

o silenciada, en el incontenible universalismo cristiano, esta manera de entender la cultura ha sufrido ataques diversos a partir del siglo XV, y especialmente desde el siglo XVIII. Filosofía y política alternaban sus escaramuzas, en no pocas ocasiones con escasa lucidez sobre su objetivo, que no era otro —ahora empieza a ser claro—, sino el problema de la distribución de los bienes culturales para hacer posible un diálogo total entre los miembros de las diversas comunidades nacionales. El preparatorio del diálogo universal en que debe consistir, a escala mundial, es decir, a escala cristiana y humana, la cultura.

A esta luz, el economismo, el politicismo, el erotismo y una alternativa análogamente estrecha y perjudicial entre individualismo y colectivismo, enfermedades ciertas de la cultura actual, es posible que adquieran una significación de episodios pasajeros, dolencias de juventud en el camino hacia una cultura basada en la coparticipación armónica en todos los bienes del espíritu. Pero ¿no es el espíritu mismo el que padece hoy una grave enfermedad, según ha diagnosticado ese gran clínico de la cultura que es Romano Guardini?

# Metodología y organización

## LOS CAMINOS. SU ESTUDIO EN LA ESCUELA PRIMARIA

Por J. VILA VALENTI,  
Catedrático de la Universidad de Murcia.

¡Nada más vulgar y más sencillo que un camino! Una línea definida, limpiamente recortada por entre el variado y confuso paisaje rural. Además, no cabe mayor monotonía en sus rasgos fisonómicos. Cada pueblo es distinto, como lo es toda colina y toda casa, como lo es cada huerta y cada valle; en cambio, todos los caminos se parecen. Sin embargo, esta monotonía es sólo aparente; en realidad, cualquier camino posee una acusada personalidad y constituye la proyección material de unos hechos que pueden presentar una notable complejidad.

¿Qué es un camino?—Los hombres realizan un intercambio constante. Circulan ellos mismos y con ellos la inmensidad de productos que la Humanidad es capaz de conseguir. Moverse es tan importante en la vida de los hombres que la Historia es, en buena parte, un continuo tejido de movimientos humanos; moverse es tan necesario que el hombre se ha pasado buena parte de su historia cavilando cómo podría desplazarse más cómoda y velozmente. Todo este colosal tráfico—de hombres, de vehículos, de productos—se efectúa a lo largo de unos ejes de avenamiento, unos caminos. El camino es, pues, en primer lugar, una línea por donde circulará el extraordinario y heterogéneo movimiento de una determinada comunidad. Entre dos núcleos humanos el camino constituye el imprescindible cordón umbilical. Pero el hombre, eterno perezoso, trazará el camino por los puntos que le representen una mayor comodidad. Esta no estriba sólo en la menor distancia—todo camino sería entonces una línea recta—, sino en el menor esfuerzo.

De esta manera, aparece en el trazado de cualquier ruta la importancia que juega el relieve y la necesidad imperiosa de adaptarse a él. La situación y la localización del camino vendrán dadas por los puntos extremos que ha de unir y por la disposición del relieve intermedio. Sobre este aspecto no es preciso insistir. Si conviene, en cambio, destacar que el trazado concreto del camino depende también estrechamente de la función que éste va a desempeñar.

*Los tipos de camino.*—Cada camino, en efecto, suele tener una función primordial. Su trazado

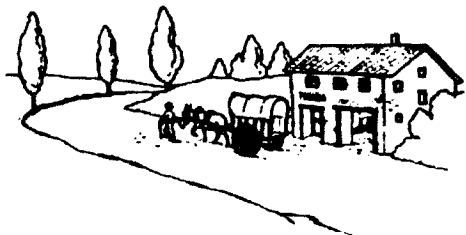


concreto, la localización exacta de los distintos puntos que constituyen la línea caminera, aparece en estrecha relación con esta finalidad primordial y, por tanto, con el tipo de intercambio y con los medios de transporte que el hombre establezca y utilice.

Porque hay caminos destinados sólo al tráfico de hombres, pero otros aparecen con funciones bien distintas. Existen, por ejemplo, *cañadas*, que son rutas destinadas no a la circulación de los hombres, sino de los animales; son caminos ganaderos, para aquellos rebaños sometidos a un sistema pastoral de trashumancia. Es-

tonces la ruta debe constituir un pasto alargado y su trazado debe ir jalonando los puntos donde abunda el agua. La cañada es camino y alimento al mismo tiempo; funciones demasiado imperiosas para que no trasciendan profundamente en su trazado.

Los ejemplos podrían seguir multiplicándose. Cuando el camino tiene funciones complejas —tránsito de hombres y de productos— aparece en estrecha relación con el medio de transporte:



caminos para recuas de mulos, sin temor a ser estrechos y empinados; caminos para carros (que constituyen las verdaderas carreteras de antaño, aunque hogaño el nombre tenga otra significación); caminos para automóviles, que requieren ya un complejo acondicionamiento; caminos de hierro, que esto son los ferrocarriles—de hierro y madera y piedra, convendría añadir—, para los trenes, caminos de suaves pendientes y compleja infraestructura. En estos últimos casos la técnica llega no sólo a apoyarse cuidadosamente en los sectores más aptos del relieve, sino que no duda en luchar contra él; recuérdese las costosas perforaciones y los atrevidos viaductos.

