

Año LXXIX. urtea

271 - 2018

Mayo-agosto

Maiatza-abuztua



Príncipe de Viana

SEPARATA

El trazado del Camino
de Santiago entre Puente
la Reina y Logroño
y la preservación del
patrimonio histórico

Fernando VEGA LÓPEZ

Sumario / Aurkibidea

Príncipe de Viana

Año LXXIX · n.º 271 · mayo-agosto de 2018
LXXIX. urtea · 271. zk. · 2018ko maiatza-abuztua

ARTE

- Del Barroco al academicismo: la sacristía «nueva» de Larraga como ejemplo de transición
Igor Cacho Ugalde 397
-
- Un cartón de Antonio González Ruiz (1711-1788) siguiendo modelos de David Teniers II
Tomás Sáenz de Haro 423
-
- Ricardo Tejedor, dibujante y pintor
José M.^a Muruzábal del Solar 437
-
- Fotografía *amateur* navarra. La contribución de Jesús Martínez Gorraiz
Ricardo Gurbindo Gil 465
-

HISTORIA

- De *Oiasso* a *Huarcha*: testimonios sobre un puerto medieval en el Bidasoa
Iñigo Ruiz Arzalluz 505
-
- La frontera de Navarra durante el reinado de Carlos II.
La acción virreinal y el problema de la defensa
Antonio Espino López 527
-
- Asambleas y magistraturas en Tafalla a finales de la Edad Media (1423-1509)
Mikel Ursua Lizarbe 553
-
- El precio de la paz. Conflictos fronterizos entre Aragón y Navarra en tiempos de Fernando el Católico (1490-1512)
Jaime Elipe 573
-

Sumario / Aurkibidea

Etxarri Aranazko Klabetriako liburua: eliza fundazio zenbait, herriko sorrera-dokumentua eta hamarrenaren nondik norakoak Jose Luis Erdozia Mauleon	591
Un estudio sobre una familia carlista de Pamplona durante la Guerra Civil: los Cabañas Mecoleta Juan Cruz Alli Aranguren	633
El trazado del Camino de Santiago entre Puente la Reina y Logroño y la preservación del patrimonio histórico Fernando Vega López	695
 MÚSICA/MUSIKA	
La recepción de Miguel Echeveste Arrieta (1893-1962) como concertista de órgano Raúl del Toro Sola	715
 SOCIOLINGÜÍSTICA/SOZIOLINGUISTIKA	
Nuevos consensos sociales plurales para el fomento de la lengua vasca en Navarra Xabier Erize Etxegarai	741
Currículums	779
Analytic Summary	783
Normas para la presentación de originales / Idazlanak aurkezteko arauak / Rules for the submission of originals	787

El trazado del Camino de Santiago entre Puento la Reina y Logroño y la preservación del patrimonio histórico

Gares eta Logroño arteko Donejakue bidearen trazadura eta ondare historikoaren zaintza

The route of the Way of St James between Puento la Reina (Navarra) and Logroño (La Rioja) and the preservation of the historical heritage

Fernando VEGA LÓPEZ
Universidad Pública de Navarra
Vega.118994@e.unavarra.es

Recepción del original: 11/09/2017. Aceptación provisional: 17/10/2017. Aceptación definitiva: 23/05/2018

RESUMEN

El artículo recoge la evolución que tuvo el trazado del proyecto de la autovía Pamplona-Logroño en los tramos de Cirauqui-Desvío de Alloz y Estella-Villamayor de Monjardín, desde los iniciales planes de actuaciones de los años 2000 y 2001, respectivamente, hasta los trazados definitivos, atendiendo a las alegaciones relativas a la preservación del Camino de Santiago como bien patrimonial histórico.

Palabras clave: Camino de Santiago; Navarra; obras públicas; patrimonio histórico; autovía Pamplona-Logroño.

LABURPENA

Artikulu honetan jasota dago Iruña-Logroño autobiareneko proiektuaren trazadurak Zizurki-Allotzeko saihebidetara eta Lizarra-Villamayor de Monjardín tartean izan zuten bilakaera, hasierako jarduketatik (2000. eta 2001. urteak, hurrenez hurren) behin betiko trazadurara arte. Aldaketa horiek guztiak egin ziren Donejakue bidea ondare historikoa gisa zaintzeko eginiko alegazioei erantzunez.

Gako hitzak: Donejakue bidea; Nafarroa; obra publikoak; ondare historikoa; autobia; Iruña-Logroño.

ABSTRACT

The article sets out the evolution of the routing of the project for the expressway between Pamplona - Logroño in the sections from Cirauqui- Alloz bypass and Estella-Villamayor de Monjardín, from the initial action plans in years 2000 and 2001 respectively, up to the definitive routes, addressing the arguments relating to the preservation of the Way of St James as a heritage asset.

Keywords: Way of St James ;Navarra; public works; historical heritage; Pamplona-Logroño expressway.

1. EVOLUCIÓN DEL MARCO LEGAL DEL CAMINO (A MODO DE INTRODUCCIÓN) 2. EL DECRETO FORAL 290/1988, DEL 14 DE DICIEMBRE 3. LA IDENTIFICACIÓN CAMINO DE SANTIAGO ENTRE PUENTE LA REINA Y LOGROÑO 4. EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA Y LA AFECTACIÓN DEL CAMINO: ALEGACIONES JURÍDICAS PARA PRESERVAR EL PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD 5. CONCLUSIONES 6. LISTA DE REFERENCIAS

1. EVOLUCIÓN DEL MARCO LEGAL DEL CAMINO (A MODO DE INTRODUCCIÓN)

Como bien es sabido, la actividad normativa en torno al Camino de Santiago no solo se ha producido en los ámbitos de la legislación del Estado español y de las comunidades autónomas, sino también en el ámbito internacional, tanto en una organización internacional universal de cooperación (UNESCO), como en otras regionales, de cooperación (Consejo de Europa) y de integración (Unión Europea). Nos encontramos, por tanto, ante una normativa compleja que, a su vez, se ve incrementada por todo su tratamiento legal y administrativo de carácter pluridisciplinar, el cual atiende a los aspectos urbanísticos, de ordenación de territorio, ecológico, paisajístico, histórico, cultural, turístico, de dotación de servicios adecuados, etc. Son aspectos sobre los que han venido estudiando autores como José Antonio Corriente (1993a, 1993b, 1998, 2007), María González (1999), Luis Antonio Anguita (2000), María Belén Bermejo (2001), Jorge Fernández-Miranda (2010), y Jesús Prieto de Pedro (2014) por citar algunos de los más relevantes.

Tanto la normativa internacional como la española no delimitaron específicamente el trazado del Camino hasta fechas relativamente recientes. No lo hicieron el Decreto 2224/1962, de 5 de septiembre, que declaró Conjunto Histórico-Artístico el Camino de Santiago y creó su patronato; ni la Orden de 9 de marzo de 1971, que declaró las zonas y rutas de interés turístico, entre las que se encuentra –en primer lugar– el Camino de Santiago; ni la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, por la que el Camino pasó a tener la categoría de Bien de Interés Cultural. Y ni mucho menos la Declaración de Itinerario Cultural Europeo de los Caminos de

Santiago de Compostela, Recomendación 987 (1984), relativo a los Itinerarios Europeos de Peregrinaje¹.

