



Camino de *Santiago** ...una ruta “aeronáutica”

FÉLIX MANJÓN MARTÍN
Teniente Coronel de Aviación

SON MÚLTIPLES Y A SU VEZ SORPRENDENTES LAS RELACIONES QUE SE PUEDEN ENCONTRAR ENTRE LLEVAR A CABO UNA MISIÓN Y EL RETO QUE SUPONE ACOMETER UNA TAREA COMO ES HACER EL CAMINO DE SANTIAGO INDEPENDIEMENTE DEL PUNTO EN QUE SE INICIE.

DE MANERA MUY INTENCIONADA, HE QUERIDO RELACIONAR “AMBAS MISIONES”.

EN FUNCIÓN DE LA DISPONIBILIDAD DE TIEMPO Y NUESTROS TRABAJOS Y COMPROMISOS PROFESIONALES HABITUALES, DESDE AQUÍ OS INVITO A VENCER ESAS TRABAS Y CONOCER ALGO QUE REALMENTE ENGANCHA COMO ASÍ PODRÍAN CONFIRMAR QUIENES YA LO HAN EXPERIMENTADO

Esta vez la misión era asignada por uno mismo. Consistía en realizar una ruta con salida desde Santiago de la Ribera (Murcia) y llegada a Santiago de Compostela en el menor tiempo posible.

Tras unas cuantas experiencias previas, también como peregrino, la primera de ellas desde Santiago de la Ribera a Fátima en julio de 1984 junto a otros dos flamantes alféreces, siempre tuve en mente realizar el que yo consideraba un buen camino; aquel que comenzaría en Santiago de la Ribera y culminaría en Santiago de Compostela, y no solo por la coincidencia de nombres.

Me pareció un reto de gran calado, no por el esfuerzo, sino por los múltiples condicionantes que en definitiva confluyen en uno común y que es vital: la siempre escasa disponibilidad de tiempo.

Santiagos:
Santiago de la Ribera–Santiago de Compostela

Las experiencias de años anteriores habían sido partiendo (siempre en bicicleta) desde León en 1993 (Jacobeo 93), desde Saint Jean Pied du Port (Francia) en 2010 y desde San Lorenzo de El Escorial en 2011.

La de este año requería, además de tiempo, su realización a través de una ruta muy específica. El motivo era que me había propuesto hacer escalas técnicas en todas aquellas unidades del Ejército del Aire que me encontrara en el camino. Curiosamente, sin desvíos significativos, esta ruta pasa por muchas de nuestras unidades simbólicas y conocidas del EA.

Durante el planeamiento, (una de las fases más “extenuantes”...), recopilando toda la información necesaria, preparando los escasos pero muy seleccionados elementos del equipaje, decidí contactar con el Gabinete de

Relaciones Públicas de nuestro EA. El único fin de este contacto era el de proporcionarles información sobre esta iniciativa, en la que pasaría por unidades del EA y que con ello, los Jefes de las mismas pudieran estar oportunamente notificados, cumpliendo así con un procedimiento básico de nuestra cortesía militar.

Por condicionantes de planeamiento y la escasa disponibilidad de tiempo durante el día, las visitas se limitarían a un paso rápido por ellas, fotografía en un punto representativo de la Unidad y continuación de la ruta.

Solamente uno de los lugares emblemáticos, la Academia Básica del Aire en la Virgen del Camino, coincidió con la “parada y fonda” y sin ningún apoyo técnico especial, pero sí un agradable encuentro e inyección de moral (el ciclista siempre necesita este

tipo de reconstituyentes), emprendí una nueva etapa.

Basado en experiencias similares ya vividas y fruto también del intercambio de pareceres con otros peregrinos (sabía fuente en muchos casos), uno de los hechos principales y la base mental de este gran viaje se sustenta en llevar a cabo la ruta con esfuerzo constante, de manera personal y buscando motivación permanente para superar los momentos de flaqueza.

Mi única intención a la hora de escribir este artículo ha sido poder mostrar a quienes no lo conocen, la excelencia del Camino de Santiago y a la vez exponer muchas de las dificultades que supone alcanzar un objetivo prefijado, animando de esta forma a todos los lectores a realizar un esfuerzo, que como muchos tiene su recompensa.

