión en hotelitos rurales son las antiguas estaciones de Puerto Serrano, Coripe y Olvera.

## Conclusiones

La costa cantábrica dispone de una cantidad de recursos envidiables, siendo el Camino de Santiago uno de sus puntos fuertes, saber aprovechar su poder de atracción para peregrinos como para turistas, sería tremendamente útil para crear una estructura turística que sirviese para dar a conocer al mundo esta zona tan bella y indómita a la vez, de manera que todos los tramos del Camino saliesen beneficiados. Ayudando por lo tanto al despegue turístico de una zona en auge y al mismo tiempo que se incentiva un mayor conocimiento de la historia, el patrimonio y la naturaleza.

Por otra parte recuperar el tren y crear sinergias entre el Camino de Santiago, puede servir para que mucha más gente se atreva a realizar la peregrinación al mismo tiempo que sirve como dinamizador económico para la zona. Recorrer la historia de un Camino lleno de historia al mismo tiempo que se conocen los primeros pasos de una industrialización que a su vez cambió la historia puede ayudarnos a comprender a donde van nuestros pasos hoy, siempre con el respeto a la naturaleza, como una propuesta de ocio divertida y culturalmente interesante.

Si el Camino de Santiago es algo más que un medio de comunicación, no deberíamos olvidar los medios de transporte que lo sustentan, por eso desde aquí me parece imprescindible clamar por una mejora de las comunicaciones entre en Asturias y Galicia, así como mejorar la comunicación entre Santiago y Lugo, y especialmente Santiago y A Costa da Morte.

## Bibliografía

ARTAOLA GALLEGO, MIGUEL

*Los ferrocarriles en España, 1844-1943.*  
Madrid. Servicio de Estudios del Banco de España, 1978.

COMÍN COMÍN, FRANCISCO

*150 años de historia de los ferrocarriles españoles.*  
Madrid. Anaya, 1998.

GÓMEZ MENDOZA, ARTURO

*Ferrocarriles y cambio económico en España, 1855-1913.*  
Madrid. Alianza, 1982.

GONZÁLEZ PORTILLA, MANUEL (ET AL.)

*Ferrocarriles y desarrollo; red y mercados en el País Vasco, 1856-1914.*  
Bilbao. Universidad del País Vasco, 1995.

HERNÁNDEZ MARCO, JOSÉ LUIS

*Trenes, estaciones y puertos: el tráfico de mercancías de la CIA. del Norte, 1876-1930.*  
Vitoria-Gasteiz. Gobierno Vasco, Departamento de Transportes y Obras Publicas, Dirección de Transportes, 1997.

JUEZ GONZALO, EMERENCIANA-PAZ

*El mundo social de los ferrocarriles españoles de 1857 a 1917. (Tesis Doctoral)*  
Madrid. Universidad Complutense, Departamento de Historia Contemporánea, 1992.

LEAL SORIA, MARÍA

*La historia de Santa María de Yerno en el Camino de la Costa.*  
Revista "Peregrino", 1990.

MADERA, CARLOS

*La administración pública como impulsora del nuevo auge jacobeo; el caso asturiano.*  
Revista "Camino y Peregrinos", 2005.

MUÑOZ LLINÁS, IGNACIO

*El Camino de Santiago por la costa cantábrica.*  
Revista "Galapagar", 2004.

SINGUL LORENZO, FRANCISCO LUÍS

*Camino del Norte.*  
Santiago de Compostela. Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, Xerencia de Promoción do Camiño de Santiago, 2001.

SINGUL LORENZO, FRANCISCO LUÍS (ET AL.)

*O Camiño Primitivo. Actas do Congreso; O Camiño de Santiago para o século XXI.*  
Lugo. Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo, 2006.

SANTOS, MANUEL Y SABATÉ, ONOFRE

*Os camiños do norte en Galicia: o Camiño do Norte, o Camiño Primitivo ou da Fonsagrada.*  
Vigo. Edición do Cumio, 2004.

VIDAL I RAICH, ESTHER

*Fronteras y ferrocarriles: génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos, 1844-1929.*  
Lleida. Facultat de Lletres, Universitat de Lleida, 1999.

WAIS, FRANCISCO

*Historia de los ferrocarriles en España, 1830-1941.*  
Madrid. Ediciones Nacionales, 1967.

YZQUIERDO PERRÍN, RAMÓN (ET AL.)

*El camino de Santiago del norte de la provincia de Lugo. Rutas del interior.*  
Lugo. Diputación Provincial, 1993.



José Manuel Pérez Pintor

**El camino Jacobeo de la Vía de la Plata: caracterización, estructura y potencialidades socio-económicas**



## Indice

1. Introducción .....	165
2. Localización.....	167
2.1 Antecedentes históricos.....	168
2.2 La Vía de la Plata actual .....	170
3. Recursos Humanos .....	173
3.1 Demografía .....	176
3.1.1 Evolución de la Población.....	176
4. Análisis D.A.F.O.....	180
4.1 Medio físico.....	181
4.1.1 Debilidades.....	181
4.1.2 Amenazas .....	182
4.1.3 Fortalezas .....	183
4.1.4 Oportunidades.....	183
4.2 Recursos humanos.....	184
4.2.1 Debilidades .....	184
4.2.2 Amenazas .....	184
4.2.3 Fortalezas.....	185
4.2.4 Oportunidades .....	186
4.3 Sectores económicos .....	186
4.3.1 Debilidades .....	186
4.3.2 Amenazas .....	188
4.3.3 Fortalezas.....	188
4.3.4 Oportunidades.....	189
4.4 Sistema de transportes e infraestructuras.....	191
4.4. 1 Debilidades .....	191
4.4.2 Amenazas .....	191
4.4.3 Fortalezas .....	191
4.4.4 Oportunidades.....	192

4.5 Turismo.....	193
4.5.1 Debilidades .....	193
4.5.2 Amenazas .....	193
4.5.3 Fortalezas.....	194
4.5.4 Oportunidades .....	194
5. Plan de acción .....	195
5.1 Líneas Estratégicas .....	195
5.1.1 Dinamización industrial .....	196
5.1.2 Reactivación y renovación del sector terciario .....	197
5.1.3 Mejora y adecuación de infraestructuras y dotaciones .....	198
5.1.4 Desarrollo y potenciación turística .....	198
6. Plan de seguimiento.....	201
7. Problemas de implantación .....	202
8. Conclusiones.....	203
9. Bibliografía .....	205



## 1. Introducción

Es evidente, que hoy en día se necesita una herramienta para **abordar los escenarios futuros que se desean para los habitantes de los distintos espacios geográficos**, donde la **calidad de vida** sea el marco referencial en el que deban insertarse todas las **acciones de desarrollo** que se consideren pertinentes, y que deben ser coherentes, interrelacionadas y multidisciplinarias.

La **gestión del territorio** en el s. XXI debe ser diferente para adaptarse a la rapidez de los cambios, (tecnológicos, sociales, consumo, tendencias demográficas y culturales, etc.). Estos cambios vertiginosos generan incertidumbre política y empresarial en la toma de decisiones. Por eso se justifica la realización de este trabajo de investigación, donde se analiza un nivel de planificación supramunicipal, como valoración de escalas intermedias muy relacionadas con la toma de decisiones y superando el umbral de lo local; la integración del planeamiento municipal con el planeamiento territorial y la coordinación de las políticas sectoriales regionales y su legislación (Agricultura, Medio Ambiente, Obras Públicas, Turismo, Patrimonio, etc.).

En definitiva, esta investigación sobre el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata, debe ayudar a **seleccionar las acciones sinérgicas y distinguirlas de las accesorias** (priorizar), y lograr la eficiencia sobre la eficacia. Y, además requiere que en buena medida sea asumido y participado por los agentes sociales, que interactúan en dicho territorio. Así para la realización de este trabajo se ha seguido el siguiente esquema:

**Análisis:** Buscar y evaluar fuentes de información: nacionales y regionales, con información desagregada a escala municipal. Recopilar información útil y actualizada: INE (Censos: Agrario, Población, etc.), Consejerías, Institutos Nacionales, etc. Estudio de la bibliografía ya consultada y extracción de la información necesaria y compatible con el estudio. Conseguir los mapas y la cartografía a utilizar en la realización del proyecto. Crear, gestionar, analizar e interpretar amplia información.

**Diagnóstico:** Diagnosticar mediante un análisis DAFO que permita la evaluación de la situación, y un análisis prospectivo, donde consten las áreas estratégicas y la caracterización del camino Jacobeo de la Vía de la Plata, obteniendo la identificación de las potencialidades y de los estrangulamientos del mismo, y la consiguiente definición de las oportunidades y amenazas de este territorio.

**Formulación de estrategias:** Definir los principales ejes estratégicos de intervención y las grandes acciones que tienen un carácter estructurante, para hacer frente a los desafíos existentes. Su gran objetivo es la mejora de la calidad de vida y lograr un mayor desarrollo económico.

La metodología adoptada para la elaboración y redacción de este trabajo de investigación, se basa en la búsqueda y recopilación de la información que sobre este camino (Vía de la Plata), se encuentra dispersa en diferentes organismos e instituciones (Ayuntamientos, Bibliotecas, Comunidades Autónomas, Cámaras de Comercio, Ministerios, etc.). Asimismo, se han elaborado estadísticas e indicadores nuevos extraídos del trabajo de campo para su incorporación al análisis. En definitiva, se trata de que este trabajo sobre el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata se convierta en una herramienta eficaz, que permita fundamentalmente a los agentes socio-económicos implicados y a los habitantes de los municipios que pertenecen al mismo, disponer de unas orientaciones claras sobre la situación actual y las perspectivas de futuro, de tal modo que con las acciones previstas se puedan abordar de forma exitosa los problemas que acechan a estos municipios, y por ende, al “camino” en su conjunto, al mismo tiempo que se buscan los efectos sinérgicos sobre las potencialidades ya existentes.

No podemos obviar por tanto, que los próximos años serán -están siendo ya- de gran actividad para las ciudades y municipios que nos rodean, de una actividad que salpica e implica a todas las áreas (local, autonómica, nacional, etc.), que deberán aplicar a fondo una ambiciosa política intersectorial coordinada y enfocada al progreso sostenible, y a la protección y mejora del medio ambiente, entendido como todo aquello que nos rodea.

## 2. Localización

A grandes rasgos podemos decir que el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata tiene una posición geográfica estratégica, a poco tiempo de Madrid, uno de los grandes centros nodales del país y accesible a otros centros de origen, que le hacen atractivo tanto para el turismo de destino como para el turismo de circuito. Como oferta, además de su amplio patrimonio histórico-artístico, se encuentra una gran riqueza paisajística, a lo largo de todo su recorrido.

El camino transcurre por toda la fachada occidental del país, por las comunidades autónomas de Andalucía, Extremadura, Castilla y León y Galicia, en concreto por las provincias de Sevilla, Badajoz, Cáceres, Salamanca, Zamora, León, Lugo y Á Coruña, en un recorrido total que supera ampliamente los 1.000 kilómetros. Si hay un rasgo característico de este camino es su heterogeneidad, ya que a lo largo del mismo nos encontramos tanto con grandes ciudades, como son los casos de Sevilla, Mérida, Cáceres, Salamanca, Zamora, Astorga y Santiago, entre otras, como con municipios de escasa entidad, que en muchos casos no alcanzan ni siquiera el centenar de habitantes. Pero esta heterogeneidad, no se limita solo al plano poblacional, ya que a lo largo del mismo encontramos diferentes paisajes (llanuras, sierras, valles, etc.), tradiciones, gastronomía, patrimonio (romano, islámico, gótico, románico, renacentista, barroco, moderno, etc.). Sin embargo hay un nexo que une a todos estos municipios, me estoy refiriendo sin ningún tipo de dudas al Camino de Santiago de la Vía de la Plata.