En 1985 la ciudad de Santiago de Compostela y en 1993 el Camino de Santiago fueron incluidos en la Relación de Sitios del Patrimonio Mundial confeccionado por la UNESCO en aplicación de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural. El Camino alcanzará su universalismo con la declaración de la UNESCO, de 11 de diciembre de 1993, en la que se le reconoce como Patrimonio Universal de la Humanidad. Son bienes de esta categoría los que se considera que por el interés de la humanidad deben ser jurídicamente protegidos por el derecho de gentes. Son bienes y espacios a los que se les puede aplicar la calificación y el régimen jurídico de Patrimonio Mundial Cultural y Natural. Desde el punto de vista jurídico, el problema principal que plantea este concepto es cómo regular adecuada y aceptablemente la tensión que plantean, tanto en relación a su condición de objetos de titularidades jurídicas y de ejercicio de competencias en el ámbito estatal, como de los elementos integrantes de un patrimonio mundial que debe ser gozado y protegido a esta escala universal. Según el preámbulo de esta declaración, la Convención parte de la comprobación de que el patrimonio cultural y natural de la humanidad está amenazado de destrucción no solo por las que llama «causas tradicionales de deterioro» (erosiones, envejecimiento, agentes naturales, etc.) sino también por otras «relacionadas con la evolución de la vida social y económica».

El texto de la UNESCO considera la degradación o eventual desaparición de tal patrimonio como un «empobrecimiento nefasto del patrimonio de todos los pueblos del mundo», muchos de los cuales, sin embargo, no disponen de los recursos económicos, científicos y técnicos necesarios para la adecuada conservación de los bienes culturales o naturales que se hallan en su territorio. Corresponde, por ello, a la comunidad internacional participar, en colaboración con los distintos Estados, en la tarea de salvar y conservar dicho patrimonio, mediante acciones de protección que, sin reemplazar las del Estado interesado, las complete, sean permanentes y apliquen métodos científicos modernos.

Para lograr estos fines, la Convención pretende alcanzar dos objetivos: por un lado, la definición del patrimonio mundial, y por otro, el establecimiento de un mecanismo internacional de cooperación. A efectos de identificar los bienes que integran el patrimonio mundial se establece una distinción entre patrimonio cultural, el cual está integrado por monumentos, conjuntos y lugares, y el patrimonio natural que está constituido por monumentos naturales construidos por formaciones físicas y biológicas.

La Convención está vertebrada sobre dos principios jurídicos: el respeto de la soberanía nacional de los Estados parte y la cooperación internacional. Un ejemplo del respeto de la soberanía nacional es el que la identificación y delimitación de los bienes situados en su territorio incumbe a los estados (art. 3 de la Convención). Además, el

1 Texto adoptado por la Comisión Permanente en nombre de la Asamblea el 28 de junio de 1984.

consentimiento del Estado es necesario para la inscripción de la Lista de Patrimonio Mundial (art. 11.3). Respecto al principio de cooperación y asistencia internacional, está fundamentalmente «destinado a secundar a los Estados Parte en la Convención en los esfuerzos que desplieguen para conservar e identificar» el patrimonio (art. 7).

De esta manera, el sistema apuesta por el principio de subsidiariedad, correspondiendo a la comunidad internacional ayudar, pero no suplantar ni sustituir a los Estados en las tareas de identificación, revaloración o rehabilitación de los bienes culturales ni en la financiación de actividades (Corriente, 1998, p. 39). La asistencia internacional se ve plasmada en los arts. 13, 23 y 25, con cargo al Fondo del Patrimonio Mundial: realización de estudios de problemas científicos, artísticos y técnicos; suministro de equipos que el Estado no posea o no pueda poseer, etc. Además, como norma general, la financiación de los trabajos «no incumbirá, en principio, a la Comunidad Internacional más que parcialmente. La participación del Estado que recibe la asistencia internacional habrá de constituir una parte cuantiosa de su aportación a cada programa o proyecto, salvo cuando sus recursos no se lo permitan» (art. 25).

La declaración vino precedida de la recomendación del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS). Para la Declaración, efectuada en octubre de 1993, se justificaba la medida en los siguientes aspectos: el peregrinaje a Santiago de Compostela es uno de los principales acontecimientos de la Edad Media; ha tenido gran influencia en el arte y en la civilización de numerosos países de la Europa Occidental; las diferentes rutas convergían en Santiago al pie de la tumba del apóstol; el patrimonio cultural a lo largo de estas rutas es inmensamente rico; presenta el nacimiento del arte románico; el Camino del peregrinaje está en gran parte intacto y manifiesta gran integración; se produce el nacimiento y desarrollo de ciudades como Burgos y otras numerosas villas; las obras públicas, puentes, albergues, hospitales y capillas han sido construidos a lo largo de estos itinerarios; es único en razón a la diversidad de estilos arquitectónicos y a los bienes culturales que comporta; y el Consejo de Europa le reconoce el merecimiento de ser el primer Itinerario cultural europeo y estar inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial.

Entre las recomendaciones de ICOMOS se indicaba que era conveniente que el Camino estuviera inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial sobre la base de los siguientes criterios II, IV y VI. El criterio II señalaba que el camino de peregrinaje del Camino de Santiago de Compostela ha jugado un papel fundamental para facilitar los intercambios culturales bilaterales entre la península ibérica y el resto de Europa en la Edad Media. El número IV recordaba que los peregrinajes juegan un papel esencial en la vida cultural y espiritual de la Edad Media. De hecho los itinerarios tomados estaban preparados o equipados de instalaciones destinadas al bien espiritual y físico de los peregrinos. El Camino de Santiago de Compostela, mejor que cualquier otro, ha conservado su integridad en la forma de edificios seculares y religiosos, de villas y ciudades grandes y pequeñas y de estructuras de ingeniería civil. Y, finalmente, el criterio VI apuntaba que el Camino de Santiago de Compostela es un testimonio de poder y de la influencia de la fe en los hombres de todas las clases sociales y de todos los países de Europa en la Edad Media y en el curso de los períodos siguientes.

Para ICOMOS, no existe en Europa ningún otro peregrinaje cristiano de tal envergadura y de tal longevidad, y consideraba que el Camino está caracterizado por su grado superior excepcional de integridad y un alto nivel de autenticidad así como los pueblos y edificios que le rodean son un bien y un ejemplo único de itinerario de peregrinaje medieval. Los otros peregrinajes en Europa son Roma y Jerusalén y no existen hoy más que de forma fragmentaria. Además de su enorme valor histórico y espiritual presenta un panorama de larga evolución de arte y de arquitectura en Europa en el curso de muchos siglos.