PARTIDA DESDE SANTIAGO DE LA RIBERA (LA RIBERICA)

Todo tiene su sentido propio y hay algo que puede parecer una mera coincidencia. La Academia General del Aire fue creada en un lugar de meteorología excelente; ahora bien, el origen del nombre de la ciudad a la que nuestra Academia está ligada, también tiene su historia y consiguiente explicación.

Antes del siglo XVI se fueron agrupando familias a orillas del Mar Menor. Debido a la existencia de piratería que procedía del Norte de África, se creó la necesidad de construir torres protegidas a lo largo de la costa. Como otros muchos, los vecinos de lo que posteriormente sería Santiago de la Ribera, se vieron obligados a estar siempre preparados para buscar el refugio y protección que les proporcionaban las fortificaciones.

Se cuenta que la finca Torre Mínguez está considerada oficialmente el origen del poblado de Santiago de la Ribera. Fue edificada por don Antonio Lissón, Regidor de la ciudad de Murcia y con el tiempo fue pasando a las manos de sus herederos.

Una de estas, fue doña Teresa Sandoval y Mena, que se casaría con don José María Barnuevo y Rodrigo de Villamayor de Ulloa (Dignidad Trece de León de la Orden de Santiago).

En el año 1888 se construye un nuevo caserío a orillas del Mar Menor que dará nombre definitivo a Santiago de la Ribera. La razón es, por una parte, la pertenencia de José María Barnuevo a la Orden de Santiago y por otra, la ubicación a orillas de ese “gran mar diminuto” como es el Mar Menor.

A principios del siglo XX, la familia Barnuevo-Sandoval llevaba a cabo las obras necesarias para construir su



casa, y es junto a sus jardines donde levantaron la Ermita de Santiago Apóstol. Es a partir de ahí cuando Santiago de la Ribera comienza oficialmente su gran desarrollo y despegue comercial, llegando a convertirse en la cuna de muchos de los componentes de nuestro Ejército del Aire, quienes con su presencia contribuirían a dicho desarrollo económico y cultural.

En 1928 comienzan las obras de los hangares, almacén para víveres y efectos, lavadero, cuerpo de guardia y granja de la Base Aeronaval de la Armada, en terrenos que fueron expropiados a la familia Barnuevo, y por Decreto de 28 de julio de 1943 se crea la Academia General del Aire, si bien empieza a funcionar con los primeros cadetes en septiembre de 1945.

EL CAMINO

El Camino de Santiago es una ruta muy especial desde cualquier perspectiva, a diferencia de otros desafíos similares, y siendo el destino final de la singladura un único punto, tiene por otra parte orígenes en infinidad de localidades, y no existe uno exclusivo y auténtico como muchos se han empeñado en atribuir.

Son múltiples las variantes, más o menos populares, más o menos transitados, ancestrales, pero la característica más simbólica es que cualquiera con ganas de recorrerlo puede definir su propio Camino. Todos ellos, llevados a cabo por los miles de peregrinos de distintas razas, religiones y nacionalidades, son perfectamente válidos.

La Catedral limitó la "Compostela" a aquellos que acudieran a la Tumba del Apóstol por motivo religioso y a pie, en bicicleta o a caballo. Las condiciones para su obtención es haber recorrido como mínimo los últimos 100 kilómetros a pie o a caballo, o también los últimos 200 Km. en bicicleta. De esta forma quedan excluidas otras formas de llevarlo a cabo si se pretende acceder a la Compostela. Hay una excepción hecha a la regla, por razones obvias, cuando se trata de personas discapacitadas, que deben realizarlo en silla de ruedas sin motor.

