

Efectos de la recuperación del Camino de Santiago

y sugerencias para una red peninsular de caminos

Arturo Soria y Puig*

Voy a hablar de la recuperación de un camino de unos 800 km de longitud que, en muchos trechos, sigue siendo un simple sendero de tierra y cuyo trazado original había sido borrado parcialmente por modernas carreteras, repoblaciones forestales y concentraciones parcelarias, o invadido por la vegetación o los colindantes. Cuando José Ramón Menéndez de Luarca y yo planteamos al entonces llamado Ministerio de Obras Públicas la conveniencia de recuperarlo, darle continuidad, separarlo en lo posible de las carreteras y señalizarlo, muchos funcionarios y políticos dijeron: “Pero, ¿a quién se le va a ocurrir hoy andar tanto? Ocupémonos en todo caso de los grandes monumentos y de la carretera que los une”. Con alguna excepción¹, ésa era entonces la opinión dominante.

Treinta y largos años después, las consecuencias de su recuperación, pueden sintetizarse así:

- **Afluencia.** Antes de los años 80, los peregrinos a pie a Santiago apenas pasaban de un centenar anual: andar por el arcén de las carreteras no es muy apetecible. En la actualidad, lo recorren anualmente más de 300.000 personas con tendencia creciente.
- **Proliferación de otros caminos con igual destino.** Tras la recuperación del camino principal a Santiago, pronto se recuperaron algunos ramales de los que se conocía documentación histórica, y otros muchos más de reducido, dudoso o nulo fundamento histórico, pero que también atraen hoy caminantes. Ya hay unos 12 y van a más.
- **Irradiación al resto de Europa.** La recuperación en España del Camino de Santiago, propició que en los países fronterizos - Francia y Portugal - se dieran pasos en la misma dirección y, una vez señalizados los antiguos caminos jacobeos franceses, se conectaron a ellos otros por el Sur (italianos), por el Norte y, sobre todo, por el Este (primero suizos y alemanes y luego se ha llegado nada menos que a Transilvania [Rumania] que está a más de 2000 km de Santiago).

* Texto inédito de Arturo Soria y Puig (1947-), ingenheiro de caminhos e historiador do urbanismo.

Nota 1 (página anterior):

¹ Cuando empezamos nuestro trabajo y fuimos a buscar el Camino sobre el terreno, descubrimos en ciertos lugares unas flechas amarillas que nos intrigaron. Preguntando en los pueblos, nos contaron que un cura que iba en uno dos caballos acompañado de un joven, era quien las había pintado. Y a fuerza de preguntar, alguien nos dijo que se trataba del párroco del Cebrero, que es la puerta de entrada en Galicia del Camino de Santiago. Así dimos con Don Elías Valiña, que, con sus escasos medios, hacía lo que podía para recuperar el Camino cuando nadie o casi nadie se interesaba por él.

- Consecuencias económicas. Imaginemos pueblos de 100 habitantes por los que, en temporada alta, pasan unas mil personas diarias con necesidades variopintas: sed, hambre, cansancio, ampollas, o ganas de protegerse del sol o la lluvia. Atender tales necesidades ha mejorado la situación de muchos establecimientos preexistentes y, por otro lado, ha creado miles de puestos nuevos de trabajo repartidos por todo el camino. Baste decir que sólo en el camino principal han aparecido casi 500 albergues, cuando en los 80 no había ni uno. También han surgido empresas que, con furgonetas, llevan mochilas de albergue en albergue o, con buses, descargan grupos de turistas en un tramo hermoso del camino y los recogen unos pocos kilómetros más allá. Y en los pueblos mayores, se han abierto tiendas especializadas con todo lo que un caminante puede necesitar en un apuro. Por no hablar de los chiringuitos que surgen en medio del campo, de los fisios que en el camino anuncian masajes en el pueblo siguiente o de la agencia de viajes de Santiago especializada en traer coreanos al Camino. En Galicia, que es donde más afluencia hay, lo tienen claro: los pueblos del Camino de Santiago han resistido la crisis del 2008 mejor que los otros.
- La recuperación económica de muchos núcleos en decadencia ha inducido la recuperación del patrimonio edificado de los mismos. Un caso notable, pero no único, es el de Castrojeriz en Burgos.
- Y finalmente, qué decir de los efectos sociales, sobre lugares perdidos, de una corriente en la que confluye gente de todas las naciones, profesiones, edades y motivaciones imaginables. Un verdadero Manhattan lineal y ambulante cruza la España profunda, que empieza a chapurrar inglés, pues, en el viejo Camino Francés, lo que se habla ahora, aparte del español, es inglés.