Volviendo atrás en el tiempo, habremos de añadir que el 23 de octubre de 1987 tuvo lugar la proclamación de los Caminos de Santiago como Itinerario Cultural Europeo en la ciudad de Compostela, siendo reconocida por la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa la «particular importancia histórica del Camino de peregrinación de Santiago de Compostela por la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa». El Itinerario Cultural Europeo es un reconocimiento de aquellas rutas, recorridos, itinerarios y trayectos que cumplen con una serie de valores de interés social y cultural. Con esto se pretende ir más allá de la promoción de productos culturales o turísticos y supone un distintivo por la protección de los valores culturales europeos, por fomentar nuevas formas de encuentros entre los jóvenes, poner en valor patrimonios poco apreciados y desarrollar programas de cooperación.

Las líneas de acción de esta organización europea y de sus Estados miembros son tres: la identificación de los Caminos de Santiago en el conjunto del territorio europeo, la señalización del Camino mediante el emblema propuesto por el Consejo de Europa y por último, la coordinación, en el plano europeo, de los programas de restauración del patrimonio, de animación cultural y de intercambios de ciudades y regiones situadas a lo largo de los Caminos. Más tarde, el Consejo de Europa volvió a manifestarse, esta vez a través de nota de la Secretaría General, en fecha de 31 de marzo de 1989, preparada por la Dirección de Medio Ambiente y de Poderes Locales, para definir las grandes líneas de acción en el Camino de Santiago.

Por su parte, la Unión Europea aprobó, en el Consejo de Ministros de Cultura, reunido el día 17 de mayo de 1993, una declaración en la que se reconoce el Camino como «patrimonio cultural común europeo».

En cuanto a la protección a nivel del derecho español, debemos tener en cuenta la confluencia de tres agentes normativos: la actividad legislativa y administrativa de la Administración central del Estado, la conjunta del Estado y las comunidades autónomas, y la específica de cada una de las comunidades autónomas. El incremento de normativa año tras año tiene su justificación en el aumento de peregrinos que nos proporcionan las estadísticas, de manera que, las administraciones públicas han ido tomando conciencia de la expansión de la peregrinación a Compostela. El mayor productor de normas y el más temprano ha sido el Estado, dado que, durante varias décadas, le ha correspondido en exclusividad las competencias relativas al Camino de Santiago y la Ciudad de Santiago de Compostela. A medida que la constitución de 1978 atribuye competencias a las comunidades autónomas, estas se convierten en ges-

tores directos de sus intereses en relación con su patrimonio artístico e histórico, en el fomento de las actividades culturales, de hospedaje, etc. Navarra, como veremos, no fue una excepción.

2. EL DECRETO FORAL 290/1988, DEL 14 DE DICIEMBRE

A partir de la Constitución de 1978, se reconoce a las comunidades autónomas competencias para la promoción y conservación de su propio patrimonio cultural (CE art. 148,1,16°), atribuciones que posteriormente son reconocidas en la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español. Resulta «particularmente destacable la actividad normativa y planificadora desarrollada por la Comunidad Foral de Navarra, por su gran calidad técnica y por la cantidad de las medidas diseñadas», en palabras de Francisco Javier Sanz Larruga (1997, p. 159)². Así lo puso de manifiesto también el primer estudio monográfico dedicado al régimen legal del Camino de Santiago en Navarra, elaborado por Martín Razquin en 1993.

El Decreto Foral 290/1988, del 14 de diciembre³ delimitó definitivamente el Camino de Santiago a su paso por Navarra y se estableció su régimen de protección. En concreto, el artículo 1 fija la delimitación definitiva e indica que el Camino estará constituido por los terrenos que ocupa y sus elementos funcionales en una franja de tres metros de ancho. El artículo 2, ante la posibilidad de tráfico rodado, define el Camino como sendero peatonal y ecuestre de largo recorrido, siendo la norma general la de prohibición de tráfico rodado con excepciones de acceso a fincas. Fija una zona de servidumbre de tres metros desde cada borde exterior de dicho camino y establece las actividades constructivas y no constructivas. Por su parte, el artículo 3 hace referencia a la construcción de una infraestructura viaria o hidráulica o también una concentración parcelaria que comporte ineludiblemente la ocupación por la misma del Camino de Santiago, debiendo contemplarse dentro del proyecto de dicha infraestructura la reposición del trazado del Camino. A continuación, el cuarto establece la competencia del Consejero de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente para el otorgamiento de licencias. La delimitación física del Camino de Santiago conlleva en cuanto a los nuevos tramos a revitalizar la declaración de Interés Social y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos. La imposición de servidumbres para la restauración del Camino se efectuará con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa. Por su parte, el artículo 7 establece el sistema de graduación de las infracciones al régimen

2 Destacan, en este sentido, el Decreto Foral 290/1988, de 14 de diciembre, por el que se delimita definitivamente el Camino de Santiago a su paso por Navarra y se establece su régimen de protección; el Programa de recuperación y revitalización del Camino de Santiago (julio de 1988). Decreto Foral 309/1990, de 15 de noviembre, por el que se declara la ocupación urgente de los bienes y derechos afectados por la primera fase del camino de Santiago a su paso por Navarra; la Orden Foral 107/1993, de 23 de abril, por la que se fija y delimita provisionalmente el ámbito territorial del camino de Santiago, a su paso por Navarra; y el Decreto foral 324/1993, de 25 de octubre, por el que se fija y delimita definitivamente el ámbito territorial del camino de Santiago, a su paso por Navarra, al efecto de complementar la declaración como conjunto histórico artístico efectuada por decreto 2224/1962, de 5 de septiembre.

3 BOE, de 28 de diciembre de 1988.

de protección del Camino de Santiago, mientras que el 8 se refiere al régimen disciplinario estableciendo las autoridades competentes para imponer las multas y cuantías máximas.

Esta oficialización del Camino realizada a partir de la estructura viaria existente en 1988, se completó con tramos abiertos ex profeso. Con posterioridad, el Gobierno de Navarra asumió las labores necesarias para la restauración y mantenimiento del Camino, que entre 1989 y 1991 consistió en el desbroce y apertura de los tramos en desuso y en la expropiación de los terrenos imprescindibles. Se procedió, asimismo, a la señalización como sendero de Gran Recorrido (G. R.), colocando paneles informativos. Siguió, a partir de los años siguientes, la construcción de los nuevos tramos y la plantación de árboles y setos vivos, el amojonamiento y la señalización urbana. También se realizaron arreglos de fuentes, adecuación de áreas de descanso y otras atenciones para los caminantes. El objetivo de estas actuaciones fue lograr un sendero peatonal que respetara todo aquello que perduraba de los tramos antiguos (muros, zonas calzadas, árboles viejos, etc.). Cuando se plantaron nuevos árboles, se hizo con especies autóctonas, en los tramos más desprovistos de sombras (Elósegui et al., 1992, pp. 5-6).