A lo largo del tiempo se han producido múltiples intentos de falsificación de este documento acreditativo; su longevidad ha contribuido en buena medida. Esto obligó a los preladados de Compostela y al mismísimo Papa de la época a decretar penas de excomunión contra los falsificadores. Hubo otro método preventivo contra el fraude, más eficaz, por ser más difíciles de falsificar; fueron las llamadas *cartas probatorias*, que ya se expedían en el siglo XIII. Estas cartas son el origen directo de la Compostela actual. En el siglo XVI los Reyes Católicos constituyeron la Fundación del Hospital Real con la finalidad de prestar asistencia a los viajeros, y para él hicieron construir el edificio que hoy ocupa el Hospital de los Reyes Católicos, convertido el año 1954 en hotel

de gran lujo. Los peregrinos, al presentar La Compostela, adquirirían el derecho a ser hospedados gratuitamente durante tres días. Las necesidades sanitarias de los peregrinos convirtieron a la institución, tras las necesarias ampliaciones, en el hospital más importante de Galicia y, más tarde, en sede de la famosa escuela médica compostelana¹.

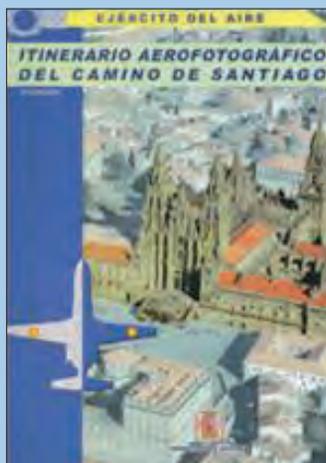
El Camino de Santiago goza de merecida fama mundial, ya que en él se hacen patentes las virtudes y condicionantes requeridos para el ejercicio de tal peregrinación: la hospitalidad, la tradición cultural de los lugares transitados a lo largo de los siglos, la unión entre peregrinos y la ayuda solidaria que brindan todos aquellos que identifican al sufrido caminante.

El reflejo sobre la tierra de ese otro camino celeste, la Vía Láctea, que ya utilizaran los peregrinos en la Edad Media para orientar sus pasos hacia la tumba del apóstol?

Las razones que motivan a llevar a cabo esta peregrinación son múltiples. Hay quien lo inicia por el simple placer de caminar; muchos, con un arraigado componente religioso y todos ellos, antes o bien durante la ruta, quedan unidos por la tradición histórica, folclórica, artística, gastronómica, paisajística y un largo etc... que dependiendo de la cultura y el carácter del peregrino, tiene mayor o menor incidencia. Aunque ya he dicho que puede haber tantos caminos como caminantes, el Camino de Santiago Francés o Franco-Navarro es la ruta jacobea más transitada, ya que todas las rutas que recorren España terminan confluyendo en uno u otro punto con ella. Este Camino, el francés, tiene sus dos entradas en Roncesvalles (Navarra) y Somport (Huesca). La navarra es la más frecuentada, y la aragonesa, por sus parajes más solitarios se asemeja más a una ruta de carácter medieval. Este Camino ha sido declarado Primer Itinerario Cultural Europeo por el Consejo de Europa (1987), y Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO (1993).

¹<http://www.archicompostela.org>

²Anónimo en un mojón cercano a Frómista.



Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire. Madrid, 2010. 284 páginas. 24 x 30 cm. PVP 30 € (IVA incluido)

PEREGRINACIÓN DE CARÁCTER PERSONAL CON TINTES AERONÁUTICOS

Ya en el año 2001 se publicó la primera edición del Itinerario aerofotográfico del Camino de Santiago. En 2010 se realizó una segunda versión mejorada y más completa, con datos digitales y acompañada de un DVD.

De esta manera, queda reflejado fidedignamente algo tan español y tan apreciado por nuestra Organización.

En 2010 se celebró el segundo Año Santo Compostelano del siglo XXI, una oportunidad inigualable para acometer la segunda edición del "Itinerario Aerofotográfico del Camino de Santiago".

El itinerario ofrece una perspectiva aérea del Camino francés, dividido en un total de 35 tramos, organizados en cuadernillos desplegable dobles y que cubre desde Roncesvalles hasta Santiago de Compostela.

Además, esta segunda edición del itinerario incorpora como mejoras a la anterior, la inclusión de perfiles de desnivel, recorridos alternativos o una completa y actualizada relación por tramos de lugares de interés, así como un DVD con la Ortofotografía digital dividida en 35 mosaicos.

CONTENIDO

La ruta desde Roncesvalles hasta Santiago de Compostela es presentada con fotografías aéreas verticales debidamente tratadas y a escala 1:25.000, y permite hacer mediciones sobre el papel, a semejanza de un plano o mapa topográfico.