*Provincias españolas atravesadas por el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata. Elaboración propia.*

## 2.1. Antecedentes históricos

En líneas generales podemos destacar que los romanos conquistaron la Península Ibérica hacia el año 218 a. de C. e inmediatamente comenzaron su proceso de romanización del territorio, como había pasado en todas las regiones antes conquistadas. Una de las principales labores de este proceso se basó en construir vías asfaltadas que facilitaran el transporte de tropas, el comercio y la llegada de los impuestos recaudados y riquezas conseguidas hasta Roma. De este modo surge la “Vía de la Plata” que es el nombre de una antigua calzada romana que a lo largo de 313 millas romanas (463 km) enlazaba la ciudad de Mérida (fundada en el año 25 a.C. como *Emerita Augusta*, capital de la provincia romana de Lusitania) con Astorga (fundada en el año 27 a.C. como *Asturica Augusta*, en la provincia Tarraconense), motivo por lo que ha recibido el nombre de *Iter ab Emerita Asturicam*. Comenzó a construirse a mediados del siglo II a.C. en el marco de la guerra del cónsul Quinto Servilio Caepio contra el caudillo lusitano Viriato, y las obras continuaron en el siglo I a.C. como soporte militar en la guerra contra las huestes del también lusitano Sertorio. Pero fue a finales de este siglo cuando el emperador Octavio Augusto le da el principal impulso, ordenando la construcción de nuevos tramos y la fundación de Mérida, como colonia de descanso para los soldados licenciados de las Guerras Lusitanas, y de Astorga, como plaza fuerte militar, y como base desde la que



Ruinas romanas de Cáparra. (Provincia de Cáceres).

controlar la explotación de los recursos mineros (especialmente oro y estaño), de los territorios conquistados a cántabros y astures. Las obras de consolidación continuaron en siglos posteriores con los emperadores Tiberio, Trajano y Adriano, y se prolongó hasta Santiponce (*Italica*), Sevilla (*Hispalis*) y Cádiz (Gades), tal y como se refleja en el Itinerario de Antonino.

Su mantenimiento y consolidación fueron abandonados tras la decadencia y caída del Imperio Romano y la llegada de las tribus visigodas que ocuparon este territorio: los suevos, los vándalos y los alanos. Pero la calzada aún se encontraba en buen estado cuando llegaron los invasores árabes en el siglo VIII. Ellos la aprovecharon tanto en su rápida conquista de la Península Ibérica como en sus sucesivas incursiones al noroeste peninsular, como en la terrible campaña que Almanzor culminó en Santiago de Compostela el 11 de agosto del año 997, de donde se lleva las campanas de la catedral a hombros de prisioneros cristianos para fabricar con ellas unas lámparas en la mezquita de Córdoba, 239 años antes de un simétrico acto de desagravio tras la definitiva reconquista de esta ciudad para los cristianos por Fernando III el Santo.

Por lo que respecta al nombre de la vía, diferentes investigadores señalan que los árabes bautizaron a la calzada romana como Bal'latta, que se lee fonéticamente como blata, siendo este término traducido por camino empedrado y que supuestamente emplearon para diferenciar esta vía romana del resto de caminos de tierra que recorrían toda la geografía peninsular. Sin embargo, otra interpretación "paleolexicológica", defendida en menor grado, hace derivar el nombre actual de la vía del término "delapidata", con el que, en latín tardío, se hacía referencia a los lugares empedrados, y entre ellos, a la calzada que es objeto de este estudio. Los historiadores en su mayoría, parecen estar de acuerdo en que el nombre actual de la Vía de la Plata procede del término árabe, y de su parecido fonético con el término castellano plata, señalado como primera opción en las líneas anteriores.

Así pues, el inicio de las peregrinaciones a la tumba del apóstol Santiago desde la parte de la Península que iba siendo reconquistada a los árabes, permitió un nuevo aprovechamiento de esta antigua vía, que a lo largo de la historia lo ha sido de trashumancia, comercial, militar y de penetración cultural. De este modo desde el siglo XI se convierte en un camino de peregrinación, siendo la vía por la que los cristianos mozárabes de Al-Ándalus se desplazan a Santiago de Compostela en la Edad Media. Y es de esta manera como nace este Camino Jacobeo de la Vía de la Plata, que durante muchos años va a compatibilizar este nuevo uso con el avance militar de los reinos cristianos del norte a lo largo de los siglos que dura la Reconquista.

## 2.2. La Vía de la Plata actual

Ya en tiempos modernos, a principios del siglo XIX, la Vía de la Plata fue utilizada en su invasión por los franceses, quienes aprovecharon su buen estado de conservación, estado que con el paso del tiempo se ha ido perdiendo en muchos tramos, en muchos casos por la falta de uso y en otros por su destrucción al construir la N-630, principal vía contemporánea de comunicación del oeste peninsular, actualmente A-66 o autovía de la Vía de la Plata. De todas formas, a día de hoy, poco a poco de nuevo se está poniendo de nuevo en valor, así la Vía de la Plata a su paso por las diferentes Comunidades Autónomas, está volviendo a recuperar el protagonismo de antaño.

En la actualidad el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata cuenta con los recursos necesarios para convertirse en un destino turístico de interés nacional, ya que entre otras muchas cosas, en el mismo podemos encontrar: yacimientos arqueológicos, castillos situados a lo largo de todo el recorrido de la vía, albergues para que los interesados en este camino puedan comer y descansar, centros de interpretación que sirven para dar a conocer el camino, su historia, sus paisajes, y al mismo tiempo, estos se ubican en edificios de interés que son rehabilitados para este fin, cumpliendo de este modo una doble función, cultural y de conservación, etc.

**Yacimientos arqueológicos:** se encuentran a lo largo de todo el camino de la Vía de la Plata y su entorno.

**Castillos:** a lo largo de toda la Vía de la Plata se encuentran importantes fortificaciones ubicadas en lugares estratégicos que vigilaban el territorio circundante a la misma, un territorio, que no podemos obviar, se encontraba en permanente conflicto durante la Edad Media.

**Albergues:** localizados en enclaves especialmente interesantes por su historia, su arquitectura, su entorno natural, etc., y perfectamente equipados para alojarse en ellos.

**Centros de Interpretación:** los visitantes tienen a su disposición centros de interpretación a lo largo de toda la vía dotados con personal especializado, paneles explicativos, ordenadores, etc., para conocer la historia, generalidades, etc., del camino.

Tras esta explicación general del camino, pasamos a continuación, a ver las entidades poblacionales que conforman el camino jacobeo analizado en nuestro caso. Debemos señalar, que hemos seguido el camino desde Sevilla hasta Astorga, para analizar después el mismo hasta Santiago de Compostela, a través

del denominado como Camino Francés. Una vez realizada esta aclaración, es momento de identificar los municipios ubicados a lo largo del camino:

*Provincia de Sevilla:* Sevilla, Camas, Santiponce, Guillena, Castilblanco de los Arroyos, Almadén de la Plata, El Real de la Jara.

*Provincia de Badajoz:* Monasterio, Fuente de Cantos, Calzadilla de los Barros, Puebla de Sancho-Pérez, Zafra, Los Santos de Maimona, Villafranca de los Barros, Almendralejo, Torremegía, Mérida, El Carrascalejo, Aljucén.

*Provincia de Cáceres:* Alcuéscar, Casas de Don Antonio, Valdesalor, Cáceres, Casar de Cáceres, Cañaverál, Galisteo, Aldehuela del Jerte, Carcaboso, Aldeanueva del Camino, Baños de Montemayor.

*Provincia de Salamanca:* Calzada de Béjar, Valverde de Valdelacasa, Valdela-casa, Fuenterroble de Salvatierra, San Pedro de Rozados, Morille, Salamanca, Aldeaseca de Armuña, Castellanes de Villiquera, Calzada de Valdunciel.

*Provincia de Zamora:* El Cubo de Tierra del Vino, Villanueva del Campeán, Zamora, Roales del Pan, Montamarta, Fontanillas de Castro, Riego del Camino, Granja de Moreruela, Santovenia, Villaveza del Agua, Barcial del Barco, Villanueva de Azoague, Benavente, Villabrázaro, Maire de Castroponce.

*Provincia de León:* Alija del Infantado, La Nora del Río, Genestacio, Quintana del Marco, Villanueva de Jamuz, Santa Elena de Jamuz, La Bañeza, Palacios de la Valduerna, Celada, Astorga, Murias de Rechivaldo, Santa Catalina de Somoza, El Ganso, Rabanal del Camino, Foncebadón, Manjarín, El Acebo, Riego de Ambrós, Molinaseca, Campo, Ponferrada, Columbrianos, Fuentes Nuevas, Camponaraya, Cacabelos, Villafranca del Bierzo, Pereje, Trabadelo, La Portela de Valcarce, Ambasmestas, Vega de Valcarce, Ruitelán, Las Herrerías, La Faba, La Laguna.

*Provincia de Lugo:* O Cebreiro, Liñares, Hospital de La Condesa, Alto do Poio, Fonfría, Viduedo, Triacastela, Sancristobo, Renche, Samos, Teiguín, Ayan, Sarria, Barbadelo-Rente, Brea, Ferreiros, Rozas, Hilacha, Portomarín, Gonzar, Castromayor, Hospital de la Cruz, Ventas de Narón, Ligonde, Eireche, Avenostre, Palas de Rei, Casanova.

*Provincia de La Coruña:* Laboreiro, Furelos, Melide, Boente, Castañeda, Ribadiso da Baixo, Arzúa, Salceda, Santa Irene, Rua, Pedrouzo (Arca o Pino), Labacolla, San Marcos, Monte do Gozo, Santiago de Compostela.

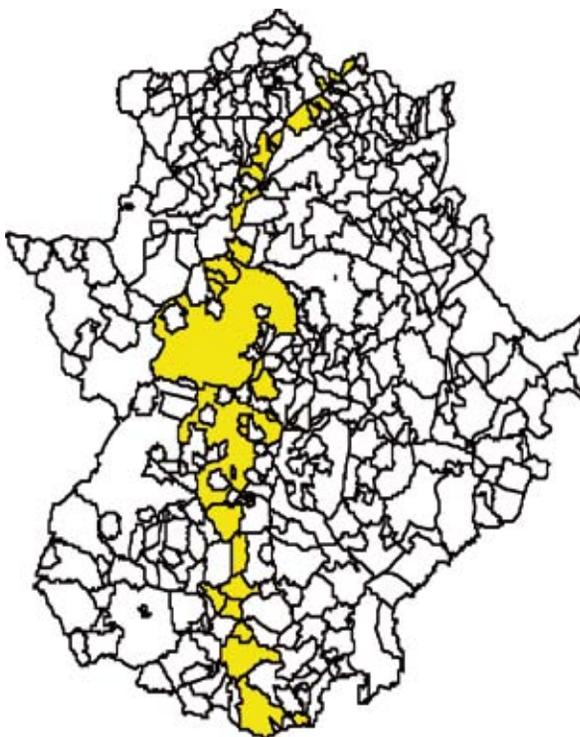
A continuación en el siguiente mapa podemos ver la localización de las diferentes entidades de población que conforman el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata.