3. LA IDENTIFICACIÓN CAMINO DE SANTIAGO ENTRE PUENTE LA REINA Y LOGROÑO

Es bien conocida la historia del Camino de Santiago entre Puente la Reina y Logroño desde que se abriera esta ruta en el mismo siglo X y se consolidase en la centuria siguiente. Buena parte de los estudiosos se han afanado en identificar los caminos antiguos a través de la comparación con los trazados actuales y del análisis de elementos como edificios religiosos y hospitalarios, la cartografía antigua, la toponimia, etc.⁴ Como apuntó acertadamente el ingeniero de caminos Arturo Soria y Puig (1988), resulta difícil percatarse sobre el terreno si un camino es o no antiguo y, en nuestro caso, si se corresponde con el primitivo trazado de la Ruta Jacobea. Es evidente que los edificios o restos antiguos juegan habitualmente una referencia indiscutible en ese sentido. Pero cuando no basta en la mayoría del trazado la inspección directa, la única solución que queda es la del método indirecto de aproximación al problema. Resulta notable la dificultad de reconocer la época en la que se construyó un camino, que, como ocurre en el que es el objeto de nuestro estudio, se solapan en no pocos tramos las épocas romana, medieval, moderna y contemporánea, en una compleja realidad en la que se solapan no ya un solo camino utilizado en diferentes épocas, sino toda una red de comunicaciones con diferentes ramales. Así pues, el camino no suele limitarse a ser una vía aislada, ya que forma parte de una compleja red estructuradora del territorio y que, en relación al fenómeno jacobeo, enlaza con las denominadas rutas menores, en las que los peregrinos se separaban de la ruta principal para visitar santuarios conocidos, etc., como queda ejemplificado, en nuestro caso, en la ruta paralela por Valdega, la Berrueza y La Población

4 Entre la abundantísima bibliografía al respecto, destacamos Vázquez de Parga, Lacarra y Uría Rúa, 1948/1993; Goicoechea, 1971; Martín, 1991; Jimeno Aranguren, 2000; Jimeno Jurío, 2010a y 2010b.

ción. Nos centraremos, sin embargo, en la ruta principal que enlazaba Obanos y Puente la Reina –el cruce de los dos caminos principales– y Logroño.

La ruta oficializada a partir del mencionado Decreto Foral 290/1988, del 14 de diciembre, quedó de la siguiente manera⁵: partiendo del cruce de caminos que se produce en Obanos, la ruta sale desde Kaskallua por un camino arbolado. Cruza la carretera Biurun-Puente la Reina en el km 11,9, y sigue por algún tramo de camino antiguo entre la mencionada carretera y el río Robo, hasta enlazar con la N-111 en un tramo con acera peatonal. En la actualidad, el desarrollo de los viales hace que la verdadera convergencia de los ramales francés y aragonés se realice en Puente la Reina. Esos caminos, ya unidos, atraviesan Puente la Reina por la calle de Santiago hasta salir de la villa por el puente románico.

Pasado el río Arga, el Camino gira 90° hacia el sur, hasta cruzar la carretera general. A partir de ahí, discurre por la carretera vieja, entre casas, hasta enlazar con la pista de la vega del río o Camino Viejo de Mañeru. Tras sortear la base de diversos terraplenes que se aproximan al río, y un kilómetro después de salir de Puente la Reina, se vadea el barranco que se abre junto a las ruinas del desolado de Bargota. Desde ahí, se asciende por una estrecha senda entre hayas repobladas en 1991 y se alcanza las ruinas de Bargota. La pista asciende a continuación hasta la entrada de Mañeru. Tras cruzar este pueblo, se toma el camino del cementerio o camino viejo hacia Cirauqui. El tramo de esta localidad es célebre por su calzada romana enlosada y amplia, escoltada por dos hileras de cipreses.

Pasado el puente de Cirauqui, se obligaba a cruzar la carretera N-111 para continuar por la calzada romana. Tras pasar junto a la fuente Dorrondoa y al despoblado de Urbe en un trayecto de 3 km, se volvía a cruzar la N-111 en el punto de arranque de la carretera que lleva a Alloz. Cruzado el acueducto y sobrepasado el Molino, la Ruta Jacobea cruza el río Salado por el puente antiguo. Asciende, a continuación, por un suelo pedregoso y cruza la N-111 por un túnel, subiendo hasta el casco urbano de Lorca. Atravesada esta localidad, el camino se convierte en sendero próximo a la carretera, para cruzar Lorkatxiki y adentrarse en Villatuerta, donde el Camino se bifurca en dos ramales. Uno de los ramales arranca nada más pasada la iglesia, por la primera calle de la izquierda, para avanzar recto hasta pasar por debajo del túnel de la carretera Estella-Tafalla, y sigue por la parte baja de Noveleta y por debajo de la actual autovía; tras cruzar el puente Navarro, el Camino gira a la derecha y pasa por unos pastizales para ganado bravo, viéndose al fondo Montejurra; sobrepasado el cementerio de Muniáin, la ruta desciende hasta acercarse a Irache o proseguir hasta Luquin y unirse posteriormente al ramal que viene de Estella.

El otro ramal sale de Villatuerta por el depósito del agua y sigue hasta Estella, donde el Camino conoce un tramo urbano. Tras discurrir por Estella, el Camino se dirige a Ayegui, cruzando esta localidad por su calle más alta. A continuación la ruta penetra

5 Seguimos aquí la descripción de Elósegui et al. (1992, pp. 29-41).

por unos llanos cultivados y, pasada una fuente, se dirige hacia el Hotel Irache. Luego, tomando el Camino Real, cruza un encinar y la carretera de Igúzquiza, para adentrarse en Azqueta. A la salida de este pueblo el Camino baja y pasa por delante de una vaquería, para subir luego atravesando campos de cereal y alguna viña hasta la fuente gótica de Monjardín. Pasada la iglesia de esta localidad, el Camino sigue hasta cruzar la carretera que une Urbiola con Olejua, y continúa por la pista atravesando el paraje de la Cañada, y sigue, por terreno llano hasta Kapanaldia. El Camino bordea la colina en donde se asienta el corral Santo y, en el alto de Los Largos, en ángulo recto, corta los campos hasta el otro lado del valle. A continuación va bajando hasta cruzar un regato y el lugar de las Piedras Mormas, y alcanzar finalmente Los Arcos, villa que es atravesada por su calle más larga, hasta alcanzar el puente de los peregrinos.