El terreno aparece con la tonalidad característica de la primavera, época en la que se realizaron los vuelos fotográficos, con oportunidad de los vuelos generales de España para la actualización cartográfica, contemplados en el Plan Cartográfico del Ministerio de Defensa.





EL PLANEAMIENTO, UNA FASE DECISIVA EN LA MISIÓN

Como ya he mencionado anteriormente, unas semanas antes del comienzo de esta peregrinación se coordinó con las diferentes unidades, centros y organismos del EA que podrían informar a los Jefes de las mismas sobre nuestro paso por ellas.

La condición número uno que nos autoimpusimos era la de no recibir apoyo logístico de ningún tipo y de esta manera avanzar en nuestro Camino como verdaderos peregrinos, es decir, con su correspondiente carga de sufrimiento y esfuerzo, dosificando los escasos recursos “a bordo” y reposando la máquina con “keroseno de calidad”.



Una fría mañana del mes de abril, con un TAFOR que nos predecía lo que nos encontraríamos, salíamos con decisión desde nuestras casas hacia el Km 0 de La Ribérica, lugar que así aparece marcado en la plaza del Santiago murciano.
ft lelc 051700z 0518/0618 22008kt 9999 sct030 tx21/0613z tn10/0606z

prob30 tempo 0518/0608 shra ovc015 tempo 0608/0618 23015kt=

Tras la oportuna foto de rigor, con un equipo optimizado en cuanto a peso y volumen se refiere, pertrechados con las pro-

tecciones reglamentarias de seguridad y señalización con vistas a unos días que se antojaban lluviosos, nos dirigimos a la primera unidad del EA, la Academia General del Aire, donde su Director nos esperaba en su despacho, al que afortunadamente nunca tuve que entrar siendo alumno...

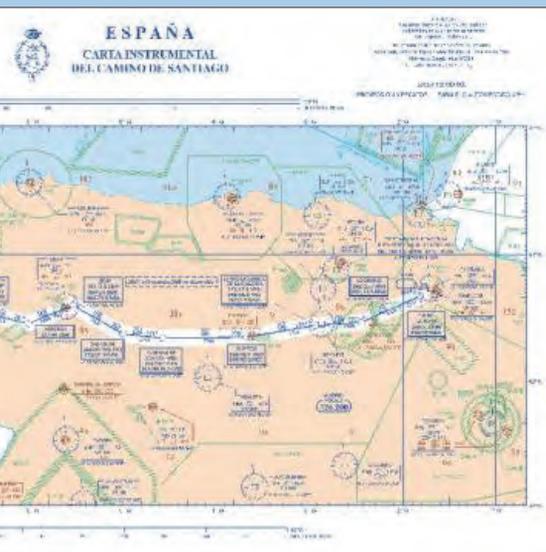
Tras un café y unas palabras de ánimo antes de la larga ruta programada, salíamos hacia la Base Aérea de Alcantarilla que era nuestro primer “objetivo”.

En esta etapa inicial, pudimos constatar que aquello aprendido en el colegio de: “España es pobre y montañosa”, no se ajusta del todo a la realidad, principalmente por la contemplación de la rica huerta murciana durante el pedaleo... lo segundo era y sigue siendo completamente cierto.

La sierra de Murcia así nos lo decía en cada repecho.

En la Base de Alcantarilla su Coronel nos atendía como otro compañero del EA que despide a sus tripulantes antes de un largo vuelo, sin motor en este caso...

Que en España llueve poco es verdad a medias. Si alguien quiere que llueva, no tiene más que preparar un viaje en bicicleta desde la Academia General del Aire, lugar elegido precisamente para la enseñanza de aviadores noveles, sobre todo por su escasa probabilidad de precipitación. Ese día de comienzo, es muy probable que el TAFOR vaticine alguna precipitación.



Carta instrumental del Camino de Santiago.

ETAPA ALCANTARILLA-HELLÍN

Es a partir de ahí donde comienza a llover “en serio” y ya no dejará de hacerlo hasta Santiago de Compostela.

Una tormenta a media tarde, que provoca aguas torrenciales a nuestro paso, nos castiga durante un par de horas.