*Camino Jacobeo de la Vía de la Plata*



*Camino Jacobeo de la Vía de la Plata*

Tras conocer en el mapa anterior el desarrollo del Camino Jacobeo de la Vía de la Plata por todo el territorio nacional, se muestra seguidamente, de manera más específica, el trayecto del Camino Jacobeo de la Vía de la Plata a su paso por los distintos municipios de Extremadura, como podemos observar, atraviesa completamente esta comunidad autónoma de sur a norte, y en este recorrido, se sitúan enclaves tan importantes como es el caso de las ciudades de Mérida ó Cáceres.

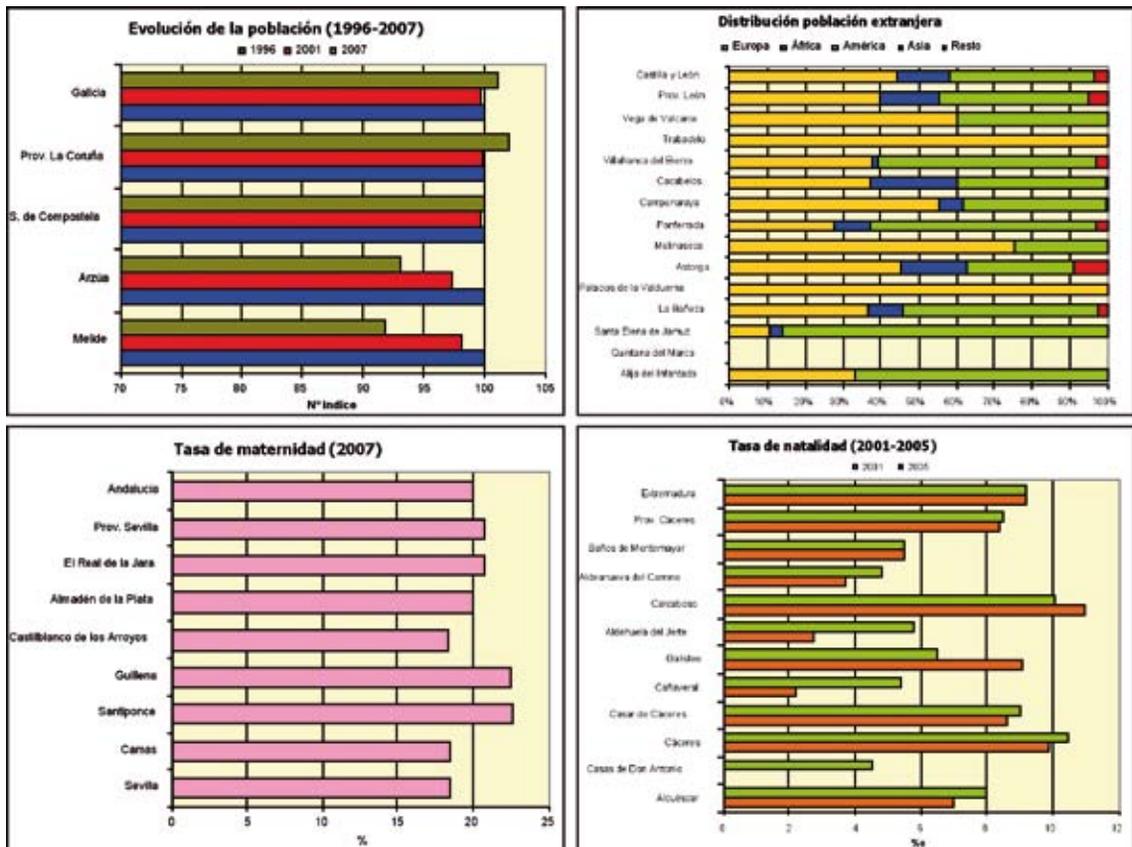


*Términos municipales por los que discurre el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata a su paso por Extremadura. Elaboración propia.*

### 3. Recursos Humanos

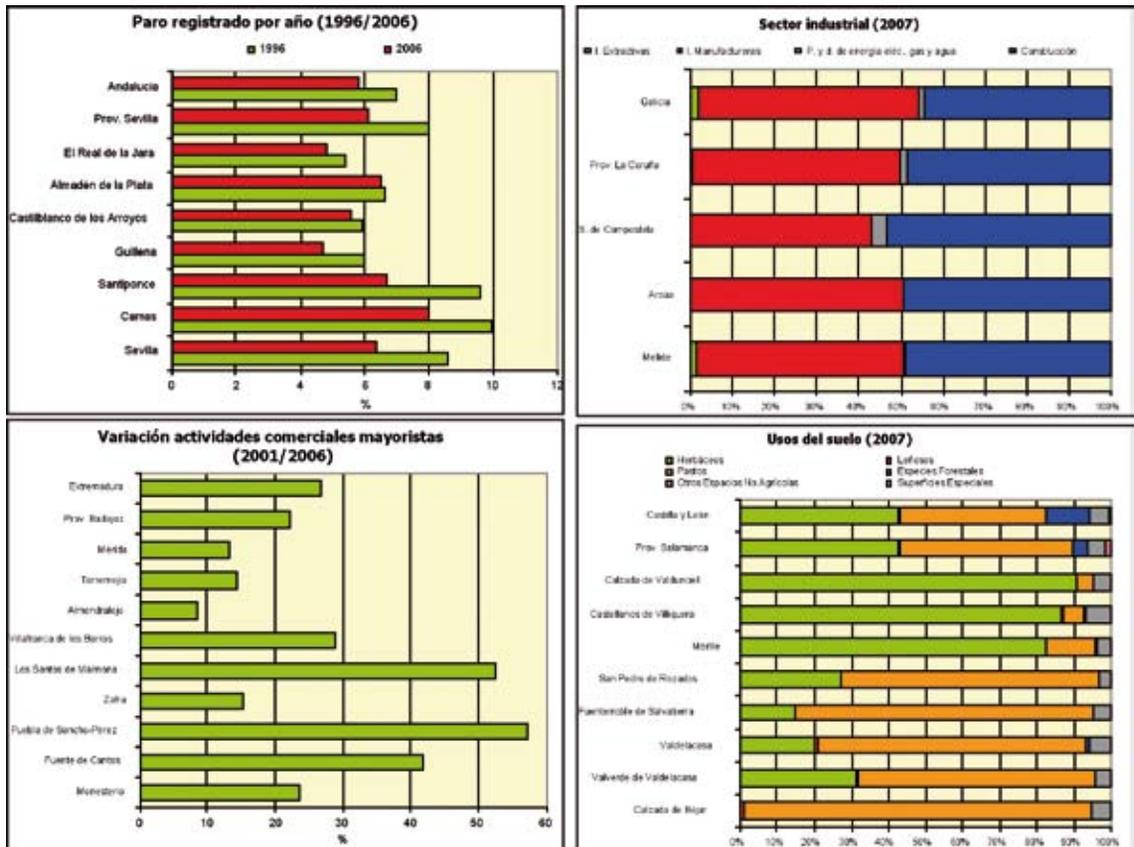
Este apartado dedicado al análisis de los recursos humanos se ha dividido en tres grandes bloques: Demografía, Economía y Turismo, analizando en cada caso gran variedad de variables, que han tenido que ser eliminadas de este resumen por su elevada extensión.

Por lo que respecta al bloque dedicado al análisis de la demografía, se han estudiado entre otras las siguientes variables: la evolución de la población, la natalidad, mortalidad, el crecimiento vegetativo, la nupcialidad y las respectivas tasas de envejecimiento, dependencia, maternidad, reemplazo generacional y de tendencia. Para finalizar este bloque se ha realizado un análisis de la población extranjera residente en los municipios pertenecientes al Camino Jacobeo de la Vía de la Plata.



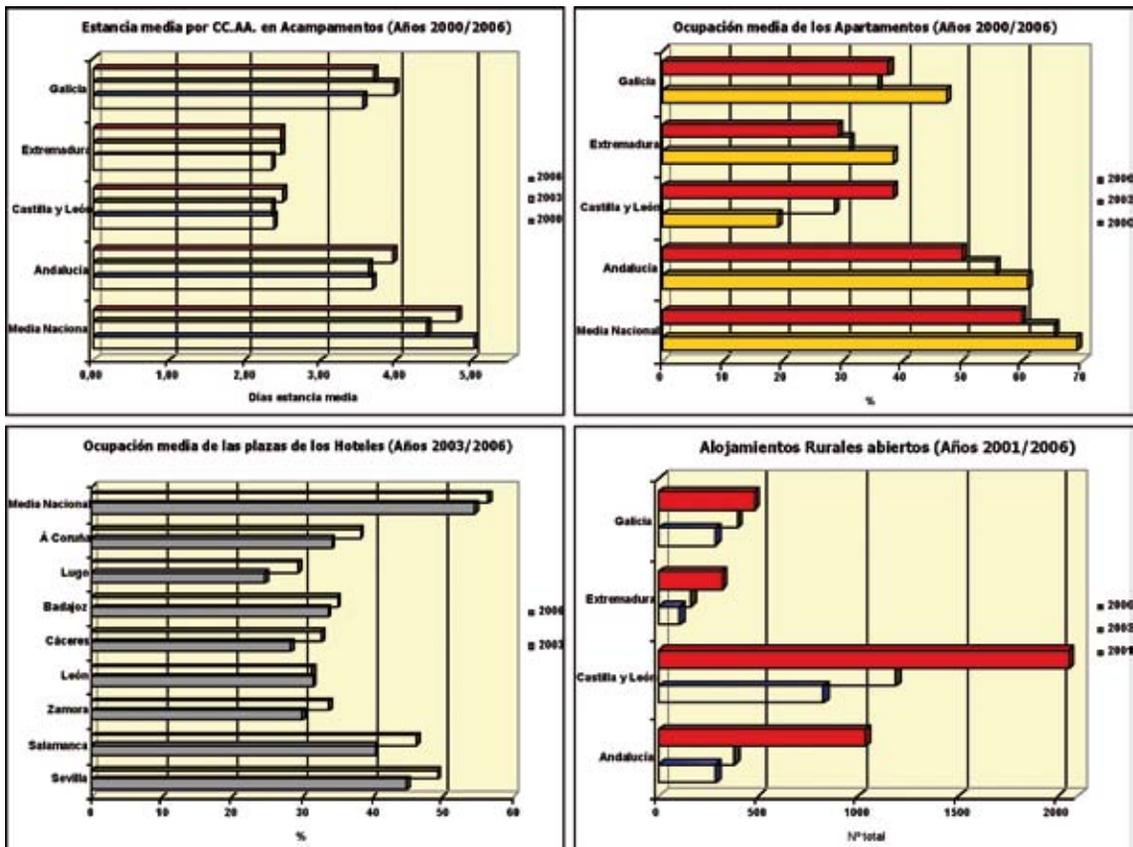
Ejemplo de los gráficos obtenidos tras el análisis de las diferentes variables demográficas. Elaboración propia.

El segundo bloque se ha dedicado al análisis de las variables relacionadas con la Economía, siendo en este caso estudiadas las siguientes variables: la población activa y el paro, los sectores de actividad, el sector industrial, el sector servicios, la variación de teléfonos fijos entre los años 2001 y 2006, y la variación total de vehículos de motor entre los años 2001 y 2006, para finalizar el mismo, con el análisis de la distribución de los usos del suelo, en los diferentes términos municipales que pertenecen a este Camino.