Del puente de Los Arcos sobre el río Odrón el Camino sube por la cuesta del cementerio y se dirige hacia el Vado y Sansol. En esta localidad, la ruta discurre por el denominado camino del Cerrillo, y baja al puente sobre el río Linares. Entre huertas y pasada una fuente, se entra en Torres del Río. Saliendo por el camino del cementerio, se sigue dirección de Viana, subiendo la cuesta Matanovias para dar con la carretera en la Revuelta de Balsero. El Camino continúa paralelo por debajo de la carretera, descendiendo hasta el punto en que la cruza para seguir por el lado norte, cruzar un pinar y llegar a la ermita de Nuestra Señora del Poyo. Desde este enclave, la ruta desciende junto a la carretera y pronto cruza a su izquierda. Pasada la primera revuelta, vuelve a la margen derecha y sale por pista de tierra que conduce a la Fuente del Corro. Luego, a la izquierda, toma un camino menos marcado que asciende hacia el Corral de la Balsa, y más adelante cruza la carretera de Bargota y desciende hasta el camino de Valdecornava, para seguir próximo al cauce. Tras cruzar el barranco de Valmayor, el Camino sale a la carretera para pasar nuevamente al lado izquierdo, ahora en el despoblado de Cornava. La ruta continúa por una senda ancha y asciende a continuación a la margen izquierda de la carretera hasta una pista agrícola, desde la que nuevamente se enlaza con la N-111. Junto a esta carretera, el Camino entra en Viana, atravesando esta ciudad de este a oeste. Abandonando el casco urbano, una senda sortea huertas y enlaza con la carretera de Moreda, que la cruza perpendicularmente para encontrarse nuevamente con la N-111 y el paraje de la Virgen de las Cuevas. Desde ahí, el Camino gira 90° hacia el oeste y se va acercando a la carretera, dejando al sur la reserva natural de la Laguna de las Cañas, hasta alcanzar la muga de la Rioja.

Este trazado sufrió acondicionamientos en los años sucesivos, y quedó afectado pronto por la previsión de la variante de Estella, que discurría entre Villatuerta y Azqueta.

4. EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA Y LA AFECTACIÓN DEL CAMINO: ALEGACIONES JURÍDICAS PARA PRESERVAR EL PATRIMONIO DE LA HUMANIDAD

La Ruta Jacobea oficializada por el Decreto Foral 290/1988, del 14 de diciembre, entró en colisión con el proyecto de la construcción de la autovía que enlazaría Pamplona y Logroño, siendo el criterio general adoptado a lo largo del corredor, el de separar la

autovía de la actual carretera N-111, la cual quedaría como vía de comunicación local y como acceso para las actividades que se desarrollan en el ámbito y tierras que atraviesa.

El Acuerdo de 28 de febrero de 2000 del Gobierno de Navarra⁶, declaró Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal el proyecto de trazado de la alternativa seleccionada de la autovía Pamplona-Logroño, tramo I: Pamplona-Estella, promovido por el departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, sometiendo el mismo a información pública, juntamente con el estudio de impacto ambiental. Se sometió el expediente a un plazo de treinta días hábiles a partir de la fecha de su publicación y por mismo plazo al de alegaciones. Hubo dos especialmente importantes, centradas en cuestiones relativas al patrimonio histórico, una relativa al tramo de Cirauqui, y otra al de Urbiola-Villamayor.

Por lo que respecta al tramo de Cirauqui, se presentó una alegación jurídica que tuvo fortuna para la ulterior modificación del trazado de la autovía. En esta alegación se afirmaba que de la lectura del mencionado Acuerdo de 28 de febrero de 2000, apartado C tramo de Cirauqui, párrafo 2 y visto el plano del mismo, se desprendía el gran impacto que la autovía hubiera ocasionado al Camino de Santiago a lo largo del trayecto Cirauqui-desvío de Alloz. Por esta razón se presentó dicha alegación el 7 de abril⁷. A partir de ahí, la alegación argumentaba sobre la importancia y significación del puente y calzada romana sitios en esta localidad, declarados Bien de Interés Cultural con categoría de monumento por el Gobierno de Navarra a través del Decreto Foral 47/1992, de 11 de febrero. Esa calzada romana forma parte del tramo del Camino de Santiago en su trayecto entre Cirauqui y el desvío de Alloz, siendo la única vía que ha mantenido su continuidad natural, por lo que resulta difícil negar a todo este tramo (Cirauqui-desvío de Alloz), la calificación otorgada por el mencionado Decreto Foral 47/1992, tal y como sucede en la publicación *Camino de Santiago en Navarra*, en el que se señala textualmente:

Salimos de Cirauqui, pueblo mirador de abiertos horizontes, por su calzada romana enlosada y amplia escoltados de dos hileras de jóvenes cipreses que nos acompañan hasta el puente en restauración; al otro lado del puente subimos a cruzar la carretera N-111 para continuar largo rato por una bella calzada romana un tanto desatendida hasta la fecha. Por ella pasamos junto a la fuente de Dorrondoa y al despoblado de Urbe, gozando algunos tramos del cuidado empedrado con sus alineamientos. [...] Después de 3 kms., volvemos a dar con la carretera N-111 en el punto de arranque de la carreterita de Alloz (Cortés y Madoz, 2004, p. 31).

Asimismo, según la alegación jurídica, se trata de un tramo incomparable del Camino, con el valor añadido de discurrir por los restos de la calzada romana que forma parte del viejo camino entre la Aquitania y las tierras de Astorga y Lugo. Esta calzada se conservó hasta hace dieciocho años (año 2000), cuando se cubrió con una capa de are-

6 Publicado en *BON*, n.º 33, de 15 de marzo de 2000.

7 F. Vega López, Escrito de alegaciones del 6 de abril de 2000. Registro de entrada del Gobierno de Navarra de 7 de abril de 2000.

na y grava hasta el puente de Dorrondoa y, en ella se advierten los rasgos característicos típicos del trazado de las calzadas romanas: trazados largos rectilíneos y otros cortos adaptados a las circunstancias del terreno, anchura, etc., Tras extenderse la alegación en consideraciones culturales, históricas, turísticas y de referirse a los daños ya sufridos por ese tramo del Camino a causa de la concentración parcelaria llevada a cabo en torno a 1996, se proponía, con un plano detallado, dos soluciones alternativas para alejar la autovía del tramo Jacobeo: un tramo al norte de la ruta y el otro al sur próximo al corredor de la actual carretera, por donde se llevó finalmente la autovía.

La Sección de Museos, Bienes Muebles y Arqueología del Gobierno de Navarra contestó el 25 de abril⁸ aclarando que en el tramo de Cirauqui se habían realizado unas obras de concentración parcelaria, cuyo proyecto era anterior al año 1993, que conllevaban una serie de afecciones al Camino de Santiago, que hasta la fecha era físicamente un camino rural más destinado al servicio agrícola. Habían optado por la cubrición de determinados tramos con tratamiento arqueológico por lo que considera que el daño causado fue el menor posible.

El alegante contestó al Jefe de la Sección de Museos, Bienes Muebles y Arqueología del Gobierno de Navarra el 22 de septiembre de 2000⁹. En relación al tramo de Cirauqui, se argumentaba que si existía duda en torno a la calificación del Camino, cabría aplicar el principio del derecho *in dubio pro reo*, en el sentido de que la duda debe aprovechar siempre al camino afectado, porque podría suprimirse ahora parte de este camino, al estilo del acueducto de Noáin o incluso con una actuación peor, que parecía desprenderse del escrito de la Administración, podría sustituirse totalmente la calzada por una pista de concentración, porque se estimaba más cómoda para los peregrinos, para descubrir después que se había hecho desaparecer una calzada romana.