METAR de LERI

fc leri 051400z 0515/0524 vrb03kt 9999 sct040 prob40
tempo 0515/0522 sct020cb=

Parecía que se habían puesto de acuerdo intencionadamente todos los elementos para dificultar nuestra humilde hazaña.

La primera etapa acaba en Hellín sin daños colaterales osensibles, y han sido doce largas horas por los caminos seleccionados como menos transitados y un total de 157 Km.



ETAPA HELLÍN-SOCUÉLLAMOS

Al día siguiente, la etapa será hasta Socuéllamos y mi compañero de formación se ve obligado a abortar la misión por fallos que ya traía apunta-



dos en la casilla del parte 2, relativos a la rodilla derecha.

Una vez asegurada la “repatriación” de mi punto a tierras murcianas, continuo a solas. A partir de ahora me acompaña solamente el viento en cara, que una vez más me demuestra que “el viento en cara, perjudica bastante más de lo que te beneficia ese mismo, si es en cola”. (Vuelos de misión con ida y vuelta a la misma base).

La soledad en la ruta, junto con el viento en cara, son los enemigos más insidiosos del ciclista.

A las doce horas de viaje, en una noche cerrada, llego a Socuéllamos donde sus lugareños me demuestran una hospitalidad excepcional y me sorprenden con un C-14 que se encuentra ubicado frente a una Ermita de Ntra. Sra. la Virgen de Loreto. Fue una donación del EA a la citada villa.

ETAPA SOCUÉLLAMOS-ARANJUEZ

La tercera etapa contempla el paso por el EVA nº 2 de Villatobas, donde disfruto un buen rato charlando con el Suboficial de Servicio y salgo rumbo a Aranjuez después de este descanso “cuartelero”.



ETAPA ARANJUEZ-SAN LORENZO DE EL ESCORIAL

Al día siguiente, las dos Unidades que visito durante esos cortos periodos de tiempo, me permiten tomar unas fotos de carácter aeronáutico. Son la Base Aérea de Getafe y la de Cuatro Vientos, ambas cunas significativas de la Aviación Española. En ocasiones, estos testimonios me permitirán retener en la memoria, pasajes, gentes y experiencias que a bordo de la bicicleta pasan rápidamente como si hubieran sido un espejismo. Sorprendentemente, la bicicleta demanda una atención permanente que obliga a no bajar la guardia en ningún momento.



Base Aérea de Cuatro Vientos



Entre las Bases de Getafe y Cuatro Vientos me encuentro con otra agradable sorpresa. Este F-4 que me obliga

a parar y disfrutar una vez más de la observación detallada de aquel mítico avión de combate, nuestro "Phantom".

ETAPA SAN LORENZO DE EL ESCORIAL-COCA

La etapa acaba en San Lorenzo de el Escorial y de allí, por el llamado Camino de Madrid, llego exhausto al Alto de los Leones. Su personal de servicio me atiende durante un breve pero intenso intercambio de impresiones, tras el que prosigo hasta Coca, tierra de pinares, con caminos de muy difícil paso por encontrar en ellos auténtica arena de playa que hace muy complicado y penoso el avance. Coca es una ciudad emblemática por su singular castillo, ya muy lejos de las playas de la costa de la que salí hace cuatro días.

En el siglo II ya gozaba del privilegio de ser *municipium* romano. Duran-



te los siglos IV y V, Cauca tendrá una notable importancia en el contexto de Hispania. El castillo sufrió grandes destrozos tras la invasión napoleónica.



Alto de Los Leones.



Coca.



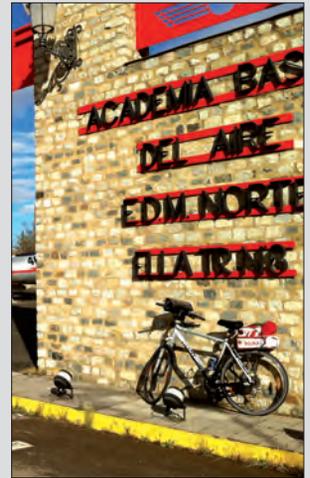
ETAPA COCA-VIRGEN DEL CAMINO

Desde Coca, en una de las etapas largas pero llanas, me dirijo hacia la Virgen del Camino, para tropezar en mi ruta con la Base Aérea de Villanubla, una vez pasados Puente-duero y Valladolid.