¿Por qué el Camino de Santiago ha tenido un éxito y unas consecuencias inimaginables en los años 80? En mi opinión, el Camino, que tuvo un origen religioso y sigue atrayendo a algunos por razones religiosas, también responde hoy a una necesidad propia de un nuevo tipo humano que es el resultado de una involución, que, en los dos últimos siglos, ha conducido desde el homo erectus al bípedo sedente, estresado y miope.

Bípedo sedente, es decir, un ser con dos piernas que no las usa sino es para ir de una silla a otra o para buscar el asiento del coche o de cualquier medio de transporte. Nunca se ha movido más el hombre de un punto a otro del globo y nunca ha sido más sedente.

El bípedo sedente es en general un urbanita. Y como gracias a los móviles, se ha acelerado el ritmo de vida urbano, los problemas y la tensión también han aumentado. El bípedo sedente es, a menudo, un ser estresado. Y también miope, pues los ojos del ser humano están “diseñados” para mirar de lejos sin esfuerzo y, para ver de cerca, tienen que acomodarse y converger, o sea, han de esforzarse. El bípedo sedente centra su mirada en la mesa, el papel o la pantalla, lo cual le obliga a poner los ojos continuamente en tensión y agotarlos. Resultado: se disparan las miopías. Cuanto más sedente y enganchado a las pantallas sea el bípedo, más probabilidades de acabar miope. En China ya lo son el 80% de los universitarios.



Figura 1: Rede Europeia de Caminhos de Peregrinação a Santiago segundo o Conselho da Europa. Fonte: In El camino a Santiago. Vol. I. Vías, viajes y viajeros de antaño. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991, p.16. (imagem acrescentada ao presente texto por Carlos Roberto Monteiro de Andrade)

En tanto que bípedo sedente, el hombre moderno necesita hacer ejercicio físico sino quiere anquilosarse del todo; en tanto que estresado en un mundo tan cambiante y carente de certezas y valores, también necesita ejercicios espirituales: desconectar, mitigar la tensión en contacto con la naturaleza y, en relativa soledad, rezar o rumiar sus problemas; y, en tanto que miope, necesita horizontes despejados que relajen la vista. Soledad relativa, pues también la sociabilidad es una necesidad y el camino ofrece ambas en la dosis que se desee: caminar solo y sin hablar, o tratar con las variopintas personas con que se cruza al andar o entrar en los bares y albergues del camino. La razón del imprevisible éxito del Camino se halla, en mi opinión, en la suma de los ingredientes citados.

Muchos de los caminantes son reincidentes. La primera vez, puede que uno vaya a Santiago por una promesa o por curiosidad, pero ¿qué es lo que mueve a recorrerlo entero 5, 10 o, incluso, 30 veces? ¿Por qué hay quienes salen de la puerta de su casa en Toulouse, Rotterdam o Bratislava y se echan a andar 1.000 o 2.000 kilómetros en dirección a Santiago? ¿Por qué quienes no contentos con ir andando a Santiago, también vuelven a pie? ¿Por qué abundan los que, cada vez que pueden, se escapan para hacer un recorrido de una o dos semanas? La hipótesis de que andar por el campo es una necesidad del bípedo sedente, estresado y miope explicaría la reincidencia, la cual también tiene que ver con la proliferación de otros caminos de Santiago, nacionales e internacionales: cuando te has aburrido de recorrer, una vez tras otra, el principal, o consideras que éste es ya, por la excesiva concurrencia, una especie de céntrica calle comercial peatonalizada, satisfaces en otras rutas la necesidad propia del bípedo sedente.

Por último, si las motivaciones religiosas o culturales fueran los únicos factores que explican el éxito de los Caminos de Santiago, ¿cómo explicar que otras rutas con menor carga religiosa y monumental gocen también de notable afluencia?