Ejemplo de los gráficos obtenidos tras el análisis de las diferentes variables económicas. Elaboración propia.

Finalmente el último bloque de este apartado dedicado al análisis de los recursos humanos, se ha dedicado al estudio de las variables relacionadas con el Turismo. Se ha analizado por tanto lo que sucede en los acampamentos, los apartamentos, los hoteles y para finalizar en los alojamientos rurales. Entre otras variables analizamos la estancia media, el número de establecimientos abiertos, la ocupación, y el número de visitantes que se producen en cada provincia y su procedencia. Este apartado destinado al turismo finaliza con un pequeño epígrafe dedicado al análisis del ecoturismo en estos lugares, la situación actual y las posibilidades de desarrollo del mismo en estos municipios y su entorno más cercano.



Ejemplo de los gráficos obtenidos tras el análisis de las diferentes variables relacionadas con el turismo. Elaboración propia.

### 3.1. Demografía

Dentro de este apartado dedicado al análisis de la demografía de los municipios integrados dentro del Camino Jacobeo de la Vía de la Plata, se ha ido desgranando como señalé anteriormente toda la información relacionada con las variables relacionadas con la población.

#### 3.1.1 Evolución de la Población

En primer lugar en este apartado dedicado a la dinámica demográfica se ha analizado la evolución de la población de cada uno de los municipios que se encuentran en el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata durante los últimos diez años. Para una mejor comprensión se ha dividido el territorio por provincias, de manera que sea más fácil observar como evolucionan los diferentes municipios.

PROV: SEVILLA	Año		
	1996	2001	2007
Sevilla	697.487	702.520	699.145
Camas	25.679	25.302	25.694
Santiponce	6.770	7.070	7.794
Guillena	8.281	8.478	9.995
Castilblanco de los Arroyos	4.457	4.501	4.986
Almadén de la Plata	1.696	1.738	1.577
El Real de la Jara	1.761	1.698	1.623
Prov. Sevilla	1.705.320	1.747.441	1.849.268
Andalucía	7.234.873	7.403.968	8.059.461

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Anuario Económico (La Caixa) y Caja España. Elaboración propia.

PROV: BADAJOZ	Año		
	1996	2001	2007
Monesterio	5.120	4.680	4.368
Fuente de Cantos	5.075	5.071	5.092
Calzadilla de los Barros	819	855	848
Puebla de Sancho-Pérez	3.053	2.892	2.884
Zafra	14.884	15.270	16.014
Los Santos de Maimona	8.004	7.902	8.087
Villafranca de los Barros	12.391	12.531	13.084
Almendralejo	27.209	27.806	31.072
Torremejía	2.017	2.073	2.178
Mérida	51.830	51.056	54.894
El Carrascalejo	34	71	77
Aljucén	230	260	241
Prov. Badajoz	656.848	664.251	678.459
Extremadura	1.070.244	1.073.381	1.089.990

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Anuario Económico (La Caixa) y Caja España. Elaboración propia.

<b>PROV: CÁCERES</b>	<b>Año</b>		
	<b>1996</b>	<b>2001</b>	<b>2007</b>
Alcuéscar	3.144	3.064	2.976
Casas de Don Antonio	239	233	209
Cáceres	77.768	82.034	90.802
Casar de Cáceres	4.753	4.738	4.879
Cañaveral	1.593	1.403	1.286
Galisteo	2.008	1.988	1.980
Aldehuela del Jerte	392	373	350
Carcaboso	1.313	1.092	978
Aldeanueva del Camino	935	776	795
Baños de Montemayor	716	731	744
Prov. Cáceres	413.396	409.130	411.531
Extremadura	1.070.244	1.073.381	1.089.990

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Anuario Económico (La Caixa) y Caja España. Elaboración propia.

<b>PROV: SALAMANCA</b>	<b>Año</b>		
	<b>1996</b>	<b>2001</b>	<b>2007</b>
Calzada de Béjar	107	98	99
Valverde de Valdelacasa	82	76	69
Valdelacasa	372	338	300
Fuenterroble de Salvatierra	283	275	267
San Pedro de Rozados	389	360	345
Morille	202	176	258
Salamanca	159.225	158.523	155.921
Castellanos de Villiquera	565	585	651
Calzada de Valdunciel	627	657	669
Prov. Salamanca	353.020	359.209	351.326
Castilla y León	2.508.496	2.479.425	2.528.417

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Anuario Económico (La Caixa) y Caja España. Elaboración propia.

**PROV: ZAMORA**

	Año		
	1996	2001	2007
El Cubo de Tierra del Vino	507	465	428
Villanueva del Campeán	207	192	146
Zamora	63.783	65.633	66.138
Roales del Pan	400	439	523
Montamarta	738	673	606
Granja de Moreruela	398	372	323
Santovenia	462	412	320
Villaveza del Agua	277	277	257
Barcial del Barco	301	301	298
Villanueva de Azoague	405	357	320
Benavente	16.055	16.844	18.744
Villabrázaro	430	364	332
Maire de Castroponce	270	249	204
Prov. Zamora	207.475	202.356	197.237
Castilla y León	2.508.496	2.479.425	2.528.417

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Anuario Económico (La Caixa) y Caja España. Elaboración propia.

**PROV: LEÓN**

	Año		
	1996	2001	2007
Alija del Infantado	1.051	941	893
Quintana del Marco	580	539	497
Santa Elena de Jamuz	1.458	1.403	1.400
La Bañeza	10.492	10.282	10.777
Palacios de la Valduerna	570	539	484
Astorga	12.564	12.381	12.139
Molinaseca	815	783	822
Ponferrada	61.575	63.233	66.824
Camponaraya	3.226	3.203	4.035
Cacabelos	4.846	4.854	5.350
Villafranca del Bierzo	4.130	3.739	3.533
Trabadelo	633	546	496
Vega de Valcarce	998	861	735
Prov. León	517.191	499.517	497.387
Castilla y León	2.508.496	2.479.425	2.528.417

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Anuario Económico (La Caixa) y Caja España. Elaboración propia.

**PROV: LUGO**

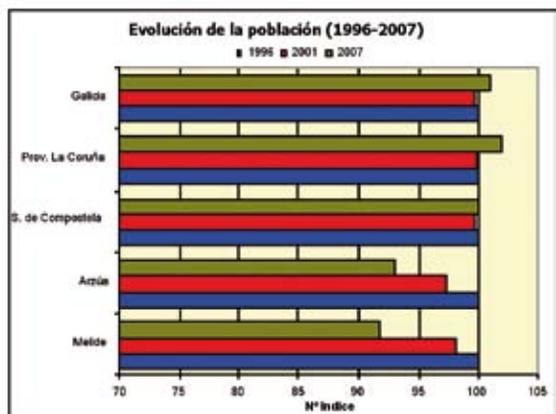
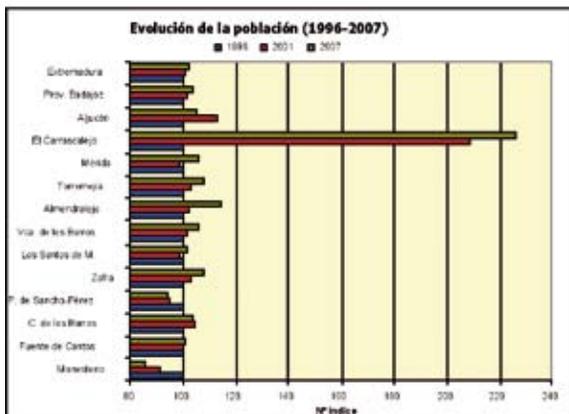
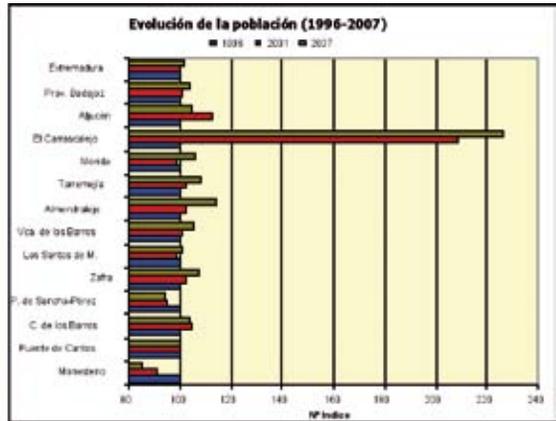
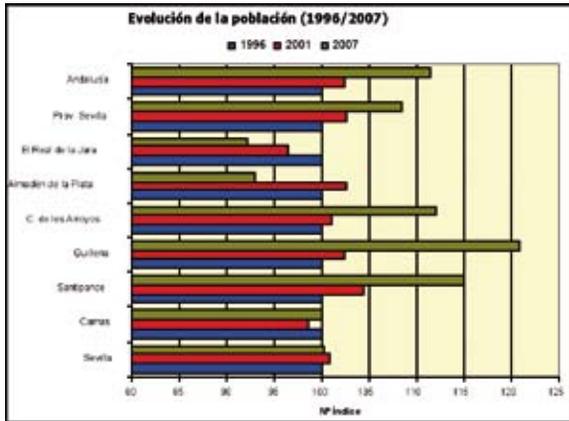
	Año		
	1996	2001	2007
Triacastela	970	919	811
Samos	2.242	2.125	1.768
Sarria	13.023	13.084	13.422
Portomarín	2.171	2.063	1.898
Palas de Rei	4.537	4.218	3.667
Prov. Lugo	370.303	364.125	355.176
Galicia	2.742.622	2.732.926	2.772.533

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Anuario Económico (La Caixa) y Caja España. Elaboración propia.

**PROV: LA CORUÑA**

	Año		
	1996	2001	2007
Melide	8.625	8.462	7.916
Arzúa	7.014	6.832	6.529
Santiago de Compostela	93.672	93.381	93.712
Prov. La Coruña	1.110.302	1.108.002	1.132.792
Galicia	2.742.622	2.732.926	2.772.533

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Anuario Económico (La Caixa) y Caja España. Elaboración propia.



Ejemplo de algunos de los gráficos obtenidos tras el análisis de la evolución de la población. Elaboración propia.

## 4. Análisis D.A.F.O.

Una vez que se ha llevado a cabo el análisis de los recursos humanos y la situación de los flujos turísticos en los municipios integrantes del Camino Jacobeo de la Vía de la Plata, continuamos con la realización de un análisis D.A.F.O., es decir, vamos a ver las diferentes debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades a las que se enfrentan este conjunto de municipios en la actualidad.

En líneas generales podemos destacar que el análisis D.A.F.O. (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) es una herramienta que nos permite plantear la situación actual de un territorio o población, en este caso de los municipios integrantes del Camino Jacobeo de la Vía de la Plata, y a través del mismo obtener un diagnóstico preciso que nos permita tomar decisiones coincidentes con los objetivos y las políticas planteadas por los distintos agentes implicados en el desarrollo de los mismos. Así es, que algunos autores definen el análisis DAFO como una forma de disponer el conocimiento adquirido en un diagnóstico para facilitar la identificación de estrategias y objetivos que se concreta en una matriz cuyas filas están ocupadas por las fortalezas y las debilidades, y las columnas corresponden a las oportunidades y las amenazas.