Quedan, claro está, los caminos en función exclusiva de los hombres, en los que el medio de transporte juega un escaso papel. También en este caso la función da originalidad a la localización de la ruta. Hay caminos militares, como los hay comerciales—las sendas que conducen al mercado rural semanal—e incluso religiosos—hacia la parroquia, la ermita o el cementerio—. Su destino se refleja siempre claramente; quizá en ningún ejemplo tanto como en el camino militar—éste es el caso de muchos tramos de las vías romanas—, trazado al filo de las cuerdas montañosas o colgado a media vertiente, en función de la necesaria seguridad y permitiendo la posible sorpresa sobre el enemigo. ¡Cuántas veces podrá observarse semejante localización, mientras la carretera moderna discurre, en cambio, por el fondo del valle!

*El equipamiento viario.*—De acuerdo con la finalidad y los medios de transporte a que está destinado, el camino tiene no sólo una localización determinada, sino un cierto equipamiento, es decir, una especial infraestructura técnica y unos elementos auxiliares que le jalonan. Caminos de tierra, de pastos, de piedra, de asfalto, de hierro..., por un lado; de trecho en trecho, aparecen sesteadores, abrevaderos, ventas, paradores, estaciones para repostar, almacenes..., por otra parte.

La ruta, una vez terminada, debe cuidarse y defenderse. Hay hombres que trabajan en función exclusiva del camino: unos utilizándolo continuamente, desde el arriero que conduce las recuas al chófer; otros cuidándolo, como el peón caminero.

Existe, incluso, si se nos permite la expresión, un "equipamiento moral" del camino. Alrededor de él surge un derecho que le protege, como antaño ocurría a las cañadas frente al posible ataque de los agricultores. La protección, incluso, puede extenderse sobre los mismos que lo utilizan, como lo muestra la seguridad prometida por los reyes medievales y aún modernos a aquellos que circulaban por los caminos reales.

*El análisis del camino.*—Así, pues, una ruta es un hecho mucho más complejo de lo que pudiera parecer a primera vista. El maestro debe esforzarse para estimular al niño a que vaya descubriendo estos numerosos aspectos. Por esto nos parece conveniente señalar concretamente cuáles son las facetas que conviene ir observando y estudiando acerca de un camino. Recapitulando las sugerencias que hasta ahora hemos hecho nos aparecen los siguientes aspectos:

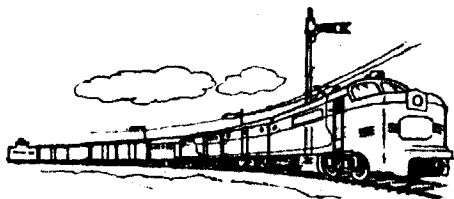
a) El camino en sí mismo considerado. El trazado y la anchura; la relación con el relieve y la hidrografía.

b) Las funciones. Estudio de la finalidad o finalidades primordiales; medios de transporte que comúnmente lo utilizan.

c) El equipamiento. Caracteres técnicos de la calzada y de la infraestructura. Elementos y edificios auxiliares.

d) La dinámica. La utilización del camino por los hombres y los medios de transporte; frecuencia e intensidad de dicho uso; régimen a lo largo del año.

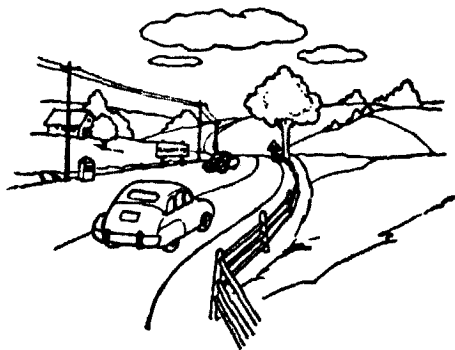
De esta manera abarcamos, en realidad, sólo el aspecto actual. Conviene darle al análisis, además, un sentido temporal, evolutivo. Cada ruta tiene, en efecto, su historia. Todo camino nace bajo el impulso de unos puntos extremos que buscan su relación; pero todo camino inexora-



blemente tiene una determinada evolución—con sus momentos de apogeo y crisis—y acaba por perecer. Desaparece paralelamente a aquellos núcleos y grupos humanos a cuyo socaire nació; sucumbe, otras veces, cuando dejan de existir los medios de transporte que tradicionalmente lo utilizaron. Por eso hay caminos "muertos" (vías romanas que unían ciudades ahora inexistentes; cañadas que recuerdan la gran trashumancia de antaño; caminos carreteros y de herradura, con

las ventas y las posadas abandonadas) y hay caminos "vivos". La carretera actual es un buen ejemplo de estos últimos. Hay, además, caminos más o menos vivos, en ocasiones según la época del año. El análisis de su aspecto dinámico y la comparación entre ellos nos irá revelando estas características en forma palmaria.