Después de una parada rápida y unas fotos en su histórica y bellísima plaza de armas, continúo hacia Medina de Rioseco, la ciudad de los Almirantes; donde pernocto en un lugar digno de conocer, el Convento de las Clarisas, que goza de las características propias de un parador nacional. Un nuevo día de lluvia me espera y esa noche llego a una



base de la que guardo un recuerdo muy especial, sobre todo por la cantidad de horas dedicadas a los Campamentos de actividades aeronáuticas de antaño. En ellos León nos proporcionó la posibilidad de disfrutar de largos vuelos en térmicas invisibles la mayoría de las veces, pero que algunas ocasiones permitían que los alumnos permanecieran en el aire más de cinco horas, con la sola ayuda de su ingenio, habilidades y enseñanzas adquiridas para estar en vuelo. Algunos de estos noveles alumnos hoy lo hacen a bordo de sistemas de armas como el C-16, T-10, HD-21 y un largo etc... Sus orígenes los tienen en León, Villafría y San Javier, acompañados por unos instructores que en su día les dejaron entrever un futuro que podía ser un trabajo en el que además se disfrutaba el día a día.



Es en la Virgen del Camino donde, tras ese también lluvioso día y ya muy tarde, me acerco al botiquín y una excelente profesional Cap. de Enfermería me informa de que el talón de Aquiles y la tendinitis en la rodilla requieren reposo, alguna medicación y la neutralización de alguna etapa. El Camino de Santiago ha visto pasar miles de peregrinos a lo largo de cientos de años y, tras agradecer sus consejos, le hablo en tono distendido, por quitarle algo de hierro a la situación, de aquello de "El Lute": "Camina/pedalea o revienta..."

A lo largo de la historia militar hemos aprendido que ningún planeamiento resiste el primer combate; esta vez me apliqué el concepto y consideré que la misión podía continuar (no había nadie con superior criterio...), pues ya desde Hellín esa rodilla, quizás contagiada por la de mi compañero, hacía muy poco esfuerzo y el "vuelo" venía haciéndolo apoyándome en el otro motor, el izquierdo. Una vez más se cumple lo de motor muerto, pie muerto, pues a partir de esa mañana solamente el motor que trabajaría sería el izqdo., facilitado por los "rastres" del mecanismo de los pedales.



ETAPA VIRGEN DEL CAMINO-PONFERRADA

Me despide, al igual que el año anterior, el Col. de la A.B.A. tras una intensa conversación, vaticinando que este salto del día hasta Ponferrada será especialmente duro. Es una etapa montañosa y con una incidencia seria. Un intento de asalto ante el que el peregrino está al menos advertido. Esto es debido a que a lo largo de la historia ha sido habitual el “atracar” a aquellos que viajan y portan consigo

valores como podían ser, antaño oro, y actualmente dinero o tarjetas, teléfono y hasta la propia bicicleta.

Dicho y hecho; como si de una premonición se tratara, esta vez el teléfono móvil permite que los amigos de lo ajeno sean detenidos sin más, gracias a una eficaz patrulla de la Benemérita que recibe mi llamada, haciendo posible su aparición en pocos minutos en aquella carretera solitaria, que me lleva desde Villafranca del Bierzo a Ponferrada.



A ningún aviador le gusta cargar hielo si no es en vaso de tubo y con los pies en tierra firme; a un ciclista peregrino ¡tampoco! Foto en Piedrafita.

ETAPA PONFERRADA-PORTOMARÍN

Ponferrada es un referente del Camino y es el punto previo al salto más duro.

Al día siguiente, la “toma” está prevista en Portomarín, como en mis tres Caminos anteriores desde Francia y Madrid; claramente esta etapa es la más larga y tediosa. Se suman viento, nieve y lluvia hasta la llegada a las doce de la noche a un lugar donde el alojamiento prometido, o más bien planeado, falla. Un buen

planeamiento es la base del éxito de la misión en casi todas las circunstancias, pero pueden surgir imprevistos donde uno menos lo espera. Allí aparecen entonces nuestros omnipresentes compañeros de la Guardia Civil que como muchas otras veces, “por allí pasaban”, solucionando en un momento todas las incidencias, pues localizan uno de los hostales que es, como ellos, servicio H24. Toda la vida al servicio de los demás.