El Programa Español de Vías Verdes ha recuperado ya unos 2.600 kilómetros de antiguas vías férreas para su uso por caminantes y ciclistas y, entre las ciento y pico vías verdes abiertas, algunas tienen un éxito notable. Según datos del 2012 la Vía Verde del Noroeste de Murcia tenía más de 100.000 usuarios anuales, la Vía Verde de la Sierra de Cádiz-Sevilla 150.000 y la Vía Verde de la Subbética (Córdoba), más de 200.000. Se trata, pues, de cifras comparables a las del Camino de Santiago y también lo son los efectos: las Vías Verdes han inducido, por ejemplo, la restauración y reutilización de 110 estaciones ferroviarias abandonadas.

Por otra parte, el Programa de Caminos Naturales del ahora llamado Ministerio para la Transición Ecológica dice haber puesto en servicio unos 10.000 km y, por otro lado, dicho Ministerio empezó a definir reservas naturales fluviales y 12 corredores ecológicos que cruzan la península de punta a punta.

También la Secretaria de Estado de Turismo promueve lo que llama "rutas culturales de España" como el Camino del Cid (el que, según el Cantar de mío Cid siguió éste al ir al destierro), que cuenta con un consorcio propio, o la Ruta de la Plata (el gran eje romano Norte-Sur que unía Sevilla con Astorga) que está creando una red de cooperación de las ciudades por las que pasa.

Tanta iniciativa dispersa y el éxito indiscutible de los Caminos de Santiago y de las Vías Verdes, sugiere la conveniencia de aprovechar la experiencia adquirida y armar y diseñar una verdadera Red Peninsular de Caminos de Largo Recorrido no sólo con dichas rutas, sino también, con los Caminos Naturales y cañadas (antiguas vías pecuarias de la trashumancia), las Rutas Culturales, los caminos de sirga de los canales, los tramos de calzadas romanas, los corredores ecológicos, las reservas fluviales, etc..

Red, pues en cuestiones viarias y de movimiento en general, no hay que centrarse en tramos aislados, sino en adquirir previamente una visión de conjunto pensando en términos de redes. Y, por otra parte, las redes multiplican las combinaciones posibles potenciando así la afluencia.

Peninsular y de largo recorrido, pues los caminos, cuanto más largos, mejor: atraen tanto caminantes o ciclistas de fin de semana, como a los que aprovechan unas semanas o meses para conocer el mundo de otra manera.

Peninsular con rutas Norte-Sur, como las cañadas y los caminos jacobeos portugueses, y vías Este-Oeste, desde el Atlántico portugués a los Pirineos, para empalmar allí con otras francesas. Esas vías E-O podrían apoyarse parcialmente en las reservas fluviales del Ministerio de Transición Ecológica, que, en principio, son compatibles con senderos. Imaginen, por ejemplo, caminos que siguieran aproximadamente el curso del Duero o del Tajo y permitieran ir, andando o en bici, de Soria a Oporto o de Toledo a Lisboa. En la Edad Media, ambos ríos sirvieron de frontera entre la España cristiana y la musulmana y por eso hay a su vera numerosos castillos y atalayas que, restaurados, podrían servir de albergues o, según los casos, de hoteles de lujo. Rutas así no sólo aprovecharían multitud de puentes antiguos, sino que también servirían para realzar obras hidráulicas antiguas y modernas, que las hay espectaculares.

Y de la misma manera que las autopistas y carreteras de alcance nacional son del Estado, sólo el Estado podría planificar y ejecutar una red peninsular. En el Camino de Santiago, las autonomías no han sido capaces ni de acordar una señalización común.

Pequeñas inversiones en caminos de largo recorrido pueden tener efectos multiplicadores importantes, sobre todo en los núcleos más pequeños con riesgo de despoblarse por aburrimiento y carencia de medios de vida. Aunque parcial, sería una manera barata y efectiva de contribuir al desarrollo, por ejemplo, de la España vacía y al mantenimiento de su patrimonio histórico. Estando ya saturadas las playas y, en algunos lugares, la capacidad hotelera, y habiendo nubarrones en el futuro de la aviación comercial, supondría potenciar una modalidad nueva y en auge del turismo rural: el ambulante. Quizás el único tipo de turismo que como nación nos queda por explotar.

Pero ¿veremos algún día que tres ministerios se pongan de acuerdo, primero en promover un plan conjunto y, luego, en destinar fondos a su ejecución? Si hoy, en este reino de taifas en que se ha convertido España, es difícil coordinar autonomías, no lo es menos coordinar ministerios.