*Algunas sugerencias didácticas.*—Las observaciones y el estudio de los caminos debe efectuarse



se en la escuela, por lo menos inicialmente, dentro de la Geografía local. Los objetivos de ésta y su propia metodología tienen una adecuada aplicación en nuestro caso. Señalaremos sólo algunos aspectos que conviene tener especialmente en cuenta en este análisis concreto.

El trazado del camino constituye un buen motivo para estudiar las formas del relieve, los valles y los pasos naturales. Deben utilizarse los medios gráficos y plásticos de representación y estudiar las varias posibilidades existentes y los hechos que influyeron en la concreta localización del camino. En el grado más avanzado se debe elaborar un cuidadoso plano de éste, expresando concretamente—mediante el uso de la brújula y a escala—los varios sentidos del camino y sus dimensiones.

Acerca de la mayoría de las observaciones precisas se puede organizar un trabajo en equipo. Un grupo de niños estudiará el aspecto histórico o por lo menos la evolución más reciente, recogiendo datos oralmente o mediante la lectura de historias locales; otros grupos efectuarán observaciones acerca de las funciones, equipamiento y dinámica. El maestro dirigirá continuamente estos trabajos, aunque no siempre tenga que tomar parte personalmente en ellos. Su misión podrá consistir en facilitar pequeños cuestionarios y en orientar acerca de las observaciones que deban efectuarse. Convendrá

organizar algunos paseos para observar varios tipos de caminos y fijar su trazado y demás características. Suele interesar mucho al niño el aspecto dinámico y comparativo. Encuentra en ello el goce de descubrir nuevas facetas en algo que él creía perfectamente conocido.

Con la recogida de todos estos materiales e informaciones el trabajo sólo ha empezado. La intervención del maestro será esencial en una síntesis de todo ello y, de nuevo, en encargar la expresión gráfica de numerosos y variados aspectos analizados. Por otra parte, un cúmulo de explicaciones complementarias podrán ir surgiendo alrededor del camino. El estudio de los medios de transporte que ha tenido y tiene la Humanidad y las actividades ligadas a la ruta—desde los mercados y las ferias a los deportes—son sólo unos ejemplos de este amplio temario.

Cabe, por fin, una culminación social y ética, ya que, como en la mayoría de los hechos estudiados en la Geografía local, no falta ni debe faltar su trascendencia educadora. Al niño debe aparecerle el camino como un hecho colectivo, como un patrimonio no sólo de la propia generación, sino de las pasadas. Por ello la ruta nos merece un respeto y una gratitud y su uso debe ser concebido siempre en función de toda una comunidad, rechazando cualquier tendencia puramente egoísta y cualquier falta de atención hacia el prójimo que lo utiliza. El camino nos concede unos derechos, pero también nos obliga a unos deberes insoslayables. Como siempre, la Geografía, profundamente humana, debe terminar con una seria y profunda reflexión acerca de los hombres.

#### ORIENTACION BIBLIOGRAFICA

Unas sugestivas páginas acerca de la geografía de la circulación y los caminos pueden leerse en J. BRUNHES, *Geografía humana*, Barcelona, 1948; páginas 114-127.

En la obra de G. MENENDEZ PIDAL, *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951, se encontrará una gran cantidad de datos y figuras acerca de la evolución de los caminos españoles y los medios de transporte.

Señalamos algunos trabajos que pueden ofrecer ideas para el análisis de distintos tipos de caminos españoles actuales: J. VILA VALENTI, *Una encuesta sobre la trashumancia en Cataluña*, "Pirineos", VI (Zaragoza, 1950), 405-442; C. FERNANDEZ CASADO, *Historia de nuestras carreteras*, Madrid, 1945; Idem, *Expresión geográfica de las obras de ingeniería*, "Estudios Geográficos", IX (Madrid, 1948), 64-78; H. LARTILLEUX, *Geografía de los ferrocarriles españoles*, Madrid, 1954.

El verdadero problema sería saber cuál es la relación que existe entre la persona y la metafísica, o, si se prefiere del carácter y la filosofía. Cuando se abre un libro, lo primero que vemos es un índice de materias y una serie de tesis, aparentemente sin ninguna relación con el autor, y que se ofrecen con una independencia total. Pero cuando nos familiarizamos con el libro, somos capaces de adivinar el juicio que emitirá el autor sobre este o el otro problema del que todavía no ha hablado. Esta profecía no es una simple cuestión de lógica, sino que expresa profundamente la individualidad intelectual del pensador. No solemos tomar suficientemente en serio la afirmación de San Agustín según la cual cada individuo posee una razón distinta. Santo Tomás de Aquino lo hace optando por la multiplicidad de los intelectos agentes; Descartes, adoptando su *cogito*; Newman, convirtiendo el sentido de las inferencias en una posibilidad personal.

(MAURICE NEDONCELLE: Existe-t-il une Philosophie Chretienne? pág. 103.)