Aunque alguno de los diferentes estudiosos consultados consideraban problemático catalogar el Camino como una calzada romana, no era en aquel año 2000 menos arriesgado negarle este carácter, existiendo incluso la posibilidad de que el trazado fuera romano y el empedrado posterior, pues existían serios indicios de que el Camino pudiera ser romano, al haber aparecido restos de cerámica romana en las proximidades de Urbe. De todo ello se desprendía que no era posible emitir un pronunciamiento categórico que afirmase o negase el carácter romano de esta calzada, resultando más imprudente la negación, por las consecuencias nefastas que tal hecho llevarían para la calzada, es decir, su supresión.

En el terreno de la hipótesis, el alegante planteó el hecho de que si la calzada no fuera romana y resultara ser coetánea al núcleo de Urbe (siglo XII), o que datase del siglo anterior, es decir, que esta calzada fuera el original camino medieval de la Ruta Jacobea construido por nuestros antiguos reyes a partir de Sancho el Mayor con el fin de fijar el paso por Navarra de la Ruta Jacobea ¿carecería por ello de importancia

8 Sección de Museos, Bienes Muebles y Arqueología del Gobierno de Navarra, Contestación del 25 de abril de 2000.

9 F. Vega López, Escrito de contestación al Jefe de la Sección de Museos, Bienes Muebles y Arqueología del Gobierno de Navarra el 22 de septiembre de 2000.

histórico-cultural? ¿podría sustituirse válidamente por una pista de concentración? No parece probable que una pista de concentración pueda sustituir válidamente a un tramo de calzada susceptible de tener cualquiera de esos orígenes.

En la mencionada alegación de 22 de septiembre de 2000 se rebatía, asimismo, la afirmación de la Administración foral de que el empedrado se encontraba especialmente entre el puente Dorrondoa y el despoblado de Urbe, toda vez que desde el punto de vista cuantitativo había más tramo de camino empedrado hasta el puente de Dorrondoa y después del despoblado de Urbe, que entre el puente de Dorrondoa y el mencionado despoblado. Ello no obsta para que, desde el punto de vista cualitativo, pudiera decirse que posiblemente el tramo mejor conservado se encontrase en el alto de Dorrondoa, es decir, entre el puente del mismo nombre y el despoblado de Urbe. Este tramo corría además, un enorme riesgo, toda vez que según el plano del Estudio de la Autovía, daba la impresión de que esta cruzaría el Camino a la altura de ese bello tramo de calzada. Naturalmente, antes del puente de Dorrondoa no es visible la calzada porque todo ese tramo largo se encuentra cubierto por una capa de arena, grava y piedra pero debe existir la calzada original conservada antes de la cubrición. Un escrito anterior del alegante de 6 de abril de 2000¹⁰, muestra la tristeza por el hecho de que se hubiera construido una pista de concentración de manera paralela y pegada al Camino, lo que distorsiona enormemente el entorno de la Ruta Jacobea principalmente en la primera mitad de ese tramo, y que, a fin de paliar algo el impacto, debería haberse construido fuera de la franja de protección del Camino, es decir, guardando la distancia de treinta metros contados desde el borde exterior del Camino de acuerdo con la normativa en vigor¹¹.

Además de llevar a cabo la defensa de la romanidad, de esta calzada, hay que tener en cuenta, que esta vía empedrada es Camino de Santiago comprendido en el ámbito de aplicación de las normas antes mencionadas de carácter internacional, europeo, españolas y de comunidades autónomas, observando que entre ellas existe una labor de ensamblaje que en el fondo viene a facilitar la labor de protección jurídica del Camino de Santiago. Así, en el Decreto Foral de Navarra 324/93, se fija y delimita definitivamente el ámbito territorial del Camino de Santiago a su paso por Navarra, complementando la declaración como conjunto histórico-artístico efectuada por el Decreto español 2224/1962, de 5 de septiembre, pasando estos a denominarse Bienes de Interés Cultural en virtud de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, Disposición Adicional primera.

Al realizar todas esas infraestructuras viarias y las concentraciones parcelarias que son (principales causas de desvirtuación del Camino Físico de Santiago), nuestros Organismos e Instituciones debieran tener muy presente la letra y el espíritu del artículo 39 de la mencionada Ley de Patrimonio Histórico que establece que «los poderes públicos procurarán por todos los medios de la técnica la conservación,

10 F. Vega López, escrito dirigido al jefe de la Sección de Museos, Bienes Muebles y Arqueología del Gobierno de Navarra el 6 de abril de 2000. Registro de entrada de 7 de abril de 2000.

11 Decreto Foral 107/1988, de 8 de abril, art. III.4, completado por el Decreto Foral 324/1993, de 25 de octubre.

consolidación y mejora de los Bienes de Interés Cultural [...]»; de esa forma podrá cumplirse el objeto de poder transmitir a las generaciones futuras nuestro patrimonio histórico (art. 1 de dicha ley).

La alegación relativa al tramo Cirauqui-Desvío de Alloz fue admitida el 2 de noviembre de 2000. El Gobierno de Navarra, dando muestra de una gran sensibilidad hacia el Camino¹² y como resultado del trámite de información pública, el trazado adoptado y aprobado por el Gobierno de Navarra para la autovía entre Cirauqui y la variante de Estella, que incluye el tramo objeto de la alegación presentada, es el ahora denominado La Llana-da-Lorca el cual discurre al sur del inicialmente propuesto, aproximándose sensiblemente a la carretera N-111 y alejándose, por tanto, del Camino de Santiago, evitándose así las afecciones que, entre Cirauqui y el desvío de Alloz, pudieran producirse sobre el mismo.

El Gobierno de Navarra acordó, en sesión celebrada el 22 de octubre de 2000 por el cual señalan que el trazado definitivo de la autovía en esta zona discurre alejado del Camino de Santiago, sin que se produzca ningún cruce entre ambos, constatándose que se ha producido una modificación respecto del proyecto inicial de la autovía, liberando las afecciones al Camino de Santiago al aproximar el trazado de la autovía al corredor de la actual carretera¹³.

Casi un año después se dictó el segundo Acuerdo del Gobierno de Navarra, con fecha del 10 de septiembre de 2001, por el que se declaró como Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal el trazado de la autovía Pamplona-Logroño, tramo 2: Estella-Logroño, en sus diversas alternativas, promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, y se sometió el expediente a información pública a los efectos previstos en la Ley Foral 10/1994, de 4 de julio, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, así como a los efectos del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental¹⁴. En este caso, también se realizó una alegación fundada en la protección jurídica de la ruta jacobea¹⁵.

Los diversos trazados arrancan de la variante de Estella, confluyendo todos ellos al sur de la localidad de Los Arcos. Las tres alternativas en el tramo Estella-Monjardín fueron, por un lado, la alternativa de Dicastillo, por otro, variante de Estella-Urbio-la-Iruso, y, finalmente, la variante de Estella-Santa María-Iruso.