Mayo de 2024
Arturo Soria y Puig

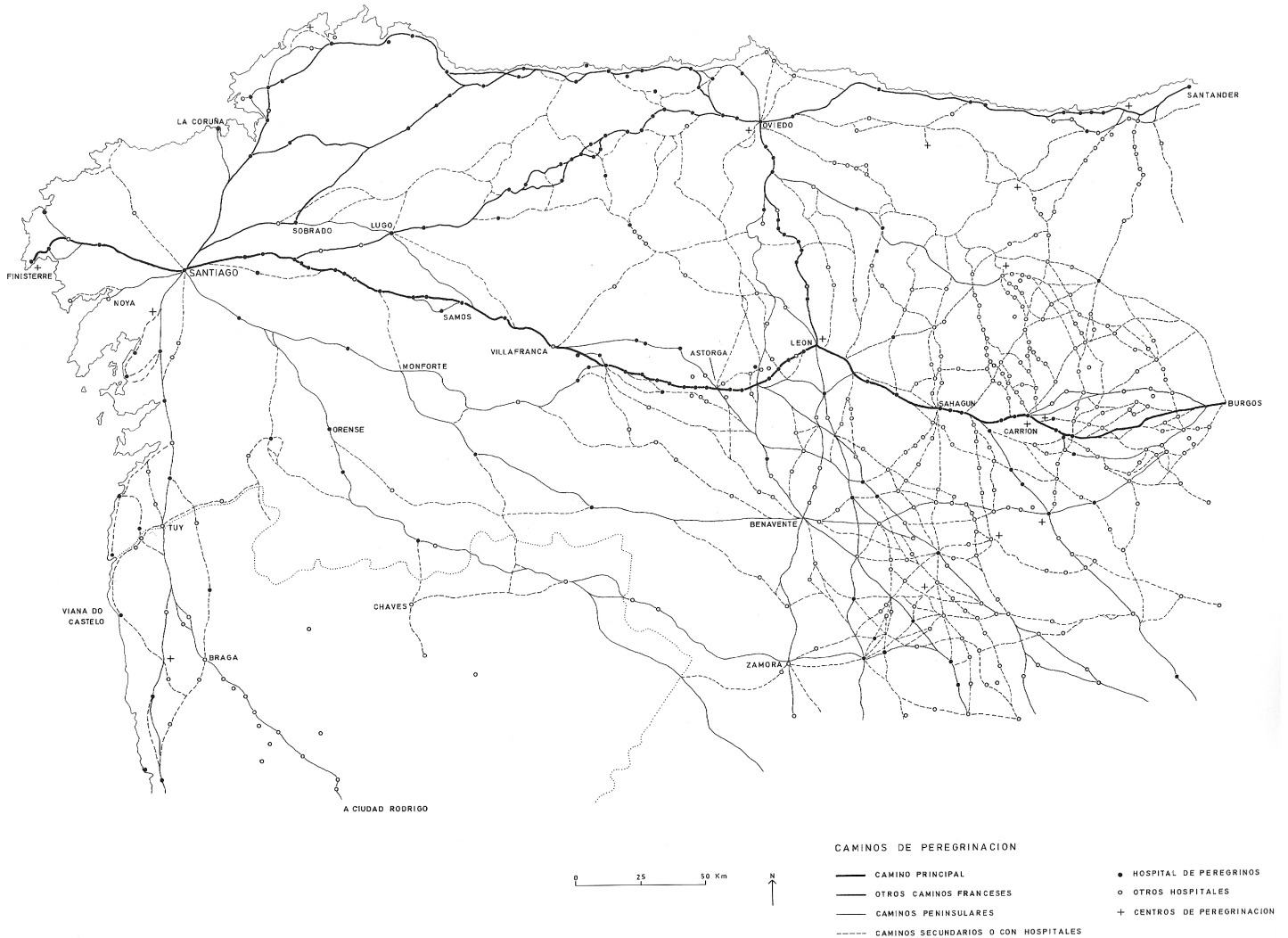


Figura 2: Caminhos de Peregrinação no Noroeste da Península segundo José Ramón Menéndez de Lurca. Fonte: In El camino a Santiago. Vol. I. Vías, viajes y viajeros de antaño. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991, p.100. (imagem acrescentada ao presente texto por Carlos Roberto Monteiro de Andrade)