Resulta curioso comprobar como a lo largo de siglos, todavía se sorprenden en hostales y albergues del Camino cuando, por alguna incidencia, llegas muy tarde a reencontrarte con el merecido descanso.

ÚLTIMA ETAPA: PORTOMARÍN-SANTIAGO DE COMPOSTELA

El último salto será pasando por el Aeródromo Militar de Santiago, donde solamente tengo tiempo de hacer la foto de rigor que será testigo fiel de la jornada cicloaeronáutica, pues quiero llegar antes de una hora determinada para recibir la ansiada Compostela. A las 20:35 del día 14 de abril, el Obradoiro una vez más recibe a un peregrino que siente la íntima satisfacción del deber cumplido y sabe que, Dios mediante, no será la última.

La Catedral de Santiago era la meta de esta ruta semiaeronáutica por sus correspondientes escalas técnicas en el Camino, pero que como peregrinación ha sido finalizada por uno más de todos esos miles que lo han hecho antes a lo largo de muchos siglos, peregrinos discretos y modestos que saben que el esfuerzo debe ser constante y sostenido para alcanzar cualquier meta.

A la llegada, en la Oficina del Peregrino de la Catedral de Santiago, tras

la correspondiente comprobación de la ruta, gracias a la Credencial del peregrino expedida en la ciudad de Murcia, recibo orgulloso la Compostela. Un acto simbólico pero cargado de emoción que representa un esfuerzo moralmente compensado. En esta oficina te facilitan una guía que permite visitar la Catedral, la tumba del Apóstol y observar algunos datos sobre el Santo.

Algo que llamó especialmente mi atención fue la siguiente descripción que hacen en la propia Catedral:

Santiago fue un hombre vehemente, fogoso y entusiasta, que se convirtió en un valiente portador del mensaje de Cristo, y así transmitió a todos los que se encontraba, la más grande noticia que ha recibido la humanidad: “La muerte ha sido vencida, Jesús ha resucitado”. Anunciando esto, llegó desde Jerusalén hasta estas tierras y de vuelta allí, fue ajusticiado por orden del Rey Agripa I. Buscando darle una sepultura honrosa, sus discípulos trajeron su cadáver a lo que hoy es Santiago de Compostela.

EN LA CATEDRAL

Obtenida la Compostela y como si de un revulsivo se tratara, la lista de procedimientos normales establecía el paso obligado por la Catedral. Se accede a su interior por el Pórtico de la Gloria, que es una representación de la Historia de la Salvación y por ello están esculpidos en ella los principales pasajes del Antiguo y del Nuevo Testamento.

El punto siguiente de la lista de procedimientos, una vez hemos llegado a la “plataforma” y antes de parar motores, es el simbólico “Abrazo al Apóstol”; consiste en el paso junto a la estatua de Santiago que preside la Basílica desde el Altar Mayor, para allí efectuar el correspondiente abrazo. El acto recoge múltiples significados según filosofía, credo o meditación de cada peregrino, en función de las razones que le hayan impulsado y motivado a realizar este Camino.

Debajo del altar, en una urna, ya-

ce la Tumba de Santiago, en donde se encuentran los restos del Apóstol, junto con los de sus discípulos San Atanasio y San Teodoro.