El alegante consideraba que la primera alternativa era la única que respetaba íntegramente el Camino de Santiago, por discurrir la futura autovía, al sur del macizo de Montejurra, entre Dicastillo y Allo, muy distanciada de la ruta jacobea, no causando, en consecuencia, afección alguna a este itinerario patrimonio de la Humanidad. En defensa de esta alternativa, consideró, asimismo, que se trataba de una opción muy

12 Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra. Contestación al escrito de Fernando Vega sobre el tramo de Cirauqui, 22 de septiembre de 2000.

13 Resolución del Gobierno de Navarra, 23 de octubre de 2000.

14 Resolución del Gobierno de Navarra, 10 de septiembre de 2001.

15 F. Vega López, Escrito de alegaciones del 26 de octubre de 2000 relativo al Expediente de Obras públicas del tramo 2 Estella-Logroño.

recomendable porque permitía una mejor distribución de las comunicaciones al acercar esta vía rápida a otras localidades de gran importancia demográfica e industrial, con carreteras actualmente deficientes, a la vez que permitiría mantener desdoblada la carretera a Logroño como una vía de calidad para Azqueta, Urbiola, Luquin y otros pueblos, lo que produciría un efecto enriquecedor en materia de comunicaciones.

En la Resolución del Gobierno de Navarra¹⁶, se contestó que, en efecto, la alternativa de Dicastillo no afectaba al Camino de Santiago. Sin embargo, se optaba por relegarla por diversas afecciones ambientales, características técnicas y geotécnicas y costes económicos.

En cuanto a la alternativa de Estella-Urbiola-Iruso, se consideraba que era la que menor afección iba a causar al Camino de Santiago, al estar emplazada entre los dos ramales de la ruta jacobea, si bien estaba previsto que cruzase el Camino algo más adelante de Luquin y Urbiola, con las serias consecuencias que de ello pudieran derivarse para la ruta y que dependerían del diseño y características de la futura autovía en relación a ese punto.

Por lo que respecta a la alternativa de la variante de Estella-Santa María-Iruso, a la vista del plano del proyecto, el Gobierno de Navarra interpretaba que la autovía ocuparía el Camino entre Villamayor de Monjardín y Urbiola, hecho que se produciría en uno o varios kilómetros.

El alegante consideró que, de desarrollarse esta opción, el proyecto de la construcción de la autovía podría considerarse susceptible de nulidad, al ocupar plenamente un tramo del Camino sin concurrir el requisito de ineludibilidad exigido en el artículo 3 del Decreto Foral 290/1988, de 14 de diciembre, por el que se delimita definitivamente el Camino de Santiago a su paso por Navarra y se establece su régimen de protección, al existir otras alternativas contempladas en el propio proyecto.

En cualquier caso, para el alegante, esta alternativa de la autovía ocasionaría, asimismo, una importantísima afección al ramal del Camino que saliendo de Azqueta, se adentraba en término Villamayor, y que, en esos momentos, era el más utilizado por los peregrinos, lo que agravaría todavía más la situación del camino por esa zona, máxime si tenemos en cuenta que en el año 2000 el acceso a Azqueta sufrió una lamentable modificación como consecuencia de una concentración parcelaria, que desvió la ruta aproximándola a la carretera, lo que deformó sustancialmente el trazado y generó unos rodeos y zigzagueos que le hicieron perder la rectitud característica del trazado del Camino de Santiago, necesaria para hacer desplazamientos lentos y de largo recorrido. El Camino de Santiago no es un camino vecinal más, sino una ruta internacional de peregrinos, por lo que queda amparada, entre otros preceptos, por lo dispuesto en el art. 39 de la Ley de Patrimonio Histórico del 25 de junio de 1985, según el cual «los poderes públicos procurarán por todos los medios de la técnica, la conservación, consolidación y mejora de los Bienes de Interés Cultural [...]». De ahí que los poderes públicos estén obligados a transmitir a las generaciones futuras el patrimonio histórico (art. 1 de la mencionada Ley).

16 Resolución del Gobierno de Navarra, 26 de diciembre de 2002.

La alegación no impidió que la alternativa finalmente seleccionada para el tramo entre Estella y Los Arcos fuera la denominada variante de Estella-Santa María-Iruso, aunque se hicieron importantes modificaciones en el trazado. Esta alternativa, como queda dicho, afectaba al Camino de Santiago entre Villamayor de Monjardín y Urbiola, ocupando el Camino plenamente. El Gobierno de Navarra concluía en su resolución que con una ligera modificación del trazado de la autovía, desplazándolo a una distancia igual o superior a la exigida por la norma para la franja de protección del Camino, se llegaría a evitar la ocupación del Camino y preservar su actual recorrido y ello sin perjuicio de que se procure el mejor tratamiento paisajístico posible al espacio por donde discurren a la par el Camino y la autovía.

Se efectuó esta corrección de la autovía y se llevó a cabo en el sentido explicado, salvando suficientemente la franja de protección del Camino de treinta metros, salvándose incluso la chopera existente entre Urbiola y Villamayor de Monjardín y en la zona de mayor proximidad Camino-autovía, los efectos acústicos se minimizaron al discurrir la autovía por una cota superior respecto del Camino.

5. CONCLUSIONES

Este estudio ha pretendido recoger las variaciones introducidas en el PSIS de la autovía Pamplona-Logroño por su afección al Camino de Santiago a través del análisis de las alegaciones presentadas en información pública y de la aceptación de estas por parte del Gobierno de Navarra, que tuvieron como resultado la modificación del trazado, preservando así el patrimonio histórico de la ruta jacobea. Aquella experiencia muestra las posibilidades de la participación en los trámites informativos y de evaluación ambiental.

Las alegaciones jurídicas planteadas en los dos tramos de la autovía dieron sus frutos. El tramo más problemático en todo el trayecto era la calzada existente entre Cirauqui y el desvío de Alloz, ya degradado por las obras de concentración parcelaria llevadas a cabo en el término municipal de Cirauqui y promovidas por el Servicio de Estructuras Agrarias del Departamento de Agricultura del Gobierno de Navarra, en torno al año 1996 y consistente en la construcción de una pista de concentración parcelaria paralela al Camino y sin respetar en su primera parte la franja de protección del Camino. El resultado final es una invasión de la pista de concentración en el entorno del Camino sin respetar la franja de treinta metros¹⁷ y recibiendo el mismo en esa primera mitad diversos materiales, grava, arena, cascajo, etc., procedentes de la pista de concentración al encontrarse en esa parte algo sobre elevada respecto del Camino.