De esta manera dicho diagnóstico se puede dividir en dos apartados: el **Diagnóstico Interno**, que hace una reflexión de los puntos fuertes (fortalezas) y puntos débiles (debilidades) que presenta el conjunto de municipios de estudio, estableciendo el posicionamiento actual de cada uno de los agentes locales; y por otro lado el **Diagnóstico Externo**, que pretende identificar las oportunidades y amenazas desde un punto de vista global, con los que se podrá definir las líneas de desarrollo en el futuro.

Como he señalado anteriormente, las debilidades y fortalezas se identifican con los atributos del sistema interior; así pues las primeras enumeran los puntos débiles del sistema, es decir, aquellos aspectos en los que resulta deficiente para proporcionar a la población una adecuada calidad de vida; de este modo se consideran debilidades, por ejemplo, el desempleo, las limitaciones naturales para ciertos tipos de uso, la rigidez de los aprovechamientos agrícolas, el aislamiento y/o carácter periférico de una zona, las dificultades de accesibilidad interior, la insuficiente dotación de equipamientos, servicios e infraestructuras de apoyo a las actividades económicas. Por otro lado las fortalezas ponen de relieve los puntos fuertes del sistema, es decir, los aspectos en que el sistema dispone de ventajas comparativas y resulta bien dotado para proporcionar una buena calidad de vida a los ciudadanos: en este caso se trataría, por ejemplo; localización estratégica, calidad medioambiental, variados recursos naturales, etc.

Por lo que respecta a las amenazas y oportunidades, estas se asocian fundamentalmente al contexto exterior del ámbito del conjunto de municipios

analizados, como también ya se ha señalado anteriormente, y se refieren a aspectos más dinámicos de carácter coyuntural que pueden interferir en el funcionamiento del sistema interior por vía negativa: es el caso de las amenazas, o positiva: como son las oportunidades; no obstante también pueden detectarse amenazas y oportunidades internas al sistema. Así pues, se consideran amenazas, por ejemplo, otro tipo de acciones y las oportunidades identifican aspectos de los que puede beneficiarse el sistema.

Una vez descrito lo que identificamos como debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades, es el momento de señalar como se ha realizado el análisis de las mismas.

A grandes rasgos podemos destacar que el análisis de la matriz, descrita anteriormente nos va a ayudar a identificar los objetivos y líneas de acción que desarrollaremos más adelante. Una vez obtenidos los resultados del análisis nos implicaremos en los diferentes tipos de líneas estrategias existentes y que enumeramos a continuación:

- Estrategias de tipo adaptativo: orientadas a evitar que las debilidades impidan el aprovechamiento de las oportunidades.
- Estrategias de tipo ofensivo: dedicadas a fortalecer los puntos fuertes para aprovechar las oportunidades.
- Estrategias de tipo defensivo: orientadas a reducir las debilidades y a que éstas no incrementen el riesgo derivado de las amenazas.
- Estrategias de tipo reactivo: indicadas para fortalecer más los puntos fuertes y eliminar las amenazas.

En resumen de esta manera, una vez realizado el análisis DAFO, podremos observar las principales debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que se dan en el caso de este conjunto de municipios, y a partir de ese análisis poder vislumbrar las principales líneas estratégicas que permitan un desarrollo continuo y al mismo tiempo sostenible de los mismos.

## **4.1. Medio físico**

### **4.1.1 Debilidades**

La principal debilidad que encontramos en este caso es el hecho de que el camino pertenezca a múltiples términos municipales, lo que lleva a que el análisis y la gestión de todo el territorio ocupado por el camino sean más complicados.

Además de las elevadas temperaturas que se producen durante el verano y la irregularidad de las precipitaciones. Específicamente podemos destacar:

Escasa productividad del suelo, en la mayoría de los municipios: derivado de la geomorfología, geología y edafología. En gran medida nos encontramos en muchas ocasiones casi en exclusiva con la explotación de las dehesas.

A lo largo de todo el camino existen pocos puntos desde los que poder vislumbrar sus paisajes, y están muy focalizados.

Incendios en época estival: las precipitaciones anuales son muy heterogéneas, pero en la época estival las precipitaciones prácticamente son nulas. Durante estos meses, la aridez de todo el recorrido es extrema en determinados puntos, lo cual lleva a que el peligro de incendios en todo el territorio sea importante.

#### **4.1.2 Amenazas**

En este caso la principal amenaza del entorno físico es la posible degradación del medio como consecuencia de la fragilidad del ecosistema en aquellos lugares con menor vegetación. Además debemos destacar:

- Introducción de especies exógenas tanto en el medio acuático, que se han ido adaptando al ecosistema de los ríos, como al medio natural, no sin añadir problemas para el mismo.
- Falta de regeneración de las dehesas provocado por una sobreexplotación ganadera, que está dando lugar a un envejecimiento forestal con el consiguiente descenso en la productividad y en la fertilidad de los suelos. Así pues, la dehesa, a la que se le supone una doble función ecológica y productiva, presenta problemas tanto ambientales como económicos.
- Escombreras y vertederos de residuos sólidos urbanos, las escombreras y vertederos descontrolados pueden ser uno de los principales focos de contaminación de un determinado territorio.
- La proliferación descontrolada de segundas residencias clandestinas a lo largo y ancho de algunos puntos concretos del camino, y, puede convertirse en un hecho demasiado frecuente y que en muchos casos puede provocar una amenaza para el medio físico por su impacto ambiental o paisajístico y visual.
- Aumentar la conciencia ambiental. Es evidente que de nada servirá tomar medidas para el cuidado del entorno si el propio ciudadano no tiene conciencia de ello. Así pues, existen espacios que están muy poco cuidadas, siendo históricamente, lugares de interés a lo largo del recorrido del camino.

### 4.1.3 Fortalezas

El principal factor a favor de estos lugares es la diversidad de ecosistemas disponibles. Lo que puede dar lugar a un aprovechamiento de tipo turístico enfocado a mostrar el equilibrio existente en la actualidad entre la explotación y la conservación, cuyo ejemplo fundamental es la “dehesa”. También estos lugares pueden aprovecharse para la visión de aves y otras especies animales.

### 4.1.4 Oportunidades

Evidentemente el contar con una variedad de recursos tan importantes como los mencionados podría servir para conseguir la protección de algunos de los más representativos, para de esta manera evitar su desaparición. Del mismo modo no podemos olvidar que:

- El Camino Jacobeo de la Vía de la Plata, tiene en el turismo una actividad económica preponderante, y debe seguir intentando potenciar su patrimonio histórico, artístico, natural y arqueológico.
- El extenso territorio recorrido por el camino y su calidad ambiental y paisajística, podrían ser utilizadas como complementos al atractivo que ya tiene el mismo.
- Potenciar el turismo de calidad, sostenible e innovador en el que se interrelacionen la cultura y el ambiente, debe servir para aumentar la demanda, la estacionalidad y la estancia media de los turistas que visitan los municipios integrantes del camino.
- Aprovechar los embalses existentes para realizar actividades deportivas o de recreo como la pesca, el piragüismo, la vela, la natación o el remo recreativo.
- Los municipios integrantes del “camino” deben explotar todas sus potencialidades a través de actividades que sirvan para conocer la naturaleza, y que sean lo suficientemente atrayentes para el turista como para que además de ver monumentos, vengan a disfrutar de la naturaleza.
- La puesta en marcha de actividades para el conocimiento del medio como Vías (a pie, en bicicleta, a caballo, ...), excursiones guiadas, etc., y la instauración de servicios de hostelería y restauración como casas rurales, deben servir para completar y complementar las actividades que realiza el turista tradicional.

## 4.2. Recursos humanos

### 4.2.1 Debilidades

Las debilidades más importantes que encontramos en la mayoría de los municipios integrantes de este camino jacobeo son fundamentalmente el alto grado de envejecimiento de la población, que es el resultado de un índice de mortalidad elevado evidentemente y la escasa natalidad, lo que da como resultado un claro crecimiento natural negativo que impide el crecimiento y desarrollo de los municipios, al mismo tiempo que la densidad de población es bastante baja. Otros puntos destacables detectados son:

- Escaso porcentaje de ocupados en el sector secundario en relación con el terciario.
- Bajo número de empresarios que emplean personal.
- Altos valores de desempleados y demandantes de empleo en el sector terciario.
- Preocupante porcentaje de parados y demandantes en ciertos grupos de edad.
- Mayor número de mujeres desempleadas y demandantes de empleo que de hombres.
- Desequilibrios entre sexos en la tasa de actividad.
- Mayor porcentaje de estudiantes y de personas dedicadas a las labores del hogar, con respecto a la media.
- Elevado envejecimiento de la población, con posible incremento del número de jubilados.
- Escasa presencia del colectivo joven en la sociedad.

### 4.2.2 Amenazas

Una de las amenazas principales es que continúe el aumento de la mortalidad resultado del envejecimiento que hemos podido verificar a lo largo de este estudio, cuando veíamos los datos de los diferentes municipios. Por otro lado a la hora de analizar la situación del empleo observamos que en la actualidad existen buenas posibilidades de empleo para aquellas personas con una cualificación intermedia mientras que los que cuentan con mayor formación no encuentran una oferta adecuada en estos momentos. Del mismo modo más específicamente hemos detectado:

- Fuga de profesionales y personas con unos niveles académicos excelentes, por falta de oportunidades, en los municipios de menor tamaño.

- Falta de mayor iniciativa emprendedora de la población activa local.
- Evitar la pérdida de población potencialmente activa (jóvenes), municipios de tamaño pequeño y medio.
- Contrarrestar la apatía e indiferencia de los trabajadores a la hora de incorporarse a nuevos proyectos
- Excesiva dependencia profesional del sector terciario.
- Estructura productiva con dificultad de generar empleo estable.
- Escasa proporción de jóvenes y un continuo grado de envejecimiento poblacional.
- Preocupación por el desempleo de larga duración y de los que buscan trabajo por primera vez.
- Débil cultura empresarial.
- Posible desequilibrio entre el envejecimiento de la población (no activos) y el colectivo activo de la sociedad.

#### **4.2.3 Fortalezas**

Como fortaleza podemos destacar que la tasa de actividad es muy alta en la mayoría de los municipios lo cuál es un indicador positivo, y, demuestra que la población en edad de trabajar tiene altas posibilidades de encontrar trabajo, aunque no sea específicamente para lo que se ha preparado, o tenga que cambiar de municipio de residencia. En concreto podemos destacar:

- Alto porcentaje de población potencialmente activa.
- Importante número de personas ocupadas.
- Excelente calidad y cualificación de los recursos humanos.
- Estabilización en el número de desempleados.
- Alto nivel educativo y de cualificación de la población parada.
- Mayores valores y tasas de población activa que de no activa.
- Menores porcentajes de jubilados y retirados con respecto al resto de municipios, en la mayoría de los importantes.
- Municipios con numerosas posibilidades de dar ocupación a gran parte de este colectivo no activo.

- La carga de la población no activa está garantizada por las nuevas generaciones.
- Alto número de estudiantes, como potencial activo para los municipios a corto y medio plazo.