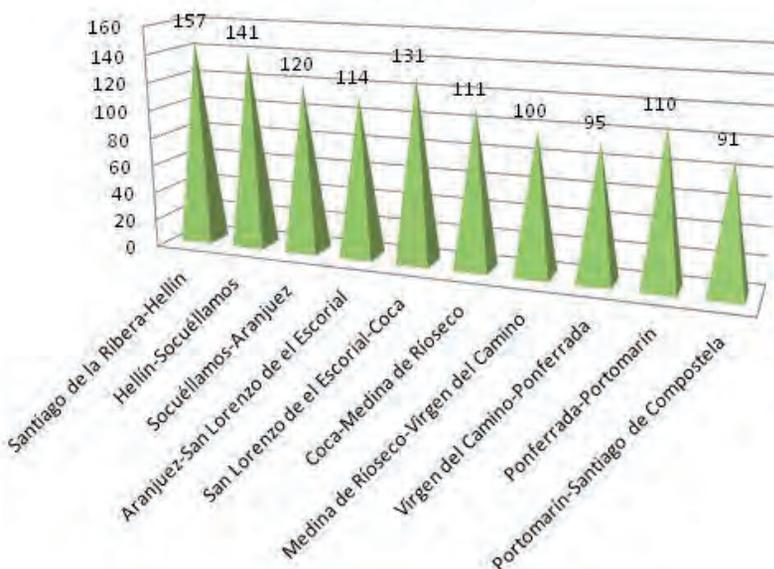
(Todos los días, de 09:00 a 14:00 y de 16:00 a 20:30, se puede dar este abrazo del que he hablado y visitar sus reliquias).

En la fachada románica de la Catedral, también conocida como de “Las Platerías”, aparece un crismón, en el que el conocido concepto “Principio y Fin”, representado por α (alfa) y ω (omega) se tornan en ω (omega) y α (alfa), como Fin y Principio de todo lo que puede representar, alegóricamente, haber finalizado este Camino, y con él, el comienzo de una nueva etapa en esta vida.

...recorrerás diferentes paisajes, oirás diferentes lenguas, respirarás diferentes olores y todos y cada uno de ellos representan un denominador común: Tú ante ti, ante tu ilusión y penitencia, ante tu promesa y reto, tu iniciación, aprendizaje y superación, ante el sentido de la vida, ante la razón de ser y existir. Nadie te preguntará por qué vas ni qué quieres encontrar, si crees en Dios o en Alá; nadie desconfiará de tu buena fe, nadie se reirá de ti, respetarán tu silencio y te acogerán como amigo. Cuando por fin tengas ante ti la razón por la que has luchado contra el viento, el sol y las cuestas, to-



Distancias diarias



do te parecerá como si hubiera sido un sueño profundo, sin apenas recordar los sabores ni las alegrías pasadas, como si la ruta jacobea fuese la pista de despegue hacia otra forma de ver la vida, un buen complemento a la personalidad de cada uno, que te guiará y ayudará en el viaje hacia la sabiduría; un viaje ULTREIA, un viaje sin final³.

Resume en muy pocas palabras la realidad de una aventura como esta, en la que he podido observar que existe una estrecha relación entre lo que es el Camino en sí y lo que puede ser la vida de un militar del Ejército del Aire. Afrontar múltiples dificultades durante su misión, pero que con la adecuada preparación, entrenamiento y formación, tiene una meta común: “cerrar filas” con todos sus compañeros de Unidad y así llevar a cabo el cumplimiento de la misma. Al conseguir su objetivo, sienten ante todo la íntima satisfacción del deber cumplido, máxima aspiración de los profesionales de las armas.

Tal vez hubiera tenido más valor esta peregrinación con tintes aeronáuticos, si se hubiera realizado en silencio, sin ningún tipo de publicación, pero pretendo con ella dar a conocer un reto que ya asumió quien lo llevó a cabo anteriormente, que no requiere sino dedicación, unos días libres y ganas de realizar una tarea que puede contarse después de muchas formas. Ser militar en la empresa del Camino representa ventaja añadida. En este caso hay diferentes razones personales que la justifican, pero hay una razón que permanece y es toda una realidad, el Camino “engancha”. Ni la edad, ni el “sistema de armas” (nosotros mismos, tipo de bicicleta, etc...) ni el estado físico, siempre que sea medianamente aceptable, pueden ser excusas para no emular y mejorar este reto. No será difícil.

Siempre podremos decir parafraseando el verso de Machado: ¡Camionante!, no hay camino, se hace camino al andar; al andar se hace camino y al volver la vista atrás, se ve la senda que ¡SÍ, se ha de volver a pisar!

Ultreia!⁴ ■

³Texto extraído del libro “El camino de Santiago en Mountain bike”. Autor: Juan José Alonso.

⁴¡Ultreia!: Saludo entre peregrinos del Camino. Significa “vamos más allá”, “¡adelante!”.