Finalmente, cabe hacer mención del escrito de 2 de noviembre de 2000 del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, comunicando que, como resultado del trámite de información pública, el trazado adoptado y aprobado

¹⁷ Establecidos en el art. 3 del Decreto Foral 324/1993, por el que se fija y delimita definitivamente el ámbito territorial del Camino de Santiago a su paso por Navarra, al efecto de complementar la Declaración como Conjunto Histórico-Artístico efectuada por Decreto 2224/1962, de 5 de septiembre.

por el Gobierno de Navarra, para la autovía, entre Cirauqui y la Variante de Estella, que incluye el tramo objeto de mi alegación, es el ahora denominado La Llanada-Lorca, el cual discurre al sur del inicialmente propuesto aproximándose sensiblemente a la carretera N-111 y alejándose por tanto del Camino de Santiago, evitándose así las afecciones que, entre Cirauqui y el Desvío de Alloz, pudieran producirse sobre el mismo, quedando así preservado este carismático tramo, con calzada, cuyo origen es difícil de precisar y que a mí me parece digno de ser resaltado sobre el resto de los tramos en el recorrido Pamplona-Logroño, dando cumplimiento a la protección establecida en la declaración de Patrimonio de la Humanidad y demás normas concordantes.

Por su parte, en el tramo Estella-Logroño proliferaron las demandas para que la autovía pasara por el norte del macizo de Montejurra apoyándose en la Variante de Estella, recogidas en diecinueve escritos de alegaciones, entre ellas el propio Ayuntamiento de Estella, la Asociación de Empresarios de la Merindad de Estella, Comunidad de Regantes de Bargota, etc. Estos posicionamientos pretendían evitar el alejamiento de Estella de la autovía que conllevaba la opción Dicastillo y se decantaron por la opción Santa María. Como ha quedado dicho, esta opción, al llegar a la altura entre Urbiola y Villamayor de Monjardín afectaba al Camino ocupándolo plenamente, pudiéndose considerar una afectación continuada que se hubiera producido durante una longitud aproximada entre uno o dos kilómetros.

El Gobierno de Navarra consideró finalmente que con una ligera modificación del trazado de la autovía desplazándolo a una distancia igual o superior a la exigida por la norma para la franja de protección del Camino de treinta metros, salvándose incluso la arboleda existente en la parte baja entre Urbiola y Villamayor de Monjardín, circunstancia esta no baladí, puesto que, al quedar esta chopera emplazada entre la autovía y el Camino de Santiago, actuaría como un elemento barrera y de amortiguación en esa zona de máxima aproximación de la autovía al Camino. Asimismo, al discurrir ese tramo de la autovía por una cota más elevada respecto del Camino, se consiguió una reducción aceptable de los efectos ópticos y acústicos negativos.

La relevancia histórica, el movimiento investigador y las peregrinaciones justifican el nacimiento de recomendaciones y normas de distinto ámbito territorial e institucional que han posibilitado, en la práctica, que en las grandes obras públicas como la construcción de una autovía los poderes públicos hayan tenido que preservar el Camino.

6. LISTA DE REFERENCIAS

- Anguita Villanueva, L. A. (2000). La protección jurídica del Camino de Santiago. En M. Criado de Val (coord.), *Caminería hispánica: Actas del IV Congreso Internacional celebrado en Guadalajara (España). Julio 1998* (vol. 2, pp. 615-624). Madrid: Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX.
- Bermejo López, M. B. (2001). *El Camino de Santiago como bien de interés cultural: análisis en torno al estatuto jurídico de un itinerario cultural*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.

- Corriente Córdoba, J. A. (1993a). *El Camino y la ciudad de Santiago de Compostela: su protección jurídica*, Santiago: Consellería de Cultura, Xunta de Galicia, 1993.
- Corriente Córdoba, J. A. (1993b). El Camino de Santiago y la protección internacional de bienes culturales, *Anuario de Derecho Internacional*, 9, 41-56.
- Corriente Córdoba, J. A. (1998). *Protección jurídica del camino de Santiago: normativa internacional e interna española. La protección del camino en el derecho actual*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia.
- Corriente Córdoba, J. A. (2007) *El Camino de Santiago y el Derecho*, Cizur Menor: Aranzadi, 2007.
- Cortés, I. & Madoz, M. (2004) *El Camino de Santiago en Navarra*. GR-65, GR-65-3. Pamplona: Gobierno de Navarra.
- Elósegui, R. et al. (1992). *Camino de Santiago. Topoguía de Senderos de Gran Recorrido*. GR-65. GR-65.3. Navarra. Pamplona: Gobierno de Navarra.
- Fernández-Miranda, J. (2010). El Consejo Jacobeo y la protección jurídica del Camino de Santiago. *Patrimonio cultural y Derecho*, 14, 135-169.
- Goicoechea Arrondo, E. (1971). *Rutas jacobeanas. Historia, arte, caminos*. Estella: Los Amigos del Camino de Santiago.
- González Bonome, M. (1999). La protección jurídica del Camino de Santiago en las distintas comunidades autónomas. En J. Leira López-Vizoso (coord.), *O Camiño portugués. III Aulas no Camiño (3. 1998)*(pp. 317-334). A Coruña: Universidade da Coruña.
- Jimeno Aranguren, R. (2000). Expresiones del culto a Santiago en los caminos medievales de Navarra. *Príncipe de Viana*, 220, 351-371.
- Jimeno Jurío, J. M. (2010a). *El renacer de la Ruta Jacobea desde Estella. Los Amigos del Camino de Santiago y la peregrinación de 1963*. Pamplona: Pamiela. (Obras Completas de José María Jimeno Jurío, 6).
- Jimeno Jurío, J. M. (2010b). *El Camino de Santiago y su historia. Apuntes desde Navarra*. Pamplona: Pamiela. (Obras completas de José María Jimeno Jurío, 7).
- Martín Duque, A. J. (dir.) (1991). *Camino de Santiago en Navarra*. Pamplona: Caja de Ahorros Municipal de Pamplona.
- Prieto de Pedro, J. J. (2014). Los itinerarios culturales como bienes del patrimonio mundial. En J. R. Fernández Torres, J. J. Prieto de Pedro y J. M. Trayter Jiménez (coords.), *El Camino de Santiago y otros itinerarios: cultura, historia, patrimonio, urbanismo, turismo, ocio y medio ambiente: «liber amicorum» Enrique Gómez-Reino y Carnota* (pp. 227-241). Valencia: Tirant lo Blanch.
- Razquin Lizarraga, M. M.^a (1993). El Camino de Santiago en Navarra: notas jurídicas. *Revista Jurídica de Navarra*, 15, 257-269.
- Sanz Larruga, F. J. (1997). La protección jurídica del Camino de Santiago, En J. Leira López-Vizoso (coord.), *O Camiño inglés e as rutas atlánticas de peregrinación a Compostela. II Aulas no Camiño (1997. Ferrol)* (pp. 141-174). A Coruña: Universidade.
- Soria y Puig, A. (1988). *Los Caminos de Santiago y otras vías históricas de Navarra. Tomo I.*, Pamplona: Gobierno de Navarra. (Informe inédito).
- Vázquez de Parga, L., Lacarra, J. M.^a & Uría Rúa, J. (1948/1993). *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid: CSIC, 1948. Reed. Pamplona: Gobierno de Navarra.