#### **4.2.4 Oportunidades**

La oportunidad principal a la que se enfrentan estos municipios, es que es necesario entre otras cosas diversificar las actividades ya que centrarse en una no es muy beneficioso, ya que si la misma falla, caería todo el sistema. También hay que destacar:

- Grandes posibilidades de desarrollo, gracias al elevado número de trabajadores cualificados.
- Potenciar la colaboración entre los centros educativos y el tejido empresarial, para crear mayores oportunidades de empleo.
- Apostar por las profesiones tradicionales y de artesanía.
- Crear uso municipios apetecibles para el colectivo activo joven, como fuente de progreso.
- Concienciación de los agentes sociales y empresariales para la formación profesional continuada.
- Aumentar las facilidades para aquellas familias, donde los principales miembros del hogar trabajan.
- Buenas infraestructuras educativas, para la correcta formación del colectivo estudiantil (potencial activo).
- Municipios con excelentes condiciones de habitabilidad para el gremio de jubilados y retirados.
- Favorecer las posibilidades de empleo para los discapacitados.
- Fomento de nuevos proyectos que sirvan para reactivar a esta población no activa.

### **4.3. Sectores económicos**

#### **4.3.1 Debilidades**

Las principales debilidades se derivan principalmente de que la actividad económica en la mayoría de los municipios integrantes del Camino Jacobeo

de la Vía de la Plata tiene bastante dependencia del sector terciario, y este es bastante irregular y de marcada estacionalidad principalmente por enfocarse a la hostelería. Además el paro femenino sigue siendo muy importante, como veíamos en el apartado dedicado al desempleo. Además el tejido industrial es escaso y se basa fundamentalmente en la construcción. En el caso del sector agrario nos encontramos fundamentalmente con empresas familiares poco productivas y familiares. Además podemos señalar:

- Pérdida de importancia y protagonismo del sector primario en la economía.
- Incremento de las ventas y arrendamientos de la superficie agrícola.
- Recorte en el número de empresarios agrarios titulares.
- Decrecimiento de las ayudas económicas de la Unión Europea (remodelación de la PAC).
- Insuficiente incorporación de mano de obra cualificada al sector agrario.
- Ligero descenso de la construcción entre 1999-2004 en número de licencias.
- Descenso del número de licencias en algunos subsectores industriales (energía, maderera, extractiva, etc.).
- Algunas zonas industriales forman un espacio heterogéneo, poco ordenado, con suelo vacante.
- Falta de coordinación para el apoyo de la producción.
- Poca complementariedad entre actividades dentro de los polígonos industriales.
- Problemas de circulación en determinados cascos urbanos.
- No existe una política de utilización de energías alternativas (total dependencia petróleo, electricidad, ...).
- Escasa integración de la ecuación Ciencia-Tecnología-Mercado-Empresa.
- Poca presencia de servicios técnicos a las empresas.
- Insuficiencia de emprendedores, innovadores e inversores.
- Dificultad a la hora de abordar grandes proyectos económicos.
- Mejores políticas de integración público-privado.

### 4.3.2 Amenazas

Como hemos señalado antes una amenaza importante es la inexistencia de actividades diversificadas, que hace que el mercado laboral funcione casi exclusivamente de un sector lo que provoca una inestabilidad constante. Otra amenaza es la atracción de núcleos importantes cercanos que absorben a la población sin empleo. En el caso del sector primario la amenaza principal es la alta dependencia existente en la actualidad de las subvenciones. Lo que resta productividad a unas tierras de por sí poco productivas. En el secundario el gran problema es la falta de tejido industrial y en el terciario la escasa maniobrabilidad del pequeño comerciante y el control de los flujos turísticos. A grandes rasgos podemos destacar:

- Estructura productiva agraria incapaz de generar empleo estable de forma sostenible.
- Reubicación en otros sectores de los trabajadores cualificados agrarios que abandonan la actividad del campo.
- Falta de polígonos industriales totalmente cualificados.
- Escaso reconocimiento social de la figura del empresario.
- Requerimiento de mayores niveles de I+D+i.
- Falta colaboración entre las industrias y empresas del sector.
- Fuga de profesionales y personas con preparación académica hacia otras zonas con mayores posibilidades.
- Mayor concordancia de crecimiento entre el sector secundario y el terciario.
- Explorar nuevas industrias para no acabar dependiendo de las más desarrolladas del sector.
- No crear un ambiente de colaboración y relación con otras zonas regionales y nacionales.
- Alta dependencia de la actividad terciaria en las economías municipales.
- Mejor coordinación y relación más estrecha en el crecimiento empresarial de los sectores secundarios y terciarios.
- No cesar en la renovación de los servicios municipales.

### 4.3.3 Fortalezas

La existencia de oportunidades de empleo aún poco explotadas mediante la utilización de recursos actualmente infrautilizados, además de poder diversificar actividades aunque actualmente no se esté realizando. Además se ha detectado:

- Algunos municipios disponen de gran capacidad de infraestructuras para comercialización, producción, distribución, etc.
- Mayor mecanización del sector (incremento maquinaria entre 1982-1999).
- Situación geográfica estratégica e inmejorable accesibilidad.
- Abundancia de recursos (energéticos, comunicaciones, espacio, etc.).
- Recursos Humanos perfectamente formados y cualificados.
- Disponibilidad de espacios multifuncionales industriales, como elemento integrador y modelador de los municipios.
- Gran posibilidad de desarrollo industrial ligado al transporte.
- Amplio y variado tejido de actividades donde poder integrar la producción.
- Favorable situación del turismo, facilita la atracción de nuevas actividades terciarias.
- Modernizar y especializar el comercio para competir en ámbitos mayores que los actuales.
- Potenciar los servicios, para aumentar su influencia funcional e impulsar un crecimiento urbano cualitativo.
- Patrimonio de interés arquitectónico-cultural para ubicar actividades terciarias.

#### 4.3.4 Oportunidades

Se trata fundamentalmente de mejorar la gestión de los recursos actuales e incentivar la creación de cooperativas que permitan que el valor añadido de los productos no se marche fuera de estos municipios. En el sector primario hay que conseguir la valoración de la calidad de los productos obtenidos e incentivar la comercialización de determinados productos. En el caso del sector secundario es necesario aprovechar la ubicación privilegiada de los municipios para atraer inversiones y en el terciario afianzar el comercio haciéndolo más atractivo mediante nuevas fórmulas y en el caso del turismo apostando por la calidad frente a la cantidad, sin llegar a abusar de esa cuestión, que puede llegar a provocar un efecto inverso al deseado. En este caso se ha detectado:

- Es necesario tener en cuenta la situación geográfica, las infraestructuras, servicios y comunicaciones.
- Incentivar las iniciativas e innovaciones en el sector primario.
- Definir una marca de calidad de producción y distribución de los productos primarios.

- Facilidad de los municipios para acceder a servicios de producción, innovación, formación, equipamientos, etc., necesarios.
- Disponibilidad de factores para la atracción de nuevas y diversificadas actividades (recursos naturales y humanos, equipamientos, ...).
- Reforzar la competitividad basada en el I+D+i y la calidad.
- Mantenimiento y crecimiento de empresas trasnacionales.
- Tejido empresarial secundario que se apoye en un cierto espíritu emprendedor para su impulso.
- Principales subsectores secundarios deben apostar por su expansión supra-municipal.
- El clima de estabilidad de los municipios incitan a definir nuevos proyectos de futuro.
- Aprovechando la base secundaria, facilitar la atracción de nuevas empresas.
- Municipios con facilidad de soporte de los servicios y equipamientos de nivel superior (universidad, hospitales, centros culturales, etc.).
- Inmejorables características para la atracción y diversificación de nuevas actividades terciarias.
- Apostar por las nuevas tecnologías, tendencias y estrategias, para su aplicación en los servicios.
- Buenas condiciones y calidad de los recursos humanos (formación, actitud, mentalidad, etc.).
- Establecer ideas autóctonas de servicios a la producción.
- Fomentar el espíritu emprendedor y de iniciativa empresarial.
- Estudiar nuevas formas de relaciones laborales, institucionales, personales, etc., para el progreso.

## 4.4. Sistema de transportes e infraestructuras

### 4.4.1 Debilidades

Una debilidad fundamental es la inexistencia de una red de transporte público, diario y continuo entre determinados municipios de tamaño medio y los pueblos que los circundan, lo que va en contra del desarrollo de ambos ya que en los dos casos se obtendrían beneficios. Del mismo modo también se ha detectado:

- Jerarquización viaria condicionada por el crecimiento urbanístico de las ciudades.
- Deficiente accesibilidad en ciertas zonas.
- Insuficiente número de plazas de aparcamiento, en municipios con fuerte atracción turística.
- Mejor coordinación de competencias en la planificación y gestión de transportes e infraestructuras de accesibilidad.
- Evitar superposiciones del tráfico local y de larga distancia en los accesos.
- El transporte basado en el uso del automóvil particular propicia altos niveles de ruido y contaminación, en los municipios de mayor tamaño.

### 4.4.2 Amenazas

La amenaza principal la constituye la cercanía de determinados municipios a otros de mayor rango, que al presentar una oferta mayor y más diversificada absorbe a la población de los alrededores, e incluso a su propia población. También se ha detectado:

- Escasa mentalidad para el uso del transporte público y colectivo (dependencia total del automóvil).
- Los problemas de circulación en determinadas zonas no debe condicionar el crecimiento de determinados municipios.
- Retraso de determinadas infraestructuras vitales para la comunicación con el resto de vías de comunicación.
- Conflictos circulatorios urbanos a causa de la insuficiente conexión entre las áreas periféricas y el centro de determinados municipios.

### 4.4.3 Fortalezas

Una fortaleza fundamental de estos municipios deriva de su perfecta ubicación en el cruce de diferentes vías de comunicación, lo que permite un acceso rápido desde ahí a los diferentes mercados. También hay que destacar:

- La estructura urbana, permite disponer de buenos equipamientos e infraestructuras para la movilidad.
- Perfecta ubicación en un eje consolidado de transporte y comunicaciones.
- Buenas comunicaciones interregionales y nacionales.
- Buenos tiempos mínimos de acceso a las ciudades desde el resto de la región.
- Efectiva oferta de transporte público.
- Alto porcentaje de hogares con disponibilidad de automóvil.
- Cascos urbanos compuestos por vías respetuosas con la protección del medio ambiente y vertebradoras de espacios multifuncionales.

#### **4.4.4 Oportunidades**

Evidentemente es necesario aprovechar la situación, como señalábamos en el punto anterior, para competir con otros núcleos similares pero con una situación menos favorecedora, sirviendo esto como foco de atracción de visitantes y al mismo tiempo empresas de tipo medio que puedan absorber la demanda actual de empleo. Ya que la instalación de grandes empresas supondría un grave impacto y al mismo tiempo excedería la mano de obra existente en determinadas zonas. Específicamente podemos destacar también:

- Creación de una serie de ciudades del transporte, especializadas en las actividades del transporte por carretera.
- Mantener y potenciar la situación estratégica de determinados municipios.
- Definir un modelo de movilidad, que ponga en práctica una coherente política de accesibilidad externa e interna.
- El posicionamiento estratégico regional de determinados municipios, con respecto a la península suscita un nuevo desarrollo empresarial e industrial.

## 4.5. Turismo

### 4.5.1 Debilidades

Las principales debilidades se derivan principalmente de que la actividad turística en la mayoría de los municipios integrantes del Camino Jacobeo de la Vía de la Plata es bastante irregular y de marcada estacionalidad principalmente por enfocarse a esta actividad mayoritariamente. Además la escasa diversificación de la oferta de servicios turísticos es muy importante, como veíamos en el apartado dedicado análisis del sector turístico. De este modo podemos destacar:

- La mayoría de los municipios integrantes del camino son considerados como un destino de paso.
- Marcadas limitaciones de la oferta hotelera y de restauración.
- Fortalecer la dedicación de la iniciativa privada al incremento de la calidad de los servicios turísticos.
- Escasa diversificación de la oferta de servicios turísticos (salvo en los casos de la hotelería y la restauración).
- Reducida oferta de actividades complementarias para aumentar los días de estancia.
- Débil márketing turístico.
- Fortalecimiento de las iniciativas públicas, ya que aunque sean numerosas las iniciativas públicas en materia turística, pocas se consolidan y se les da un seguimiento continuado y eficaz.

### 4.5.2 Amenazas

Una de las amenazas principales que nos encontramos es la falta de un rasgo identificativo común para todo el territorio dentro del Camino Jacobeo de la Vía de la Plata. Del mismo modo más específicamente se ha detectado:

- Estacionalización de la demanda turística a unas fechas concretas, lo que perjudica el desarrollo de este sector.
- Falta de una marca identificativa de todo el recorrido.
- Políticas en materia de turismo, gestionadas independiente por los diferentes ayuntamientos y comunidades autónomas, en vez de realizar proyectos conjuntos de mayor calado.

### **4.5.3 Fortalezas**

Como fortaleza podemos destacar el alto nivel de atracción de este itinerario tanto de manera turística, como cultural. En concreto podemos destacar:

- Su atractivo turístico por historia, patrimonio, naturaleza, cultura, gastronomía, etc.
- Oferta hotelera y de restauración variada y con enclaves privilegiados.
- Oferta hotelera dotada de buenas infraestructuras, la mayoría de reciente construcción.
- Importante número de turistas interesados por el turismo cultural.
- Existencia de diferentes servicios complementarios: aparcamientos, dársenas para autobuses, centros de acogida, centros de interpretación.

### **4.5.4 Oportunidades**

Las oportunidades principales a las que se enfrentan estos municipios en materia turística son las siguientes:

- La creación de nuevas infraestructuras, que permitan una mayor accesibilidad, como por ejemplo es la finalización de la A-66-Vía de la Plata.
- Seguimiento de los planes de mejora de la accesibilidad, de desarrollo sostenible y de la comercialización de los productos turísticos y culturales desarrollados en otras zonas con potencial en materia turística.
- Creación de una Marca Turística identificativa de todo el camino, para poder llevar a cabo un seguimiento de la calidad de la oferta, y al mismo tiempo servir de señal de calidad.
- Complementar la oferta turística, adjuntando otros destinos nacionales, o en este caso, por la proximidad de la frontera de carácter transfronterizo. Para lograr mayor demanda.

## 5. Plan de acción

En primer lugar hay que señalar, que el Plan de Acción constituye el núcleo de las acciones a desarrollar, para lograr poner en marcha las potencialidades socio-económicas de estos municipios, ya que nos planteamos como objetivo fundamental lograr que el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata sea diferente, dinámico, innovador, accesible y sobre todo atractivo.

Y este es un punto tan importante por el hecho, de que es dónde confluyen todas las actividades realizadas con anterioridad, poniéndose sobre la mesa las conclusiones derivadas del estudio y el análisis DAFO, con el fin de plantear una serie de acciones que se creen necesarias para dirigirnos hacia ese “*desarrollo*”.

### 5.1. Líneas Estratégicas

Podemos definir las “*Líneas Estratégicas*” como los objetivos genéricos a perseguir con la aplicación del Plan de Acción, y que se verán concretados a través de los Programas, que a su vez están integrados por Proyectos que son materializados a través de unas Acciones.

De este modo para que los municipios integrantes de esta Vía puedan rentabilizar al máximo sus oportunidades de progreso en este principio de milenio; se describen, a continuación, una serie de propuestas de actuación, dirigidas tanto a los agentes privados como a las instituciones públicas, y a las comunidades anfitrionas, con la intención de invitarles a todos a una colaboración y entendimiento mutuo más estrecho para la mejora de cada uno de los ámbitos que intervienen en la mejora de esta Vía como destino turístico:

Así pues, se plantean a continuación las siguientes Líneas Estratégicas para el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata:

- Línea estratégica 1: **dinamización industrial**
- Línea estratégica 2: **reactivación y renovación del sector terciario**
- Línea estratégica 3: **mejora y adecuación de infraestructuras y dotaciones**
- Línea estratégica 4: **desarrollo y potenciación turística**

### 5.1.1 Dinamización industrial

#### Actividad a desarrollar para lograrlo:

##### *Adaptación y refuerzo de las infraestructuras:*

1. Mejorar las infraestructuras de abastecimiento eléctrico, de agua, depuración de aguas residuales, adaptándolas a las necesidades actuales y con vistas al desarrollo futuro.
2. Realización de circunvalaciones que comuniquen los polígonos y áreas industriales entre sí y con las carreteras principales, para evitar molestias en los núcleos urbanos y al mismo tiempo facilitar la accesibilidad de las empresas.
3. Desarrollar servicios que permitan mayor competitividad productiva.
4. Crear centros logísticos, para el intercambio de mercancías, siendo este un elemento clave para la llegada de nuevas empresas.

##### *Afianzar el desarrollo industrial y las nuevas tecnologías.*

1. Incentivar los nuevos sistemas de comunicación e información como es Internet, la telefonía móvil, y demás sistemas digitales actuales.
2. Utilizar los sistemas anteriores para aumentar la promoción industrial y empresarial.
3. Facilitar el acceso a los nuevos sistemas de comunicación e información al sector industrial.
4. Promover la formación de los empresarios a los nuevos sistemas de comunicación e información.

##### *Incentivar planes de desarrollo conjuntos.*

1. Gestión y administración conjunta de los recursos necesarios para el desarrollo industrial de los municipios de manera global e integrada.
2. Adjudicar las competencias para desarrollar estos planes a los agentes públicos involucrados en este impulso industrial.
3. Coordinación de todas las administraciones, municipales y supramunicipales implicadas, de manera conjunta para lograr mayor impulso.
4. Crear una Comisión que controle el cumplimiento de las estrategias relacionadas con el progreso de la industria, a través de diferentes indicadores, de manera que se pueda conocer el grado de desarrollo obtenido.

### **5.1.2 Reactivación y renovación del sector terciario**

#### **Actividad a desarrollar para lograrlo:**

##### *Reactivación comercial.*

1. Fomento de las nuevas tecnologías, formas de comunicación e información, para su aplicación y aprovechamiento en el sector comercial.
2. Promoción exterior de los productos comerciales, para conseguir exportar con una marca de identidad propia.
3. Incentivar la creación de asociaciones comerciales, para mejorar la competitividad de los empresarios frente a la supremacía de las grandes superficies comerciales.
4. Desarrollo de nuevos centros de almacenaje, distribución, comercialización, para conseguir abaratar costes.
5. Potenciar la fórmula mixta de comercio-ocio, como incentivo para atraer a los clientes y aumentar el desarrollo del sector comercial, y por supuesto su atracción.
6. Mejorar las técnicas y procesos de producción y comercialización terciarios.
7. Aprovechar los propios recursos internos para la diversificación de la actividad del sector terciario e inclinarse a nuevos mercados que aumenten la oferta.

### **5.1.3 Mejora y adecuación de infraestructuras y dotaciones**

#### **Actividad a desarrollar para lograrlo:**

##### *Mejorar la accesibilidad a los núcleos urbanos.*

1. Poner en marcha un plan de accesibilidad global.
2. Eliminar las barreras arquitectónicas, para facilitar la accesibilidad de las personas con dificultades.
3. Mejorar los accesos a los núcleos urbanos (señalética, etc.).
4. Ubicar las estaciones de tren y autobús en puntos estratégicos, accesibles y cómodas.
5. Promover e incentivar un mejor y mayor uso de los transportes públicos.
6. Continuar con la peatonalización de los centros urbanos, en los municipios donde esta política está aun poco desarrollada.
7. Fomentar la circulación interna con los municipios más próximos, para facilitar el acceso al comercio y las actividades y servicios no disponibles en sus municipios.
8. Adecuar las carreteras, vías y caminos comarcales, ya que estos también son importantes para el desarrollo endógeno de los municipios.

*Mejora de las dotaciones de carácter público.*

1. Aumentar el número de centros sanitarios, de manera que esté cubierta la demanda actual, y aumentar el bienestar de los habitantes de los municipios analizados.
2. Fomentar la creación de centros de día, es decir, centros donde se atiende a las personas mayores y enfermas durante el día, para que sus familiares puedan desempeñar sus tareas diarias.
3. Aumentar la formación y preparación de los recursos humanos en materia sanitaria y asistencial, para poder atender a la importante cantidad de población residente en los municipios analizados en este estudio.
4. Facilitar el acceso de la población a los nuevos medios de comunicación, como es Internet.
5. Coordinación, eficacia y modernización de las instituciones públicas, ya que son las que en mayor medida canalizan las diferentes acciones a desarrollar para lograr el desarrollo de estos municipios.
6. Fomentar el mercado de viviendas en los municipios donde la oferta sea más reducida, de modo que la población tiene menos posibilidades de adquirirlas, y muchos habitantes las adquieren en otros municipios.
7. Refuerzo de las infraestructuras culturales (casas de cultura, teatros, cines, etc.).
8. Fomentar la creación de centros y espacios multifuncionales, (cívicos, de atención a la tercera edad, talleres formativos, culturales, polideportivos, guarderías infantiles, ...), para el encuentro de los ciudadanos.
9. Gestión y utilización razonable de los recursos naturales, ya que su disposición es reducida.
10. Crear programas de educación para fomentar el bienestar de la población, de tipo medioambiental, sanitarios, etc.
11. Equipar a los municipios con mobiliario público adaptado y homologado. (Iluminación, agua, seguridad, etc.).

#### **5.1.4 Desarrollo y potenciación turística**

Desde el punto de vista turístico, con el fin de desarrollar y potenciar la actividad turística a lo largo de todo el Camino Jacobeo de la Vía de la Plata y ampliar la estancia de los visitantes se proponen las siguientes acciones:

### *Desarrollo turístico*

- Diversificación de productos turísticos.
- Fomentar la realización de recreaciones históricas, aprovechando las escenografías en vivo de diferentes enclaves patrimoniales que poseen muchos de los municipios del camino. De este modo se consigue una doble función, ya que por un lado se atraen visitantes y por otro se dan a conocer determinados lugares y al mismo tiempo se genera también empleo.
- Puesta en marcha de complejos de ocio relacionados con la temática del camino y su historia, fundamentalmente los meses de primavera y verano, manteniendo actividades relacionadas con esta misma temática durante el resto del año.
- Fomentar la realización de concursos, premios, certámenes de pintura, certámenes fotográficos, etc., relacionados con el camino y los municipios que lo integran, como respaldo a esa marca de identidad, a la que hemos hecho referencia ya varias veces a lo largo de este trabajo.
- Desarrollar actividades complementarias que tengan relación con las otras formas de turismo, que actualmente se están desarrollando, como es el caso del ecoturismo, agroturismo, el senderismo y otras actividades deportivas, de ocio y entretenimiento en general.
- Aumentar la cantidad de servicios complementarios disponibles para el viajero, de manera que no tenga problemas a la hora de aumentar los días de estancia en cualquiera de los municipios integrantes del camino.

### *Infraestructuras turísticas*

1. Ofertar los recursos turísticos desde los establecimientos relacionados con este tipo de actividad. Es decir, por ejemplo sería conveniente que los servicios de alojamiento dispusieran de información completa y actualizada de los recursos y actividades que se pueden realizar, para transmitirla a diario, a su respectiva clientela.
2. Llevar a cabo un plan de revisión y mejora de las infraestructuras de transporte existentes, para poder determinar en que estado se encuentran y las principales deficiencias detectadas, y, a continuación priorizar y llevar a cabo la recuperación, ó creación en el caso que así se considere, de las mismas para favorecer la accesibilidad a los distintos municipios y por ende el bienestar de la población residente en los mismos y de todas aquellas personas que los visiten en un determinado momento.

3. Llevar a cabo la recuperación de ciertos lugares y entornos de interés histórico-artístico, adecuación de vías, etc. A través de diferentes tipos de fondos y ayudas, de este modo, una vez más conseguiremos una doble función, en este caso se trata de recuperar y conservar patrimonio y al mismo tiempo promover la creación de empleo.

*Marketing Turístico:*

- Crear una “Marca Identificativa” del Camino, como seña de “identidad y calidad” del mismo.
- Realizar material de propaganda turística. Elaboración de distintos manuales globales de recursos turísticos de todo el camino en su conjunto.
- Poner en marcha una campaña publicitaria en los medios de comunicación.
- Promoción:
  1. Captar a los turistas de fin de semana y puentes, ya que suponen un porcentaje importante de visitantes.
  2. Crear itinerarios globales de carácter temático, relativos al camino, su historia, tradiciones, peculiaridades, etc.
  3. Aprovechar la cercanía geográfica con Portugal para la promoción del camino como destino turístico en el país vecino.

## 6. Plan de seguimiento

El Plan de Seguimiento es la herramienta para evaluar el grado de ejecución del Plan de Acción, de manera que se evalúa el grado en que los municipios avanzan hacia la sostenibilidad, y fundamentalmente a los retos señalados. El seguimiento se lleva a cabo por medio de una batería de indicadores apropiados a los municipios, que cada cierto tiempo se calculan, de manera que permiten ver la evolución de los municipios en esos aspectos. Este sistema de indicadores, es una herramienta que permite evaluar la incidencia de las actividades propuestas en el entorno, tanto ambientales como sociales y económicas, y conocer de esta manera si el desarrollo producido se ajusta a los objetivos de sostenibilidad planteados.

A través de este seguimiento se obtienen una serie de datos, que una vez analizados e interpretados, nos van a servir de punto de partida tanto para la evaluación de las medidas establecidas, por un lado, como para la revisión de las propuestas establecidas en el estudio de caracterización, y potencialidades socio-económicas. En nuestro caso, en concreto se ha pensado en la creación de una comisión, que sería la encargada de realizar el seguimiento de los indicadores y al mismo tiempo establecer los mismos, que corroborará el cumplimiento o no del plan de acción y del mismo modo informará a las autoridades locales, autonómicas, nacionales, etc., a los principales agentes locales y a la población en general el grado de cumplimiento del plan de acción planteado y como evolucionan los indicadores encargados de su seguimiento. Como ejemplo a continuación se muestra un listado de posibles indicadores a tener en cuenta, para llevar a cabo el seguimiento del plan de acción a desarrollar en el caso que nos ocupa:

### Indicadores

Variación de la población	% Paro sobre población	Actividades comerciales minoristas
Actividades de restauración y bares	Índice turístico	Índice de actividad económica
Tasa de envejecimiento	Tasa de natalidad	Tasa de reemplazo generacional

## 7. Problemas de implantación

Cuando se presenta un plan con diferentes líneas de actuación, se trata de un proceso de mejora permanente, que parte de las oportunidades de desarrollo locales, fomenta la participación ciudadana y pretende alcanzar la justicia social y la equidad en los municipios; es un instrumento de gestión municipal integral que aplica el criterio de desarrollo sostenible. Su implantación va a suponer un cambio en la organización y en la prestación de los servicios municipales, de este modo es evidente que son muchos y variados los problemas que suelen producirse al intentar poner en práctica estas iniciativas. Generalmente se han detectado una serie de problemas que se repiten en la mayoría de los casos donde existen líneas de acción ya puestas en marcha, entre otros destacan:

- Nueva concepción de los servicios administrativos tradicionales, potenciando nuevos servicios de atención a los ciudadanos, tales como las oficinas de información al ciudadano, centros sociales, puntos limpios, etc., en detrimento de los servicios municipales tradicionales que mencionaba al principio (por ejemplo: recaudación, secretaría, ...).
- Hacer coincidir las distintas voluntades políticas presentes en un Ayuntamiento, siendo esto más complicado en los niveles superiores, provincial, autonómico, etc.
- Falta de coordinación entre la administración local, con la administración autonómica y estatal.
- Falta de recursos económicos en los municipios, para llevar a cabo determinadas líneas estratégicas plasmadas en el plan de acción.
- Problemas para la aplicación práctica del principio “piensa globalmente actúa localmente” o “procesos de la base a la cumbre” y no al contrario, que es lo que suele suceder al final.

## 8. Conclusiones

En definitiva tras el análisis de los municipios integrantes del Camino Jacobeo de la Vía de la Plata, podemos verificar que el sector turístico presenta una fuerte estacionalidad, al mismo tiempo que en la actualidad hay una evidente escasez de actividades alternativas de ocio, y, falta una promoción específica a nivel nacional fundamentalmente, basada en la edición de nueva documentación turística conjunta, como rasgo identificador del camino.

Del mismo modo hay que señalar las dificultades derivadas del pequeño tamaño de las empresas existentes, lo que implica altos costes de producción, nivel tecnológico limitado y carencias en la promoción. Del mismo tiempo derivado de su carácter, cuentan con pocos trabajadores, en la mayoría de los casos familiares del propietario. La existencia de empresas de pequeño tamaño, demuestra su poca especialización, falta de servicios, y las dificultades para la promoción y comercialización de sus productos en el exterior.

En el caso de la población, se evidencia un alto envejecimiento de la población, en la mayoría de los municipios analizados, derivado de la reducida natalidad, y el aumento de la mortalidad, como consecuencia del elevado envejecimiento de la población. Al mismo tiempo se produce la marcha de la población más joven, en dirección a los municipios de mayor envergadura y por ende con mayor dinamismo y capacidad para acoger a esta población, encontrándonos entonces con un problema de marcado carácter crónico.

Después de detectar las necesidades fundamentales de los principales sectores que dominan en los municipios, se plantean unos objetivos para mejorar la situación actual. De manera que las estrategias que hemos señalado anteriormente en el Plan de Acción deben basarse en cinco objetivos principales:

**Ofrecer un marco de acción común.**

Hay que demostrar que el desarrollo es cuestión de todos, tanto de las distintas Administraciones como de la población en general, formando entre todos un solo conjunto.

**Anteponer el desarrollo sostenible en las diferentes decisiones.**

**Ofrecer coherencia en la definición y evaluación, es decir, ver si se cumple lo establecido de antemano.**

**Explicar las oportunidades, la solidez y las deficiencias de los municipios.**

Evidentemente es necesario conocer cuáles son los puntos fuertes hacia los que dirigir los diferentes esfuerzos, para lograr el desarrollo de los municipios, siendo este el objetivo fundamental del trabajo que se presenta mediante este estudio del Camino Jacobeo de la Vía de la Plata.

**Ofrecer medidas e indicadores comunes.**

Es necesario contar con una serie de indicadores que nos permitan conocer si se está produciendo ese desarrollo y de que manera, para ver si es necesario realizar alguna modificación.

Así pues, en líneas generales se deben cumplir los siguientes principios generales para la justa aplicación en las estrategias señaladas:

**Integración de los objetivos económicos, sociales y medioambientales:** se trata de hallar soluciones que beneficien al mismo tiempo al medio ambiente, la economía y la sociedad, y esto solo es posible si las decisiones y el proceso de toma de decisiones contemplan estos tres aspectos de manera inseparable.

**Igualdad intergeneracional:** consiste en tomar las decisiones con vistas a largo plazo, ya que en muchas ocasiones las decisiones tomadas a corto plazo han provocado el surgimiento de otros problemas no previstos para el futuro.

**Evaluación y mejora de la identidad física y cultural:** se basa en lograr que los objetivos de tipo económico sirvan para respaldar a los de tipo cultural y medioambiental.

**Satisfacción de las necesidades básicas de la población:** evidentemente es necesario satisfacer las necesidades básicas de la población, ofreciendo todo tipo de oportunidades de empleo, sanidad y demás servicios e infraestructuras.

**Buscar la participación y colaboración de la sociedad en general:** finalmente es necesario implicar a la población para que muestre sus ideas y aporte su conocimiento a un proyecto que debe lograr el desarrollo de los municipios que nos ocupan.

En el caso de los municipios integrantes del “*Camino Jacobeo de la Vía de la Plata*” se trata por tanto de potenciar fundamentalmente:

- Creación y potenciación de los mecanismos y acciones que favorezcan la unidad, la identidad territorial y el equilibrio territorial.
- Potenciación del sector industrial y comercial.
- Potenciación del turismo
- Desarrollo de una marca de identidad común: “*Camino Jacobeo de la Vía de la Plata*”
- Recuperación, conservación, y, quizás lo más importante, el uso de los recursos arquitectónicos, culturales y naturales.

Pero para que todo esto sea posible es necesario tener una visión global e integradora, sin exclusiones, de todos los municipios que se localizan a lo largo de este “*Camino Jacobeo*”, y que todas las políticas que inciden sobre este territorio estén gestionadas de manera conjunta por los agentes socioeconómicos que interactúan en el mismo a día de hoy (administrativos, políticos, económicos, etc.).

## 9. Bibliografía

- ASOCIACIÓN DE LOS AMIGOS DEL CAMINO DE SANTIAGO VÍA DE LA PLATA DE SEVILLA. (2001): **Vía de la Plata. Guía del Camino Mozárabe de Santiago**. Ed. Diputación de Sevilla.
- CEREZO, J.F. (1996): **La Vía de la Plata, de Sevilla a Santiago**. SUA Edizioak, Bilbao.
- GARCÍA MARCHANTE, J. S. y POYATO HOLGADO, M<sup>a</sup> C. (2002): **La Función Social del Patrimonio Histórico: El Turismo Cultural**. Universidad de Castilla La Mancha, Cuenca.
- MORA ALISEDA, J. (1992): **La Organización del Territorio Extremeño: Economía, Población y Medio Físico**. Cáceres
- RAMOS DE CASTRO, A. (2000): **Caminos Jacobeos de Zamora. Pueblos y Valores**.
- RAMOS DE CASTRO, A. (2002): **Camino Portugués de la Vía de la Plata**. Ed. A.D.A.T.
- RUIZ AVILÉS, P. (2002): **Acción Social y Planificación Estratégica del Desarrollo Rural**. Junta de Andalucía, Córdoba.
- VV.AA.(1993): **Extremadura el Último Paraíso**. Coleccionable Diario Hoy. Badajoz.
- VV.AA.(1995): **Topografía de la Vía de la Plata**. Salamanca .Amarú Ediciones, Salamanca.
- VV.AA. (1999): **El Camino Mozárabe**. Ed. Ayuntamiento de Orense.
- VV.AA. (2001): **La Vía de la Plata por Extremadura**. Ed. Junta de Extremadura.
- VV.AA.(2000): **La Vía de la Plata a pie y en bicicleta**. Ed. El País-Aguilar
- VV.AA. (2002): **Extremadura Fin de Siglo. Estudio de sus 383 Municipios**. Tomo N° 2. Edita Diario Hoy. Badajoz.